

Stellungnahmefrist: 07.11.2016 – 12.12.2016

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbargemeinden sind in einer separaten Tabelle aufgelistet.

V Stellungnahmen von der Öffentlichkeit		
V.1	Einwohner*in Breitenfelde Schreiben vom 03.11.2016	Empfehlung
V.1.1	im o.g. Entwurf des Flächennutzungsplans wird auf meinem Grundstück, dem Flurstück 64, Flur 6, Gemarkung Ahrensfelde, in der nördlichen Hälfte Ecke Hagener Allee/Brauner Hirsch eine in violetter Farbe mit dem Buchstaben F (Feuerwehr) gekennzeichnete Fläche für den Gemeinbedarf ausgewiesen. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach BauGB §3 Abs. 2 möchte ich als unmittelbar Betroffene gegen diese von mir nicht genehmigte Überplanung meines Eigentums Einspruch erheben. Als Ersatz bietet sich nach Rücksprache mit dem zugehörigen Eigentümer das in der Fläche vergleichbare und neben dem Vereinshaus des Tennisvereins östlich gelegene Flurstück 4/1 an, welches z.Zt. als Brandplatz für die jährlichen Osterfeuer genutzt wird.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Standort für die Feuerwehr ergibt sich an dieser Stelle aus dem Feuerwehrbedarfsplan, der mit dem Kreis Stormarn abgestimmt ist. Damit wird einem übergeordneten Bedarf für das Gemeinwohl genüge getan. Die Eigentumsrechte des Einwenders werden nicht berührt. Die Realisierung kann nur in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer erfolgen.
V.2	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 07.11.2016	Empfehlung
V.2.1	Gegen eine Nordtangenteplanung, weil Straßen im GE Nord nicht geeignet für Mehrbelastung	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Nordtangente ist im FNP lediglich nachrichtlich dargestellt. Durch die Darstellung ergibt sich keine Rechtsverbindlichkeit oder ein Anspruch auf Realisierung. Im Rahmen eines entsprechenden Planfeststellungsverfahrens wird der Einwender an der Planung beteiligt.
V.2.2	Vorschlag: Untertunnelung von nördl. des Schlosses bis nach der Beimoorkreuzung (Bezahlung durch den Bund)	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Eine Untertunnelung des Ostrings/Lübecker Straße lässt sich weder aus Kosten- noch aus Bedarfsgründen realistisch darstellen.
V.2.3	Autobahnanschluss Ahrensburg als „Kleeblattkreuzung“	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.2	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 07.11.2016	Empfehlung
		Die Anschlussstelle der A1 ist bedarfsgerecht ausgebaut.
V.2.3	<p>Südring von Anschluss Ahrensfelde</p> <ul style="list-style-type: none"> - Definition von Realisierungsabschnitten - Anschluss an Ahrensfelde - BMVI: „Nullgleiserweiterung“ 	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutz-fachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können.</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p>
V.2.4	U1-Kopfbahnhof bis Ahrensburg Bahnhof, Szenario ohne S4 beachten	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Planung des Ausbaus der U- und S-Bahnnetze ist nicht Gegenstand der strategischen Planungsebene der Stadt Ahrensburg.</p>
V.2.5	Nördliche Hagener Allee für LKW sperren	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Nicht Gegenstand der strategischen Planungsebene, siehe Nr. V.2.4</p>
V.2.6	Vorbehaltsnetz vom Pionierweg zur Hagener Allee	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Nicht Gegenstand der strategischen Planungsebene, siehe Nr. V.2.4</p>

V.3	Einwohner*in Ahrensburg Fax vom 22.11.2016 und ergänzendes Schreiben vom 07.01.2017	Empfehlung
V.3.1	<p>Meine am 17.11. von Frau Dipl.-Ing. Becker vorgetragene Anregungen und Bedenken darf ich im Folgenden schriftlich konkretisieren. Sie ergeben im Hinblick auf § 6 BauGB aus fachlicher und rechtlicher Sicht ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit des Entwurfs.</p> <p>Darauf wird im Folgenden eingegangen. Sie sollen unterm Strich bewirken, dass Mängel des Planentwurfs - ausgelöst auch durch jahrzehntelang fehlende Leitideen - nach deren Beheben zu einer geordneteren städtebaulichen Entwicklung durch Berücksichtigen von Wünschen der Bürger nach höherer Qualität des Stadtbildes und nicht wie bisher viel Quantität führen mögen. Wichtig für die Zukunft ist auch, dass langfristig wirkende städtebauliche Entscheidungen ernster genommen werden als eher kurzlebige finanzwirtschaftliche Gesichtspunkte.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
V.3.2	<p>II: Zielsetzung</p> <p>Gem. § 1(5) 3. sowie 4. und 7. sind u.a. soziale Bedürfnisse, Sportflächen sowie Erhaltung, Erneuerung, Gestaltung des Straßen-, Orts- und Landschaftsbildes sowie natürliche Gegebenheiten zu berücksichtigen, die z.B. im Bereich Vogel-sang/Wassereinzugsgebiet leichtfertig reduziert sind. Auch ansatzweise lässt der Entwurf darüber hinaus nicht erkennen, dass die von den Bürgern immer wieder geforderte bauliche Erhaltung und Pflege sowie Entwicklung des Stadtbildes, etwa dem Vorbild Bargteheide folgend, künftig besser zum Tragen kommt. Hohe Geschossflächenzahlen sollten sich allein auf bahnhofsnahen Bereiche sowie das bereits vorhandene Zentrum beschränken. So wäre es weder städtebaulich noch gestalterisch oder verkehrlich und hauswirtschaftlich sowie von der mangelhaften Erschließung her nicht zu rechtfertigen, zwischen Vorhagen und Ahrensfelde am Ostende von Spechtweg und Brauner Hirsch verdichteten mehrgeschossigen Wohnungsbau auszuweisen. Ähnliches gilt für das Reitbahn-Gelände. Nicht für ein Kino - die oft pleitegehen - sondern eine Erweiterung des Alter Lokschruppen (mit ebenerdigen Ladenlokal für notwendige Park-and-Ride-Stellplätze und -Nutzung sollte das dicht daneben liegende Grundstück ausgewiesen werden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die in dem Flächennutzungsplan nachrichtlich, als Orientierungswerte genannten Dichteangaben (GRZ) werden nicht weiter in der Planzeichnung dargestellt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Dieser Wandel in der Planung berücksichtigt den im BauGB besonders hervorgehobenen Planungsleitsatz zum schonenden und sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Durch die Innenentwicklung und Nachverdichtung wird Wohnraum in bereits gut erschlossenen Bereichen zur Verfügung gestellt und der bislang</p>

V.3	Einwohner*in Ahrensburg Fax vom 22.11.2016 und ergänzendes Schreiben vom 07.01.2017	Empfehlung
	<p>Ungenutzt auch die Chance Spiel- und Sportflächen westlich an das Rathaus grenzend baulich zu nutzen und den bisherigen Nutzern die größere oben genannte Fläche zwischen Vorhagen und Ahrensfelde am Ende des Spechtwegs als viel größere Sportfläche im Anschluss an benachbarte anzubieten. Diese Anregung würde es vor allem ermöglichen, westlich neben das Rathaus in maßvoller Form einen niedriggeschossigen begrünten zentral gelegenen Wohnbereich mit hohem Wohnwert sowie in der Nachbarschaft des Amtsgerichts auszuweisen. Gleiches wäre auch für das Reitbahngelände im Anschluss an die benachbarte Landhausbebauung denkbar.</p>	<p>unbebaute Außenbereich vor einer baulichen Inanspruchnahme bewahrt. Vor dem Hintergrund des voranschreitenden Klimawandels und der geplanten und erforderlichen Mobilitätswende ist die Verdichtung von bereits bebauten, zentralen Bereichen zur Schaffung einer Stadt der kurzen Wege von besonderer Bedeutung. Die Verdichtung der Stadt Ahrensburg wird sich jedoch aus den o.g. Gründen nicht auf die bahnhofsnahe Bereiche beschränken, sondern alle zentralen Bereiche der Stadt einschließen.</p> <p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist die Stadt der kurzen Wege. Dazu gehört, dass alle Bereiche der Daseinsvorsorge, und damit auch Sportflächen, für alle Bürger*innen gut erreichbar sind. Die Sportfläche westlich des Rathauses ist in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof, damit sehr gut an den ÖPNV angebunden und für alle Bürger*innen gut erreichbar.</p>
V.3.3	<p>III- Verkehrsplanung</p> <p>Der Entwurf enthält im Hinblick auf § 5 (2) 3 BauGB keine notwendigen Angaben über die Bewältigung des überörtlichen Verkehrs im Stadtgebiet sowie die örtlichen Hauptverkehrswege: Sie lassen daher keinen Ansatz mit dem Ziel erkennen, die heutigen Mängel zu beseitigen. Er bleibt hinter den Aussagen des früheren F-Plans zurück, der noch die Kuhlenmoortrasse als nötige Südtangente auswies. Auch die Nordtangente fehlt. Der Planentwurf ist daher insoweit unzureichend. Nach wie vor würden so kilometerlange Staus produziert, weil aller Verkehr das Stadtzentrum blockiert. Folgende Problemlösungen wären durch eine anbaufrei verlegte L 82 für Ahrensburg kostenfrei machbar:</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaubbelastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Parkplatzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf</p>

V.3	Einwohner*in Ahrensburg Fax vom 22.11.2016 und ergänzendes Schreiben vom 07.01.2017	Empfehlung
	<p><i>1. Südtangente Kuhlenmoorweg</i> Die L 82 ließe sich ab dem Bahnhof Ahrensburg West höhengleich und parallel zur Bahntrasse schräg oberhalb des Wanderwegs Kuhlenmoorweg bauen. Das ist trotz unsicheren Baugrundes sowie beim Bau der U-Bahn vor hundert Jahren lösbar. Bedenken wegen Schallbelästigung lassen sich zerstreuen, seitdem gute Erfahrungen hinsichtlich des Schallschutzes für benachbarte Kliniken durch dünne Schallschutzwände vorliegen.</p> <p><i>2. Nordtangente über Straßen des Gewerbegebiets Nord</i> Die oft diskutierten Nordtangentepläne über Straßen des Gewerbegebiets scheitern in der Praxis, weil dessen wenn auch breiten Straßen längst durch den Anlieger-, Liefer- und Besucherverkehr der großen Gewerbebetriebe ausgelastet sind. Außerdem würde deren Verlängerung nach Norden in weitere Engpässe führen, gebildet durch die Ortsdurchfahrten Delingsdorf und Bargtheide. Entlastung wäre möglich, wenn die L 82 ab Ostring Ahrensburg nach Norden an der Ostseite der Bahntrasse nach Lübeck angeordnet würde. Das dann nötige Verlagern von</p>	<p>Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden. Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt. Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt. Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste. Der FNP weist lediglich auf verschiedene Trassenvarianten einer Nordtangente hin, stellt sie in der Planzeichnung allerdings nur auf eigenem Stadtgebiet als Planzeichen ohne Normcharakter dar. In der Begründung werden die verschiedenen, diskutierten Varianten zur Kenntnis dargestellt. Eine konkrete Trassenführung ist im Realisierungsfall durch ein Planfeststellungsverfahren zu prüfen, festzulegen und mit den</p>

V.3	Einwohner*in Ahrensburg Fax vom 22.11.2016 und ergänzendes Schreiben vom 07.01.2017	Empfehlung
	Gewerbebetrieben dürfte ohnehin wegen der geplanten Verbreiterung der Bahngeleise erforderlich sein. Ahrensburg verfügt über ausreichend viele Ersatzgrundstücksflächen für dort umzulagernde Betriebe.	betroffenen Gemeinden abzustimmen. Für die Realisierung einer Nordtangente ist ein Flächentausch mit der Gemeinde Delingsdorf erforderlich, der zurzeit jedoch nicht absehbar ist, da bislang keine Einigung auf eine Trasse herbeigeführt werden konnte. Im Rahmen eines entsprechenden Planfeststellungsverfahrens wird der Einwender an der Planung beteiligt.
V.3.4	<p>Ihrer Bitte, Ihnen einen noch nicht veröffentlichten Leserbrief wegen des Entwurfs des F-Planes ins Rathaus zu schicken, komme ich hiermit gerne nach. Das gibt mir Gelegenheit, Ihnen weitere Anmerkungen zu geben. Ich gehe dabei davon aus, dass der bisherige Planentwurf noch nicht durchaus umsetzbare nötige kreative Ansätze und Ideen sowie Phantasien über die meinen hinaus enthält, über die später die Legislative beraten und entscheiden muss. Dazu fällt mir z.Zt. ein:</p> <p>Der Wunsch nach Maßstäblichkeit mit dem Ziel, die Stadt behaglicher und hinsichtlich ihres Erlebniswerts/Stadtbilds zu verbessern, wird durch zu hohe Geschossflächenzahlen außerhalb des Kerngebiets konterkariert. Nicht Gewinnmaximierung oder Hamburg, sondern eher Lübeck oder Bargteheide oder Oldesloe sollten die Stimmgabel sein. Kerngebiets-Geschossflächenzahlen gar außerhalb der Altstadt wie bei der Reitbahn geplant können nicht durch kurzlebige Haushaltstaktiken aufgewogen oder gar gerechtfertigt werden. Städtebau hat hier Vorrang vor Finanzpolitik. Eine maßvolle Bebauung westlich des Rathauses auf heutigen Sportplatzflächen ließe sich leichter umsetzen, wenn eine zum Wohnungsbau vorgesehene Dreiecksfläche im Vorhagen an der Ecke Spechtweg-Brauner Hirsch Vogelsang ebenfalls für sportliche Zwecke ausgewiesen würde.</p> <p>Auch zum Schutze der Innenstadt sollen Gewerbeflächen wie am Beimoorweg dem produzierenden Gewerbe mit hohem Personalbedarf und nicht flächenintensiven Handelsbetrieben mit wenig Personal vorbehalten bleiben. Von letzteren hat Ahrensburg längst genug.</p>	<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p> <p>Bezüglich der Dichte der Bebauung siehe Nr. V.3.2 Die Fläche an der alten Reitbahn liegt innerhalb eines 500m-Radius zum Bahnhof und gehört damit zu den zentralen Flächen, die für eine verdichtete Bebauung prädestiniert sind.</p> <p>Die benannte Fläche ist im aktuellen Entwurf des Flächennutzungsplans nicht mehr als Wohnbaufläche, sondern als Fläche für die Landwirtschaft ausgewiesen. Eine Verlagerung der Sportflächen aus dem Zentrum an den Spechtweg ist dennoch nicht geplant. Siehe dazu auch Nr. V.3.2.</p> <p>Die Vergabe der Gewerbegebiete und die damit verbundene Steuerung der ansässigen Betriebe ist kein Regelungsinhalt des Flächennutzungsplans.</p>

	<p>Es sollte einschließlich Lindenhofplanung zwischen Bahnhof und Innenstadt eine fußläufige direkte Verbindung unter Nutzung von oft baulich verwahrlosten Innenhöfen im F-Plan ausgewiesen werden. Sie könnte begrünt oder als Passage mit Ladenlokalen daran überdeckt sein. Wo immer möglich sollte aus Gründen der Stadtbildpflege ein Bauen mit roten Außenwandziegeln gefordert werden - siehe viele Nachbarorte: Putz- und Betonfassaden wirken nach kurzer Zeit wenig gediegen. Weiß sollte möglichst nur das Schloss sein.</p> <p>Wegen des park- and ride-Bedarfs müssen Stellplätze in Bahnhofsnähe geplant sein. Eine derartige Lagegunst darf im öffentlichen Interesse nicht für ein Kino bereitgestellt werden. - Ohnehin muss vor Ort auch organisatorisch geprüft werden, wie unter Erfahrungsnutzung benachbarter Gemeinden wie Volksdorf ohne Personaleinsatz das vorhandene und noch fehlende neue Stellplatzpotential nach Bebauung des Lindenhofgeländes für Bürger günstiger zu bewirtschaften wäre.</p>	<p>Die Hagerer Allee als direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt ist als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung dargestellt. Gestalterische Anforderungen an Bebauung können auf der Ebene des Flächennutzungsplanes nicht geregelt werden, sie sind vielmehr Regelungsinhalt der verbindlichen Bauleitplanung.</p> <p>Grundsatzdiskussionen über PKW-Nutzungsgewohnheiten sind nicht Gegenstand der kommunalen Flächenplanung. Darüber hinaus ist das Parkraummanagement nicht Gegenstand der strategischen Planungsebene.</p>
V.3.5	<p>Leserbrief</p> <p>Der nicht genehmigungsfähige Flächennutzungsplan - Entwurf</p> <p>Die hohe Zahl von Anregungen und Bedenken gemäß Baugesetzbuch aus dem Bereich Hagen/Ahrensfelde entspricht dem, dass der Planentwurf den Grundsätzen des Gesetzes nicht entspricht. Er lässt eine geordnete städtebauliche Entwicklung und Zielsetzung vermissen, die den Bürgern als den Wählern und dessen Wünschen dient. Die Planungsgrundlagen erscheinen unausgereift. Die Verkehrsplanung funktioniert nicht. Die Genehmigung des Planentwurfs durch die Landesregierung gem. § 6 BauGB ist so rechtlich daher nicht zu bekommen: So ist es falsch, im Süden Ahrensburgs zwar die bebauten Flächen und Wohnungszahlen in verdichteter Bauweise mehrgeschossig etwa zu verdoppeln, man aber entgegen § 123 BauGB ohne im zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen glaubt, die vorhandenen Straßen würden trotz bekannter Defizite schon ausreichen.</p> <p>Gleiches gilt auch für den überörtlichen Verkehr - die äußere Erschließung. Ohne einen funktionierenden Tangentenring mit umweltverträglich gestalteter</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Bezüglich der Nord- und Südtangente siehe Nr. V.3.3.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

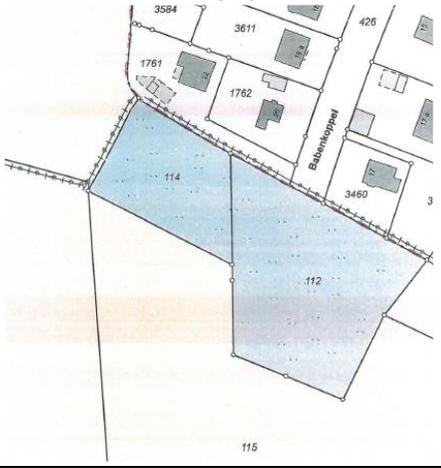
Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

	<p>Kuhlenmoortrasse schräg über und neben einem zu erhaltenden Wanderweg sowie eine Nordtangente entlang der Ostseite der Bundesbahntrasse bis nach Bargtheide - um alle "Flaschenhälse" durch Kornkamp und Delingsdorf zu vermeiden - kann es eine gesunde Stadtentwicklung in Ahrensburg nicht mehr geben. Mag sein, dass dadurch die eine oder andere gedankliche "kaiserliche Werft" falsch liegt. Der große Wurf, den man von einem Flächennutzungsplanentwurf als kreative Idee erhoffen sollte, muss wohl erst noch reifen. Nur das wäre genehmigungsfähig. Beklagenswert nicht nur in Ahrensburg ist der Umgang mit der "Wohnungsnot", die wohnflächenmäßig nicht mehr besteht. Vor allem ein Heer betagter Singles - und Junger bewohnen große Wohnungen, die eines Tages kinderreichen Familien oder Wohngemeinschaften schon aus Kostengründen sowieso dienen könnten. Der Wohnungsmarkt könnte seine Probleme über alle Grenzen hinweg über kurz oder lang auch ohne sonderliche Bautätigkeit bei auskömmlichen Mieten von selbst lösen mit der Folge, dass plötzlich zahlreiche überteuerte Wohnungen - oft die Neuesten - nur noch schwer vermietbar sind. Das Klagen über zu hohe Mieten und zu wenige Wohnungen bei stagnierender Bevölkerungszahl schnell aufhören, wenn viele aus Kostengründen genötigt wären, weniger Wohnflächen zu nutzen. Jeder Investor fürchtet übrigens Leerstände Im Übrigen ist der Staat nur für Daseinsvorsorge, nicht für Wohnkomfort zuständig. Wo aber sind die Untersuchungen über die Nutzung des vorhandenen Wohnungsbestands nicht nur in Ahrensburg, die Klartext reden und helfen, die Bedarfslage verlässlicher zu klären? Bis zur Klärung aber sollte nicht ein Erfordernis gem. § 1 (3) BauGB unterstellt werden, es seien neue Wohnbauflächen auszuweisen - Die Bürger wünschen sich sowieso keine größere, sondern eine behaglichere Stadt, in der man gerne lebt.</p> <p>Auch deswegen ist der Entwurf noch nicht gesetzeskonform.</p>	<p>Die Wohnansprüche und -gewohnheiten der Bürger - mithin der Wohnungsmarkt - entziehen sich dem Zugriff der kommunalen Planung. Im Gegenteil - die Kommune hat im Sinne der Daseinsvorsorge den steigenden Ansprüchen ihrer Bewohner aufgrund der weiter fortschreitenden Versiegelung Rechnung zu tragen. Zudem muss die Stadt Ahrensburg Wohnangebote schaffen, damit die großen Wohnungen und Häuser für Familien frei werden.</p>
<p>V.4</p>	<p>Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 23.11.2016</p>	<p>Empfehlung</p>
<p>V.4.1</p>	<p>Hiermit erhebe ich fristgerecht Einspruch gegen den vom 7. November bis zum 12. Dezember 2016 im Foyer des Rathauses öffentlich ausgelegten Entwurf des neuen Flächennutzungsplans für die Stadt Ahrensburg und bitte um entsprechende Berücksichtigung.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutz-fachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem</p>

V.4	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 23.11.2016	Empfehlung
	<p>Dieser entspricht in wesentlichen Teilen nicht einem im Bürgersinn für die Zukunft dringend notwendigen, nachhaltigen und vernünftigen Verkehrskonzept. Denn so ist zum Beispiel die für eine wachsende Stadt wie Ahrensburg erforderliche Südtangente im Flächennutzungsplan „nur zur Information“ als Vorentwurf als möglicher Trassensuchraum enthalten. Fatalerweise ist damit der Empfehlung des Masterplans Verkehr gefolgt worden, der auf völlig veralteten Zahlen basiert und die aktuelle Entwicklung nicht berücksichtigt. Das ist verantwortungslos und unprofessionell.</p> <p>Zugleich soll der Süden Ahrensburgs zum größten Neubaugebiet der Stadt werden. Damit wird nicht nur allein in einem Radius von knapp zwei Kilometern über 243.000 Quadratmeter bisheriges Landschaftsschutzgebiet (§18 LNatSchG) vernichtet. Auch mehrere tausend zusätzliche Fahrzeuge bei derzeit inzwischen 952 dort geplanten Wohneinheiten werden die Umwelt und das schon jetzt unzureichende Straßennetz schwer belasten. Ahrensburg braucht darum zuerst ein ganzheitliches, bedarfsgerechtes sowie zukunftsorientiertes Struktur- und Mobilitätskonzept für den wachsenden Individual- und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), das dann als Grundlage für mögliche weitere Wohneinheiten dienen kann – und nicht umgekehrt. Außerdem ist nicht nachvollziehbar, warum die im Juni vergangenen Jahres noch deutlich geringeren Angaben zur geplanten Wohnbebauung im Süden Ahrensburgs nun plötzlich auf 952 Wohneinheiten statt bisher 514 möglichen Wohneinheiten angehoben worden sind. Das sind 438 Wohneinheiten mehr! Zum besseren Verständnis nachfolgend die erhöhten Werte bezogen auf die Planungsgebiete:</p>	<p>entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können.</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Die Fläche in Ahrensfelde wird zur Sicherung des dörflichen Charakters nunmehr als gemischte Baufläche dargestellt.</p> <p>Aufgrund der Pflicht, den Bedarf basierend auf den Bevölkerungsprognosen auszuweisen, müssen diese Bedarfe durch die</p>

V.4	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 23.11.2016	Empfehlung
	<p>östlich Ginsterweg: 80 Wohneinheiten statt jetzt 125/+45,</p> <p>Spechtweg/Brauner Hirsch/Hagener Allee: statt bis zu 340 Wohneinheiten (zum Teil fast dreigeschossig) jetzt 425/+85,</p> <p>östlich Starweg: 56 Wohneinheiten statt jetzt 325/+269.</p> <p>östlich Vogelsang: 38 Wohneinheiten statt jetzt 50/+12.</p> <p>Up'n Barg/Ahrensfelde: +27 geplante Wohneinheiten. Davon war 2015 noch gar keine Rede.</p>	<p>verbleibenden Flächen und Nachverdichtungsvorhaben abgefangen werden.</p> <p>Dieser Wandel in der Planung berücksichtigt den im BauGB besonders hervorgehobenen Planungsleitsatz zum schonenden und sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Durch die Innenentwicklung und Nachverdichtung wird Wohnraum in bereits gut erschlossenen Bereichen zur Verfügung gestellt und der bislang unbebaute Außenbereich vor einer baulichen Inanspruchnahme bewahrt. Vor dem Hintergrund des voranschreitenden Klimawandels und der geplanten und erforderlichen Mobilitätswende ist die Verdichtung von bereits bebauten, zentralen Bereichen zur Schaffung einer Stadt der kurzen Wege von besonderer Bedeutung.</p> <p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaubbelastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Parkplatzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet.</p>

V.4	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 23.11.2016	Empfehlung
	<p>Insgesamt wiederhole und bekräftige ich meine bereits am 30. April 2015 bei der Stadt Ahrensburg eingereichte Position. Heute wie damals lege ich auch Wert darauf, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> - die bislang geplante Bahnbrücke im Bereich Gut Stellmoor unbedingt vorsorglich auf Höhe der Eulenkrugstraße verlagert wird, damit die Deutsche Bahn keine teuren Fakten auf Kosten der Steuerzahler im Zusammenhang mit der Südtangente schafft und der Verkehr noch ungehinderter durch die Siedlung Am Hagen und das Dorf Ahrensfelde bis zur Autobahn A1 nach Großhansdorf gelenkt wird. - die Deutsche Bahn nur im Einvernehmen mit den verkehrlichen und umweltschutzrelevanten Erfordernissen der Menschen in der betreffenden Region sowie Ihrer politischen Vertreter handeln darf. Hier ist der Bund unverzüglich in die Verantwortung zu nehmen, um einen nicht nachvollziehbaren und unangemessenen Alleingang aus kommerziellen Gründen zu verhindern. 	<p>Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das geplante Brückenbauwerk entsteht im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke für die S4. In diesem Zusammenhang werden in den nächsten Jahren alle Bahnübergänge ausgebaut, da anderenfalls keine dem S-Bahnverkehr übliche Taktung auf der Strecke möglich ist. Im Rahmen der entsprechenden Planfeststellungsverfahren bekommt die Stadt Ahrensburg Gelegenheit zur Stellungnahme.</p> <p>Bezüglich der Südtangente siehe oben.</p> <p>Der Ausbau der Bahnstrecke für die Einführung der S4 ist politisch von der Stadt Ahrensburg gewollt und führt zu einer verbesserten Anbindung der Stadt Ahrensburg an Freie und die Hansestadt Hamburg.</p>
V.5	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 10.11.2016 und 07.12.2016	Empfehlung
V.5.1	<p>In dem ersten Entwurf des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg, der im Jahr 2015 für die Öffentlichkeit ausgelegt wurde, waren auch die an mein Grundstück in Großhansdorf unmittelbar angrenzenden Feldflächen "Sieker Loh" - siehe Anlage - als potenzielle Bauflächen ausgewiesen. In einem persönlichen Gespräch mit Frau Mellinger sowie in einer schriftlichen Stellungnahme vom 14.05.2015 habe ich im Gegensatz zu vielen Großhansdorfer und Ahrensfelder Bürger Ihre Entwurfsplanung positiv bewertet. Aufgrund mangelnder Erschließungsmöglichkeiten konnte sich Ihr Entwurf in der politischen Abstimmung nicht durchsetzen. Ein geänderter Entwurf des Flächennutzungsplanes liegt jetzt zur Stellungnahme aus. Ich möchte hiermit beantragen, meine Feldflächen in diesen Entwurf mitaufzunehmen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Aufgrund der Lage der Fläche innerhalb des Landschaftsschutzgebiets sowie dem Wunsch, ein weiteres Zusammenwachsen von Ahrensburg und Großhansdorf zu unterbinden wurde die Fläche aus dem FNP-Entwurf herausgenommen.</p> <p>Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen.</p> <p>Dieser Wandel in der Planung berücksichtigt den im BauGB besonders hervorgehobenen Planungsleitsatz zum schonenden und</p>

V.5	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 10.11.2016 und 07.12.2016	Empfehlung
	<p>Begründung: Ursprünglich waren diese Flächen als potenzielle Bauflächen vorgesehen. Die Bedingungen für eine Erschließung erschienen nicht umsetzbar. Die Gemeinde Großhansdorf hat mir nunmehr in einem Gespräch zugesagt, dass sie einer Erschließung der Fläche über mein angrenzendes Grundstück sowie dem Anschluss an die Großhansdorfer Kanalisation bei privater Nutzung zustimmen würde. Der bisher bestehende Hinderungsgrund einer Bauflächenausweisung wäre damit ausgeräumt.</p> 	<p>sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Durch die Innenentwicklung und Nachverdichtung wird Wohnraum in bereits gut erschlossenen Bereichen zur Verfügung gestellt und der bislang unbebaute Außenbereich vor einer baulichen Inanspruchnahme bewahrt. Vor dem Hintergrund des voranschreitenden Klimawandels und der geplanten und erforderlichen Mobilitätswende ist die Verdichtung von bereits bebauten, zentralen Bereichen zur Schaffung einer Stadt der kurzen Wege von besonderer Bedeutung.</p>
V.5.2	<p>Ergänzend zu meiner Eingabe bezüglich des 2. Entwurfes des Flächennutzungsplanes vom 24.11.2016, möchte ich folgendes mitteilen: Kein Grundstück auf Großhansdorfer Seite, das im 1. Entwurf des Flächennutzungsplanes vor ca. einem Jahr, an die im Plan ausgewiesene Potentialfläche 12 angrenzt, bietet die Möglichkeit, eine Teilfläche davon, über private Zuwegung hinreichend zu erschließen. Dies hat mir die Gemeinde Großhansdorf bestätigt. Die einzige Ausnahme bietet mein Grundstück. Deshalb wird mein Anliegen von der Gemeinde Großhansdorf befürwortet. Bitte legen Sie diese Ergänzung meiner Eingabe vom 24.11.2016 bei.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>s.o.</p>

V.6	Einwohner*in Linau 2 Schreiben vom 02.12.2016	Empfehlung
V.6.1	<p>Meine Fläche, Gemarkung Ahrensfelde Flur I Flurstücke 33/26, 33/24 und 33/22, soll solange als Ackerfläche in allen Plänen (Biotopkartierung, Landschaftsplan) festgelegt werden, bis sie als Bauland im Flächennutzungsplan ausgewiesen wird.</p> <p>Begründung:</p> <p>1. Ich bleibe bei der Ablehnung, dass meine Ackerfläche zur naturbelassenen Grünfläche heruntergestuft wird. Wie soll ich als bäuerlicher Landwirt in Zukunft darauf wirtschaften?</p> <p>2. Durch die Erstellung eines Flächennutzungsplanes wird normalerweise für die nächsten zwei Jahrzehnte eine Richtung vorgegeben, die sich verwirklichen kann. In Bezug auf die Stadt Ahrensburg sind mehr als 40 Jahre vergangen, bis man sich wieder Gedanken gemacht hat, einen neuen Flächennutzungsplan zu erstellen. In meinem Fall würde das bedeuten, dass mit einem Federstrich aus gut zu bewirtschaftendem Ackerland eine naturbelassene Grünfläche gestaltet wird.</p> <p>3. Im Flächennutzungsplan handelt es sich zunächst erst einmal um eine strategisch, planerische Verfügbarkeit für die nächsten Jahrzehnte. Ich bin der Meinung, dass man sich die Optionen offen halten sollte. Für die Erhaltung als Ackerland anstelle von Grünland spricht die bäuerlich gut zu bewirtschaftende Flächengröße. Für eine Nutzung als Bauland spricht: Die Rahmenbedingungen werden sich in Zukunft ändern. Zum Beispiel wird durch den zukünftigen Einsatz der E-Autos, wie von der Bundesregierung gefordert, der Verkehrslärm erheblich verringert, womit das Argument der Lärmbelästigung in den nächsten Jahrzehnten hinfällig wird. Des Weiteren würde die Bebauung dieser Fläche dem Klimaschutzplan 2015 entsprechen. Vom Ahrensburger Redder aus ist der direkte Anschluss zur U-Bahn, die man zu Fuß in gut 10 Min. erreichen kann, nach Hamburg möglich. Dieser Anschluss an den öffentlichen Personenverkehr, der laut Klimaschutzplan gesteigert werden soll, ist zweifelsfrei bei dieser Fläche eher als bei den in der Gemarkung Ahrensfelde bisher ausgewiesenen Bauflächen gegeben. Was die Lebensqualität zukünftiger Bewohner entscheidend beeinflusst und damit die Attraktivität des Baulandes</p>	<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p> <p>Die Ausweisungen im Flächennutzungsplan stellen die langfristigen Ziele der Stadt Ahrensburg dar. Der Flächennutzungsplan entfaltet keine unmittelbare Außenwirkung. Die landwirtschaftliche Nutzung muss nicht aufgegeben werden, nur im Falle einer Nutzungsaufgabe bzw. sollte der Bedarf einer Neuordnung entstehen, entfaltet der FNP seine Wirkung. Die aktuelle Nutzung der Fläche wird nicht beeinträchtigt.</p> <p>Die Fläche ist aufgrund der Nähe zum Ostring und seiner Lage innerhalb eines Landschaftsschutzgebiets nicht für eine bauliche Inanspruchnahme geeignet. Bezüglich der Ziele Innenentwicklung und Nachverdichtung siehe Nr. V.5.1.</p>

V.6	Einwohner*in Linau 2 Schreiben vom 02.12.2016	Empfehlung
	<p>fordert ist: In ca. 10 Minuten zu Fuß bzw. 5 Min. per Fahrrad sind zu erreichen: Ärztezentrum, Apotheke, Kreditinstitut, Reinigung, Einzelhandel, Bus, U-Bahn, Notfallversorgung im Krankenhaus etc.</p> <p>4. Um eine bäuerliche Bewirtschaftung meiner Ackerfläche nicht zu beeinträchtigen, bin ich nicht damit einverstanden, dass im neuesten Plan ein Regenrückhaltebecken auf meiner Fläche geplant worden ist. In der Nähe "Am Aalfang" befindet sich doch schon ein Rückhaltebecken, das laut Bebauungsplan Nr. 69 für das Gebiet Ahrensburger Redder 1-29 das Regenwasser aufnimmt. Der vorhandene Grenzgraben westlich der Grundstückspartellen soll doch von den Anliegern soweit unterhalten werden, dass das Regenwasser problemlos über die offene Wasserhaltung in einen Schachteinlauf in die öffentliche Regenwasserleitung zum Ostring in das Regenrückhaltebecken "Am Aalfang" geleitet wird. Bevor auf meiner Fläche ein Regenrückhaltebecken geplant wird, schlage ich zunächst einmal eine Kontrolle des Grenzgrabens vor. In diesem Zusammenhang bitte ich auch um Überprüfung der hinteren Grundstücke bezüglich des vorgeschriebenen Versiegelungsgrades.</p>	<p>Das benannte Regenrückhaltebecken war zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung geplant, wurde jedoch nicht umgesetzt und wird nicht benötigt. Es wird künftig von der Darstellung des Regenrückhaltebeckens abgesehen.</p>
V.7	Entwicklungsgesellschaft Schreiben vom 28.11.2016	Empfehlung
V.7.1	<p>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</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Potenzialfläche Erlenhof-Nord wurde in der gemeinsamen Sitzung des Bau- und Planungsausschusses und des Umweltausschusses am 04.05.2016 basierend auf den Anträgen AN/031/2016 und AN/032/2016 als Wohnbaupotenzialfläche abgelehnt. Entsprechend wird die Potenzialfläche im Flächennutzungsplan nicht weiterverfolgt.</p> <p>Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang</p>

V.7	Entwicklungsgesellschaft Schreiben vom 28.11.2016	Empfehlung
	<p>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:</p> <p><i>...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."</i></p> <p>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.</p>	<p>unbebauten Flächen. Dieser Wandel in der Planung berücksichtigt den im BauGB besonders hervorgehobenen Planungsleitsatz zum schonenden und sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Durch die Innenentwicklung und Nachverdichtung wird Wohnraum in bereits gut erschlossenen Bereichen zur Verfügung gestellt und der bislang unbebaute Außenbereich vor einer baulichen Inanspruchnahme bewahrt. Vor dem Hintergrund des fortschreitenden Klimawandels und der geplanten und erforderlichen Mobilitätswende ist die Verdichtung von bereits bebauten, zentralen Bereichen zur Schaffung einer Stadt der kurzen Wege von besonderer Bedeutung.</p>

V.7	Entwicklungsgesellschaft Schreiben vom 28.11.2016	Empfehlung
	<p>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 Nordtagente Richtung Westen wieder aufnimmt. Wir haben Ihnen beide Planungsvarianten jeweils mit Erläuterungsbericht beigefügt. 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</p>	

V.7	Entwicklungsgesellschaft Schreiben vom 28.11.2016	Empfehlung
	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.	
V.7.2	<p>ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUM STÄDTEBAULICHEN KONZEPT "ERLENHOF NORD"</p> <p>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 Haupteinschließung 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 Geschoßbauflächen 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 Geschoßbaubereich wird durch einen weiteren Grünzug aufgewertet. Der südliche Geschoßbaubereich 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</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der aktuellen, politischen Beschlusslage siehe Nr. V.7.1.</p>

V.7	Entwicklungsgesellschaft Schreiben vom 28.11.2016	Empfehlung
	<p>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:</p> <p>Geschoßwohnungsbau / Stadthäuser Reihenhäuser / Doppelhäuser / Einzelhäuser / Gartenhofhäuser 390WE 140WE</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
V.7.3	<p>ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUM STÄDTEBAULICHEN KONZEPT "ERLENHOF MITTE / NORD"</p> <p>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 Haupteinschließung des "Erlenhofs Mitte / Nord" liegt im Bereich der im Flächennutzungsplan angedachten Spange zur Erschließung des Gewerbegebietes, womit in diesem Bereich ein Verkehrskreislauf entstehen sollte. Der LKW- Anteil würde drastisch gesenkt und die Lübecker Straße könnte mit der</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der aktuellen, politischen Beschlusslage siehe Nr. V.7.1.</p>

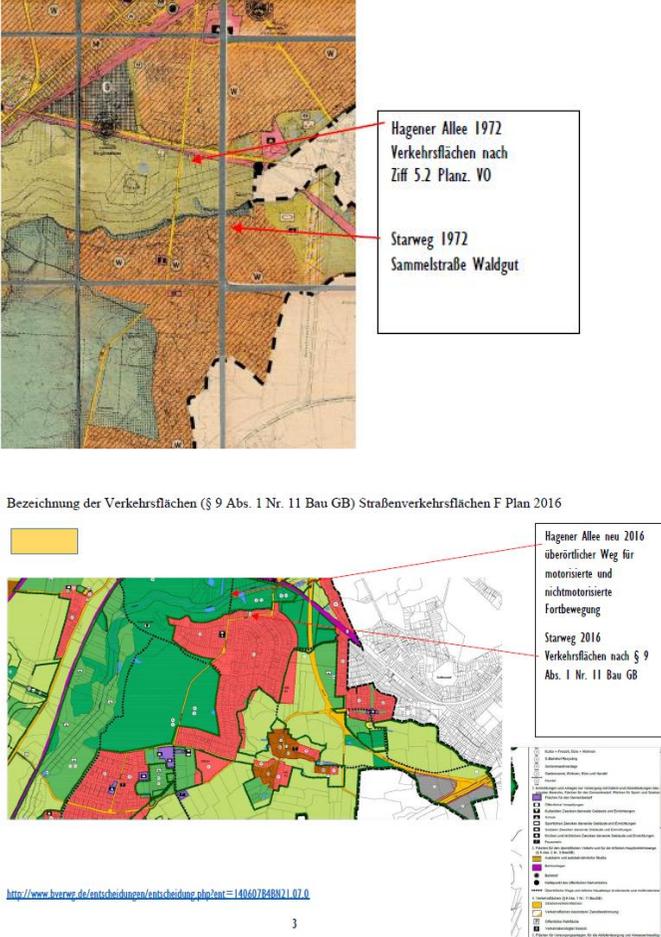
V.7	Entwicklungsgesellschaft Schreiben vom 28.11.2016	Empfehlung
	<p>Erschließung der angedachten Wohnbauflächen verträglich belastet werden. Die knapp 19 ha große Fläche wird durch eine Grünzone in Nord- Südrichtung und dem als Haupterschließungstangente fungierenden Rückgrat quasi in vier größere Bereiche 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 Haupterschließungsstraße, 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.</p> <p>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:</p> <p>Geschoßwohnungsbau / Stadthäuser Reihenhäuser / Doppelhäuser / Einzelhäuser / Gartenhofhäuser 135 WE 175 WE</p>	

V.7	Entwicklungsgesellschaft Schreiben vom 28.11.2016	Empfehlung
	<p>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.</p>	
V.7.4	<p>Anlage 1</p> 	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der aktuellen, politischen Beschlusslage siehe Nr. V.7.1.</p>

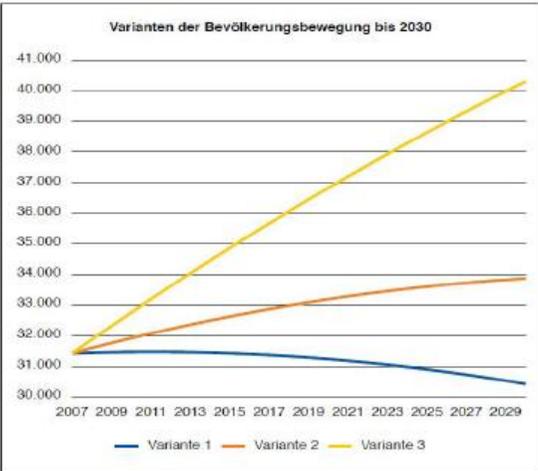
V.7	Entwicklungsgesellschaft Schreiben vom 28.11.2016	Empfehlung
V.7.5	 <p>Anlage 2</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der aktuellen, politischen Beschlusslage siehe Nr. V.7.1.</p>
V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
V.8.1	<p>dem Bürger- und Grundeigentümer Verein Waldgut Hagen e.V. ist im vorgelegtem F-Plan auffällig, da es unseren Lebensraum (Stadtteil Waldgut Hagen und den Hagen) betrifft, dass sich die Zuordnung der Straßenzüge Hagener Allee Süd - Nordteil / Starweg verändern sollen.</p> <p>Es handelt sich hierbei um die Straßenzüge (es sind Schulwege für Schulanfänger) Aalfang, Ahrensfelder Weg, Starweg (West).</p> <p>Nach der Lesart aus dem F Plan, soll die Straßenwidmung (Haupterschließungsstraße) von der Hagener Allee Süd - Nordteil auf die von uns aufgeführten Straßen, die zuvor nur den Status Sammelstraßen hatten, verlagert werden.</p> <p>Diese Verlagerung ist auch aus planerischer Sicht unverständlich, da sich das Wohngebiet Waldgut Hagen aus einer Wochenendsiedlung entwickelt hat, eine</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Flächennutzungsplan werden gem. § 5 BauGB übergeordnete Straßenverbindungen dargestellt. Durch den Flächennutzungsplan erfolgt weder eine Kategorisierung der Straßen, noch sind Anforderungen an die Straßenquerschnitte damit verbunden.</p> <p>Nach Überarbeitung des FNP-Entwurfs wird die gesamte Hagener Allee als Straßenverkehrsfläche dargestellt. Die Straßen Aalfang, Ahrensfelder Weg und Starweg (West) sind zur Vervollständigung des Straßennetzes als Straßenverkehrsflächen in die Darstellung aufgenommen worden.</p>

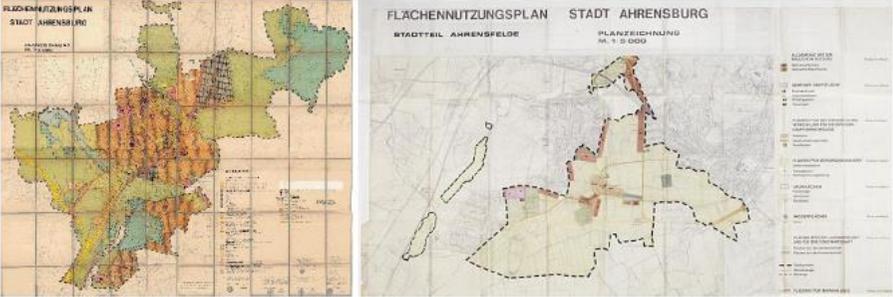
V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>verkehrliche Planung bis zum heutigen Tage nicht erfolgte und die Umwidmung der Straßenzüge in ein dichtbesiedeltes Wohnzentrum erfolgen würde.</p> <p>Die Straßenzüge entsprechen nach heutiger Planung (Fußwegbreite, Radwegbreite und Fahrbahnbreite) nicht den aufgelisteten Anforderungen.</p> <p>Da diese Straßenzüge der planerischen Grundlage einer Hauptverbindungsstraße nicht entsprechen, sind hier, wie wir es aus Ahrensburger Erlebnissen kennen, unumgängliche Verzögerungen und Diskussion mit den Betroffenen, der Stadtverwaltung und der Verkehrsaufsicht vorprogrammiert.</p> <p>Vergleichbar sind unsere Aussagen in der Darstellung nur, wenn Sie sich den F-Plan 1972, der nur Ahrensburg betrifft, zu dem neuen zu verabschiedenden F-Plan ansehen.</p> <p>Ungeachtet der vorgenannten Sachlage führt die eingetragene Wandlung der Haupteerschließungsstraßen im Süden zu weiteren Belastungen, da ein durchgängiges Konzept und eine rechtliche Begründung der Veränderung nicht erkennbar ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> - So führt die im neuen F Plan beschriebene Hauptverbindungsstraße vom Aalfang, dem Ahrensfelder Weg, dem Starweg, über die südliche Hagener Allee, der Siedlung Hagen zum westlichen Braunen Hirsch nach Hamburg. <p>Schon heute nutzt der überwiegende Teil der Fahrzeuge die Verbindung über den Vogelsang. Der überwiegende Teil der Fahrzeuge verlässt an der Straßeneinmündung Vogelsang/Starweg die Sammelstraße und belastet den Vogelsang, weil dieser Weg kürzer nach Hamburg ist und bequem über den Kreisverkehr bei Ahrensfelde auf den ausgebauten Braunen Hirsch führt. Durch die Veränderung der Zuordnung würde sich dieses Phänomen noch verstärken.</p> <ul style="list-style-type: none"> - An diesem Kreisverkehr bei Ahrensfelde zweigt der Spechtweg ab. Warum soll der Spechtweg, obwohl der parallel verlaufende Braune Hirsch (eine Landesstraße) die Hauptfunktion einer Erschließungsstraße übernommen hat, laut dem neuen F-Plan eine Haupteerschließungsstraße bleiben? Der Status sollte für diesen Weg unbedingt aufgehoben werden, da der Spechtweg diese Art der Verbindungsstraße nach unseren Recherchen nicht mehr rechtfertigt. 	<p>Die Darstellung als Straßenverkehrsfläche im Flächennutzungsplan begründet keine Veränderung der Erschließungsfunktion oder Umwidmungen und steht in keiner Kausalität zur realen Belastung oder etwaigen Ausbauplänen. Die Verkehrsfunktion einer Straße wird nicht über die Darstellung im FNP geregelt.</p> <p>Die Klassifizierung der Straßen erfolgt auf Grundlage des Verkehrsordnungsrechts und ist kein Belang des Bauplanungsrechts.</p> <p>Eine Änderung des Verkehrskonzepts ist nicht vorgesehen, die befürchteten Diskussionen werden daher nicht gesehen.</p> <p>Siehe hierzu auch Begründung zum FNP, Kap. 5.8.</p>

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<ul style="list-style-type: none"> - So kommen wir zur Siedlung Hagen. Dort führt die Haupteerschließungstrasse auch nach dem neuen F-Plan mitten durch das Gebiet über den Dänenweg (Schulweg für Schulanfänger) zum Braunen Hirsch. - Wenn auch hier zukunftsweisend geplant würde, sollte die Haupteerschließungsstraße nicht durch das Wohngebiet eingetragen sein, sondern direkt kommend über die Hagener Allee auf den Braunen Hirsch führen. <p>Wir, der BGV erwarten von der Ahrensburger Verwaltung für den zu verabschiedenden F-Plan die Vorstellung eines durchgängigen Konzeptes (das ist nicht der Generalverkehrsplan, da dieser diese Straßenwidmung nicht definiert) der Haupteerschließungsstraßen von Ahrensburg und die Einbeziehung der Anlieger, die nach den Vorgaben des Umweltbundesamtes, Europäische Akademie für städtische Umwelt Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung bei einer Umwidmung anzuwenden und umzusetzen ist.</p> <p>Da die von uns aufgeführten Inhalte wie ein durchgängiges Konzept für die Haupteerschließungsstraßen Ahrensburgs unter Einbeziehung der Vorgaben des Umweltbundesamtes, mit Einbindung der Anlieger bzw. Bürger nicht vorliegen, bzw. erkennbar sind, widersprechen wir für diese Bereiche der Durchführung des F-Plans.</p> <p>Ebenso die Darstellung bzw. Erklärung zur Legendenbeschreibung, wonach die Verkehrsflächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 Bau GB, zugeordnet werden sollen, da inhaltlich die ganzheitliche Zielsetzung bzw. Erklärung nicht vorhanden ist.</p> <p>Wir hoffen, Ihnen mit unserer Darstellung das Thema Wandlung von Verbindungsstraßen näher gebracht zu haben und erbitten kurzfristig Ihre Stellungnahme.</p>	<p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet.</p>

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	 <p>Hager Allee 1972 Verkehrsflächen nach Ziff 5.2 Planz. VO</p> <p>Starweg 1972 Sammelstraße Waldgut</p> <p>Bezeichnung der Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 Bau GB) Straßenverkehrsflächen F Plan 2016</p> <p>Hager Allee neu 2016 überörtlicher Weg für motorisierte und nichtmotorisierte Fortbewegung</p> <p>Starweg 2016 Verkehrsflächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 Bau GB</p> <p>http://www.bvverwg.de/entscheidungen/entscheidung.php?ent=140607848821.07.0</p> <p>3</p>	
V.8.2	Anlage: §9 BauGB	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
V.8.3	Schreiben vom 12.12.2016 Ausgangssituation:	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

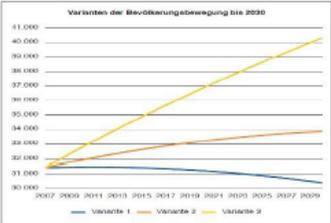
V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>Der Entwurf des Flächennutzungs- und Landschaftsplans, der mit den Begründungen seit dem 14.10.2016 ausliegt, wurde auch den Vertretern der Vereine ausgehändigt und konnte ebenso über das Internet eingesehen werden.</p> <p>Die im Entwurf enthaltenen Leitlinien für die künftige Ahrensburger Stadtentwicklung werden verständlich dargestellt.</p> <p>Für die südlichen Ortsteile Siedlung Am Hagen, das Waldgut Hagen, und Ahrensfelde zeigen sich gegenüber dem verabschiedeten ISEK und den F- Plänen aus dem Jahre 1974 erhebliche Änderungen, zu denen wir mit diesem Schreiben unsere Bedenken und Anregungen bekanntgeben und Stellung nehmen.</p> <p>In drei Schritten haben die Verwaltung und Selbstverwaltung Ahrensburgs die Grundlagen für den Entwurf dieser vorgenannten Pläne vorbereitet.</p> <p>1 Zukunftswerkstatt</p> <p>Die erfolgreiche Basisarbeit zu dem jetzt vorliegenden F- und L- Plan Entwurf, war das unter großer Beteiligung der Ahrensburger Bürger erarbeitete Ergebnis der Zukunftswerkstatt.</p> <p>Die Bürger haben nach intensiver gemeinsamer Erarbeitung einer Zukunftsvision bis in das Jahr 2025 / 30 das Ergebnis und die Kernaussage der Zukunftswerkstatt an die Verwaltung und Politik zum Ausdruck gebracht.</p> <p>Hamburg, der Kern der Metropolregion, entwickelte als <i>Leitgedanken</i> die WACHSENDE STADT</p> <p>Zum Erhalt der grünen „Perle Ahrensburg“ entwickelten die Bürger für Ahrensburg den <i>Leitgedanken</i></p> <p>Durch Innenverdichtung vor Außenentwicklung MODERATES QUALITATIVES WACHSTUM.</p> <p>Dieser Leitgedanke wurde von der Verwaltung und Selbstverwaltung auch in die Kernaussage für das ISEK übernommen. Die ISEK-Vorlage 2009/172/1 ist inhaltlich von der Selbstverwaltung Ahrensburgs am 31.05.2010 mit 26 ja-Stimmen 1 nein-Stimme und 3 Enthaltungen beschlossen worden.</p>	<p>Das ISEK bildet die Grundlage für den vorliegenden Entwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Seit dessen Fertigstellung sind elf Jahre vergangen. Entsprechend müssen aktuellere Daten und Gutachten zugrunde gelegt werden (bspw. aktuellere Bevölkerungsprognosen, neuere politische Beschlüsse). Daher weicht der Flächennutzungsplan-Entwurf in einigen Punkten vom ISEK ab.</p>

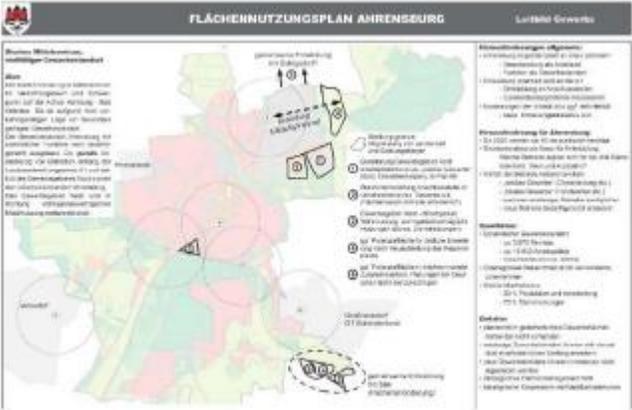
V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>Bis zur jetzigen Vorlage des F- / L- Plan - Entwurfs wurde das ISEK nicht verändert und signalisierte so den Bürgern, dass das ISEK, vom 31.05.2010 für alle Verantwortlichen eine verbindliche Gültigkeit hat.</p> <p>2 ISEK</p> <p>In diesem verabschiedeten ISEK wurde die Siedlungsstruktur Ahrensburgs verdeutlicht. Darin enthalten sind die Potentialflächen zur Nahversorgung, für das Gewerbe, den Wohnraum, die Natur, Landschaft, Freizeit und Kulturräume berücksichtigt. Diese Flächen und Räume sind zukunftsweisend konzipiert worden. Die vorliegende ISEK Konzeption wurde unter Einbeziehung der Planung, dass die Einwohnerzahl in Ahrensburg sich bis zum Jahre 2030 auf 34Tsd. Einwohner entwickelt, auf den neu erarbeiteten Masterplan Verkehr und der Betrachtung, dass weiche Übergänge vom Siedlungsraum zu den Landschafts- und Naturschutzflächen zu erhalten sind, geleitet und entwickelt.</p>  <p>3 Entwurf F-Plan</p>	<p>Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten. Im Gegensatz zum ISEK handelt es sich beim FNP um einen ersten formellen Schritt in der Bauleitplanung.</p> <p>Der Bedarf an Wohnbaupotenzialflächen wird gemäß Bevölkerungsprognosen des Statistikamts Nord berechnet. Die Stadt ist aufgrund der Einstufung als Mittelzentrum verpflichtet, entsprechende Flächen zur Deckung der Bedarfe bereitzuhalten. Gleichwohl hat die Stadt Ahrensburg in den vergangenen Jahren, insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes, entschieden, weniger Flächen für den Wohnungsbau neu auszuweisen und stattdessen vermehrt auf Nachverdichtung (Aufstockung, Bebauung in der zweiten Reihe etc.) zu setzen, um die bestehenden Freiflächen langfristig zu schützen.</p> <p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotenzialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Die Bevölkerungszahlen aus dem ISEK sind infolge der langen Verfahrenszeit, die der Flächennutzungsplan benötigt, veraltet und können hier nicht mehr als Grundlage herangezogen werden. (s.o.)</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden,</p>

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>Die Vergleichsbetrachtung zum Entwurf des F-Plans, bezieht sich auf den Ahrensburger F-Plan von 1974, den wir mit dem Ahrensfelder F-Plan, der zur damaligen Zeit noch eigenständigen Gemeinde, als Gesamtheit zu betrachten haben.</p>  <p>Bei der vergleichenden Betrachtung der F-Pläne aus den 90er Jahren, mit dem Ergebnis der Zukunftswerksatt 2008, dem ISEK-Konzept von 2010 zu dem jetzt vorgelegten Entwurf des F –Plans verdeutlicht sich, dass der Leitgedanke der Bürger, der Selbstverwaltung und der Verwaltung, ein</p> <p>„MODERATES QUALITATIVES WACHSTUM“ durch Innenverdichtung vor Außenentwicklung</p> <p>für unsere Stadt textlich in die Begründung zum F-Plan Entwurf aufgenommen worden, inhaltlich aber kaum erkennbar ist.</p> <p>Es ist unumgänglich, dass eine Anpassung des F- Plans an das bestehende ISEK angestrebt wird und nicht der umgekehrte Weg gesucht wird, dass der F-Plan Entwurf den von dem Stadtparlament bestätigten und verabschiedeten Inhalt des noch gültigen ISEKs missachtet.</p> <p>4 Allgemeiner Hinweis auf ein Nord Süd Gefälle</p> <p>Die Begründung zum F- Plan- Entwurf verdeutlicht, dass wenn der Entwurf so wie ausgelegt angenommen wird, sich in Ahrensburg ein Nord – Süd - Gefälle</p>	<p>sodass fast alle Wohnbaupotentialflächen, die ein flächenmäßiges Wachstum der Stadt bedeutet hätten, mit Beschluss vom 15.05.2019 aus dem Flächennutzungsplan gestrichen wurden. Vielmehr soll schwerpunktmäßig die Innenentwicklung und Nachverdichtung zur Deckung der ermittelten Bedarfe dienen. Die Inanspruchnahme von Flächen in der freien Landschaft wurde daher auf das erforderliche Mindestmaß reduziert. Das in der Begründung beschriebene moderate, qualitative Wachstum durch Innenverdichtung vor Außenentwicklung stellt sich daher nun auch verstärkt im Planbild dar.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Das angesprochene Nord-Süd-Gefälle wird daher nicht gesehen.</p>

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>entwickelt. So ist es unverkennbar, dass sich die Planung verkehrsmäßig auf den Norden fokussiert, um das Gewerbe zu erweitern und dieses verkehrlich zu versorgen. Der Süden wird verkehrlich vernachlässigt, eine zukunftsweisende Infrastruktur für die angestrebten Bau- und Gewerbeflächen ist nicht erkennbar, die Wohnpotential- und Gewerbeflächen sollen exorbitant zum ISEK unter Vernachlässigung der Siedlungsgrenzen mit möglichen Gewerbeflächen an der BAB 1 ausgeweitet werden.</p> <p>Das festgelegte Ziel, eines moderaten qualitativen Wachstums mit einer geregelten Wirtschaftsraumentwicklung, verbunden mit einer Innen- vor Außenentwicklung ist bei diesem Nord-Süd-Gefälle kaum noch erkennbar. Durch diesen vorgestellten F- / L - Planentwurf werden die im ISEK vorgestellten Regeln, auf die sich auch der Masterplan Verkehr bezogen hat, verlassen.</p> <p>Ein verkehrliches Nord-Süd-Gefälle ist unbedingt zur Zukunftssicherung Ahrensburgs zu verhindern und wie auch schon im ISEK verdeutlicht, eine ganzheitliche NORD-SÜD-Entlastung für Ahrensburg anzustreben.</p> <p>5.1 Bedenken zum Entwurf F - Plan Wohnen und Gewerbe gegenüber dem I-SEK:</p> <p>Bedenken Wohnen Gewerbe</p> <p>In der Begründung zum F-Plan Seite 89 wird Bezug auf das Wohnungsmarktkonzept genommen. Der ermittelte Wert von 1.878 WE + 15% Realisierungsreserve, durch die dann 2.160 zusätzlichen Wohneinheiten würde real einen Zuwachs von ca. 4 bis 5000 Einwohnern für Ahrensburg bedeuten. Das würde so auch dem Inhalt des I-SEKs und der Zukunftswerkstatt entsprechen, wobei diese Prognose zur Vorlage des F-Planentwurfs nicht stimmig ist, da nach heutigem Stand und Bekanntgabe durch die Verwaltung Ahrensburg, das qualitative und moderate Wachstum im Dezember 2016 also 14 Jahre früher als prognostiziert bereits mit 33 380 Einwohner gemeldet ist. Schaffen wir die noch ausstehenden ca. 620 Neubürger in den kommenden 14 Jahren (43 p.A.)?</p>	<p>Die an der BAB 1 ausgewiesenen Gewerbeflächen stellen daher ein langfristiges Potential dar. Sofern es zur Umsetzung dieses Potentials kommt, wird auch eine zukunftsweisende Infrastruktur bereitgestellt werden.</p> <p>Bezüglich der Aktualität der zugrunde gelegten Daten siehe oben.</p> <p>Bezüglich der Neuausweisung von Wohnbaupotentialflächen siehe oben.</p> <p>Die Landschaftsinanspruchnahme ist auf das zur Deckung der ermittelten Bedarfe zwingend erforderliche Maß geschrumpft.</p>

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung										
	<p>Wenn diese Entwicklung nicht anders als nur durch Flächenausweitung geregelt wird, liegt Ahrensburg kurzfristig an den Grenzen seiner Kapazität. Bebaubarer Raum ist endlich und zu schützen ist auch die Lebensqualität</p> <table border="1" data-bbox="212 406 1198 853"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="212 406 1198 446"> WoMaKo: Entwicklung Einwohner (EW), Entwicklung Wohneinheiten (WE), 2010-2025 </th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="212 446 862 574"> Einwohner der Stadt Ahrensburg gemäß Wohnungsmarktkonzept²² (WoMaKo) </td> <td data-bbox="862 446 1198 574"> 2007: 31.241 EW 2010: ca. 31.890 EW 2025: ca. 33.580 EW 2030: ca. 33.840 EW </td> </tr> <tr> <td data-bbox="212 574 862 694"> Entwicklung der Einwohner gemäß WoMaKo </td> <td data-bbox="862 574 1198 694"> <u>Zuwachs 2007 – 2030</u> + 2.419 EW <u>Zuwachs 2010-2025</u> + 1.690 EW </td> </tr> <tr> <td data-bbox="212 694 862 798"> Wohnungsneubaubedarf gemäß WoMaKo 1.690 EW = 70% von 2.149 EW x = 70% von 2.601 WE </td> <td data-bbox="862 694 1198 798"> <u>Zuwachs 2010-2025</u> + 1.825 WE </td> </tr> <tr> <td data-bbox="212 798 862 853"> WE-Bedarf gemäß WoMaKo im Planungszeitraum 2010-2025 </td> <td data-bbox="862 798 1198 853"> + 1.825 WE </td> </tr> </tbody> </table> <p>Das ISEK - Fazit zum Wohnraumbedarf Ahrensburg stellte sich wie folgt dar: Zur Ermittlung des Bedarfes an Wohnungsbauflächen bis zum Jahr 2030 wurden drei Varianten für die Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung berechnet. Im Rahmen der Diskussionen auf der Zukunftswerkstatt haben sich die Einwohner auf die Variante 2 der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose verständigt. In dieser wird die natürliche Bevölkerungsentwicklung des Zeitraums von 1998 bis 2007 in die Zukunft fortgeschrieben und ein durchschnittlicher positiver Wanderungssaldo, wie er in den letzten elf Jahren (+300 Personen p. a.) stattfand, angenommen. Laut dieser Prognosevariante werden in Ahrensburg im Jahr 2030 rund 34.000 Einwohner leben, für die bis dahin rund 2.600 Wohnungen benötigt werden.</p> <p>Unter der Annahme, dass 50 % der neugebauten Wohnungen auf den Typ Einfamilienhaus und 50 % auf Wohnungen in Mehrfamilienhäusern entfallen, werden insgesamt rund 78 ha oder 780.000 qm neue Baulandflächen in der Schlossstadt bis 2030</p>	WoMaKo: Entwicklung Einwohner (EW), Entwicklung Wohneinheiten (WE), 2010-2025		Einwohner der Stadt Ahrensburg gemäß Wohnungsmarktkonzept ²² (WoMaKo)	2007: 31.241 EW 2010: ca. 31.890 EW 2025: ca. 33.580 EW 2030: ca. 33.840 EW	Entwicklung der Einwohner gemäß WoMaKo	<u>Zuwachs 2007 – 2030</u> + 2.419 EW <u>Zuwachs 2010-2025</u> + 1.690 EW	Wohnungsneubaubedarf gemäß WoMaKo 1.690 EW = 70% von 2.149 EW x = 70% von 2.601 WE	<u>Zuwachs 2010-2025</u> + 1.825 WE	WE-Bedarf gemäß WoMaKo im Planungszeitraum 2010-2025	+ 1.825 WE	<p>Das ISEK, als informelles Planungsinstrument, kann nicht als Datengrundlage herangezogen werden (s.o.).</p> <p>Bezüglich des Prognosezeitraums des Flächennutzungsplans und der Wohnbaupotenzialflächenermittlung siehe oben.</p>
WoMaKo: Entwicklung Einwohner (EW), Entwicklung Wohneinheiten (WE), 2010-2025												
Einwohner der Stadt Ahrensburg gemäß Wohnungsmarktkonzept ²² (WoMaKo)	2007: 31.241 EW 2010: ca. 31.890 EW 2025: ca. 33.580 EW 2030: ca. 33.840 EW											
Entwicklung der Einwohner gemäß WoMaKo	<u>Zuwachs 2007 – 2030</u> + 2.419 EW <u>Zuwachs 2010-2025</u> + 1.690 EW											
Wohnungsneubaubedarf gemäß WoMaKo 1.690 EW = 70% von 2.149 EW x = 70% von 2.601 WE	<u>Zuwachs 2010-2025</u> + 1.825 WE											
WE-Bedarf gemäß WoMaKo im Planungszeitraum 2010-2025	+ 1.825 WE											

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung																												
	<p>benötigt. Die Verteilungsquote für die Wohnungs- und Gebäudeart sollte bei der Entwicklung größerer Neubaugebiete standortspezifisch angepasst werden.</p>  <table border="1" data-bbox="560 343 1131 550"> <thead> <tr> <th>Bedarfe in WE bis 2030</th> <th>Variante 1</th> <th>Variante 2</th> <th>Variante 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Wohnungsneubaubedarf p.a.</td> <td>35</td> <td>108</td> <td>246</td> </tr> <tr> <td>Bruttogeschossfläche in qm</td> <td>105.923</td> <td>330.905</td> <td>750.872</td> </tr> <tr> <td>Nettobauland in qm</td> <td>188.157</td> <td>587.806</td> <td>1.333.817</td> </tr> <tr> <td>Bruttobauland in qm</td> <td>250.876</td> <td>783.742</td> <td>1.778.423</td> </tr> <tr> <td>Bruttobauland in ha</td> <td>25,1</td> <td>78,4</td> <td>177,8</td> </tr> <tr> <td>Bruttobauland in ha p. a.</td> <td>1,0</td> <td>3,3</td> <td>7,4</td> </tr> </tbody> </table> <p>Aus diesen Ergebnissen wurde die mögliche Summe an WE bzw. EW aller Potentialflächen auch für den Süden Ahrensburgs bei Einhaltung des Siedlungscharakters, durch die in beiden F- Plänen von 1974 dargestellte Randbebauungen an den Straßenzügen, mit einem Wert von ca. 417 WE /ca. 1170 EW bewertet. Das entspricht dem Grundsatz eines moderaten qualitativen Wachstums bei der vorhandenen Infrastruktur. Dieser Zuwachsplan für den Süden Ahrensburgs ist im ISEK in einer Größenordnung von 16,7 ha. geregelt dargestellt. Die im F-Plan Entwurf dargestellte extreme Ausweitung auf 24,3 ha. mit 952 WE im Süden ist unverständlich. Bis 2030 wurden 2160 WE für ganz Ahrensburg prognostiziert. Diese sind auch ohne den Rückgriff auf die Flächen im Süden laut ISEK Seite 66 <i>Wohnbaupotenziale</i> erreichbar dargestellt. Eine Nahversorgung (Seite 97/98) für die im F- Plan angedachte zusätzliche Anwohnerzahl im Süden von 2800 Personen und die sich daraus ableitende Verkehrskonzeption (Seite 126/131) liegt zudem nicht vor.</p> <p>Unter dem Begriff Leitbild Gewerbe wird im Entwurf der Gewerbestandort Ahrensburg mit überörtlicher Funktion so beschrieben, dass dieser Standort bedarfsgerecht ausgebaut werden soll. Dieses auch unter dem Gesichtspunkt der gezielten Ansiedelung von Betrieben entlang der Landesentwicklungssachse A1 und östlich des Gewerbegebietes Nord.</p>	Bedarfe in WE bis 2030	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Wohnungsneubaubedarf p.a.	35	108	246	Bruttogeschossfläche in qm	105.923	330.905	750.872	Nettobauland in qm	188.157	587.806	1.333.817	Bruttobauland in qm	250.876	783.742	1.778.423	Bruttobauland in ha	25,1	78,4	177,8	Bruttobauland in ha p. a.	1,0	3,3	7,4	<p>Das ISEK, als informelles Planungsinstrument, kann nicht als Datengrundlage herangezogen werden (s.o.).</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen im Süden siehe oben.</p> <p>Bezüglich der gewerblichen Entwicklung im Süden siehe oben.</p>
Bedarfe in WE bis 2030	Variante 1	Variante 2	Variante 3																											
Wohnungsneubaubedarf p.a.	35	108	246																											
Bruttogeschossfläche in qm	105.923	330.905	750.872																											
Nettobauland in qm	188.157	587.806	1.333.817																											
Bruttobauland in qm	250.876	783.742	1.778.423																											
Bruttobauland in ha	25,1	78,4	177,8																											
Bruttobauland in ha p. a.	1,0	3,3	7,4																											

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>Unter Abb.12 Seite 74 des F-Plan-Entwurfs Leitbild Gewerbe, wird durch die Position 2 die mögliche Gewerbe - Standortentwicklung Anschlussstelle A1 für verkehrintensives Gewerbe o.ä. beschrieben, die aber erst durch einen Flächentausch mit Siek eine wirtschaftliche Größe erreicht. Die Möglichkeit des Gebietsaustausches ist gegeben und schon seit längerer Zeit im Gespräch.</p> <p>Für diese Zukunftsvision die bildlich mit kurzen Texthinweisen in den F-Plan-Entwurf aufgenommen wurde, fehlen detailliertere textliche Darstellungen der möglichen Auswirkungen auf die südliche Infrastruktur und Verkehrsbelastung.</p>  <p>Abb. 12: Leitbild Gewerbe</p> <p>Die Begehrlichkeit auf solch markante Flächen an der Perlenkette der A1 mit der Nähe zur Metropolregion besteht.</p> <p>5.2 Bedenken zum Entwurf Landschaftsrahmenplan Übergeordnete Leitlinien / Grünes Leitbild für Ahrensburg: Bekannt ist dieses aus dem Szenario, als die Fa. Teppich KIBEK anstrebte auf den jetzt im Süden ausgewiesenen Flächen ein Warenhaus und Elektrohandel anzusiedeln.</p>	<p>Ein Gebietstauschs ist eine perspektivische Möglichkeit, die derzeit nicht absehbar ist. Aufgrund der derzeit eher ideologischen Darstellung einer südlichen Gewerbeentwicklung wird auf eine detaillierte textliche Darstellung der Auswirkungen auf die südliche Infrastruktur verzichtet. Sofern eine südliche Gewerbeentwicklung möglich wird, werden die Auswirkungen gutachterlich betrachtet werden.</p> <p>Die Anmerkung wurde im Rahmen der Abwägung zum Landschaftsplan behandelt. Die Ansiedlung von konkreten Unternehmen ist nicht Gegenstand der strategischen Planungsebene eines Landschaftsplan.</p>

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>Zu der damaligen Anfrage kam die Aussage des Planers Masterplan Verkehr, Herrn Luft von der Fa. Urbanus, dass wenn an diesem Ort die angedachte Ansiedlung geschieht, eine exorbitante Verkehrsbelastung auf die südlichen Verbindungsstraßen Ahrensburgs zukommen würde.</p> <p>Aussagen aus dem L-Plan: > Landschaft als Grundlage für die Stadtentwicklung verstehen < <i>Die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit als auch der Erholungswert von Natur und Landschaft sind nicht nur notwendige Lebensgrundlagen des Menschen, sondern ebenso Voraussetzungen für die ökonomische, soziale und kulturelle Stadtentwicklung. Hieraus folgt, dass die Flächenansprüche für eine gesamtstädtische Entwicklung die ökologischen und freiräumlichen Qualitäten berücksichtigen müssen.</i></p> <p>Der L- Plan-Entwurf sagt aus, dass das grüne Leitbild für Ahrensburg sich an den Begriffen festmacht: kompakt – grün – vernetzt Innen- vor Außenentwicklung als Prinzip für Wohn- und Gewerbeentwicklung gewährleisten.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist es auffällig, dass die landwirtschaftlichen Flächen im Landschaftsschutzgebiet zwischen Ahrensburg und Ahrensfelde mit einer Bebauung bis in das Feuchtgebiet des Ahrensfelder Abflussgrabens belastet werden sollen, obwohl noch im Entwurf vom Juni 2014 diese Fläche nicht als Wohnbebauung ausgewiesen wurde.</p> <p>Geologisch befindet sich diese Fläche vom Vogelsang in Richtung Osten im Bereich einer eiszeitlichen Endmoräne. Die Spuren aus der Eiszeit sehen wir in den Erhebungen der Wartenberge. Die aus der Endmoräne resultierenden wasserabsperrenden Schichten, sind der Grund für die vielen in diesem Bereich befindlichen Vorfluter und Wasserläufe. Das Oberflächenwasser kann nicht im Grund versickern und es</p>	<p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des</p>

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>bilden sich auf den Grünflächen und Äckern immer wieder Überschwemmungs- und Feuchtbereiche. So sorgt speziell hier der natürliche Umstand für die Bildung von Lebensräumen und ein reichhaltiges, attraktives Nahrungsangebot für Arten von Kleintieren wie Fröschen, Lurchen, Kröten, Ringelnattern, Kreuzottern, oder eben auch für Gänse, Störche, Kranich oder Greifvögel. Diese Fläche ist auch ein Rastplatz für Zugvögel, weshalb wir dieses Einod unbedingt schonend erhalten sollten.</p> <p>> Spielplätze im Waldgut < Innerhalb des L-Plan-Entwurfes, sind im Waldgut Hagen 4 Spielplätze dargestellt. 3 dieser Spielplätze sind nur reine Grünflächen und als Spielplatz kaum erkennbar, wobei ein gelisteter Spielplatz an dem stark befahrenen Starweg durch die in den vergangenen Jahren zur Straßenfront entfernte Schutzhecke ein hohes Gefahrenpotential für spielende Kinder und Fahrzeugführer birgt.</p> <p>5.3 Anregungen 5.4 Anregungen zum Entwurf Landschaftsrahmenplan</p> <p>Anregungen Wohnen Gewerbe Wohnen: Unsere Anregungen zum Wohnen beziehen sich auf die Angleichung der Seite 85 des F-Plan-Entwurfes auf die Ergebnisse bzw. die verabschiedeten ISEK-Daten für den Süden wieder verbindlich herzustellen. Wir regen an, die z.T. drei- bis vierfach dargestellte Erweiterung der WE / EW, Seite 85 auf das Maß des ISEK Ergebnisses (ISEK Seite 66) zurückzuführen. ebenso die Festsetzung einer Baugrenze, die nur eine Randbebauung an den Straßenzügen des Waldgutes und dem Hagen ermöglicht. (Starweg, Vogel-sang, Spechtweg und Ginsterweg)</p> <p>Gewerbe: In den zurückliegenden Jahren haben sich in unseren Nachbargemeinden eine Vielzahl von Gewerbe und Gesundheitsbetrieben angesiedelt. Der Ostring erfährt durch</p>	<p>Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Der Landschaftsplan zeigt mit den 4 Spielplätzen im Waldgut Hagen die Möglichkeit auf, im Bereich der vorhandenen Grünflächen, die in diesem Raum fehlenden Spielplätze zu entwickeln. Die konkrete Gestaltung der Spielplätze erfolgt in einem nächsten Planungsschritt.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen im Süden siehe oben.</p>

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>seine Achsenfunktion, auch verursacht durch die neuen Gewerbeansiedlungen eine extreme Zunahme des Straßenverkehrs. Deutlich wird die Zunahme zu Spitzenzeiten, wenn die Autobahnauffahrt Ahrensburg vom Süden her das Fahrzeugvolumen nicht mehr bewältigt und die Staus bis auf die BAB1 reichen, während auf der Abfahrt des Ostringes in Richtung HH BAB 1 und Siek, der Rückstau bis hinter die Abfahrt Ahrensfelde reicht. Wenn jetzt, wie beschrieben die Gewerbefläche an der BAB 1 für Verkehrsintensives Gewerbe vorgesehen ist, sind Anpassungen für den Süden Ahrensburgs unumgänglich.</p> <p>Wir regen an, für das Gewerbegebiet an der A1 die Erfordernisse in detaillierter Beschreibung textlich auf der Seite 70 der Arbeitsstättenstandorte darzustellen und ebenso zukunftsorientiert, zum Schutz vor dem Verkehrslärm des Ostringes die Eintragung von Lärmschutzflächen für einen Lärmschutzwall.</p> <p>Der im L- und F-Plan-Entwurf dargestellte Flächenbedarf für die im Süden dargestellten Wohnbauflächen, ist auf das seit Jahren vertretene Maß auch unter dem Gesichtspunkt, dass die Flächenansprüche für eine gesamtstädtische Entwicklung die ökologischen und freiräumlichen Qualitäten berücksichtigen müssen, anzupassen.</p> <p>Wir regen an den weichen Übergang der Siedlungsräume zum Schutz der Natur auch im Einklang zu den Entwürfen des L- und F- Plans auf das Maß der ISEK Angaben anzupassen.</p> <p>Ebenso ist es unumgänglich, in dem Entwurf des L-Planes zukunftsorientiert, zum Schutz der Anwohner vor dem Verkehrslärm des Ostringes am Randbereich des Waldgutes Hagen Lärmschutzflächen für einen Lärmschutzwall einzutragen.</p> <p>Bei den gelisteten Spielplätzen im Waldgut Hagen regen wir eine Prüfung an, ob diese Plätze das Prädikat Spielplatz erfüllen.</p>	<p>Bezüglich der gewerblichen Entwicklung an der BAB 1 siehe oben.</p> <p>Die Darstellung von Lärmschutzwänden ist nicht Inhalt dieser Planungsebene, sondern erfolgt in der nachgeordneten Planung.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen im Süden siehe oben.</p> <p>Das ISEK bildet die Grundlage für den vorliegenden Entwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Seit dessen Fertigstellung sind elf Jahre vergangen. Entsprechend müssen aktuellere Daten und Gutachten zugrunde gelegt werden (bspw. aktuellere Bevölkerungsprognosen, neuere politische Beschlüsse). Daher weicht der Flächennutzungsplan-Entwurf in einigen Punkten vom ISEK ab.</p> <p>Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten. Im Gegensatz zum ISEK handelt es sich beim FNP um einen ersten formellen Schritt in der Bauleitplanung.</p>

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>6 Bedenken / Anregungen Verkehr / Straßenkataster 6.1 Bedenken Bedenken Verkehr</p> <p>In Vorbereitung zur Planung des Ostringes wurde 1973 mit dem Vertrag zur Eingemeindung Ahrensfeldes zwischen der Stadt Ahrensburg und der damaligen Gemeinde Ahrensfelde für die Eingemeindung als wesentlicher Bestandteil für die Planung eine Südumgehung Ahrensburgs und Ahrensfeldes durch Ahrensburg und den Kreis Stormarn in die Vertragsmodalitäten aufgenommen und vereinbart.</p> <p>Da Ahrensfelde zum Zeitpunkt der Planung des Ostringes eigenständig war und die Befürchtung bestand durch die Ostringanbindung vom Durchgangsverkehr überrollt zu werden, wurde in den F-Plan Ahrensburgs die Trasse einer Verkehrstangente losgelöst von der Dorfstraße eingetragen.</p> <p>In dem 1974 erstellten F-Plan der Stadt Ahrensburg wurden die Hauptverbindungsstraßen und Trassen für mögliche Verkehrsachsen dargestellt. Ahrensfeldes Gemeindegrenzen ziehen sich im Süden Ahrensburgs bis in die Wohnbereiche Ahrensburgs, weshalb bei der Planung des Ostringes, der über Gemeindeflächen Ahrensburgs, Ahrensfeldes und Großhansdorfs geplant wurde, von den Verwaltungen den Anwohnern der Quartiere, die im Einzugsbereich des Ostringes liegen, zugesagt wurde, dass durch diesen Straßenneubau keine Belastungen für die Quartiere entstehen werden.</p>	<p>Der Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm ist im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zu regeln.</p> <p>Der Landschaftsplan zeigt mit den 4 Spielplätzen im Waldgut Hagen die Möglichkeit auf, im Bereich der vorhandenen Grünflächen, die in diesem Raum fehlenden Spielplätze zu entwickeln. Die konkrete Gestaltung der Spielplätze erfolgt in einem nächsten Planungsschritt.</p> <p>Der Landschaftsplan wurde 2020 beschlossen.</p> <p>Der hier genannte Vertrag regelt ausschließlich die Beteiligung des Ortsbeirats Ahrensfelde im Zuge eines möglichen Planfeststellungsverfahrens für eine Südumfahrung, beantwortet jedoch nicht die Frage, ob eine Südumfahrung geplant wird.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können.</p> <p>Aus dem Eingemeindungsvertrag können somit keine Rechte im Hinblick auf die Südtangente abgeleitet werden. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen</p>

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>Hauptverbindungsstraßen</p> <p>Im Ahrensfelder und Ahrensburger F-Plan werden Hauptverbindungsstraßen durch eine gelbe Kennzeichnung definiert. Diese Definition wird im Süden komplett verändert dargestellt und die Hauptverbindungsstraßen auf bisherige Quartierssammelstraßen verlagert bzw. nicht mehr erforderliche Kartierungen von Hauptverbindungsstraßen fortgeführt. Diese Verlagerung bzw. der Planungsvorgang widerspricht den Handlungsvorgaben der Lärmschutzverordnung.</p> <ul style="list-style-type: none"> - So wird die Hauptverbindungsstraße Hagener Allee, die sehr gut mit breiten beidseitigen Fußwegen, Radwegen und teilweise mit Fahrradschutzstreifen ausgestattet 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. - Eine ähnliche Vorgehensweise liegt bei den Straßenzügen Vierbergen und Ahrensfelder Redder vor. Von dem Straßenzug Vierbergen, der die Hauptverbindung über den Ahrensburger Redder und die Dorfstraße Ahrensfelde bis zum Braunen Hirschen ist, wird die Verkehrslast der Manhagener Allee aufgenommen. Diese Straßenzüge, die zur Gemeinde Ahrensfelde gehören, sind in dem F-Plan Ahrensfelde als Hauptverbindungsstraßen geführt. - Dafür soll 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. <p>Die Hagener Allee wird durch die neue Ansiedlung von Firmen und Discountern im Umfeld des Gewerbegebietes West und durch die Ausweitung der Wohngebiete</p>	<p>Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>Gemäß § 5 BauGB werden im Flächennutzungsplan die übergeordneten Straßenverbindungen dargestellt. Im Vergleich zu den bestehenden Flächennutzungsplänen von Ahrensburg und Ahrensfelde haben sind insbesondere durch den Bau des Ostring Veränderungen ergeben, die im Planbild sichtbar sind.</p> <p>Nach Überarbeitung des FNP-Entwurfs wird die gesamte Hagener Allee nun wieder als Straßenverkehrsfläche dargestellt.</p> <p>Heute stellt der Ostring die übergeordnete Straßenverbindung zwischen der Manhagener Allee und Ahrensfelde dar. Diese übergeordneten Straßenverbindungen sind gem. § 5 BauGB im Flächennutzungsplan darzustellen.</p> <p>Durch den Flächennutzungsplan erfolgt weder eine Kategorisierung der Straßen, noch sind Anforderungen an die Straßenquerschnitte damit verbunden.</p> <p>Nach Überarbeitung des FNP-Entwurfs wird die gesamte Hagener Allee als Straßenverkehrsfläche dargestellt. Die Straßen</p>

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>Kirschplantage / Hagenau an der Bogenstraße unweigerlich in ihrer seit Jahrzehnten bestehenden Funktion als Hauptverbindungsstraße zur Anbindung an den Hagen genutzt. Diese Straße, mit den vorab beschriebenen positiven Merkmalen, aus der bestehenden Kennung als Hauptverbindungsstraße zu nehmen ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Unverständlicher Weise wird auch immer wieder im Masterplan Verkehr die Hauptverbindungsstraße Vierbergen als zu sperrende Anliegerstraße aufgeführt, da kein Effekt erwartet wird.</p> <p>Unverständlich, da der Straßenzug Vierbergen zu Ahrensfelde gehört und die Ahrensfelder Feuerwehr gehindert wird, auf direktem Weg die zu schützenden Bereiche Ahrensfeldes zu erreichen.</p> <p>Unverständlich auch, weil die Anlieger dieser Hauptverbindungsstraße dann ja keine weitere Belastung zu befürchten hätten, wenn von der Öffnung kein Effekt ausgehen soll.</p> <p>Bis zum heutigen Tage ist die rechtliche Grundlage einer Sperrung dieser Hauptverbindungsstraße nicht vorgelegt worden. Wirtschaftlich wird der Hamburger Verkehrsverbund die Brückeninstandsetzung zu seinen Kosten wie bei allen bisherigen Bauwerken des HVV in Ahrensburg tragen.</p>	<p>Aalfang, Ahrensfelder Weg und Starweg (West) sind zur Vervollständigung des Straßennetzes als Straßenverkehrsflächen in die Darstellung aufgenommen worden.</p> <p>Die Darstellung als Straßenverkehrsfläche im Flächennutzungsplan begründet keine Veränderung der Erschließungsfunktion oder Umwidmungen und steht in keiner Kausalität zur realen Belastung oder etwaigen Ausbauplänen. Die Verkehrsfunktion einer Straße wird nicht über die Darstellung im FNP geregelt.</p> <p>Die Klassifizierung der Straßen erfolgt auf Grundlage des Verkehrsordnungsrechts und ist kein Belang des Bauplanungsrechts.</p> <p>Eine Änderung des Verkehrskonzepts ist nicht vorgesehen, die befürchteten Diskussionen werden daher nicht gesehen.</p> <p>Siehe hierzu auch Begründung zum FNP, Kap. 5.8.</p> <p>Für die Sperrung einer Straße bedarf es einer Verkehrsordnung der Stadt Ahrensburg, die sich auf einen Beschluss (hier wäre der Beschluss des Masterplans Verkehr) bezieht und/oder aufgrund der örtlichen Situation notwendig ist (z.B. Straßenschäden etc.).</p> <p>Die Sperrung der Straße Vierbergen erfolgte damals im Zusammenhang mit dem Bau des Ostrings, um nachfolgend Schleichverkehre zu vermeiden. Eine Öffnung der Sperre wurde im Rahmen des Masterplans Verkehr geprüft, dabei konnten jedoch keine Vorteile gegenüber der Sperrung festgestellt werden. Der Beschluss des Masterplans ist damit die rechtliche Grundlage für die Sperrung.</p> <p>An der bestehenden Sperrung der Straße Vierbergen für den Kfz-Verkehr wird festgehalten, da gemäß Masterplan Verkehr eine</p>

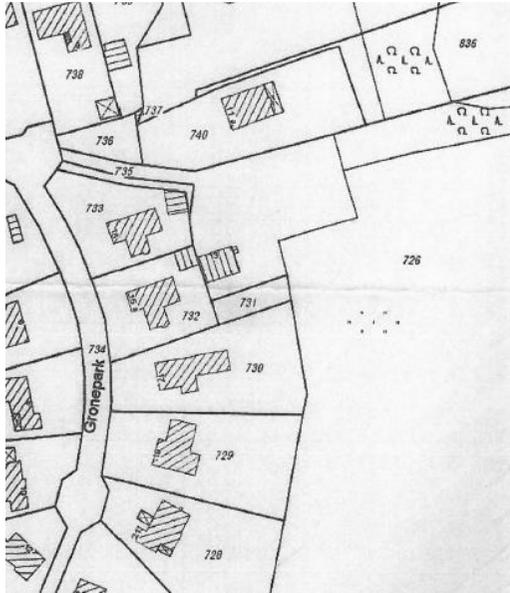
V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>In beiden Situationen Hagener Allee / Vierbergen hat der Vorgang ein Geschmäcke, da es sich bei beiden Straßenzügen, die in ihrer Zuordnung verändert wurden a) um das Villenviertel Ahrensburg handelt und speziell hier ein Ruhepol vorbereitet wird und bei der Straße Vierbergen Ahrensburger Entscheidungsträger ihren Wohnsitz haben.</p> <p>Es widerspricht auch aus rechtlichen Grundlagen der Lärmschutzverordnung, zu Lasten von Quartiersstraßen eine Hauptverbindungsstraße durch eine Sperrung zu beruhigen und den möglichen Verkehr abzuleiten. Nachweislich entstehen durch diese Sperrung und Umverlagerung in andere Wohnstraßen Verkehrs- und Luftbelastungen, wie sie nach der Lärmschutzverordnung zu verhindern sind.</p> <p>Um nach der Lärmschutzverordnung Straßengefüge zukunftsweisend anzupassen, sollten Straßen durch neu erbaute Paralleltrassen die eindeutig Parallelfunktionen übernehmen, einer Entlastung zugeordnet und in Ihrer Klassifizierung abgestuft werden. Dieses trifft seit dem Ausbau des Braunen Hirschen für die Straßen Spechtweg, Am Hagen und dem Dänenweg zu.</p> <p>Von den Quartiersstraßen des Waldgutes, die durch die bisherige verstärkte Nachverdichtung und die Nutzung von günstigeren Querungswegen immer mehr belastet werden. Wenn jetzt noch zusätzlich die im F-Plan beschriebenen Ausweitung der Gewerbeflächen im Süden (Gewerbe West & A1) geschieht, ist die verkehrliche Überplanung des Südens und die Aufnahme eines Planungskorridors für eine Südumfahrung in den F-Plan unumgänglich.</p> <p>Südumfahrung</p> <p>Zum Jahresbeginn wurden weitere Planungen für die S4 angeschoben und im Auftrag der Deutschen Bahn auch im Zuge der Planung für die Gleiserweiterung der S-Bahn-Strecke S4 das nahe Umfeld des Tunneltals weitergehend untersucht. Zur Jahresmitte haben die Untersuchungen und Bohrungen ergeben, dass das Gelände an den Bahngleisen um den Braunen Hirschen eine bemerkenswerte Anzahl von Fundstücken aufwies.</p>	<p>Öffnung keinen Vorteil gegenüber der Sperrung ergeben würde. Die veränderte Darstellung (Sammelstraße statt Haupterschließungsstraße) resultiert aus dem Bau des Ostrings, begründet jedoch keine Veränderung der Erschließungsfunktion, Umwidmungen oder Pläne zum Ausbau der entsprechenden Straßen.</p> <p>Alle Häuser an der Straße Vierbergen sind auch für Rettungsfahrzeuge erschlossen. Die Erreichbarkeit aller Häuser wird im Rahmen des Feuerwehrbedarfsplans regelmäßig überprüft und sichergestellt.</p> <p>Bezüglich der gewerblichen Entwicklung im Süden und einer Südumfahrung siehe oben.</p>

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>Wenn dieses Umfeld vorsorglich nicht durch ein Konzept zur Querung und Verkehrsleitung im südlichen und schmaleren Bereich des Tunneltals geschützt wird, würde wohlmöglich die „Schatztruhe der Eiszeit“ mit unwiederbringlicher Historie zerstört werden.</p> <p>Anregungen Verkehr Hauptverbindungsstraßen</p> <p>Im Ahrensfelder und Ahrensburger F-Plan werden Hauptverbindungsstraßen durch eine gelbe Kennzeichnung definiert.</p> <p>Die Hauptverbindungsstraße Hagener Allee verbindet seit gut einem halben Jahrhundert die Hauptverbindungsstraße Bargenkoppel Redder, Bogenstraße, angeschlossen an das Wohngebiet Kirschplantage und das Gewerbegebiet West mit dem im Süden verlaufenden Braunen Hirschen. Im nördlichen Bereich der Hagener Allee ist es empfehlenswert, so wie im Bargenkoppel Redder, der eine Hauptverbindungsstraße ist, ein durchgehendes Parkverbot einzurichten. Die Grundstücke in diesem Bereich weisen eine Größe auf, die die Aufnahme des ruhenden Verkehrs ermöglichen sollte. Die Vorgärten haben durch die enorme Größe der Grundstücke den entsprechenden Raum. Die Hagener Allee ist die einzige Verbindungsstraße im Waldgut, die mit breiten beidseitigen Fußwegen, Radwegen und teilweise mit Fahrradschutzstreifen ausgestattet ist. Sie führt zu über 2/3 durch unbewohntes Gebiet und führt somit zu einer geringen Lärm- und Umweltbelastung der Anwohner. Der Ahrensfelder Weg und der Starweg weisen diese Vorteile nicht auf, wobei diese Straßenzüge die Schulwege für unsere Schulanfänger aus Ahrensfelde und dem Waldgut sind und eines besonderen Augenmerks bedürfen.</p> <p>Wir regen an, dass die Straßenzüge Ahrensfelder Weg und der Starweg in der F-Plan-Zuordnung nicht mehr als Hauptverbindungsstraße deklariert werden und die Markierung im F-Plan aufgehoben wird.</p> <p>Wir stellen seit der Sperrung der Straße Vierbergen eine Zunahme des Verkehrs aus Großhansdorf kommend fest. Bisherige Anfragen von Anwohnern des Waldguts bzw. Großhansdorfs während einiger Bauausschusssitzungen wurden von der Verwaltung Ahrensburgs nicht verfolgt. Bis zur Sperrung des Straßenzugs Vierbergen,</p>	<p>Bezüglich der Darstellung von Straßen siehe oben.</p>

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>der die Hauptverbindung über den Ahrensburger Redder und die Dorfstraße Ahrensfelde bis zum Braunen Hirschen ist, wurde die Verkehrslast der Manhagener Allee aufgenommen. Durch die Sperrung nutzen die Verkehrsteilnehmer nicht die von den Planern vorgetragene Route über den Ostring, da diese bedeutend Zeitaufwändiger ist, sondern nutzen die Verbindung der Straßenzüge des Waldgutes da sie ja schon am Aalfang sind. Für den Spechtweg und den Dänenweg hat die neu eingerichtete Parallelstraße Brauner Hirsch die Funktion der Hauptverbindungsstraße übernommen.</p> <p>Wir regen an, dass auf der Grundlage der Lärmschutzverordnung die Sperrung des Straßenzuges Vierbergen aufgehoben und als Rettungsweg seiner Funktion wieder zugeführt wird. Für den Braunen Hirschen regen wir an, dass dieser Straßenzug als Hauptverbindungsstraße deklariert wird und im Gegenzug die Straßen Spechtweg, Am Hagen und Dänenweg als Hauptverbindungsstraße ausgetragen werden.</p> <p>Südumfahrung Seit Jahresmitte haben die Untersuchungen und Bohrungen ergeben, dass das Gelände an den Bahngleisen um den Braunen Hirschen eine bemerkenswerte Anzahl von Fundstücken aufweist. Um dieses Umfeld zu schützen, sollte vorsorglich ein Konzept zur Querung und Verkehrsleitung im südlichen und schmaleren Bereich des Tunneltals auch zur Entlastung der Siedlung am Hagen und des Waldgutes angedacht werden. Der bestehende Straßenzug Brauner Hirsch könnte im Abschnitt von der Straße Am Kratt bis kurz vor dem Übergang zur ehemaligen B 75 renaturiert werden, so würde diese Möglichkeit aus archäologischer Sicht und dem Naturschutz deutliche Vorteile gegenüber der bestehenden Konstellation bringen, denn es würde auch durch die Renaturierung die feuchte Senke am jetzigen Übergang das Vorkommen der Kleintiere besonders nachhaltig schützen.</p> <p>Wir regen an, auf Grund der Ergebnisse der archäologischen Untersuchungen des Tunneltals und der zu erwartenden Zunahme des Verkehrsaufkommens den Trassensuchraum wie z.B. in der Seite 131 des F-Plan-Entwurfes (Abb. 24) dargestellt, in den F-Plan aufzunehmen.</p>	<p>Bezüglich der Südumfahrung siehe oben.</p>

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	 <p>Abb. 24: möglicher Trassensuchraum Südumfahrung- Stand Vorentwurf FNP</p> <p>Unser Fazit nach der Durcharbeitung des F- und L- Plan-Entwurfs: Die Ahrensburger haben gemeinsam die Zukunftsvision für Ihre Stadt bis 2030 entwickelt. Diese gemeinsame Vision ist in den vorgelegten Entwürfen der F- und L- Pläne nur noch schwach erkennbar. Die vorgelegten Entwürfe der Wohnpotentialflächen kommen in ihrer Größe nur Investoren zugute. Unsere Stadt wird sich in weiten Feldern zu ihrem Nachteil entwickeln, wenn die Entwürfe so wie vorgelegt angenommen werden und Ahrensburg sein positives Bild nach außen verliert. Nach ausführlicher Überlegung erscheint es uns Bürgern aus den nun vorliegenden Eckdaten der Stadt, dass zu prüfen ist, ob Ahrensburg der geplanten Ausweitung überhaupt gewachsen ist.</p> <p>Uns erscheint es fragwürdig, ob der aus den Plänen angedachte Zuwachs, der sich auch auf die soziale Infrastruktur auswirkt bei dem jetzt schon bestehenden Investitionsstau, maroden Straßen und Behördengebäuden erstrebenswert ist. Nach heutigen Erkenntnissen bestehen kaum noch verbindliche Grunddaten zu den genutzten Planungsdaten, da Ahrensburg sich den Zieldaten 2030 heute schon genähert hat. Wir sehen es als geboten an, dass die verantwortlichen Verwaltungs- und Politikgremien vor der Verabschiedung dieser Pläne gemeinsam eine verbindliche</p>	<p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden, so dass fast alle Wohnbaupotentialflächen, die ein flächenmäßiges Wachstum der Stadt bedeutet hätten, mit Beschluss vom 15.05.2019 aus dem Flächennutzungsplan gestrichen wurden. Vielmehr soll schwerpunktmäßig die Innenentwicklung und Nachverdichtung zur Deckung der ermittelten Bedarfe dienen. Die Inanspruchnahme von Flächen in der freien Landschaft wurde daher auf das erforderliche Mindestmaß reduziert. Das in der Begründung beschriebene moderate, qualitative Wachstum durch Innenverdichtung vor Außenentwicklung stellt sich daher nun auch verstärkt im Planbild dar.</p> <p>Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Davon ausgehend basiert die Berechnung der Wohnbaupotentialflächen auf mittlerweile veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2020-2035 anpassen. Damit werden sich eine neue Datengrundlage und veränderte Wohnbaubedarfe ergeben. Diesen Bedarfen wird Ahrensburg mit einer Überprüfung und Ergänzung der</p>

V.8	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 30.09.2016, 12.12.2016 und 10.01.2017	Empfehlung
	<p>Strategie 2030 unter den jetzt bekannten Daten gemäß dem „moderaten qualitativen Wachstums“ für Ahrensburg erarbeiten.</p> <p>Zum formalen und Grundsätzlichen: Zur Auslegung des F-Plan-Entwurfes gab es leider das Problem, dass der digitale Abruf des ISEKs und der Entwurf des F-Plans auf eine nicht gepflegte offizielle Seite der Stadt Ahrensburg geleitet wurden, was zu einiger Irritation und Zeitverlusten führte. Bitte prüfen Sie dieses Problem und gleichen Sie bitte die Seite an die aktuellen Daten an. Da einige Daten des Masterplans Verkehrs nicht auffindbar waren, versuchten wir leider vergeblich die Fa. Urbanus zu erreichen. Zu den von uns genannten Verkehrsdaten Südbelastung, Hagener Allee, Vierbergen, Verbindung Nord / Süd-Trasse, reichen wir kurzfristig datenbasierende Stellungnahmen nach.</p>	<p>Potenzialflächen, sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und der jeweiligen Lage im Stadtgefüge angepassten Dichtemodelle Rechnung tragen.</p> <p>Die Entwürfe des FNPs und des L-Plans wurden gem. § 3(2) BauGB über die Frist von einem Monat hinaus, sechs Wochen öffentlich ausgelegt. Ein digitaler Abruf der Unterlagen ist nicht gesetzlich definiert. In dem die Stadt Ahrensburg den Bürgern die Unterlagen digital zur Verfügung gestellt hat, hat sie über die gesetzlichen Vorschriften hinaus ein zusätzliches Angebot geschaffen.</p>
V.8.4	<p>Ergänzung vom 10.01.2017 mit unserer Eingabe vom 12.12.2016 merkten wir an, dass es uns nicht möglich war, aus den von der Stadt im Internet zur Verfügung gestellten Daten eine verbindliche Aussage zu den möglichen Verkehrsdaten abzugeben und wir diese nach Erhalt der erforderlichen Unterlagen kurzfristig nachreichen. Namens unseres Bürger- und Grundeigentümergevereins „Waldgut Hagen“ e.V. bedanken wir uns bei Ihnen für die Zusendung der erbetenen Unterlagen des Masterplans Verkehr. Nach gestriger vereinsinterner Absprache, schließt sich der Bürger- und Grundeigentümergeverein „Waldgut Hagen“ e.V. der am 09.01.2017 von der Fam. Siemers bei der Ahrensburger Stadtplanung eingereichten Eingabe zum Entwurf des F- L Plans inhaltlich an. Wir sehen diese von der Fam. Siemers eingereichten Eingaben und Bedenken, da es sich inhaltlich auch um für den Verein relevante Positionen handelt, als Ergänzung der von dem BGV am 12.12.2016 eingereichten Stellungnahme zum F- und L-Plan-Entwurf Ahrensburg.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Entwürfe des FNPs und des L-Plans wurden gem. § 3(2) BauGB über die Frist von einem Monat hinaus, sechs Wochen öffentlich ausgelegt. Ein digitaler Abruf der Unterlagen ist nicht gesetzlich definiert. In dem die Stadt Ahrensburg den Bürgern die Unterlagen digital zur Verfügung gestellt hat, hat sie über die gesetzlichen Vorschriften hinaus ein zusätzliches Angebot geschaffen.</p> <p>Siehe hierzu Abwägungsvorschläge Nr. V.53, S. 197 - 203</p>

V.9.	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 23.09.2016	Empfehlung
V.9.1	<p>Ich bin Eigentümer des [REDACTED] in Ahrensburg und würde mich freuen wenn Ich bei Ihnen ein persönliches Gespräch bekommen würde. Folgendes Anliegen hätte Ich gerne mit Ihnen besprochen:</p> <p>Auf dem Grundstück [REDACTED] befindet sich eine ca. 2 Hektar große Fläche die zwischen mehreren Wohnhäusern eingebettet ist. Meine Anfrage richtet sich dahin gehend, ob es von der Stadt Ahrensburg Erweiterungspläne gibt und ob sich diese im Gronepark verwirklichen ließen. Da Ahrensburg stetig wächst und ich selber Wohnraum in Zusammenarbeit mit der Stadt Hamburg geschaffen habe, würde es mich freuen auch in Ahrensburg Wohnraum zu schaffen. Vielleicht ist dieses Grundstück aber auch selber für die Stadt Ahrensburg interessant. Als Anlage übersende ich Ihnen einen Auszug aus der Flurkarte mit dem Flurstück 726 sowie ein paar Luftaufnahmen. Es würde mich freuen von Ihnen zu hören und bitte daher um einen Termin mit Ihnen.</p> <p>Anlage</p> 	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Darstellung von Grünland im Bereich des Grundstückes [REDACTED] entspricht sowohl in der Biotopkartierung als auch im Entwurf zum Landschaftsplan der aktuellen Nutzung. Eine Ausweisung als Wohnbaufläche an dieser Stelle widerspricht der naturschutzfachlichen Zielsetzung für den Biotopverbund Hopfenbach / Aueniederung.</p> <p>Im Flächennutzungsplan ist die Fläche als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt, die mit einer Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft überlagert ist. Zum Schutz der Aue soll der bestehende Abstand zur Aue beibehalten werden. Eine mögliche Bebauung Ihres Grundstückes würde diesen Abstand unterschreiten. Eine wohnbauliche Entwicklung an dieser Stelle wird daher nicht in Betracht gezogen.</p>

V.9.	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 23.09.2016	Empfehlung
V.9a	RA im Auftrag von Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 23.09.2016	Empfehlung
V.9a.1	<p>Ich vertrete Herrn Schmidt. Auf mich gezeichnete Vollmacht füge ich in Ablichtung beim Namen meines Mandanten erhebe ich gegen den Flächennutzungsplan zur Vorbereitung ggf. einer späteren Klage Einwendungen.</p> <p>Die Einwendungen gründen sich darauf, dass mein Mandant in seinem Eigentum durch die beabsichtigte Flächennutzungsplanung massiv beeinträchtigt wird. Mein Mandant ist Eigentümer des Grundstückes [REDACTED]. Dieses Grundstück ist von einer bisherigen Planung als Grünfläche nicht betroffen. Die neue Planung nun vereinnahmt das Grundstück meines Mandanten in weit überwiegendem Maße, so dass die sich anbietende Baulandqualität dadurch aufgehoben wird. Dem ist zu begegnen, weil die Umwandlung des Grundstücks meines Mandanten in Grünland, es ist potentiell Bauerwertungsland, eine erheblich - um nicht zu sagen eine totale - Wertminderung darstellen würde.</p> <p>Im Weiteren würde vereitelt, dass dringend benötigter Wohnraum für die Stadt Ahrensburg geschaffen werden kann, weil Bauland als Fläche verloren ginge. Die beabsichtigte Planung berührt daher ein vitales Interesse meines Mandanten, aber auch sonstiger Einwohner der Stadt Ahrensburg. Vor diesem Hintergrund ist die beabsichtigte Planung rechtswidrig und hat quasi enteignenden Charakter. Auch aus ökologischen Gründen ist eine Ausweitung der Grünfläche nicht geboten. Hierfür gibt es keine tragfähige Begründung, weil die bisherige Planung, die im unteren Drittel meines Mandanten beläuft, Grünflächenbelangen der örtlichen Anwohner, aber auch der Stadt und künftigen Einwohnern der Stadt hinreichend Rechnung trägt. Das kann im Zweifelsfalle durch ein Sachverständigengutachten bewiesen werden. Aus alledem darf ich Sie bitten, von der bisherigen Planung Abstand zu nehmen und insbesondere das Grundstück meines Mandanten von der vollständigen Vereinnahmung als Grünfläche zu verschonen. Etwaigen weiteren Schriftwechsel in der Sache führen Sie bitte ausschließlich über mich.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Darstellung von Grünland im Bereich des Grundstückes [REDACTED] entspricht sowohl in der Biotopkartierung als auch im Entwurf zum Landschaftsplan der aktuellen Nutzung. Eine Ausweisung als Wohnbaufläche an dieser Stelle widerspricht der naturschutzfachlichen Zielsetzung für den Biotopverbund Hopfenbach / Aueniederung.</p> <p>Im Flächennutzungsplan ist die Fläche als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt, die mit einer Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft überlagert ist. Zum Schutz der Aue soll der bestehende Abstand zur Aue beibehalten werden. Eine mögliche Bebauung Ihres Grundstücks würde diesen Abstand unterschreiten. Eine wohnbauliche Entwicklung an dieser Stelle wird daher nicht in Betracht gezogen.</p>

V.9a	RA im Auftrag von Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 23.09.2016	Empfehlung
	Anlage: Vollmacht	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
V.10	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 02.12.2016	Empfehlung
V.10.1	<p>Am 04.05.2016 ist der FDP-Antrag AN29 über die rückwärtige Bebauung vom Up'n Barg 1-27 in Ahrensfelde in den Flächennutzungsplan mit aufgenommen worden. Wir die Anwohner vom Up' Barg 1-27 stellen die Sinnhaftigkeit dieses Vorhabens in Frage und würden von Ihnen folgende Fragen freundlicherweise beantwortet haben.</p> <p>1) Gibt es nicht andere und bessere Möglichkeiten zur Schaffung von Bauland bzw. Wohnraum im Gemeindegebiet? Die Schaffung von Wohnraum ist ein Ziel des Flächennutzungsplans. Andererseits muss auch die Stadt finanziell vernünftig wirtschaften. Wenn unsere Informationen stimmen, können auf dem von Ihnen beantragten Areal maximal 11 Bauplätze mit einer Grundflächenzahl von 0,2 ausgewiesen werden. Geht man von einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von vier Personen aus, würde man durch diese Baumaßnahme Wohnraum für 44 Personen schaffen. Es würde wenig Wohnraum für wenige Bürger geschaffen. Um diese Bauplätze nutzbar zu machen, bedarf es einer Straße mit sämtlichen dazugehörenden Erschließungskosten (Wasser, Abwasser, Regenwasser, Strom, Gas), die in Summe mehrere Millionen Euro ausmachen können. Diesen Aufwand halten wir für 11 Grundstücke für nicht vertretbar. Außerdem gibt es bereits in unserer Nähe mit dem Spechtweg und der Straße „Vogelsang“ z.B. vollumfänglich erschlossene Straßen, die teilweise nur einseitig bebaut sind. Hier bietet sich der Ausweis von Bauland förmlich an! Ist nur die ungünstigste und für die Erschließung teuerste Alternative, mit einer nur sehr begrenzten Bebauung, übriggeblieben?!</p> <p>2) Ahrensfelde ist bekanntes Reiterdorf mit 6 Reitanlagen, das sich seinen dörflichen Charakter erhalten hat. Und die hierfür benötigten Weideflächen sind bereits</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei der als geplante Wohnbaufläche gekennzeichneten Fläche im Bereich Up'n Barg handelt es sich um Flächen, die zum einen außerhalb des NSG liegen und zudem aufgrund der aktuell intensiven landwirtschaftlichen Nutzung nur eine eingeschränkte Bedeutung als Lebensraum für Tiere und Pflanzen haben. Die Flächen stellen somit, im Vergleich zu anderen höherwertigen Flächen im Gebiet der Stadt Ahrensburg, geeignete Flächen für eine Entwicklung von Wohnbauflächen dar.</p> <p>2) Die Schaffung von Wohnraum wird an dieser Stelle höher gewichtet als die Erhaltung von Weideflächen.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes
Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.10	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 02.12.2016	Empfehlung
	<p>jetzt schon knapp. Mir der von Ihnen vorgeschlagenen Bebauung würde man weitere Weideflächen im Dorf zerstören.</p> <p>3) Ist der Eigentümer dieser Fläche in politischen Gremien in Ahrensburg tätig?</p> <p>4) Ist die Planung vereinbar mit dem Regionalplan, insbesondere mit der Festsetzung regionaler Grünzug?</p> <p>5) Gibt es eine Untersuchung über das Vorkommen seltener Tierarten und deren Störung? Wir beobachten täglich Störche, div. Vogelarten, Rehe, Feldhasen, Kraniche, Graugänse und manchmal auch Seeadler. Nicht zuletzt wird dieses Gebiet auch für Brutplätze genutzt. Wir, die Anwohner vom Up´n Barg, sind nicht grundsätzlich gegen neue Nachbarn in unserem schönen Dorf Ahrensfelde, doch wir möchten den dörflichen Charakter erhalten und auch bei der Ansiedlung und Erschließung nicht unnötig Geld ausgeben, das alle Bürger nachher zu zahlen haben. Es geht uns auch um den Erhalt der stadtnahen Natur für die kommenden Generationen, die sich in ihrer Freizeit daran erfreuen sollen, und nicht einfach nur um die politisch erzwungene Schaffung von mehr Wohnraum in einem nicht einmal vernünftigen und auch kostenbewussten Verhältnis. Sind diese Flächen ebenfalls von Ihnen erwogen worden und wurden mit den Eigentümern dieser Flächen Gespräche geführt? Wollte kein Eigentümer verkaufen oder bestand gar kein Interesse?</p>	<p>3) Die Beantwortung der Frage ist datenschutzrechtlich so nicht zulässig und obendrein nicht FNP-relevant.</p> <p>4) Die Planung ist mit dem Regionalplan vereinbar, die nördliche „Grenze“ des Regionalen Grünzugs verläuft südlich der bebauten Bereiche Ahrensfeldes.</p> <p>5) Die Ermittlung der konkreten Beeinträchtigung von Tieren und Pflanzen sowie den Naturhaushaltsfaktoren Boden, Wasser, Klima, Ortsbild etc. erfolgt im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung.</p>
V.11	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 05.12.2016	Empfehlung
V.11.1	Dieser FNP sollte die zukunftsweisenden Leitlinien für die künftige Ahrensburger Stadtentwicklung enthalten. Für die südlichen Stadtgebiete Ahrensfelde und	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

V.11	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 05.12.2016	Empfehlung
	Siedlung Am Hagen ergeben sich nach unserer Meinung gravierende Änderungen gegenüber den Vorentwürfen. Es ergeben sich Defizite bei der Planung der künftigen Baugebiete. Auch die Planung der Verkehrsanlagen wird nicht ausreichend berücksichtigt.	
V.11.2	<p>Wohnbauflächen:</p> <p>Der FNP-Entwurf soll die Stadtentwicklung für die nächsten 25 Jahre aufzeigen. Gemäß der Erläuterung sind neue Wohnbauflächen für das Stadtgebiet mit 1700 WE geplant. Davon sind ca. 950 WE in den südlichen Ortsteilen Am Hagen, Waldgut Hagen und Ahrensfelde vorgesehen. In diesen 3 Ortsteilen würde die Einwohnerzahl von derzeit ca. 6000 um ca. 3000, das sind 50 % auf annähernd 9000 steigen. Im übrigen Stadtgebiet würde sich die Anzahl der WE um ca. 750 erhöhen. Daraus ergibt sich eine Erhöhung der Einwohneranzahl von zurzeit 27.000 um ca. 2.500 Einwohner (9 %). Wir meinen, dies ist eine starke Unausgewogenheit der Wohnflächenausweisung bei der Stadtentwicklungsplanung.</p> <p>Die Einwohnerzahl wird auf Grund der genannten Zahlen von aktuell etwa 33.000, nach Durchführung der Baumaßnahmen auf ca. 38.000 ansteigen. Das vorgesehene Einwohnerwachstum von ca. 50 % ausschließlich im Ahrensburger Süden würde den derzeitigen Siedlungscharakter erheblich verändern und die Infrastruktur mit erheblichen Problemen belasten. Kosten entstehen durch die Erhöhung des Straßenverkehrs, für den Ausbau von Kitas, Schulen und die Nahversorgung. Im derzeitigen F-Plan-Entwurf werden diese Auswirkungen nicht ausreichend aufgezeigt, daraus ergibt sich ein erheblicher Mangel des Planwerkes.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Dieser Wandel in der Planung berücksichtigt den im BauGB besonders hervorgehobenen Planungsleitsatz zum schonenden und sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Durch die Innenentwicklung und Nachverdichtung wird Wohnraum in bereits gut erschlossenen Bereichen zur Verfügung gestellt und der bislang unbebaute Außenbereich vor einer baulichen Inanspruchnahme bewahrt. Vor dem Hintergrund des voranschreitenden Klimawandels und der geplanten und erforderlichen Mobilitätswende ist die Verdichtung von bereits bebauten, zentralen Bereichen zur Schaffung einer Stadt der kurzen Wege von besonderer Bedeutung. Die Verdichtung der Stadt Ahrensburg wird sich jedoch aus den o.g. Gründen nicht auf die bahnhofsnahen Bereiche beschränken, sondern alle zentralen Bereiche der Stadt einschließen.</p>

V.11	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 05.12.2016	Empfehlung
V.11.3	<p>Straßenverkehr: 1974 enthielt der damals aktuelle F-Plan zur Lenkung des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs eine Westtangente. Diese Trassenführung wurde im Rahmen der Realisierung des Ostringes aufgegeben. Zur Lenkung des überregionalen Ost-West-Quellverkehrs wurden bereits im damaligen F-Plan 2 Trassen vorgesehen. Bereits damals wurde die sogenannte Kuhlenmoortrasse neben der U-Bahn-Linie U 1 und ein Trassenraum für eine Umgehungsstraße am südlichen Stadtrand zur Verbindung der übergeordneten Straßen vorgesehen. Beide Trassen wurden nach politischen Diskussionen ersatzlos aus der neuen Bauleitplanung herausgenommen, obwohl die bereits vor 4 Jahrzehnten erwarteten Verkehrszuwächse inzwischen eingetreten sind bzw. verstärkt noch bevorstehen. Das zusätzlich vermehrte Verkehrsaufkommen wird die bestehenden Trassen erheblich belasten.</p> <p>Im Jahre 1973 wurde ein Eingemeindungsvertrag zwischen Ahrensfelde und Ahrensburg geschlossen. In diesem Vertrag wurde die Planung einer Südtangente zwischen Ahrensfelde und Ahrensburg vereinbart. Die Streichung dieser Umgehungsstraße aus der Bauleitplanung stellt einen Vertragsbruch dar, der unser Vertrauen in ein rechtskonformes Verwaltungshandeln nachhaltig beschädigt hat. In den vergangenen 5 Jahren wurde der Stadtverwaltung und den politischen Gremien eine Resolution und eine Petition von ca. 800 engagierten Bürgern übergeben. Des Weiteren wurden öffentliche Demonstrationen wiederholt und mit der Forderungen zur Planung einer südlichen Tangente am Stadtrand vorgetragen. Da Verwaltung und Politik unsere Bedenken und Forderungen ignoriert haben,</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Verkehrsflächen werden bedarfsgerecht gem. Masterplanverkehr ausgewiesen. Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaubbelastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Parkplatzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet. Siehe hierzu auch Begründung zum FNP, Kap. 5.8.</p> <p>Der hier genannte Vertrag regelt ausschließlich die Beteiligung des Ortsbeirats Ahrensfelde im Zuge eines möglichen Planfeststellungsverfahrens für eine Südumfahrung, beantwortet jedoch nicht die Frage, ob eine Südumfahrung geplant wird.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p>

V.11	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 05.12.2016	Empfehlung
	<p>befürchten wir, dass durch erhöhtes Verkehrsaufkommen, bedingt durch die zusätzliche starke Bebauung des Südens, der Ausbau der Bahnstrecke und kreuzungsfreien Querung der Gleise, weiterer Verkehr, auch Schwerlastverkehr angezogen wird. Prognostiziert werden für den Braunen Hirsch und die Dorfstraße in Ahrensfelde 13000 Fahrzeuge pro Tag in den nächsten Jahren. Wir befürchten durch diesen Zuwachs einen eklatanten Anstieg von Verkehrslärm, Abgasen und feinstaub. Das können wir nicht akzeptieren!</p> <p>Wir halten das bürgerferne Verwaltungshandeln und die Unentschlossenheit der Politik für unverantwortlich für uns und alle im Süden lebenden Bürger und für die nächsten Generationen.</p> <p>Wir bitten um Prüfung der von uns beschriebenen Bedenken und ggfs. Änderungen.</p> <p>1. Die neuen Wohnbauflächen im Ahrensburger Süden sind im Interesse der Ausgewogenheit der Stadt deutlich zu reduzieren.</p> <p>2. Am südlichen Stadtrand ist die Trasse einer anbaufreien Ortsumgehung auszuweisen, die den Straßenzug Brauner Hirsch/ Dorfstraße vom Durchgangsverkehr befreit und dauerhaft verkehrsberuhigt. Sie soll unter Berücksichtigung ökologischer und archäologischer Belange südlich der Ortsteile am Hagen und Ahrensfelde geführt werden und funktionell der Netzverknüpfung der Hamburger Straße (L82) mit dem verlängerten Ostring (L224) und der BAB A1 dienen. Die</p>	<p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können.</p> <p>Aus dem Eingemeindungsvertrag können somit keine Rechte im Hinblick auf die Südtangente abgeleitet werden. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>Die Verwaltung bemüht sich bürgerfreundlich zu handeln und zu informieren, jedoch ist dieser Aspekt kein Inhalt des Flächennutzungsplans.</p> <p>Die Stellungnahme und die enthaltenden Belange werden, im Zuge des Abwägungsprozesses, gerecht gegeneinander abgewogen.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs siehe oben.</p> <p>Bezüglich der Südumfahrung siehe oben.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.11	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 05.12.2016	Empfehlung
	Südtangente ist mit einer voraussichtlichen Verkehrsbelastung von 10000 KfZ/Tag als Landesstraße in der Baulast von Schleswig-Holstein zu klassifizieren. Der Braune Hirsch ist künftig auf eine Erschließungsstraße zurückzustufen und im Abschnitt von der Straße Am Kratt bis zum Gut Stellmoor nach Inbetriebnahme der Südtangente zu renaturieren.	
V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
V.12.1	<p>Zu dem vorliegenden Entwurf der Neufassung des Flächennutzungsplans mit Stand Oktober 2016 möchte ich Ihnen meine Bedenken und Anregungen mitteilen. Sie konzentrieren sich auf Datengrundlagen und die Planung künftiger Wohnbauflächen sowie Verkehrsanlagen:</p> <p>1. Planungsgrundlagen</p> <p>Das umfangreiche Planwerk stützt sich auf mehrere Gutachten und Fachplanungen, die überwiegend im Zeitraum von 2009 bis 2012 erstellt und z.T. mit Änderungen bzw. Ergänzungen politisch beschlossen wurden. Herauszuheben sind dabei das Integrierte Stadtentwicklungskonzept ISEK von 2010 und der Masterplan Verkehr von 2012. Beide Gutachten haben wie der neue Flächennutzungsplan ihren Planungshorizont im Jahr 2025. Erkennbar ist bereits heute, dass wesentliche Aussagen wie die zum Bevölkerungswachstum veraltet sind und für den Flächennutzungsplan nach nahezu 6jähriger Bearbeitungsdauer nicht mehr als Grundlage dienen können. Aktuelle Veröffentlichungen des Statistikamtes Nord zur Bevölkerungsvorausberechnung 2015 bis 2030 belegen dies mit einem aus verschiedenen Gründen (Flüchtlinge, dynamische Wirtschaftsentwicklung, Standortvorteile) deutlich stärkerem Einwohnerwachstum in den Hamburger Randkreisen als bislang erwartet. Stormarn wird dabei um 6,4 % zulegen. Dieser in der Metropolregion höchste Wert erzeugt naturgemäß auch einen deutlich höheren Bedarf beim Wohnungsneubau und bei Sanierung und Ausbau des Straßennetzes.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Davon ausgehend basiert die Berechnung der Wohnbaupotenzialflächen, die gemäß Bevölkerungsprognosen des Statistikamtes Nord ermittelt wurden, auf mittlerweile veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2020-2035 anpassen. Damit werden sich eine neue Datengrundlage und veränderte Wohnbaubedarfe ergeben. Diesen Bedarfen wird Ahrensburg mit einer Überprüfung und Ergänzung der Potenzialflächen, sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und der jeweiligen Lage im Stadtgefüge angepassten Dichtemodelle Rechnung tragen.</p> <p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion</p>

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
		Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten.
V.12.2	<p>2. Wohnbauflächenentwicklung 2.1 Wohnflächenverteilung</p> <p>Nach der Erläuterung zum F-Plan-Entwurf (S. 85) sind für das Stadtgebiet zeitnah neue Wohnbauvorhaben mit insgesamt 1.720 Wohneinheiten (WE) geplant. Davon sollen 970 WE in den Stadtteilen Waldgut Hagen, Am Hagen und Ahrensfelde sowie 750 WE im übrigen Stadtgebiet realisiert werden. Diese starke Verdichtung im südlichen Ahrensburg entspricht nicht den Ergebnissen der im Jahr 2008 von der Verwaltung mit den Bürgerinnen und Bürgern durchgeführten "Zukunftswerkstatt und dem daraus entwickelten "Integrierten Stadtentwicklungskonzept" (ISEK). Mit dem ISEK wurde 2010 ein ausgewogenes und moderates Wachstum primär durch Innenverdichtung und sekundär durch Außenverdichtung von den Stadtverordneten beschlossen.</p> <p>Aufgrund der aktuellen Prognosen für das Bevölkerungswachstum in der Metropolregion Hamburg und besonders im Kreis Stormarn wird eine Überprüfung der Wohnflächenbedarfe erforderlich werden. In diesem Zusammenhang sollte eine ausgewogenere Verteilung neuer Wohnflächen in der Stadt erfolgen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten. Die Wohnbaupotentialfläche im OT Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf des FNPs als gemischte Baufläche dargestellt. Damit wird die langfristige Erhaltung des „Dorfes“ Ahrensfelde gesichert. Die Überprüfung der Bevölkerungsprognosen erfolgt im Rahmen der Anpassung des Prognosehorizontes auf 2020-2035.</p>
V.12.3	<p>1.2 Einwohnerentwicklung</p> <p>Legt man einen Zuwachs von 1050 neuen WE (einschl. 80 WE Nachverdichtung) und eine mittlere Wohnungsbelegung von 2 Personen/WE zugrunde, würde die</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	<p>Einwohnerzahl der drei südlichen Ortsteile von derzeit ca. 5.700 um rund 2.100 (+ 37 %) auf 7.800 ansteigen. Im Großteil der Stadt würde die Einwohnerzahl von derzeit 28.100 (83 %) der Gesamtbevölkerung) dagegen nur um 1.500 (+ 5 %) auf 29.600 ansteigen. Auch dies offenbart die starke Unausgewogenheit der kommunalen Wohnflächenplanung! Die Prognosen der Einwohnerzahlen von ganz Ahrensburg, die gemäß ISEK (S. 11 Abb. 10 Variante 2) bis 2016 auf 33.000 EW und bis 2030 auf 34.000 EW wachsen sollten, sind aufgrund der tatsächlichen Entwicklung inzwischen überholt. Die Stadt hat die Zielzahl für 2030 bereits jetzt nahezu erreicht und wird auf Basis der Wohnflächenplanung und unter Berücksichtigung von zahlreichen Ausbaumaßnahmen in bestehenden Gebäuden (Schaffung von Einliegerwohnungen in Einfamilienhäusern) sowie durch Nachverdichtungen auf vorhanden Baugrundstücken in den nächsten 15 Jahren von knapp 34.000 EW um 12 % auf rund 38.000 EW anwachsen. Die Prognosen des ISEK sowie des Masterplans Verkehr (s. unten) von einem moderaten Wachstum sind somit nach nur 6 Jahren veraltet und stellen keine belastbare Grundlage mehr für die Stadtentwicklung bis 2030 dar. Bei der Überarbeitung des F-Plan-Entwurfes muss dieser Mangel beseitigt werden.</p>	<p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Die Prognose des ISEKs kann schon vor dem Hintergrund der Flüchtlingswelle in 2015/2016 nicht mehr als Grundlage herangezogen werden.</p> <p>Bezüglich der Aktualisierung Datengrundlage siehe oben.</p>
V.12.4	<p>2.3 Probleme und Lösungsansätze</p> <p>Eine überproportionale Verdichtung der Wohnbebauung im Ahrensburger Süden würde den Charakter der offenen und durchgrüneten Siedlungsstruktur negativ verändern. Dabei sind auch infrastrukturelle Probleme zu erwarten. Dies sind: stark wachsender Autoverkehr auf Straßen mit teilweise desolater Substanz, eine unzureichende Kapazität der sozialen Einrichtungen (Kitas, Schulen, Spielplätze) sowie wahrscheinlich auch der öffentlichen Versorgungsanlagen. Für den einwohnerstärksten Stadtteil Waldgut Hagen mit künftig 4.600 EW müsste endlich ein Nahversorgungszentrum mit Einzelhandel und Dienstleistungen geschaffen werden. Dass für derartige Auswirkungen und bestehende Defizite keine Aussagen im F-Plan-Entwurf getroffen werden, ist unbefriedigend. Um den erkennbaren Problemen entgegenzuwirken, sollte die Ausweisung der Wohnbaupotenzialfläche Erlenhof-Nord mit 300 WE (ISEK S. 66) erwogen werden. Vorteilhaft sind die Möglichkeiten einer Bebauung mittlerer Dichte, die Nähe zum Gewerbegebiet für</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs siehe oben.</p> <p>Es wird daher zu keiner überproportionalen Verdichtung im Ahrensburger Süden kommen, infrastrukturelle Probleme sind nach aktuellem Entwurf nicht zu erkennen.</p>

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	Arbeitnehmer und zum Haltepunkt Gartenholz für Pendler. Eine Nahversorgung ist vorhanden und das Stadtzentrum gut zu erreichen.	
V.12.5	<p>3. Straßenverkehr 3.1 Verkehrsstrassen im F-Plan von 1974</p> <p>Im Entwurf des neuen F-Plans sind 3 wichtige Trassen für den kommunalen, regionalen und überregionalen Straßenverkehr aus dem alten F-Plan von 1974 ersatzlos heraus genommen worden. Der alte F-Plan enthält zur Führung des starken Nord-Süd-Verkehrs eine "Westtangente". Diese Trasse wurde bereits vor Jahren im Rahmen der Planung des Ostringes aufgegeben und kann nicht mehr realisiert werden. Der zunehmende Nord-Süd-Verkehr wird seitdem auf der L 82 (früher B75) durch die Innenstadt und auf dem Ostring und Verlängerten Ostring (L224) geführt. Auf diesen in Spitzenzeiten stark überlasteten Hauptverkehrsstraßen (s. Masterplan Verkehr 2012 (MPV)) werden sich die regelmäßigen Staus künftig weiter verstärken und zwangsläufig zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen auf Schleichwege durch Wohngebiete bzw. zeitweise zum Kollaps an den neuralgischen Kreuzungen führen. Dies wird schon jetzt von der Nachbargemeine Großhansdorf beklagt, weil die Sieker Landstraße als Ortsdurchfahrt Schmalenbek aufgrund der Überlastung der L224 vermehrt als Ausweichroute zwischen der BAB -Anschlussstelle Ahrensburg an der A1 und dem Ahrensburger Stadtgebiet genutzt wird (s. Hamburger Abendblatt STORMARN-Beilage vom 08.12.2016). Zur Führung des Ost-West-Querverkehrs wurden im alten F-Plan weitsichtig 2 Trassen im Süden Ahrensburgs vorgesehen: Die innenstadtnahe sog. "Kuhlenmoortrasse" parallel zur UBahnlinie U 1 und ein Trassen-Korridor für eine Ortsumgehung am südlichen Stadtrand. Beide Trassen wurden nach kontroversen politischen Diskussionen und Beschlüssen ebenfalls ersatzlos aus der neuen Bauleitplanung herausgenommen. Für die Kuhlenmoortrasse ist dies Vorgehen aus verschiedenen Gründen sinnvoll. Für die Südtangente als Querverbindung mit stark überregionaler Verkehrsfunktion ist die Eliminierung aus der Bauleitplanung ein gravierender Fehler. Die vor 4 Jahrzehnten erwarteten Verkehrszuwächse in Ahrensburg sind mittlerweile mit massiver Wucht eingetreten und werden sich in den nächsten Jahren fortsetzen. Als irreparable Folge droht nun im südlichen Ahrensburg eine dauerhafte zentrale</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Verkehrsflächen werden bedarfsgerecht gem. Masterplanverkehr ausgewiesen. Der Flächennutzungsplan wird den aus Masterplan Verkehr resultierenden Ansprüchen gerecht. Es werden die überörtlichen Hauptverkehrszüge dargestellt, sowie mögliche Trassenvarianten für eine Nordumgehung auf Ahrensburger Gebiet. Darüber hinaus wird das übergeordnete Fuß- und Radwegenetz dargestellt.</p> <p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaubbelastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Parkplatzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden. Siehe hierzu auch Begründung zum FNP, Kap. 5.6.3.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und</p>

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	<p>Zerschneidung der lebendigen Ortsteile Am Hagen und Ahrensfelde. Zu erwarten sind im Weiteren auf innerstädtischen Straßen und an überlasteten Knotenpunkten - auch außerhalb der Spitzenstunden - vermehrte Staus mit anhaltendem Stopp-and-Go-Verkehr. Dies ist für die Pünktlichkeit des ÖPNV mit vertakteten Umsteigebeziehungen am Bahnhof, an der AOK-Kreuzung und an den U-Bahn-Haltestellen außerordentlich kontraproduktiv. Nicht unerwähnt dürfen die Umweltbelastungen und die volkswirtschaftlichen Verlustzeiten bleiben. In der Bevölkerung wachsen Frust und Unmut ob der Ignoranz der Fachplaner und verantwortlichen Vertreter in Verwaltung und Politik.</p>	<p>Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt. Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt. Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p>
V.12.6	<p>3.2 Rechtliche Aspekte zur Ausweisung einer Südtangente Bedenklich sind bei der Behandlung der Südtangente auch 2 rechtliche Verkehrsaspekte: 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 Südtangente durch Ahrensburg bzw. den Kreis Stormarn vereinbart. Die jetzige Herausnahme der Umgehungsstraße aus der Bauleitplanung stellt einen Vertragsbruch dar, der das Vertrauen der Bevölkerung in rechts konformes Verwaltungshandeln untergräbt. 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</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Der genannte Vertrag regelt nicht, dass die Südtangente realisiert wird, sondern sichert lediglich die Beteiligung des Ortsbeirats Ahrensfelde bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Ein Vertragsbruch wird hier daher nicht gesehen, da aus dem Eingemeindungsvertrag keine Rechte im Hinblick auf die Südtangente geltend gemacht werden können. Es besteht kein Anspruch auf Planung. Eine Planung wird erst aufgestellt, wenn diese planerisch sinnvoll ist. Das galt bereits damals im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens und gilt auch heute noch. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass bei</p>

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung																																			
	F-Plan dargestellten Südtangente zu kümmern. Diese Planung hätte in das Unterschutzstellungsverfahren eingebracht werden müssen, da die Ausweisungen des F-Plans für die Kommune bindende Wirkung besitzen. Es wird als Verpflichtung der Stadt angesehen, die beiden Rechtsverstöße nunmehr in geeigneter Weise zu heilen. Ansonsten wird seitens der betroffenen Bürger eine verwaltungsjuristische Klärung erwogen.	allen Planungsprozessen, somit auch im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens in 1990er Jahren, sämtliche Belange (Naturschutz, Verkehr etc.) untereinander abgewogen wurden.																																			
V.12.7	<p>3.3 Verkehrsentwicklung im Ahrensburger Süden</p> <p>Für den Hauptverkehrsstraßenzug Brauner Hirsch / Dorfstraße zeigen die Daten von Generalverkehrsplan (GVP) und Masterplan Verkehr (MPV) bei einem Rückblick in die vergangenen 30 Jahre eine kontinuierlich starke Zunahme der Verkehrsentwicklungsprognosen (Klammerwerte) wie auch der dann tatsächlich eingetretenen Verkehrsbelastungen. Die in der folgenden Tabelle aufgrund von Zählungen angegebenen Istwerte lagen dabei stets höher als die zuvor prognostizierten DTVw-Werte.</p> <table border="1" data-bbox="241 807 1111 959"> <thead> <tr> <th>GVP / MPV</th> <th>1986</th> <th>1998</th> <th>2001</th> <th>2010</th> <th>2015</th> <th>2025/30</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Brauner Hirsch</td> <td>4.300</td> <td>4.800</td> <td>5.500</td> <td>7.000</td> <td>7.800</td> <td>13.000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(-)</td> <td>(3.900)</td> <td>(4.200)</td> <td>(6.000)</td> <td>(6.300)</td> <td>(7.500)</td> </tr> <tr> <td>Ahrensfelder Dorfstraße</td> <td>1.300</td> <td>2.900</td> <td>3.700</td> <td>6.000</td> <td>6.500</td> <td>11.000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(-)</td> <td>(2.700)</td> <td>(2.800)</td> <td>(4.000)</td> <td>(4.200)</td> <td>(6.500)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Im Jahr 2001 ging der GVP beim Ausbau vom Braunen Hirsch zwischen Vogelsang und Pionierweg noch von einem Verkehrsaufkommen am westlichen Ortseingang von 5.500 Kfz/Tag aus. Diese Zahl wurde dann im Jahr 2010 durch gutachterliche Berechnungen für den Masterplan Verkehr (MPV) auf 7.000 Kfz/Tag nach oben korrigiert. 2012 wurden im MPV für das Jahr 2025 Verkehrsbelastungen von 7.500 Kfz/Tag für den Braunen Hirsch und 6.500 Kfz/Tag für die Dorfstraße mittels eines Computer-Rechenmodells prognostiziert. Diese Werte sind jetzt bereits erreicht bzw. leicht überschritten. Die aktuellen Belastungen betragen 2015 aufgrund qualifizierter Zählungen der Anwohner 7.800 Kfz/Tag im Braunen Hirsch und 6.500 Kfz/Tag in der Dorfstraße. Aufgrund nachfolgend beschriebener neuer Entwicklungen wurden für die Jahre 2025 bzw. 2030 aktualisierte Belastungswerte abgeschätzt. Durch die o. g. Wohnbauverdichtung im Ahrensburger Süden würde das</p>	GVP / MPV	1986	1998	2001	2010	2015	2025/30	Brauner Hirsch	4.300	4.800	5.500	7.000	7.800	13.000		(-)	(3.900)	(4.200)	(6.000)	(6.300)	(7.500)	Ahrensfelder Dorfstraße	1.300	2.900	3.700	6.000	6.500	11.000		(-)	(2.700)	(2.800)	(4.000)	(4.200)	(6.500)	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bezüglich der befürchteten Auswirkungen auf das Straßennetz in Ahrensburgs Süden siehe Anmerkungen zur Herausnahme von Wohnbaupotentialflächen (s.o.)</p>
GVP / MPV	1986	1998	2001	2010	2015	2025/30																															
Brauner Hirsch	4.300	4.800	5.500	7.000	7.800	13.000																															
	(-)	(3.900)	(4.200)	(6.000)	(6.300)	(7.500)																															
Ahrensfelder Dorfstraße	1.300	2.900	3.700	6.000	6.500	11.000																															
	(-)	(2.700)	(2.800)	(4.000)	(4.200)	(6.500)																															

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	<p>Verkehrsaufkommen in den betroffenen Ortsteilen sprunghaft weiter wachsen. Bei der errechneten Zahl von ca. 2.100 neuen Einwohnern und einer Motorisierungsziffer von 0,6 (S. 22 Masterplan Verkehr) würde der Autozuwachs rund 1.250 Kfz betragen und damit zusätzliche Quell- und Zielverkehre von ca. 2.500 Fahrten/Tag erzeugen. Davon würde ein Anteil von geschätzt ca. 1.500 Kfz/Tag die Hauptverkehrsstraßen Dorfstraße und Brauner Hirsch nutzen. Der schrittweise näher rückende Bau der S 4 mit zwei zusätzlichen Gleisen zwischen den Stationen 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 alternativ einer künftigen Südtangente - aufgrund kürzerer Fahrtzeiten deutlich erhöhen. Es ist mit Verkehrsverlagerungen von der staubelasteten Hamburger Straße (L 82) 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, werden bis 2030 im Ahrensburger Süden entstehen durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - neue Gewerbegebiete in Beimoor-Nord und -Süd sowie an der BAB A1, - Verkehrsverlagerungen nach dem Bau der Nordtangente, - die überproportionale Verkehrszunahme im Osten der Metropolregion Hamburg - den im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 vordringlich vorgesehenen Ausbau der B 404 zur Autobahn A21 zwischen der BAB AI (BAB-Kreuz Bargtheide) und der BAB A24 (Anschlussstelle Schwarzenbek/Grande). <p>Summa summarum werden sich die abgeschätzten Verkehrsbelastungen für die Dorfstraße in Höhe von 11.000 Kfz/Tag und für den Braunen Hirsch in Höhe von ca. 13.000 Kfz/Tag im Zeitraum von 10 bis 15 Jahren einstellen.</p>	<p>Die hier genannten zusätzlichen 2.000 Kfz-Fahrten/Tag sind nicht nachvollziehbar dargelegt und keine gutachterlich geprüfte Verkehrsmenge. Im Rahmen der Planung entlang der BAB 1 wird eine Verkehrsuntersuchung aufgestellt, die die Abwicklung des Verkehrs sicherstellt und auch die Auswirkungen auf die Umgebung, z.B. den Ostring, mit betrachtet.</p> <p>Der Bau einer Nordtangente - und die damit einhergehenden Verkehrsverlagerungen – ist aufgrund der politischen Beschlusslage derzeit nicht absehbar. Im Rahmen eines für die Umsetzung erforderlichen Planfeststellungsverfahrens würde im Falle einer angestrebten Realisierung die verkehrliche Gesamtsituation auf dem dann aktuellen Stand neu bewertet werden.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen wird für die einzelnen Maßnahmen jeweils ein Verkehrsgutachten erstellt, das die zum jeweiligen Zeitpunkt aktuelle Situation betrachtet, bewertet und die Auswirkungen des konkreten Vorhabens berechnet. Bereits realisierte Maßnahmen werden dabei genauso</p>

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
		<p>einbezogen wie die generelle Verkehrsentwicklung. Die Betrachtung und Auswirkung von konkreten Vorhaben ist nicht Teil der strategischen Flächennutzungsplanung, sondern wird vielmehr in der nachgelagerten, verbindlichen Bauleitplanung gutachterlich bewertet.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird zudem die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet und die Verkehrsaufkommen überprüft und neu bewertet.</p>
V.12.8	<p>3.4 Fazit</p> <p>Die im Masterplan Verkehr für 2025 prognostizierten Kfz-Belastungen sind für den Süden von Ahrensburg inzwischen 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 Verkehrszuwachs wird für die Dorfstraße und den Braunen Hirsch von heute bis 2030 über 65 % betragen. Das ist einzigartig für Ahrensburg. Erhöhte Sorge bereitet vielen die Verkehrsgefährdung für Fußgänger, Radfahrer und Reiter in Ahrensfelde. Permanente Geschwindigkeitsüberschreitungen sind insbesondere dem starken Durchgangsverkehr anzulasten. Die unzureichende Verkehrssicherheit trifft vornehmlich auch Kinder, die die Grundschule am Dänenweg besuchen und auf ihrem Schulweg die Fahrbahn von der Dorfstraße oder dem Braunen Hirsch täglich zweimal überqueren müssen. Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger beklagen die wachsenden Lärm-, Abgas- und Schadstoffimmissionen aufgrund der seit Jahren kontinuierlichen Zunahme des Autoverkehrs. Durch aktuelle Studien der EU wurden gerade wieder die höchst gesundheitsschädlichen Wirkungen von Stickoxiden und Feinstaub nachgewiesen. An stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen kann diesen Gefahren wirkungsvoll nur durch Verlagerungen der Durchgangsverkehre auf Ortsumgehungen wie der Südtangente begegnet werden. Das Eliminieren der Südtangente aus der Bauleitplanung ist ein gravierender Fehler. Den Wachstumsentwicklungen von Einzelhandel und Gewerbe sowie dem Kfz-Verkehr in den künftigen Jahrzehnten läuft</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bezüglich der Südumfahrung siehe oben. Bezüglich des Masterplans Verkehr siehe oben.</p>

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	<p>dies zuwider. Für zukünftige Generationen würde sich diese Entscheidung als fatal erweisen. Das entwicklungsstarke Mittelzentrum Ahrensburg würde ohne Ortsumgehungen im Norden und Süden der Stadt in einen irreparablen Verkehrskollaps mit gravierenden Beeinträchtigungen der Attraktivität, Urbanität, Wirtschaftskraft und nicht zuletzt von Umwelt und Klima schlittern. Das bisherige Engagement der Verwaltung wird den Erwartungen und Verpflichtungen hinsichtlich einer zukunftsweisenden konzeptionellen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur unserer Stadt leider nicht angemessen gerecht. In den vergangenen 5 Jahren wurden der Stadtverwaltung und den politischen Gremien die Wünsche zur Planung einer Südtangente mehrfach mittels einer Petition, einer Resolution von 800 Bürgern sowie durch öffentliche Demonstrationen vorgetragen. Leider ohne Erfolg! Dieses wenig bürger-nahe Verwaltungshandeln wird von der Bevölkerung im Süden der Stadt inzwischen mit Unverständnis, Ärger und Verdrossenheit aufgenommen. Was bitte sollen wir denn noch tun - ? Daher heute mein abschließendes Petitem an Sie, sehr geehrter Herr Sarach, Bürgermeister der Stadt Ahrensburg: Im Flächennutzungsplan ist am südlichen Stadtrand ein Trassensuchraum für eine historisch bedeutsame Ortsumgehung auszuweisen, die den Straßenzug Dorfstraße/Brauner Hirsch dauerhaft vom wachsenden Durchgangsverkehr befreien und verkehrsberuhigen kann. Sie soll unter Berücksichtigung ökologischer und archäologischer Belange südlich der Ortsteile Am Hagen und Ahrensfelde geführt werden und der Netzverknüpfung der Hamburger Straße (L 82) mit dem verlängerten Ostring (L 224) sowie der BAB Al dienen. Die Ortsumgehung mit einer voraussichtlichen Verkehrsbelastung von rund 10.000 Kfz/Tag sollte als Landesstraße in der Baulast von Schleswig-Holstein konzipiert werden. 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.</p>	<p>Die Verwaltung bemüht sich bürgerfreundlich zu handeln und zu informieren, jedoch ist dieser Aspekt kein Inhalt des Flächennutzungsplans.</p>
V.12.9	<p>Schreiben vom 18.12.2016 Zu dem vorliegenden Entwurf der Neufassung des Flächennutzungsplans mit Stand Oktober 2016 möchte ich Ihnen meine Bedenken und Anregungen mitteilen. Sie konzentrieren sich auf Datengrundlagen und die Planung künftiger Wohnbauflächen sowie Verkehrsanlagen:</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	<p>1. Planungsgrundlagen</p> <p>Das umfangreiche Planwerk stützt sich auf mehrere Gutachten und Fachplanungen (S. 151 der Erläuterung), die überwiegend im Zeitraum von 2009 bis 2012 erstellt und mit einigen Änderungen bzw. Ergänzungen politisch beschlossen wurden. Herauszuheben sind dabei das Integrierte Stadtentwicklungskonzept ISEK von 2010 und der Masterplan Verkehr von 2012 (MPV). Beide Gutachten haben wie der F-Plan-Entwurf ihren Planungshorizont im Jahr 2025. Erkennbar ist aber aus heutiger Sicht, dass wesentliche Aussagen wie die zum Bevölkerungswachstum und zur Verkehrsentwicklung inzwischen überholt sind und für den Flächennutzungsplan mittlerweile nicht mehr als Grundlage dienen können. So belegen aktuelle Veröffentlichungen des Statistikamtes Nord zur Bevölkerungsvorausberechnung 2015 bis 2030, dass mit einem deutlich stärkeren Einwohnerwachstum in den Hamburger Randkreisen, als bislang erwartet, zu rechnen sein wird (Hamburger Abendblatt, 12.12.2016). Der Kreis Stormarn wird demnach um 6,4 % zulegen - dem in der Metropolregion höchsten Wert. In der Allianz-Prognose für das Hamburger Umland wird bis 2045 sogar mit einem Bevölkerungszuwachs von bis zu 20 % gerechnet (Hamburger Abendblatt 09.03.2016). Dieses dynamische Wachstum erzeugt naturgemäß auch deutlich höhere Bedarfe beim Wohnungsneubau, bei der Infrastruktur und speziell bei der Sanierung und dem Ausbau des Straßennetzes. Hamburg und Bargteheide reagieren darauf bereits mit verstärktem Wohnungsbau. Ahrensburg könnte und müsste es jetzt bei der vorbereitenden Bauleitplanung auch tun und vorausschauend die richtigen Weichen stellen. Dies ist bislang nicht geschehen. Der vorliegende F-Plan-Entwurf ist noch nicht der erwartete "große Wurf" geworden.</p>	<p>Bezüglich des Prognosezeitraums und der Wohnbaupotentialflächenermittlung siehe oben.</p> <p>Für die Aufstellung jedes Bebauungsplanes sind aktuelle Gutachten erforderlich. In diesem Zuge wird dann im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung die Verkehrsentwicklung auf Basis der aktuellen Situation betrachtet.</p>
V.12.10	<p>2. Wohnbauflächenentwicklung</p> <p>2.1 Wohnflächenverteilung</p> <p>Nach der Erläuterung zum F-Plan-Entwurf (S. 85) sind im Stadtgebiet zeitnah neue Wohnbauvorhaben mit insgesamt 1.720 Wohneinheiten (WE) geplant. Langfristig wird das nicht auskömmlich sein. Doch zunächst einmal eine Betrachtung im Detail: Vom Gesamtkontingent sollen 970 WE in den Stadtteilen Waldgut Hagen, Am Hagen und Ahrensfelde sowie 750 WE im übrigen Stadtgebiet realisiert werden. Für die 970 WE im Süden ist folgende Verteilung vorgesehen: Östlich Ginsterweg: 125</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p>

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	<p>WE, Spechtweg/Brauner Hirsch: 425 WE, Östlich Starweg: 325 WE, Östlich Vogel-sang: 50 WE, Up'n Barg: 45 WE (nicht 27, wie angegeben!). Die starke Verdichtung im südlichen Ahrensburg entspricht nicht den Ergebnissen der 2008 von der Verwaltung mit den Bürgerinnen und Bürgern durchgeführten "Zukunftswerkstatt" und dem daraus entwickelten "Integrierten Stadtentwicklungskonzept". Mit dem ISEK wurde 2010 ein ausgewogenes und moderates Wachstum primär durch Innenverdichtung und sekundär durch Außenverdichtung von den Stadtverordneten beschlossen. Aufgrund der aktuellen Prognosen für das Bevölkerungswachstum in der Metropolregion Hamburg und besonders in Stormarn (siehe Abschnitt 1) wird eine Erhöhung der Wohnflächenbedarfe besonders im Mittelzentrum Ahrensburg unabwendbar sein. In diesem Zusammenhang sollte dann eine ausgewogenere Verteilung neuer Wohnflächen im gesamten Stadtgebiet erfolgen.</p>	
V.12.11	<p>2.2 Einwohnerentwicklung Legt man für die drei südlichen Ortsteile einen Zuwachs von 1050 neuen WE (einschl. ca. 80 WE Nachverdichtung) und eine mittlere Wohnungsbelegung von 2 Personen/WE zugrunde, würde die Einwohnerzahl von derzeit rund 5.700 um 2.100 (+ 37 %) auf 7.800 ansteigen. Im Großteil der Stadt würde die Einwohnerzahl von derzeit 28.100 (83 % der Gesamtbevölkerung) dagegen nur um 1.500 (+ 5 %) auf 29.600 ansteigen. Dies offenbart die starke Unausgewogenheit der kommunalen Wohnflächenplanung! Die Prognosen der Einwohnerzahlen von ganz Ahrensburg, die gemäß ISEK (s. Seite 11 Abb. 10 Variante 2) bis 2016 auf 33.000 EW und bis 2030 auf 34.000 EW wachsen sollten, sind aufgrund der tatsächlichen Entwicklung inzwischen überholt. Die Stadt hat die Zielzahl für 2030 bereits jetzt mit 33.800 nahezu erreicht. Sie wird auf Basis der vorliegenden Wohnflächenplanung und unter Berücksichtigung von zahlreichen Ausbaumaßnahmen in bestehenden Gebäuden (Schaffung von Einliegerwohnungen in Einfamilienhäusern) sowie durch Nachverdichtungen auf vorhanden Baugrundstücken in den nächsten 15 Jahren um ca. 12 % auf rund 38.000 EW anwachsen. Die Aussagen des ISEK sowie des MPV hinsichtlich eines "moderaten Wachstum" sind somit veraltet und stellen keine belastbare Grundlage mehr für die Stadtentwicklung bis 2030 dar. Bei der Überarbeitung des F-Plan-Entwurfes muss diese auf damaligen Zielvorstellungen basierende</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p>

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	Prognose aktualisiert werden. Wir müssen jetzt von einem dynamischen Wachstum ausgehen, das näherungsweise einer Entwicklung gemäß Variante 3 der Grafik 10 auf Seite 11 des ISEK entspricht.	
V.12.12	<p>2.3 Probleme und Lösungsansätze</p> <p>Eine vorgesehene überproportionale Wohnbauverdichtung im Ahrensburger Süden würde den historischen Charakter einer offenen und durchgrünten Siedlungsstruktur beeinträchtigen. Dabei sind auch infrastrukturelle Probleme zu erwarten. Dazu gehören: stark wachsender Autoverkehr auf Straßen mit teilweise desolater Substanz, unzureichende Kapazität sozialer Einrichtungen (Kitas, Schulen, Spielplätze) sowie öffentlicher Versorgungsanlagen. Der Stadtteil Waldgut Hagen mit 800 neuen WE und künftig 3.000 + 1.600 = 4.600 Einwohnern müsste endlich ein Nahversorgungszentrum mit Einzelhandel und Dienstleistungen sowie eine Kita erhalten. Dass für derartige Auswirkungen und die bestehenden Defizite keine Aussagen im F-Plan-Entwurf getroffen werden, ist unbefriedigend. Es wäre empfehlenswert, eine öffentliche Diskussionsveranstaltung seitens der Stadt mit den Bürgern durchzuführen, um Informationen auszutauschen und Transparenz zu vermitteln. Um auf eine starke Wachstumsentwicklung vorbereitet zu sein, wird man in Ahrensburg an der Ausweisung der Wohnbaupotenzialfläche Erlenhof-Nord mit 300 WE (ISEK S. 66, Nr. 47) nicht vorbeikommen. Vorteilhaft sind dabei die Möglichkeiten einer Bebauung mittlerer Dichte mit Mehrgenerationenhäusern, die Nähe für Arbeitnehmer zum Gewerbegebiet Beimoor sowie zum S-Bahn-Haltepunkt Gartenholz. Eine Nahversorgung ist im Neubaugebiet Erlenhof-Süd vorhanden und das Stadtzentrum ist mit Fahrrad und Bus gut zu erreichen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p> <p>Gemäß aktueller Beschlusslage des Bau- und Planungsausschusses sowie des Umweltausschusses ist es derzeit kein politisches Ziel, im Norden Ahrensburgs weitere Wohnbaupotenzialflächen auszuweisen (siehe z.B.: BPA, UWA vom 04.05.2016 AN/032/2016 oder BPA, UWA vom 11.11.2016 AN/043/2015). Basierend auf der Verpflichtung, den auf den Bevölkerungsprognosen fußenden Bedarf zu decken, müssen diese Bedarfe durch Nachverdichtung, Innenentwicklung und die verbleibenden Flächen gedeckt werden.</p>
V.12.13	<p>3. Straßenverkehr</p> <p>3.1 Verkehrstrassen im F-Plan von 1974</p> <p>Im F-Plan-Entwurf sind drei wichtige Trassen für den kommunalen, regionalen und überregionalen Straßenverkehr aus dem alten F-Plan von 1974 ersatzlos herausgenommen worden. Dies ist vor dem Hintergrund des stark gewachsenen und weiter kontinuierlich zunehmenden Kfz-Verkehrs unverständlich und aus</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bezüglich der Südumfahrung und des Masterplans Verkehr siehe oben.</p>

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	<p>verkehrsplanerischer Sicht nicht vertretbar. Der alte F-Plan enthält zur Führung des starken Nord-Süd-Verkehrs eine "Westtangente".</p> <p>Diese Trasse führte durch die westlichen Wohngebiete und wurde bereits vor Jahren im Rahmen der Planung des Ostringes aufgegeben. Eine Realisierung ist inzwischen weder sinnvoll noch faktisch möglich. Der massive Nord-Süd-Verkehr wird seitdem auf der L82 (früher B75) am Rand der Innenstadt und auf dem Ostring sowie dem verlängerten Ostring (L224) geführt. Auf diesen in Spitzenzeiten stark überlasteten Hauptverkehrsstraßen (siehe MPV)) werden sich die regelmäßigen Staus künftig weiter verstärken und zwangsläufig zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen auf Schleichwege durch Wohngebiete bzw. zeitweise zum Kollaps an den neuralgischen Kreuzungen führen. Dies wird schon jetzt von der Nachbargemeine Großhansdorf beklagt, weil die Sieker Landstraße als Ortsdurchfahrt Schmalenbek aufgrund der Überlastung der L224 vermehrt als Ausweichroute zwischen der BAB -Anschlussstelle Ahrensburg an der A1 und dem Ahrensburger Stadtgebiet genutzt wird (siehe Hamburger Abendblatt STORMARN-Beilage vom 08.12.2016). Die Notwendigkeit eines Ausbaues der L224 auf 3 Spuren - prioritär zwischen der AS Ahrensfelde und der BAB A1 - zeichnet sich ab. Hier liegt die Verpflichtung und Baulastträgerschaft beim Land, müsste aber von Ahrensburg und Großhansdorf initiiert werden. Zur Führung des Ost-West-Querverkehrs wurden im alten F-Plan weitsichtig zwei Trassen vorgesehen: Die innenstadtnahe sog. „Kuhlenmoortrasse“ parallel zur U-Bahnlinie U 1 und ein Trassen-Korridor für eine Ortsumgehung am südlichen Stadtrand. Beide Trassen wurden nach kontroversen politischen Diskussionen und Beschlüssen ebenfalls ersatzlos aus der neuen Bauleitplanung herausgenommen. Für die Kuhlenmoortrasse ist dies aus verschiedenen Gründen sinnvoll. Für die Südtangente als Querverbindung mit stark überregionaler Verkehrsfunktion ist die Eliminierung aus der Bauleitplanung aber ein gravierender Fehler. Die vor 4 Jahrzehnten erwarteten Verkehrszuwächse in Ahrensburg sind mittlerweile mit massiver Wucht eingetreten und werden sich in den nächsten Jahren fortsetzen. Als irreparable Folge droht nun im Süden der Stadt Ahrensburg eine dauerhafte zentrale Zerschneidung der lebendigen Ortsteile Am Hagen und Ahrensfelde. Zu erwarten sind im Weiteren - auch außerhalb der</p>	

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	Spitzenstunden - vermehrte Staus mit anhaltendem Stopp-and-Go-Verkehr auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen und an überlasteten Knotenpunkten. Dies ist zudem für die Pünktlichkeit des ÖPNV mit vertakteten Umsteigebeziehungen am Bahnhof an den U-Bahn-Haltestellen sowie an der AOK-Kreuzung äußerst kontraproduktiv.	
V.12.14	<p>3.2 Rechtliche Aspekte zur Ausweisung einer Südtangente</p> <p>Bedenklich sind bei der Behandlung der Südtangente auch zwei rechtliche Aspekte: 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 Südtangente durch Ahrensburg bzw. den Kreis Stormarn vereinbart. Die jetzige Herausnahme der Umgehungsstraße aus der Bauleitplanung stellt einen Vertragsbruch dar, der das Vertrauen der Bevölkerung in rechtskonformes Verwaltungshandeln untergräbt.</p> <p>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 des F-Plans für die Kommune bindende Wirkung besitzen. Es wird als Verpflichtung der Stadt angesehen, die beiden Rechtsverstöße nunmehr im F-Planverfahren in geeigneter Weise zu heilen. Ansonsten wird seitens der betroffenen Bürger eine verwaltungsjuristische Klärung erwogen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bezüglich der Südumfahrung und des Masterplans Verkehr siehe oben.</p> <p>Es besteht kein Anspruch auf Planung. Eine Planung wird erst aufgestellt, wenn diese planerisch sinnvoll ist. Das galt bereits damals im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens und gilt auch heute noch. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass bei allen Planungsprozessen, somit auch im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens in 1990er Jahren, sämtliche Belange (Naturschutz, Verkehr etc.) untereinander abgewogen wurden.</p>
V.12.15	<p>3.3 Verkehrsentwicklung im Ahrensburger Süden</p> <p>Für den Hauptverkehrsstraßenzug Brauner Hirsch / Dorfstraße zeigen die Daten von Generalverkehrsplan (GVP) und MPV bei einem Rückblick bis 1986 eine kontinuierlich starke Zunahme der Verkehrsentwicklungsprognosen (Klammerwerte) wie auch der dann tatsächlich eingetretenen Verkehrsbelastungen. Die in der</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bezüglich der befürchteten Auswirkungen auf das Straßennetz in Ahrensburgs Süden siehe Anmerkungen zur Herausnahme von Wohnbaupotentialflächen (s.o.)</p>

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung																																			
	<p>folgenden Tabelle aufgrund von Zählungen angegebenen Istwerte lagen dabei stets höher als die zuvor prognostizierten DTVw-Werte.</p> <table border="1" data-bbox="241 335 884 446"> <thead> <tr> <th>GVP / MPV</th> <th>1986</th> <th>1998</th> <th>2001</th> <th>2010</th> <th>2015</th> <th>2025/30</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Brauner Hirsch</td> <td>4.300</td> <td>4.800</td> <td>5.500</td> <td>7.000</td> <td>7.800</td> <td>13.000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>{ - }</td> <td>(3.900)</td> <td>(4.200)</td> <td>(6.000)</td> <td>(6.300)</td> <td>(7.500)</td> </tr> <tr> <td>Ahrensfelder Dorfstraße</td> <td>2.000</td> <td>2.900</td> <td>3.700</td> <td>6.000</td> <td>6.600</td> <td>11.000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>{ - }</td> <td>(2.700)</td> <td>(2.800)</td> <td>(4.000)</td> <td>(4.200)</td> <td>(6.500)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Im Jahr 2001 ging der GVP beim Ausbau vom Braunen Hirsch zwischen Vogelsang und Pionierweg noch von einem Verkehrsaufkommen am westlichen Ortseingang von 5.500 Kfz/Tag aus. Diese Zahl wurde dann im Jahr 2010 durch gutachterliche Berechnungen für den <i>Masterplan</i> Verkehr auf 7.000 Kfz/Tag nach oben korrigiert. 2012 wurden im MPV für das Jahr 2025 Verkehrsbelastungen von 7.500 Kfz/Tag für den Braunen Hirsch und 6.500 Kfz/Tag für die Dorfstraße mittels eines Computer-Rechenmodells prognostiziert. Diese Werte sind jetzt bereits erreicht bzw. leicht überschritten. Die aktuellen Belastungen betragen 2015 aufgrund qualifizierter Zählungen der Anwohner 7.800 Kfz/Tag im Braunen Hirsch und 6.500 Kfz/Tag in der Dorfstraße. Aufgrund nachfolgend beschriebener neuer Entwicklungen mit Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr wurden die Werte für das Jahr 2030 empirisch abgeschätzt. Durch die o. a. Wohnbauverdichtung im Ahrensburger Süden würde das Verkehrsaufkommen in den betroffenen Ortsteilen sprunghaft weiter wachsen. Bei der errechneten <i>Zahl</i> von ca. 2.100 neuen Einwohnern und einer Motorisierungsziffer von 0,6 (5.22 MPV) würde der Autozuwachs rund 1.250 Kfz betragen und damit zusätzliche Quell- und Zielverkehre von ca. 2.500 Fahrten/Tag erzeugen. Davon würde ein Anteil von geschätzt ca. 1.500 Kfz/Tag die Hauptverkehrsstraßen Dorfstraße und Brauner Hirsch nutzen. Der schrittweise näher rückende Bau der S 4 mit zwei zusätzlichen Gleisen zwischen den Stationen Hamburg-Hasselbrook und Ahrensburg erfordert die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Brauner Hirsch. Die von der DB/NAH.SH <i>geplante</i> Straßenbrücke wird die Attraktivität der vorhandenen Route Brauner Hirsch/Dorfstraße - aber auch alternativ einer künftigen Südtangente - aufgrund kürzerer Fahrtzeiten deutlich erhöhen. Es ist mit Verkehrsverlagerungen von der staubelasteten Hamburger Straße (L 82) und der Bünningstedter Straße/Reeshoop (L 225) in einer Größenordnung von ca. 2.000</p>	GVP / MPV	1986	1998	2001	2010	2015	2025/30	Brauner Hirsch	4.300	4.800	5.500	7.000	7.800	13.000		{ - }	(3.900)	(4.200)	(6.000)	(6.300)	(7.500)	Ahrensfelder Dorfstraße	2.000	2.900	3.700	6.000	6.600	11.000		{ - }	(2.700)	(2.800)	(4.000)	(4.200)	(6.500)	
GVP / MPV	1986	1998	2001	2010	2015	2025/30																															
Brauner Hirsch	4.300	4.800	5.500	7.000	7.800	13.000																															
	{ - }	(3.900)	(4.200)	(6.000)	(6.300)	(7.500)																															
Ahrensfelder Dorfstraße	2.000	2.900	3.700	6.000	6.600	11.000																															
	{ - }	(2.700)	(2.800)	(4.000)	(4.200)	(6.500)																															

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	<p>Kfz/Tag zu rechnen. Weitere Zuwächse von ebenfalls bis zu 2.000 Kfz/Tag, die im MPV nicht berücksichtigt sind, werden bis 2030 auf dem Braunen Hirsch und in der Dorfstraße entstehen durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - neue Gewerbegebiete in Beimoor-Nord und -Süd sowie an der BAB A1 auch im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbelt-Querung - Verkehrsverlagerungen nach dem Bau der Nordtangente - die überproportionale Verkehrszunahme im Osten der Metropolregion Hamburg - den im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 vordringlich vorgesehenen Ausbau der B 404 zur Autobahn A21 zwischen der BAB A1 (BAB-Kreuz Bargtheide) und der BAB A24 (Anschlussstelle Schwarzenbek/Grande) <p>Summa summarum werden sich in den nächsten 15 Jahren empirisch abgeschätzte Verkehrsbelastungen für die Dorfstraße in Höhe von 11.000 Kfz/Tag und für den Braunen Hirsch in Höhe von ca. 13.000 Kfz/Tag einstellen. Ein derartiger Verkehrszuwachs würde auf den beiden Hauptverkehrsstraßen im Betrachtungszeitraum somit rund 65 % betragen – sofern jetzt keine Südtangente planerisch in Angriff genommen werden sollte. Bei Realisierung der Südtangente wäre mit einem Rückgang auf dem Braunen Hirsch auf etwa 3.500 Kfz/Tag und in der Dorfstraße auf etwa 3.000 Kfz/Tag zu rechnen. Die im MPV 2012 prognostizierten Kfz-Belastungen für das Jahr 2025 sind für den Süden von Ahrensburg somit veraltet. Sie bilden nicht mehr den Verkehr der Zukunft ab und können nicht mehr als Grundlage für den F-Plan dienen. Mit Sorge beobachtet die Bevölkerung im Übrigen die wachsende Verkehrsgefährdung für Fußgänger, Radfahrer und Reiter in Ahrensfelde. Permanente Geschwindigkeitsüberschreitungen sind dem starken Durchgangsverkehr anzulasten. Die abnehmende Verkehrssicherheit trifft vornehmlich auch Kinder, die die Grundschule am Dänenweg besuchen und auf ihrem Schulweg die Fahrbahn der Dorfstraße oder vom Braunen Hirsch zweimal täglich überqueren müssen. Zahlreiche Bürger/innen beklagen seit Jahren die wachsenden Umweltbelastungen durch Lärm-, Abgas- und Schadstoffemissionen aufgrund der kontinuierlichen Zunahme des Autoverkehrs. Durch aktuelle Studien der EU wurden gerade</p>	<p>Bezüglich der nicht im Masterplan Verkehr einbezogenen Verkehrszuwächse siehe oben.</p>

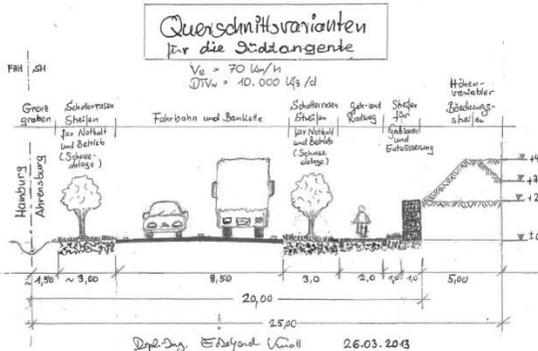
V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	<p>wieder die höchst gesundheitsschädlichen Wirkungen von Stickoxiden und Feinstäuben nachgewiesen. An stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen kann diesen Gefahren wirkungsvoll nur durch Verlagerungen der Durchgangsverkehre auf Ortsumgehungen wie der Südtangente begegnet werden. Nicht unerwähnt sollten auch die staubedingten volkswirtschaftlichen Verlustzeiten und der tägliche gesundheitsabträgliche Stress mehrerer tausend Ein- und Auspendler bleiben. Als besonders dringlich wurde eine Machbarkeitsstudie für die Südtangente wegen der konkreter werdenden Planungen der OB für die S4 gefordert. Eine Petition, eine Resolution von 800 Bürgern sowie öffentliche Demonstrationen brachten keinen Erfolg! Das wenig bürgernahe Verwaltungshandeln wird von der Bevölkerung im Süden der Stadt inzwischen mit Unverständnis und Frust aufgenommen: "Was bitte soll man denn noch tun - ?" Es wächst der Unmut ob dem Festhalten an einigen unplausiblen Aussagen und veralteten Daten des MPV. Es bleibt festzuhalten: Das Eliminieren der Südtangente aus der Bauleitplanung ist bei Würdigung verschiedenster Aspekte nicht vertretbar. Den Wachstumsentwicklungen von Einzelhandel und Gewerbe sowie dem Straßenverkehrsaufkommen in den nächsten Jahrzehnten läuft diese Entscheidung zuwider. Für nachfolgende Generationen wäre die sich abzeichnende Realisierung der Straßenbrücke über die künftig viergleisige Eisenbahnstrecke im Verlauf vom Braunen Hirsch fatal.</p>	<p>Die Verwaltung bemüht sich bürgerfreundlich zu handeln und zu informieren, jedoch ist dieser Aspekt kein Inhalt des Flächennutzungsplans.</p>
V.12.16	<p>3.4 Nordtangente Bei der Entscheidung über die Trassenführung der Nordtangente (S. 131 Erläuterung zum F-Plan) sind aus ingenieurtechnischer Sicht die Familia-Variante und die Clariant-Variante für eine Beibehaltung im F-Plan m. E. nicht geeignet. Dies lässt sich wie folgt begründen: Die Familia-Variante ist problematisch wegen des relativ geringen Abstandes zu den Bahngleisen. Die Tunnellösung mit Unterquerung der Bahnstrecke scheidet wegen der unverhältnismäßig hohen Kosten von mehr als 15 Mio. EUR aus. Die Brückenlösung benötigt flächenintensive Dammstrecken (auch auf dem wertvollen Familia-Gewerbegrundstück), um eine lichte Höhe von ca. 10 m zwischen Schienenoberkante und Brückenunterkante zu gewährleisten. Der hohe kostenintensive Flächenverbrauch ist kritisch zu sehen. Völlig unrealistisch ist jedoch die bogenförmige</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Der FNP weist lediglich auf verschiedene Trassenvarianten einer Nordtangente hin, stellt sie in der Planzeichnung allerdings nur auf eigenem Stadtgebiet als Planzeichen ohne Normcharakter dar. In der Begründung werden die verschiedenen, diskutierten Varianten zur Kenntnis dargestellt. Eine konkrete Trassenführung ist im Realisierungsfall durch ein Planfeststellungsverfahren zu prüfen, festzulegen und mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen. Für die Realisierung einer Nordtangente ist ein Flächentausch mit der Gemeinde Dellingsdorf erforderlich, der zurzeit jedoch nicht absehbar ist, da</p>

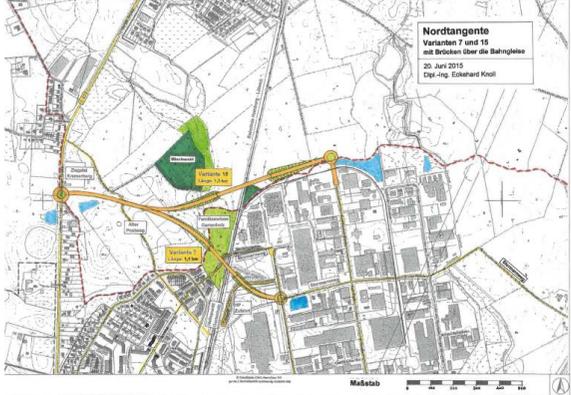
V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	<p>Trassenführung durch eine Delingsdorfer Waldfläche, die jegliche Naturschutzsensibilität vermissen lässt. Insofern kann diese Variante aufgrund verschiedener Aspekte ausgeschlossen werden. Die Clariant-Variante Nr. 7 weist im Vergleich zur weiter nördlich verlaufenden Variante Nr. 15 (Kurt-Fischer-Straßen-Variante) gravierende Nachteile auf, so dass sie ungeeignet ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Abstand zur Wohnbebauung vom Gartenholz beträgt nur ca. 80 m. (Bei Variante 15 sind es 260 m) Wegen der Hochlage der Straße ist mit Lärmbeeinträchtigungen zu rechnen. - Die Trasse durchschneidet/zerstört die grüne "Familienwiese", eine wichtige Freizeitfläche für die Bewohner der Ortsteile Gartenholz und Erlenhof. - Die Trasse unterbricht den vorhandenen Geh- und Radweg zwischen Gartenholz und Beimoorgebiet über die Bahnstrecke. Damit wird auch der überregionale historische Rad- und Wanderweg "Stormarnweg" unterbrochen. - Die Knicklandschaft westlich der Bahnstrecke wird stärker beeinträchtigt. - Das stadteigene Gewerbegrundstück südlich Clariant wird durchschnitten und erleidet einen erheblichen Wertverlust. - Die Anbindung/Verknüpfung der neuen Trasse mit der vorhandenen Zufahrt zum Haltepunkt Gartenholz würde wegen des Höhenunterschiedes von 4 bis 5 m ingenieurtechnisch schwierig und kostenaufwendig werden. - Diese Trasse hat verkehrsplanerisch und konzeptionell gravierende Nachteile gegenüber der Variante 15. Die Finanzierung müsste wahrscheinlich durch Ahrensburg allein erfolgen. 	<p>bislang keine Einigung auf eine Trasse herbeigeführt werden konnte.</p> <p>Die Clariant-Trasse ist in den verschickten Unterlagen lediglich als untersuchte Trasse dargestellt und wird aus naturschutzfachlichen Gründen nicht weiterverfolgt.</p>
V.12.17	<p>4. Fazit</p> <p>Das Verwaltungshandeln hinsichtlich einer konzeptionellen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur wurde den vielseitigen Erwartungen bislang nicht angemessen gerecht. In den vergangenen fünf Jahren wurden der Stadtverwaltung die Wünsche der Wirtschaft und der Bevölkerung zur Planung einer Nordtangente und einer Südtangente mehrfach vorgetragen. Angesichts der täglich wahrnehmbaren und wachsenden Verkehrsprobleme verstärken auch die nicht enden wollenden Kontroversen zwischen gewählten Mandatsträgern eher die Verdrossenheit der</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes
Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	<p>Bürgerinnen und Bürger als das Interesse und Engagement für eine gedeihliche Entwicklung unserer Stadt. Das entwicklungsstarke Mittelzentrum Ahrensburg würde ohne Ortsumgehungen im Süden wie auch im Norden der Stadt in einen irreparablen Verkehrskollaps mit gravierenden Beeinträchtigungen der Attraktivität, Urbanität, Wirtschaftskraft, und nicht zuletzt von Umwelt und Klima schlittern. Daher mein persönliches Petitum an Sie, sehr geehrter Herr Bürgermeister Sarach:</p> <p>Der neue Flächennutzungsplan sollte so konzipiert werden, dass Ahrensburg sich als lebendiges Mittelzentrum weiterentwickeln kann. Bei dem absehbaren starken Bevölkerungswachstumsprozess wird der Erfolg einer funktionierenden und attraktiven Stadtentwicklung entscheidend von der Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur abhängen. Der MPV hat hier leider nur fragmentarische Lösungsvorschläge aber keine zukunftsweisende Gesamtkonzeption für unsere Stadt geliefert. Was wir dringend brauchen, sind Ortsumgehungen zur Entlastung von vorhandenen und zunehmenden Durchgangs-, Ziel und Quellverkehren. Im Flächennutzungsplan sollte daher am südlichen Stadtrand eine Trasse für eine historisch bedeutsame Ortsumgehung ausgewiesen werden, die den Straßenzug Dorfstraße / Brauner Hirsch dauerhaft vom wachsenden Kfz-Verkehr befreit und verkehrsberuhigt. Sie ist unter Berücksichtigung ökologischer und archäologischer Belange südlich der Ortsteile Am Hagen und Ahrensfelde zu führen und soll der Netzverknüpfung der Hamburger Straße (L 82) mit dem verlängerten Ostring (L 224) sowie der BAB A1 dienen. Die Südtangente mit einer voraussichtlichen Verkehrsbelastung von ca. 10.000 Kfz/Tag sollte als Landesstraße in der Baulast von Schleswig-Holstein konzipiert werden. Der Straßenzug Dorfstraße/Brauner Hirsch kann nach Inbetriebnahme der Südtangente auf eine Erschließungsstraße zurückgestuft und im Abschnitt von der Straße Am Kratt bis zum Gut Stellmoor renaturiert werden. Im Norden der Stadt sollte die Trasse einer Nordtangente in den F-Plan übernommen werden, die als 1. Bauabschnitt einer "Großen Nordtangente" vom Kremerberg an der L 82 beginnend in östlicher Richtung über Delingsdorfer Gemeindegebiet verläuft, mit einem Brückenbauwerk die Bahngleise überquert und am Stadtrand bis zur Kurt-Fischer-Straße geführt wird. Zur Entlastung der Innenstadt und Lösung vielfältiger Verkehrsprobleme sind ergänzend Verlängerungen des vorgenannten</p>	<p>Bezüglich Wohnbaupotenzialflächen, der Südumfahrung, dem Masterplan Verkehr und der Nordtangente siehe oben.</p>

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	Trassenabschnittes nach Osten bis zum Beimoorweg (K 106) und nach Westen bis zur Bünningstedter Straße (L 225) auszuweisen. Damit würden langfristig die Weichen für eine Ortsumgehung gestellt, die im MPV sinngemäß als Planfall 7 untersucht worden ist. Diese Straßenverbindung würde optimal der regionalen und über-regionalen Netzverknüpfung dienen und sollte deshalb als Landesstraße klassifiziert werden.	
V.12.18	Anlage 1 <p>Tangentenkonzeption für Ahrensburg 2014 Dipl.-Ing. Eckehard Knoll</p> <p>Verbindung B 75 /Eulenkampstraße - L 224 Ostring - Heutige Route (4,8 km = 8 Min.) - Südtangente (4,7 km = 4 Min.) Maßstab 0 500 2000 m</p> <p>SÜDTANGENTE Trassenvorschlag der Interessengemeinschaft Ahrensfelder Bürgergemeinschaft Am Hagen e.V.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bezüglich der Südumfahrung siehe oben.</p>

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
	 <p>Resolution Südtangente – jetzt oder nie!</p> <p>Der Straßenzug Dorfstraße/Brauner Hensch verläuft mitten durch die städtischen Wohngebiete Ahrensburg mit geringen Verkehrsmengen von 6.000 bis 7.000 Autos pro Tag, die überproportionalen Zuwachsen der letzten Jahrzehnte würden sich in Kürze weiter drastisch erhöhen, wenn für den vollständigen Ausbau der Bahntrasse eine Straßentrasse für den Brauner Hensch erstellt werden sollte. Die zu erwartenden Verkehrsmengen von etwa 8.000 bis 9.000 Autos / Tag würden die Verkehrsleistung durch die beiden Wohngebiete mit erhöhtem Lärm- und Abgasniveau sowie Gefährdungen für alle Bewohner dauerhaft anheben, was schlichtweg unannehmlich wäre. Nur die Realisierung einer mit modernsten Standards konform ausgebauten und überhöhten vierspurigen Jahrbaustrasse ist jetzt noch denkbar. Abwärtstrends und die Siedlung Am Hagen können die ursprüngliche Wohnstruktur zurückhalten und die SRT würde im Bereich Ahrensburg ebenfalls negative Auswirkungen, Fußgänger und Radfahrer sind gefährdet.</p> <p>Ahrensburger fordern Südtangente</p> <p>Bürger klagen über Verkehrsbelastung und wollen Unterschriften sammeln. Experten sind kein Optimist.</p> <p>Ahrensburg im Dezember 2013 Bürgerinnen und Bürger aus Ahrensfläche, der Siedlung Am Hagen und Umgebung Interessengemeinschaft Ahrensfläche Gabriela Schweitzer (1. Vorsitzende) Ahrensburg, Dorfstraße 34</p> <p>Bürgergemeinschaft Am Hagen e.V. Sören Quast Müller (1. Vorsitzender) Ahrensburg, Postweg 22</p>	<p>Empfehlung</p>
V.12.19	Anlage 2	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bezüglich der Nordumfahrung siehe oben.</p>

V.12	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016 und 18.12.2016	Empfehlung
		
V.13	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 02.12.2016	Empfehlung
V.13.1	<p>1. Charakter des Wohngebiets</p> <p>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 geschichteten Charakter im Kern zerstören.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten. Eine mögliche Zerstörung des Charakters wird daher nicht gesehen.</p>
V.13.2	<p>2. Stadtplanung Ahrensburg</p> <p>Es erstaunt, dass die Stadt die langfristige Vergrößerung einseitig im Süden konzentriert. Das ist unter den Gesichtspunkten Infrastruktur und Verkehrsführung</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen siehe oben.</p>

V.13	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 02.12.2016	Empfehlung
	unverständlich. Die Stadt ist dabei, ein städteplanerisches Ungleichgewicht zu schaffen.	Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Dieser Wandel in der Planung berücksichtigt den im BauGB besonders hervorgehobenen Planungsleitsatz zum schonenden und sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Durch die Innenentwicklung und Nachverdichtung wird Wohnraum in bereit gut erschlossenen Bereichen zur Verfügung gestellt und der bislang unbebaute Außenbereich vor einer baulichen Inanspruchnahme bewahrt. Vor dem Hintergrund des voranschreitenden Klimawandels und der geplanten und erforderlichen Mobilitätswende ist die Verdichtung von bereits bebauten, zentralen Bereichen zur Schaffung einer Stadt der kurzen Wege von besonderer Bedeutung. Das befürchtete Ungleichgewicht wird daher nicht gesehen.
V.13.3	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 betrifft.	Der Stellungnahme wird gefolgt. Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen siehe oben. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.
V.13.4	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 und durch neu entstehende gewerbliche	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen siehe oben. Die Verkehrsflächen werden bedarfsgerecht gem. Masterplanverkehr ausgewiesen. Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaubbelastung zu senken. Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen

V.13	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 02.12.2016	Empfehlung
	Bebauungen im Süden. Absehbar ist ein Verkehrsinfarkt. Eine weitsichtige Stadt- und Regionalplanung sieht anders aus.	Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Parkplatzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden. Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet. Siehe hierzu auch Begründung zum FNP, Kap. 5.8.
V.13.5	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.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der FNP entwickelt als übergeordnetes, strategisches Planungsinstrument keine direkte Außenwirkung.
V.13.6	6. Zusammenfassung Der Entwurf des F-Plans <ul style="list-style-type: none"> - 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.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs siehe oben. Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Davon ausgehend basiert die Berechnung der Wohnbaupotentialflächen auf mittlerweile veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2020-2035 anpassen. Damit werden sich eine neue Datengrundlage und veränderte Wohnbaubedarfe ergeben. Diesen Bedarfen wird Ahrensburg mit einer Überprüfung und Ergänzung der Potenzialflächen, sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und der jeweiligen Lage im Stadtgefüge angepassten Dichtemodelle Rechnung tragen.

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.13	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 02.12.2016	Empfehlung
		Bezüglich der verkehrlichen Situation siehe oben Anmerkungen zum Masterplan Verkehr.
V.14	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 07.12.2016	Empfehlung
V.14.1	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>Die Stellungnahme wird teilweise gefolgt</p> <p>Die Fläche am Vogelsang wird aufgrund der naturschutzfachlichen Bewertung im aktuellen Entwurf mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht weiterverfolgt.</p> <p>Ebenso werden die Flächen nördlich Brauner Hirsch, östlich Ginsterweg und Starweg nicht mehr als geplante Wohnbaufläche dargestellt.</p> <p>Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Davon ausgehend basiert die Berechnung der Wohnbaupotenzialflächen auf mittlerweile veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2020-2035 anpassen. Damit werden sich eine neue Datengrundlage und veränderte Wohnbaubedarfe ergeben. Diesen Bedarfen wird Ahrensburg mit einer Überprüfung und Ergänzung der Potenzialflächen, sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und der jeweiligen Lage im Stadtgefüge angepassten Dichtemodelle Rechnung tragen.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die</p>

V.14	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 07.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Dieser Wandel in der Planung berücksichtigt den im BauGB besonders hervorgehobenen Planungsleitsatz zum schonenden und sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Durch die Innenentwicklung und Nachverdichtung wird Wohnraum in bereits gut erschlossenen Bereichen zur Verfügung gestellt und der bislang unbebaute Außenbereich vor einer baulichen Inanspruchnahme bewahrt. Vor dem Hintergrund des voranschreitenden Klimawandels und der geplanten und erforderlichen Mobilitätswende ist die Verdichtung von bereits bebauten, zentralen Bereichen zur Schaffung einer Stadt der kurzen Wege von besonderer Bedeutung.</p> <p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten.</p>

V.14	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 07.12.2016	Empfehlung
		
V.15	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 07.12.2016	Empfehlung
V.15.1	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.	Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Fläche am Vogelsang wird aufgrund der naturschutzfachlichen Bewertung im aktuellen Entwurf mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht weiterverfolgt.
V.16	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 05.12.2016	Empfehlung
V.16.1	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.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

V.16	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 05.12.2016	Empfehlung
	<p>A. Stadtentwicklung</p> <p>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.</p>	<p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Der Bedarf an Wohnbaupotenzialflächen wird gemäß Bevölkerungsprognosen des Statistikamts Nord berechnet. Die Stadt ist aufgrund der Einstufung als Mittelzentrum verpflichtet, entsprechende Flächen zur Deckung der Bedarfe bereitzuhalten. Gleichwohl hat die Stadt Ahrensburg in den vergangenen Jahren, insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes, entschieden, weniger Flächen für den Wohnungsbau neu auszuweisen und stattdessen vermehrt auf Nachverdichtung (Aufstockung, Bebauung in der zweiten Reihe etc.) zu setzen, um die bestehenden Freiflächen langfristig zu schützen.</p> <p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu</p>

V.16	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 05.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>4. Die geplante Wohnungsbebauung würde den bisherigen Charakter des Südbereiches von Ahrensburg stark verändern.</p>	<p>entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Das ISEK bildet die Grundlage für den vorliegenden Entwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Seit dessen Fertigstellung sind elf Jahre vergangen. Entsprechend müssen aktuellere Daten und Gutachten zugrunde gelegt werden (bspw. aktuellere Bevölkerungsprognosen, neuere politische Beschlüsse). Daher weicht der Flächennutzungsplan-Entwurf in einigen Punkten vom ISEK ab.</p> <p>Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten. Im Gegensatz zum ISEK handelt es sich beim FNP um einen ersten formellen Schritt in der Bauleitplanung.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p>
V.16.2	<p>B. Verkehrsentwicklung/ Straßen</p> <p>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, 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</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Verkehrsflächen werden bedarfsgerecht gem. Masterplan Verkehr ausgewiesen. Im Flächennutzungsplan werden gem. § 5 BauGB übergeordnete Straßenverbindungen dargestellt. Durch den Flächennutzungsplan erfolgt keine Kategorisierung der Straßen.</p>

V.16	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 05.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Die geplante stark erweiterte Wohnbebauung wird ebenfalls neuen Quell- und Zielverkehr bringen.</p>	<p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaub-belastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Parkplatzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet.</p> <p>Im Rahmen des Planfeststellungsfahrens zur S4 wird die Erforderlichkeit einer Überbrückung geprüft.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs siehe oben.</p>
V.16.3	<p>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.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von gewerblichen Bauflächen nicht entziehen und muss entsprechende Flächen zur Deckung des ermittelten Bedarfs bereitstellen. Die Stadt Ahrensburg ist mit der Aufstellung des Flächennutzungsplanes verpflichtet, die ermittelten Flächenbedarfen zu decken. Mit den ausgewiesenen Flächen kann die Stadt den Bedarf an Gewerbeflächen</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.16	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 05.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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)</p> <p>7. Der Ausbau der geplanten Nordtangente steht m.E. ebenfalls im Zusammenhang mit dem Verkehr über den Braunen Hirsch.</p> <p>8. Im Sommer läuft über den Braunen Hirsch/Dorfstraße auch starker Wochenendverkehr in Richtung Ostsee.</p> <p>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.</p> <p>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)</p>	<p>nicht decken, auch wenn Ahrensburg – um die weitere Flächeninanspruchnahme möglichst gering zu halten – vermehrt Gewerbe auf der Etage fördert. Die aktuell als „Weißfläche“ dargestellte Fläche stellt jene Fläche dar, auf der strategisch ein Potenzial für Gewerbeansiedlung gesehen wird. An anderen Stellen im städtischen Kontext ist keine sinnvolle Flächenausweisung möglich.</p> <p>Bezüglich der Verkehrsbelastung siehe oben Anmerkungen zum Masterplan Verkehr.</p> <p>Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Darüber hinaus ist die Definition von Tempobegrenzungen nicht Aufgabe der strategischen Flächenplanung.</p>
V.16.4	C. Stadtentwicklung	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

V.16	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 05.12.2016	Empfehlung
	<p>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 Ahrensburg zu.</p> <p>2. M. Erachtens ist es für die Stadt förderlich, wenn der Verkehr aus Wohngebieten herausgehalten wird. Eine Lösung können nur Tangenten bringen.</p>	<p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaubbelastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Parkplatzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p> <p>In der Begründung zum Flächennutzungsplan werden verschiedene Varianten für eine Nordtangente dargestellt. Eine konkrete Trassenführung ist im Realisierungsfall durch ein Planfeststellungsverfahren zu prüfen, festzulegen und mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss einer Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte,</p>

V.16	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 05.12.2016	Empfehlung
	<p>3. Die Führung des künftigen Verkehrs über den Braunen Hirsch und über die Dorfstraße 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.</p> <p>4. Ein Schutz dieser Häuser würde nicht erfolgen und dies könnte auch technisch nicht erfolgen. Hingegen wäre bei einer neuen Umgehungsstraße Lärmschutz zwingend.</p> <p>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 Höltigbaum möglich und ohne Interessenberührung mit HH-Wandsbek.</p> <p>6. Eine Überbrückung der Bahngleise kann durch eine Brücke auf Pfeilern erfolgen. Dadurch können die archäologischen Werte weitestgehend geschont werden.</p> <p>7. Die Verbindung einer Landesstraße (Hamburger Str.) über eine Südtangente mit dem Ostring (ebenfalls Landesstraße) sollte finanziell durch das Land SH erfolgen.</p>	<p>sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste. Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich der Süd- und Nordumfahrung siehe oben.</p> <p>Bezüglich der Süd- und Nordumfahrung siehe oben.</p> <p>Bezüglich der Südumfahrung siehe oben.</p> <p>Die Art der Überbrückung der Bahngleise ist nicht Gegenstand der strategischen Flächenplanung. Bezüglich der Südumfahrung siehe oben. Die Frage der Kostenübernahme ist nicht Gegenstand der strategischen Flächenplanung.</p>
V.16.5	<p>D. Forderungen</p> <p>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 Braunen Hirsch und die Dorfstraße.</p> <p>2. Die Verkehrsplanzahlen müssen korrigiert werden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bezüglich der Südumfahrung siehe oben.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren werden die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet und die Verkehrsplanzahlen angepasst.</p>

V.16	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 05.12.2016	Empfehlung
	<p>3. Nordtangente und Südtangente müssen planungsmäßig zusammen betrachtet werden.</p> <p>4. Für die Südtangente muss der Eingliederungsvertrag mit Ahrensfelde berücksichtigt werden.</p> <p>5. Eine Trasse für eine Südtangente muss wieder in den Flächennutzungsplan aufgenommen werden.</p> <p>6. Eine (endgültige) Durchschneidung der beiden Ortsteile Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde muss verhindert werden.</p>	<p>Bezüglich der Süd- und Nordumfahrung siehe oben.</p> <p>Der hier genannte Vertrag regelt ausschließlich die Beteiligung des Ortsbeirats Ahrensfelde im Zuge eines möglichen Planfeststellungsverfahrens für eine Südumfahrung, beantwortet jedoch nicht die Frage, ob eine Südumfahrung geplant wird.</p> <p>Aus dem Eingemeindungsvertrag können somit keine Rechte im Hinblick auf die Südtangente abgeleitet werden. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p>
V.17	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 07.12.2016	Empfehlung
V.17.1	<p>1. Der im alten FNP ausgewiesene Trassensuchraum für eine Südumfahrung ist in den neuen Entwurf wieder aufzunehmen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss einer Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus</p>

V.17	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 07.12.2016	Empfehlung
		ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.
V.17.2	2. Die im ISEK nicht zur Umsetzung empfohlenen Potenzialflächen für den Wohnungsbau (Spechtweg und Ginsterweg) sind erheblich vermindert in den FNP aufzunehmen.	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p>
V.17.3	<p>Begründung zu:</p> <p>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 um unsere zukünftige Wohn- und Lebensqualität äußerst beunruhigt sind.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaubbelastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Parkplatzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf</p>

V.17	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 07.12.2016	Empfehlung
		<p>Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet.</p> <p>Bezüglich der Südumfahrung siehe oben.</p> <p>Die an der A1 ausgewiesenen Gewerbeflächen stellen ein langfristiges Potential dar, das nur in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Siek umgesetzt werden kann. Bislang gibt es dazu keine Absichtserklärung.</p>
V.17.4	<p>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.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Dieser Wandel in der Planung berücksichtigt den im BauGB besonders hervorgehobenen Planungsleitsatz zum schonenden und sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Durch die Innenentwicklung und Nachverdichtung wird Wohnraum in bereits gut erschlossenen Bereichen zur Verfügung gestellt und der bislang unbebaute Außenbereich vor einer baulichen Inanspruchnahme bewahrt. Vor dem Hintergrund des voranschreitenden Klimawandels und der geplanten und erforderlichen Mobilitätswende ist die Verdichtung von bereits bebauten, zentralen Bereichen zur</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

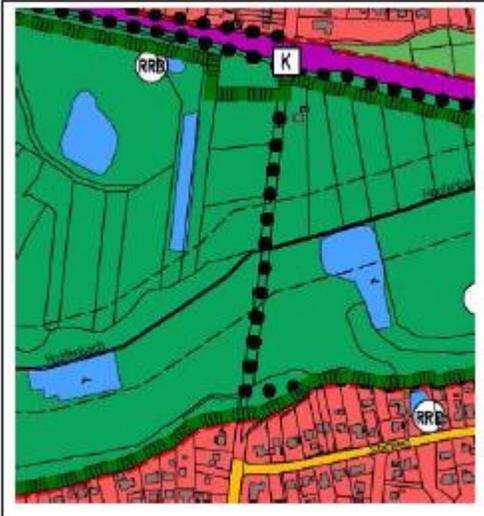
V.17	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 07.12.2016	Empfehlung
		<p>Schaffung einer Stadt der kurzen Wege von besonderer Bedeutung. Die Verdichtung der Stadt Ahrensburg wird sich jedoch aus den o.g. Gründen nicht auf die bahnhofsnahen Bereiche beschränken, sondern alle zentralen Bereiche der Stadt einschließen.</p> <p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten.</p>
V.18	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.12.2016	Empfehlung
V.18.1	<p>Als Anwohner des Vogelsangs lehnen wir die Planung eines Neubaugebietes auf der Ostseite des Vogelsangs aus folgenden Gründen ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 Neubaufächen vermieden werden könnte. - An diese Zusage will sich heute offenbar keiner mehr erinnern. - Das heute bereits sehr hohe Verkehrsaufkommen wird weiter zunehmen. 	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>Die Fläche am Vogelsang wird aufgrund der naturschutzfachlichen Bewertung im aktuellen Entwurf mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht weiterverfolgt.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

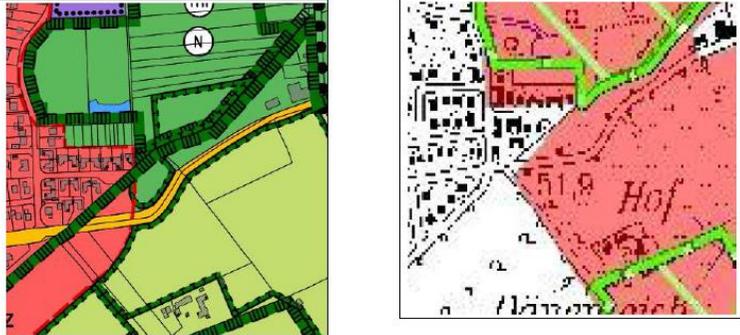
Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

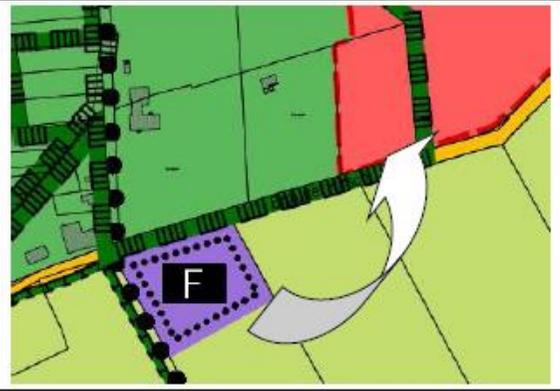
V.18	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.12.2016	Empfehlung
	Wir bitten deshalb, den Flächennutzungsplan entsprechend zu überarbeiten.	
V.19	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 11.12.2016	Empfehlung
V.19.1	<p>Wir möchten hiermit unsere Bedenken zum Flächennutzungsplan 2016 äußern, zu dem bis zum 12.12.16 Stellung bezogen werden kann.</p> <p>Wir zitieren im Wesentlichen aus:" Begründung des Flächennutzungsplan-Entwurf der Stadt Ahrensburg", im Folgenden FNP genannt.</p> <p>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)."</p> <p>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, 5.30) 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 5011." (FNP, 5.31)</p> <p>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</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden, so dass fast alle Wohnbaupotentialflächen, die ein flächenmäßiges Wachstum der Stadt bedeutet hätten, mit Beschluss vom 15.05.2019 aus dem Flächennutzungsplan gestrichen wurden. Vielmehr soll schwerpunktmäßig die Innenentwicklung und Nachverdichtung zur Deckung der ermittelten Bedarfe dienen. Die Inanspruchnahme von Flächen in der freien Landschaft wurde daher auf das erforderliche Mindestmaß reduziert. Das in der Begründung beschriebene moderate, qualitative Wachstum durch Innenverdichtung vor Außenentwicklung stellt sich daher nun auch verstärkt im Planbild dar.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p>

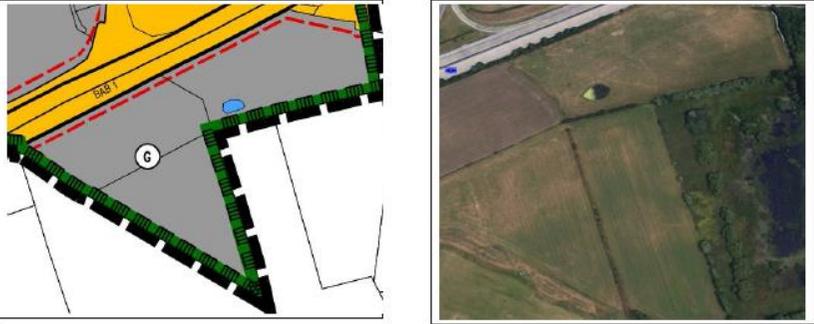
V.19	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>südliche Umgehung zurzeit nicht mehr in der Planung ist und anscheinend keine Mehrheit in der Stadtverordnetenversammlung findet. Wir können daher die Ausführungen in der Begründung des FNP überhaupt nicht teilen: "Das Dorf Ahrensfelde wurde 1974 eingemeindet und hat seinen Dorfcharakter bewahrt..." (FNP, 5.80). 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, 5.48) 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.</p> <p>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, 5.116).</p> <p>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</p>	<p>Bezüglich der Wohnungsbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p> <p>Bezüglich der Wohnungsbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p>

V.19	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 11.12.2016	Empfehlung
	Landschaftsschutzgebiet und den diametralen Ausführungen in den erwähnten Konzepten liegen und dem neuen FNP in dieser Form nicht zustimmen.	
V.20	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
V.20.1	<p>Hinweise zum Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Ahrensburg</p> <p>Darstellung Hagener Allee Nord</p> <p>Die Hagener 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.</p> 	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>Nach Überarbeitung des FNP-Entwurfs wird die gesamte Hagener Allee als Straßenverkehrsfläche dargestellt und die Legende ergänzt.</p>
V.20.2	<p>Ausweisung neuer Flächen für Wohnbebauung im LSG Ahrensfelde</p> <p>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.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden, sodass fast alle Wohnbaupotentialflächen, die ein</p>

V.20	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
		<p>flächenmäßiges Wachstum der Stadt bedeutet hätten, mit Beschluss vom 15.05.2019 aus dem Flächennutzungsplan gestrichen wurden. Vielmehr soll schwerpunktmäßig die Innenentwicklung und Nachverdichtung zur Deckung der ermittelten Bedarfe dienen. Die Inanspruchnahme von Flächen in der freien Landschaft wurde daher auf das erforderliche Mindestmaß reduziert. Das in der Begründung beschriebene moderate, qualitative Wachstum durch Innenverdichtung vor Außenentwicklung stellt sich daher nun auch verstärkt im Planbild dar.</p>
V.20.3	<p>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.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Abgrenzung des FFH-Gebiets wird angepasst.</p>

V.20	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
		
V.20.4	<p>Abgrenzung Schutzgebiets- und Biotopverbundsystem SH südl. Am Schwarzen Moor</p> <p>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.</p> 	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>Die Abgrenzung des Schutzgebiets wird entsprechend angepasst.</p>
V.20.5	<p>Ausweisung Fläche Gemeinbedarf Feuerwehr südl. Brauner Hirsch</p> <p>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</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Standort für die Feuerwehr ergibt sich an dieser Stelle aus dem Feuerwehrbedarfsplan, der mit Kreis Stormarn abgestimmt</p>

V.20	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>somit außerhalb des LSG Ahrensfelde liegend zu verschieben. Der FNP ist zu ändern.</p> 	<p>ist. Damit wird einem übergeordneten Bedarf für das Gemeinwohl entsprochen.</p>
V.20.6	<p>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.</p> 	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Darstellung wird angepasst.</p>
V.20.7	<p>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</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Bei dem Gewerbegebiet an der BAB A1 handelt es sich um ein strategisches Potenzial. Langfristig wird angestrebt gemeinsam mit der Gemeinde Siek entlang der Autobahn ein bedarfsgerechtes Gewerbegebiet zu entwickeln. Ahrensburg ist im eigenen Stadtgebiet flächenmäßig stark eingeschränkt und strebt daher eine intensive, interkommunale</p>

V.20	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>eines gemeindeübergreifenden Biotopschutzes zu streichen. Der FNP ist zu ändern.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div>	<p>Zusammenarbeit an. Aufbauend auf dem ISEK und dem GEK ist ein gemeinsames Entwicklungskonzept mit der Gemeinde Delingsdorf als auch mit der Gemeinde Siek aus Ahrensburger Sicht von zentraler Bedeutung, um für eine zukunftsweisende Wohnbau- und Gewerbeentwicklung Ziele für die gesamte Region zu formulieren.</p> <p>Abgesehen von der als Weißfläche dargestellten Flächen ist an anderen Stellen im städtischen Kontext keine sinnvolle Flächenausweisung möglich.</p> <p>Dennoch ist die Stadt aufgrund der planerischen Einstufung als Mittelzentrum verpflichtet Gewerbeflächen zur Deckung des ermittelten Bedarfs bereitzustellen.</p>
V.20.8	<p>Abschließende Anmerkung zum FFH-Gebiet Kammolchgebiet Höltigbaum DE 2327-301</p> <p>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.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p> <p>Die FFH-Verträglichkeit der konkreten Vorhaben mit den Schutzziele des FFH-Gebietes Kammolchgebiet Höltigbaum / Stellmoor DE 2327-301 erfolgt auf der konkretisierenden Ebene der Bauleitplanung. Die Erforderlichkeit von FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die Siedlungsentwicklung im Nahbereich des Natura 2000-Gebietes wird bereits in der SUP zum Flächennutzungsplan formuliert.</p>

V.21	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 09.12.2016	Empfehlung
V.21.1	<p>Hiermit möchten wir unsere Bedenken äußern gegen eine geplante Bebauung der Ostseite des Vogelsangs.</p> <p>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!</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>Die Fläche am Vogelsang wird aufgrund der naturschutzfachlichen Bewertung im aktuellen Entwurf mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht weiterverfolgt.</p>
V.22	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
V.22.1	<p>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.</p> <p>Wir hoffen sehr, dass es nicht soweit kommen muss.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>Die Fläche am Vogelsang wird aufgrund der naturschutzfachlichen Bewertung im aktuellen Entwurf mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht weiterverfolgt.</p>
V.23	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
V.23.1	<p>1. Anmerkung</p> <p>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.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Bedarf an Wohnbaupotenzialflächen wird gemäß Bevölkerungsprognosen des Statistikamts Nord berechnet. Die Stadt ist aufgrund der Einstufung als Mittelzentrum verpflichtet,</p>

V.23	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>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:</p> <p style="text-align: center;">32.626 EW im Jahre 2015 33.869 EW im Jahre 2030</p> <p>Mit Stand vom 01.09.2016: 33.378 EW sind diese Prognosen ad absurdum geführt.</p> <p>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 Wohnungsneubaufflächen, 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.</p>	<p>entsprechende Flächen zur Deckung der Bedarfe bereitzuhalten. Gleichwohl hat die Stadt Ahrensburg in den vergangenen Jahren, insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes, entschieden, weniger Flächen für den Wohnungsbau neu auszuweisen und stattdessen vermehrt auf Nachverdichtung (Aufstockung, Bebauung in der zweiten Reihe etc.) zu setzen, um die bestehenden Freiflächen langfristig zu schützen.</p> <p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten. Insbesondere die Flüchtlingswelle im Jahr 2015 hat die Bevölkerungszahl schneller steigen lassen, als das Statistikamt Nord es seinerzeit prognostiziert hatte.</p> <p>Die Bevölkerungszahlen aus dem ISEK können hier nicht als Grundlage herangezogen werden.</p> <p>Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Davon ausgehend basiert die Berechnung der Wohnbaupotenzialflächen auf mittlerweile veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2015-2030 anpassen. Damit werden sich eine neue Datengrundlage und veränderte Wohnbaubedarfe ergeben. Diesen Bedarfen wird Ahrensburg mit einer Überprüfung und Ergänzung der</p>

V.23	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>Straßenzug Brauner Hirsch (Siedlung Am Hagen) – Dorfstraße (Ahrensfelde) In Bezug auf eine „Südliche Umfahrung“ Ahrensburgs, finden sich im F-Plan auszugsweise folgende Hinweise:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bis 2025 wird der Kfz-Verkehr weiter zunehmen... Der Lkw-Verkehr 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) 	<p>Potenzialflächen, sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und der jeweiligen Lage im Stadtgefüge angepassten Dichtemodelle Rechnung tragen.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden, sodass fast alle Wohnbaupotentialflächen, die ein flächenmäßiges Wachstum der Stadt bedeutet hätten, mit Beschluss vom 15.05.2019 aus dem Flächennutzungsplan gestrichen wurden. Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die</p>

V.23	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>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)</p> <p>5. Eine südliche Ortsumfahrung (südlich der Siedlung Am Hagen) ist eine strategische Option, deren abschließende Bewertung allerdings vertiefender verkehrplanerischer und naturschutzfachlicher Untersuchungen, Abstimmungen sowie eines tragfähigen Finanzierungsmodells bedarf. (Seite 63)</p> <p>Neben diesen Hinweisen, in der Begründung zum Flächennutzungsplan-Entwurf Stadt Ahrensburg, sprechen folgende, noch nicht berücksichtigte Umstände für eine Neubewertung „Südliche Umfahrung“:</p> <p>6. Eine veränderte Trassenführung der „Nordtangente“ wird weiteren Verkehr, mit Fahrtziel Hamburg, durch den Süden führen.</p> <p>7. Im Zuge des Ausbaus der S-4 wird der Bahnübergang „Brauner Hirsch“ durch ein Brückenbauwerk ersetzt. Erfahrungsgemäß führt dies zu einem gesteigerten Verkehrsaufkommen.</p> <p>8. Der kurzfristige Bedarf an Gewerbeflächen soll vorrangig auf den noch unbebauten Flächen innerhalb der bestehenden Gewerbeflächen befriedigt werden.</p> <p>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).</p>	<p>Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können.</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet.</p> <p>s.o.</p> <p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.23	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Forderung Aufnahme des Trassenuntersuchungsraums (Südliche Umfahrung) in den F – Plan</p> <p>Eine Neubewertung, unter der Berücksichtigung der vorgenannten Punkte 1 – 9, setzt eine Wiederherstellung des Planungszustandes des alten Flächennutzungsplanes voraus.</p>	<p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen siehe oben.</p> <p>Der Forderung wird aus den o.g. Gründen teilweise gefolgt.</p>
V.24	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 09.12.2016	Empfehlung
V.24.1	<p>Dem seit 07. November 2016 öffentlich ausliegenden FNP-Entwurf entnehme ich, dass mein obiges Grundstück außerhalb der angedachten Siedlungsgrenzen liegt. Hiermit stelle ich den Antrag, die Siedlungsgrenze entlang der Straße Up'n Barg in südlicher Richtung um ca. 90 Meter zu verlängern und westlich Up'n Barg bis zu meiner westl. Grundstücksgrenze (100 m) gem. Grundbuchblatt 5205 zu erweitern.</p> <p><i>(14.) westl. Up'n Barg/Ahrensfelde</i></p> <p><u>Pro-Argumente: Prüfauftrag für verbindliche Bauleitplanung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + Lage außerhalb des Landschaftsschutzgebiets + Erschließung vorhanden + Ortskernnahe Lage <p>Empfohlene GRZ: nn</p> <p>Begründung:</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Siedlungsgrenzen werden im aktuellen Entwurf des Flächennutzungsplans nicht mehr dargestellt.</p>

V.24	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 09.12.2016	Empfehlung
	<ul style="list-style-type: none"> - Lage meines als Sportfläche ausgewiesenen Grundstücks außerhalb des Landschaftsschutzgebietes, also ähnlich der 1,8 ha östlich Up'n Barg (13.). - Ein FNP begründet kein Baurecht. - Zukünftige Stadtverordnete können über später evtl. erforderliche Nutzungsänderungen, ohne Berücksichtigung heute fixierter Siedlungsgrenzen entscheiden, ob und wie für diese Fläche ein B-Plan aufzustellen ist. 	
V.24.2	<p>Fristgerecht erhalten Sie anliegend meinen Antrag für eine geringfügige Erweiterung der im Entwurf zum FNP angedachten Siedlungsgrenzen im Bereich des alten B-Plans 57.</p> <p>Bitte erlauben Sie mir, Besonderheiten im Zusammenhang mit meinem 1967 erworbenen Grundstück in Ahrensfelde aufzulisten:</p> <p>1963 Neubau eines Einfamilienhauses Hagener Allee/Burgweg, vorher Abtretung von ca. 300 m² Bauland an die Stadt zum Straßenbau.</p> <p>1966 abgelehnte Solitär-Hochhausbebauung Forsthof Hagen wird ersetzt durch verdichtete, massive (inkl. Außenbereichsflächen) Bebauung.</p> <p>1967 Ankauf Bauerwartungsland (lt. Ortsvorsteher Detlef Schröder) in Ahrensfelde. Einfriedigung, Anlegen eines großen Teichs, Bauplanung.</p> <p>1967 Henning Offen und ich sorgen für erste Hockey-Aktivitäten im THCA.</p> <p>1972 Festsetzung der <u>südlichsten Planungsgrenze Koppelweg westl. Up'n Barg</u> durch Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Kiel: Südlich Querweg bis Koppelweg westl. Up'n Barg: Sport & Freizeit.</p> <p>1972 Hansconrad Hollmann und ich schenken dem THCA den Hockeyplatz am Ostring nach vorherigem Spielbetrieb auf der Alfred-Rust-Schulwiese. (Der Hockeyplatz ist das derzeit einzige Grundvermögen des THCA)</p> <p>1974 Eingemeindung Ahrensfelde. Seither festgeschrieben als Sportfläche.</p> <p>1987 B-Plan 57 Ahrensfelde, Sportfläche, Planungsgrenze Süd: Koppelweg.</p> <p>Nach nunmehr fast 50 Jahren ist der Bau eines großzügigen Einfamilienhauses dörflichen Charakters für mich aus Altersgründen nicht mehr realistisch.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

V.25	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 09.12.2016	Empfehlung
V.25.1	<p>Wir möchten zum ausgelegten Flächennutzungsplan folgende Anmerkungen geben bzw. Fragen stellen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Warum werden erneut großflächige Ackerflächen als mögliches Bauland vorgesehen (Spechtweg)? 2. Wie kann es sein, dass Landschaftsschutzflächen (Vogelsang) bebaut werden dürfen? 3. Wie will die Stadt die Verkehrszunahme regeln, wo Ahrensfelde doch heute schon nicht zurechtkommt? <p>Unserer Meinung nach ist es dringend an der Zeit die Natur und den Menschen in den Planungsprozessen zu berücksichtigen!</p>	<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p> <p>Die Wohnbaupotentialflächen (Spechtweg, Vogelsang, Starweg und Ginsterweg) sind gemäß Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht mehr Teil des aktuellen Flächennutzungsplanentwurfs. Vielmehr soll schwerpunktmäßig die Innenentwicklung und Nachverdichtung zur Deckung der ermittelten Bedarfe dienen.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet.</p>
V.26	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
V.26.1	<p>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.</p> <p>1. Wohnbauflächenentwicklung</p> <p>1.1 Unausgewogene Wohnflächenverteilung</p> <p>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</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die</p>

V.26	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p>	<p>Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweitung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten. Dieser Wandel in der Planung berücksichtigt den im BauGB besonders hervorgehobenen Planungsleitsatz zum schonenden und sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Durch die Innenentwicklung und Nachverdichtung wird Wohnraum in bereits gut erschlossenen Bereichen zur Verfügung gestellt und der bislang unbebaute Außenbereich vor einer baulichen Inanspruchnahme bewahrt. Vor dem Hintergrund des voranschreitenden Klimawandels und der geplanten und erforderlichen Mobilitätswende ist die Verdichtung von bereits bebauten, zentralen Bereichen zur Schaffung einer Stadt der kurzen Wege von besonderer Bedeutung. Die Verdichtung der Stadt Ahrensburg wird sich jedoch aus den o.g. Gründen nicht auf die bahnhofsnahen Bereiche beschränken, sondern alle zentralen Bereiche der Stadt einschließen.</p> <p>Das ISEK bildet die Grundlage für den vorliegenden Entwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Seit dessen Fertigstellung sind elf Jahre vergangen. Entsprechend müssen aktuellere Daten und Gutachten zugrunde gelegt werden (bspw. aktuellere Bevölkerungsprognosen, neuere politische Beschlüsse). Daher weicht der Flächennutzungsplan-Entwurf in einigen Punkten vom ISEK ab.</p> <p>Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten. Im Gegensatz zum ISEK handelt es sich beim FNP um einen ersten formellen Schritt in der Bauleitplanung.</p>

V.26	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>1.2 Einwohnerentwicklung</p> <p>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!</p> <p>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.</p> <p>1.3 Problemfolgen</p> <p>Die geplante immense Verdichtung der Wohnbebauung im Ahrensburger Süden würde den Charakter der offenen und durchgrüneten Siedlungsstruktur negativ verändern. Dabei sind auch erhebliche infrastrukturelle Probleme zu erwarten.</p> <p>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</p>	<p>Der Bedarf an Wohnbaupotenzialflächen wird gemäß Bevölkerungsprognosen des Statistikamts Nord berechnet. Die Stadt ist aufgrund der Einstufung als Mittelzentrum verpflichtet, entsprechende Flächen zur Deckung der Bedarfe bereitzuhalten. Gleichwohl hat die Stadt Ahrensburg in den vergangenen Jahren, insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes, entschieden, weniger Flächen für den Wohnungsbau neu auszuweisen und stattdessen vermehrt auf Nachverdichtung (Aufstockung, Bebauung in der zweiten Reihe etc.) zu setzen, um die bestehenden Freiflächen langfristig zu schützen.</p> <p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Die Bevölkerungszahlen aus dem ISEK sind infolge dessen veraltet und können hier nicht mehr als Grundlage herangezogen werden.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotenzialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p>

V.26	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>Stadtteil Waldgut Hagen/ Ahrensfelde. Dass für derartige Auswirkungen keine Lösungen aufgezeigt werden, wird als Mangel des Planwerkes bewertet.</p> <p>2. Straßenverkehr</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 Einwohner-zahlen, von Einzelhandel und Gewerbe sowie des Kfz-Verkehrsaufkommens in den</p>	<p>Die erwarteten erheblichen infrastrukturellen Probleme werden aufgrund der Herausnahme der vier großen Wohnbaupotentialflächen (Vogelsang, Spechtweg, Ginsterweg, Starweg) nicht gesehen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaub-belastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Parkplatzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p>

V.26	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>vergangenen und künftigen 4 Jahrzehnten wird damit in keiner Weise vorausschauend Rechnung getragen. Für zukünftige Generationen ist dies fatal und verantwortungslos.</p> <p>Bedenklich sind bei dem F-Plan-Entwurf auch zwei rechtliche Verkehrsaspekte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>Der hier genannte Vertrag regelt ausschließlich die Beteiligung des Ortsbeirats Ahrensfelde im Zuge eines möglichen Planfeststellungsverfahrens für eine Südumfahrung, beantwortet jedoch nicht die Frage, ob eine Südumfahrung geplant wird. Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt. Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können.</p> <p>Aus dem Eingemeindungsvertrag können somit keine Rechte im Hinblick auf die Südtangente abgeleitet werden. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p>

V.26	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>Es besteht kein Anspruch auf Planung. Eine Planung wird erst aufgestellt, wenn diese planerisch sinnvoll ist. Das galt bereits damals im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens und gilt auch heute noch. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass bei allen Planungsprozessen, somit auch im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens in 1990er Jahren, sämtliche Belange (Naturschutz, Verkehr etc.) untereinander abgewogen wurden.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs siehe oben.</p>

V.26	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - neue Gewerbegebiete in Beimoor-Nord und -Süd sowie an der BAB A1, - 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). <p>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.</p>	<p>Die hier genannten zusätzlichen 2.000 Kfz-Fahrten/Tag sind nicht nachvollziehbar dargelegt und keine gutachterlich geprüfte Verkehrsmenge. Im Rahmen der Planung entlang der BAB 1 wird eine Verkehrsuntersuchung aufgestellt, die die Abwicklung des Verkehrs sicherstellt und auch die Auswirkungen auf die Umgebung, z.B. den Ostring, mit betrachtet.</p> <p>Der Bau einer Nordtangente - und die damit einhergehenden Verkehrsverlagerungen – ist aufgrund der politischen Beschlusslage derzeit nicht absehbar. Im Rahmen eines für die Umsetzung erforderlichen Planfeststellungsverfahrens würde im Falle einer angestrebten Realisierung die verkehrliche Gesamtsituation auf dem dann aktuellen Stand neu bewertet werden.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen wird für die einzelnen Maßnahmen jeweils ein Verkehrsgutachten erstellt, das die zum jeweiligen Zeitpunkt aktuelle Situation betrachtet, bewertet und die Auswirkungen des konkreten Vorhabens berechnet. Bereits realisierte Maßnahmen werden dabei genauso einbezogen wie die generelle Verkehrsentwicklung. Die Betrachtung und Auswirkung von konkreten Vorhaben ist nicht Teil der strategischen Flächennutzungsplanung, sondern wird vielmehr in der nachgelagerten, verbindlichen Bauleitplanung gutachterlich bewertet.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird zudem die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet und die Verkehrsaufkommen überprüft und neu bewertet.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.26	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>mittels einer Petition, einer Resolution von 800 Bürgern sowie durch öffentliche Demonstrationen vorgetragen. Alles leider ohne Erfolg!</p> <p>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 entlastet und 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.</p> <p>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.</p>	<p>Die Verwaltung bemüht sich bürgerfreundlich zu handeln und zu informieren, jedoch ist dieser Aspekt kein Inhalt des Flächennutzungsplans.</p>
V.27	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.12.2016	Empfehlung
V.27.1	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p> <p>Das ISEK bildet die Grundlage für den vorliegenden Entwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Seit dessen Fertigstellung sind elf Jahre vergangen. Entsprechend müssen aktuellere Daten und Gutachten zugrunde gelegt werden (bspw. aktuellere Bevölkerungsprognosen, neuere politische Beschlüsse). Daher weicht der Flächennutzungsplan-Entwurf in einigen Punkten vom ISEK ab.</p> <p>Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten. Im Gegensatz zum ISEK handelt es sich beim FNP um einen ersten formellen Schritt in der Bauleitplanung.</p>

V.27	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Anregungen formulieren, um die Beeinträchtigungen der Anlieger und die Zerstörung des Landschaftsschutzgebietes auf ein zumutbares Maß zu begrenzen.</p> <p>1.1. Infrastrukturelle Überlastung der Ortsteile Waldgut Hagen und Siedlung Hagen</p> <p>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.</p> <p>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 in 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 Hagerer Allee als Verkehrsachse entfällt.</p> <p>Es verbleiben also nur drei Zufahrtswege, Brauner Hirsch, Ahrensfelder Weg sowie die Dorfstraße in Ahrensfelde. Letzterer 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 Durchfahrtshöhe an der U-Bahnbrücke nur sehr eingeschränkt für den Baustellenverkehr geeignet. Die in der Vergangenheit diskutierte</p>	<p>Bezüglich des ISEKs siehe oben.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Die befürchteten infrastrukturellen Probleme werden daher nicht gesehen.</p> <p>Nach Überarbeitung des FNP-Entwurfs wird die gesamte Hagerer Allee nun wieder als Straßenverkehrsfläche dargestellt.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p>

V.27	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Süd-Umgehung, die eine zusätzliche Zuwegung darstellen könnte, ist nicht mehr Bestandteil der Planung.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs siehe oben.</p> <p>Die befürchteten verkehrlichen Belastungen sowie Unwägbarkeiten werden daher nicht gesehen.</p> <p>Der Zustand der Straßen ist nicht Regelungsinhalt der strategischen Flächenplanung.</p>

V.27	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Zeitachse erfolgen. Dies wird zu drastischen punktuellen Belastungen in Bezug auf Geräuschemissionen und Baustellenverkehr führen.</p> <p>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.</p> <p>Zitat / Erläuterungsbericht zum LP 2016 / Seite 37/ Ziele: "... Die Landschaftsräume rund um Ahrensfelde als historisch gewachsene, vielfältige und regional-typische 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."</p> <p>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 ..."</p> <p>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."</p> <p>2.1 Auswirkungen der Planung auf das Landschaftsschutzgebiet am östlichen Vogelsang</p>	<p>Konkrete Belastungsabschätzungen und Maßnahmen erfolgen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung.</p>

V.27	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Nachfolgend möchten wir unsere erheblichen Bedenken bezüglich des geplanten Eingriffs in das seit 1964 bestehende Landschaftsschutzgebiet Ahrensfelde entlang der Ostseite des Vogelsangs darlegen.</p> <p>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.</p> <p>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 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,</p>	<p>Die Fläche am Vogelsang wird aufgrund der naturschutzfachlichen Bewertung im aktuellen Entwurf mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht weiterverfolgt. Das Landschaftsschutzgebiet bleibt in seiner bisherigen Ausprägung erhalten.</p>

V.27	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>fragen wir uns ernsthaft, wie es überhaupt zu einer Ausweisung dieser Potentialfläche kommen konnte?</p> <p>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.</p> <p>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, Fischreihern, 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 Versammlungsortes 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.</p> <p>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</p>	

V.27	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>wäre, insbesondere dafür 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.</p> <p>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.</p> <p>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 wasserwirtschaftlichen 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 Trittsteinbiotop zwischen den Kernlebensräumen darstellen" und Begründung zum FNP/ Seite 147 / Schutzgebiete: "... Darüber hinaus unterliegen bestimmte Biotoptypen aufgrund ihrer besonderen Bedeutung dem Schutz als gesetzlich</p>	

V.27	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>geschütztes Biotop gemäß § 30 BNatSchG. Hierzu gehören im Stadtgebiet von Ahrensburg: - die natürlichen und naturnahen Abschnitte von Aue, Hopfenbach, Stellmoorer Quellbach, Moorbek und alle weiteren Fließgewässer und Binnengewässer wie der Bredenbecker Teich einschließlich ihrer Ufer und der dazugehörigen uferbegleitenden natürlichen und naturnahen Vegetation und Verlandungsgebiete...</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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)" <p>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.</p> <p>Wir haben ernsthafte Bedenken, dass die kurzfristige Verfügbarkeit der Fläche sowie wirtschaftliche Interessen für die Ausweisung als Potential-Fläche den</p>	

V.27	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>3.1 Anregungen zur Minimierung der entstehenden Belastungen für Umwelt und Altanlieger durch die notwendige Schaffung von Wohnraum in Ahrensburg</p> <p>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.</p> <p>Die teilweise mehrfache Größe der Neubauareale im Ortsbereich Hagen im Vergleich zu den im ISEK bezeichneten Flächen sollte auf das ursprünglich im Bürgerkonsensvereinbarte Maß reduziert werden, um damit einer zumutbaren Belastung der Anlieger entgegen zu kommen.</p> <p>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 "erleb- baren Siedlungsgrenzen und freien Sichtachsen" Rechnung tragen.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p> <p>Gemäß aktueller Beschlusslage des Bau- und Planungsausschusses sowie des Umweltausschusses ist es derzeit kein poli- tisches Ziel, im Norden Ahrensburgs weitere</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes
Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.27	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>in der aktuellen Planung zu entschärfen und die Belastungen durch Neubau und Verkehrsaufkommen gerechter auf das gesamte Stadtgebiet zu verteilen.</p> <p>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.</p> <p>Abschließend verleihen wir der Erwartung Ausdruck, dass die Darlegung unserer Einwände zu einer Rücknahme der ausgewiesenen Potentialfläche östlicher Vogensang sowie eine Reduzierung der geplanten Wohneinheiten auf das im FNP 2015 beschriebene Maß erfolgt.</p>	<p>Wohnbaupotenzialflächen auszuweisen (siehe z.B.: BPA, UWA vom 04.05.2016 AN/032/2016 oder BPA, UWA vom 11.11.2016 AN/043/2015). Basierend auf der Verpflichtung, den auf den Bevölkerungsprognosen fußenden Bedarf zu decken, müssen diese Bedarfe durch Nachverdichtung, Innenentwicklung und die verbleibenden Flächen gedeckt werden.</p>
V.28	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 11.12.2016	Empfehlung
V.28.1	<p>Der Flächennutzungsplan-Entwurf mit Stand Oktober 2016 sieht für die südlichen Ortsteile Am Hagen, Ahrensfelde und Waldgut Hagen erhebliche Änderungen gegenüber den Vorentwürfen vor. Dazu gibt es von uns Bedenken vorzubringen gegenüber der Planung künftiger Wohnbauflächen und der Verkehrsanlagen. Es wird wie folgt Stellung genommen:</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
V.28.2	<p>Betrachtung Südliche Ortsteile Waldgut Hagen, Am Hagen</p> <p>A. Wohnbebauung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Laut neuem F-Plan-Entwurf sind 970 WE in den südlichen Ortsteilen Waldgut Hagen, Am Hagen und Ahrensfelde geplant. - Dieses 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). 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von</p>

V.28	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 11.12.2016	Empfehlung
	<ul style="list-style-type: none"> - Ergebnisse des ISEK sahen hier in diesem Außengebiet ca. 200 neue WE vor. - Wachstum sollte primär durch Innenverdichtung und sekundär durch Außenverdichtung stattfinden. <p>B. Einwohnerzunahme</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei einer Belegung von 3-4 Personen pro Wohneinheit würde die Einwohnerzahl im gesamten Stadtteil Hagen und Ahrensfelde um 3.000 bis 4.000 Einwohner ansteigen, also von derzeit 6.500 Einwohnern auf 9.500 bis 10.500 Einwohnern. <p>C. Zunahme des KFZ-Bestands / -Verkehrs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei derzeit rund 1,5 -2 Fahrzeugen pro Haushalt (laut offizieller Statistik) würde der KFZ-Zuwachs bei 970 WE auf bis zu 1.940 Fahrzeuge ansteigen. Damit steigen Quell- und Zielverkehr, die Verkehrsgefährdung und die Lärm- und Abgasbelastung im gesamten Wohngebiet Waldgut und Siedlung Hagen erheblich an. <p>Folgen und auftretende Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> - Immense Verdichtung der Wohnbebauung im Ahrensburger Süden. - Charakter der offenen und durchgrüneten Siedlungsstruktur wird negativ verändert. Erhebliche infrastrukturelle Probleme sind zu erwarten. - Erhebliche Zunahme des Quell- und Zielverkehrs in Höhe von bis zu 4.000 Fahrten täglich sind zu erwarten. - Soziale Einrichtungen und Nahversorgung sind fast nicht vorhanden und führen zu zusätzlichem Verkehr (Kita, Schule, Einkaufen, Bildungsstätte, Sportstätte, ...). - D.h. erhebliche Zunahme des bisher ohnehin nicht mehr erträglichen starken KFZ-Verkehrs mit noch mehr Lärm- und Abgasbelastung im Vogelsang und Starweg sind zu erwarten. - Vogelsang, Starweg und Hagener Allee sind bautechnisch mehrheitlich in desolatem Zustand, d.h. der KFZ-Verkehr rumpelt und poltert dadurch besonders laut durch diese Straßen. <p>Lösungen</p>	<p>bislang un bebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Ein erheblicher Anstieg des Quell- und Zielverkehrs, der Verkehrsgefährdung und der Lärm- und Abgasbelastung wird aufgrund der Herausnahme der Wohnbaupotentialflächen (s.o.) nicht gesehen.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen sowie der befürchteten Zunahme der Quell- und Zielverkehre siehe oben. Eine negative Veränderung des Charakters sowie erhebliche infrastrukturelle Probleme werden aus den o.g. Gründen nicht gesehen.</p> <p>Der Zustand der Straßen ist nicht Regelungsinhalt der strategischen Flächenplanung.</p>

V.28	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 11.12.2016	Empfehlung
	<ul style="list-style-type: none"> - Nur max. 200 neue WE in Ahrensburg Süd (Waldgut und Siedlung Hagen). - Nahversorgungszentrum im Spechtweg Nähe Tobias-Haus. - Geplantes Wohngebiet Spechtweg: Verkehr muss über Ostring von / nach Ahrensburg fließen, nicht über Vogelsang. - Statt neuer Straßen (und Süd-Tangenten) endlich vorhandene Straßen und Wege im Waldgut / Siedlung Hagen reparieren, befestigen und verbreitern Das heißt: - Brücke statt Schranke am Braunen Hirsch (in Planung). - Hagener Allee von Spechtweg bis Starweg sanieren. - Starweg von Hagener Allee bis Ahrensfelder Weg sanieren (westlicher Teil). - Vogelsang aufgerissene Fahrbahndecke ausbessern (nördlicher Teil). - Starweg (östlicher Teilabschnitt, Sandweg) zwischen Am Birkenhain und Ahrensfelde endlich verbreitern und befestigen, um endlich eine kurze Zuwegung vom Waldgut Hagen zum Ostring ermöglichen. - Vierbergen (nach geplanter U-Bahn-Brückensanierung) endlich wieder öffnen, da es nicht sein kann, dass eine handvoll Bürger auf Dauer eine am Ende gesperrte Privatstraße erhält und die Einwohner des Ahrensburger Reeder durch Großhansdorfs Straßen fahren. <p>Resümee Die Wohnqualität im nördlichen Vogelsang verschlechterte sich in den letzten 10 Jahren erheblich! Bereits in diesem Zeitraum fand eine umfassende Verdichtung im Waldgut Hagen (durch rückwärtige Grundstücksbebauung) statt. Eine weitere Außenverdichtung mit 970 WE akzeptieren wir nicht. Etwa 200 neue WE waren im ISEK vereinbart. Die zunehmende Verkehrsgefährdung für Fußgänger und Radfahrer, die jetzigen permanenten Geschwindigkeitsüberschreitungen, der schon jetzt übermäßig belastende Verkehr (von morgens fünf Uhr bis nachts ein Uhr) im Vogelsang und im Starweg und die damit einhergehende und weiter wachsende Lärm-, Abgas- und Schadstoffimmissionen werden nicht mehr hingenommen.</p>	<p>Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Der Ausbau bzw. die Sanierung von Straßen ist nicht Gegenstand der strategischen Flächenplanung.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.29	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 03.11.2016	Empfehlung
V.29.1	<p>Kürzlich haben wir von dem neuen Nutzungsplan erfahren und waren ganz entsetzt, dass eine evtl Bebauung im Landschaftsschutzgebiet entstehen soll. Unser Grundstück am Vogelsang 132 haben wir 2007 aufgrund der Nähe zum Landschaftsschutzgebiet gekauft. Hierbei war uns die offene Sichtachse nach Ahrensfelde und die Naturverbundenheit mit dem Biotop des Knickes kaufentscheidend. Man sollte doch die ohnehin seltenen Landstriche, wo im Frühjahr und Herbst wahre Naturschauspiele von Wildvögeln und anderer Tiere sich abspielen, erhalten! Daher können wir dem neuen Flächennutzungsplan zur Ostseite Vogelsang nicht zustimmen und bitten Sie daher über alternative Möglichkeiten nachzudenken, dass das Biotop erhalten bleiben kann.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Fläche am Vogelsang wird aufgrund der naturschutzfachlichen Bewertung im aktuellen Entwurf mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht weiterverfolgt.</p>
V.30	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 10.12.2016	Empfehlung
V.30.1	<p>Flurstück 13/12 Flur 1 Gemarkung Ahrensfelde</p> <p>Flächennutzungsplan Nach allgemeiner Wahrnehmung soll in Ahrensburg Wohnungsmangel, der auch in absehbarer Zeit nicht behoben sein soll, herrschen. Ich weise nochmals daraufhin, das oben genannte Flurstück insgesamt als Wohnbaufläche auszuweisen. Die Straße Hinterm Vogelherd, an dem das Flurstück liegt, gehört zu einem Wohngebiet, in dem die Grundstücke zu einem großen Teil sowohl hinten als auch vorne bebaut worden sind. In dem Zusammenhang erinnere ich gern an den Bebauungsplan NT. 38 -I. Änderung für zwei Teilbereiche am Finkenweg (Finkenweg, NT. 18 bis Nr. 36-gerade Nummern) und am Vogelsang (Vogelsang Nr. 1a bis Nr. 7-ungerade Nummern; Hinterm Vogelherd Nr. 1a und Nr. 1). Wie sich außerdem bei den Umfragen zur Zukunftswerkstatt Ahrensburg gezeigt hat, ist diese Umgebung eine beliebte Wohngegend. Zu Beginn des letzten Jahrhunderts genossen dort Hamburger ihr Wochenendhäuschen und nach der Bombardierung Hamburgs verlegten sie dorthin ihren Wohnsitz. Seit Mitte des letzten Jahrhunderts haben die sogenannten</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Eine Ausweisung des gesamten Flurstücks 13/12 Flur 1 Gemarkung Ahrensfelde als Wohnbaufläche entspricht nicht der naturschutzfachlichen Zielsetzung für diesen Raum. Die Fläche liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebietes (LSG) Ahrensfelde und außerdem im Niederungsbereich der Tarpenbek, es handelt sich somit um eine für den Naturschutz wertvolle Fläche. Eine Bebauung der gesamten Fläche stellt einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Von einer Darstellung des gesamten Flurstücks 13/12 als Wohnbaufläche wird daher abgesehen und die bisherige Darstellung beibehalten. Die Bebauung und Darstellung als Wohnbaufläche des westlichen Teils des Flurstücks stellt eine sinnvolle Bebauung des Ortsrandes und der vorhandenen Straße „Hinter dem Vogelherd“ dar.</p>

V.30	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 10.12.2016	Empfehlung
	<p>Vogelstraßen (Star-, Finken-, Meisenweg, Hinterm Vogelherd) weitere Veränderungen erlebt, da jede Nutzergeneration ein neues Lebensgefühl, neue Lebensstile und neue Vorlieben hat. Um weiter offen für eine zukünftige Nutzergeneration sein zu können, sollte die Stadt Ahrensburg das gesamte Flurstück 13/12 Flur I Gemarkung Ahrensfelde als Wohnbaufläche ausweisen.</p>	
V.30.2	<p>Flurstück 13/12 Flur 1 Gemarkung Ahrensfelde</p> <p>Nach allgemeiner Wahrnehmung soll in Ahrensburg Wohnungsmangel, der auch in absehbarer Zeit nicht behoben sein soll, herrschen. Deshalb weise ich nochmals daraufhin, das oben genannte Flurstück insgesamt als Wohnbaufläche auszuweisen. Die Straße Hinterm Vogelherd, an dem das Flurstück liegt, gehört zu einem Wohngebiet, in dem die Grundstücke zu einem großen Teil sowohl hinten als auch vorne bebaut worden sind. In dem Zusammenhang erinnere ich gern an den Bebauungsplan Nr. 38 -1. Änderung für zwei Teilbereiche am Finkenweg (Finkenweg Nr. 18 bis Nr. 36-gerade Nummern) und am Vogelsang (Vogelsang Nr. 1a bis Nr. 7- ungerade Nummern; Hinterm Vogelherd Nr. 1a und Nr. 1). Wie sich außerdem bei den Umfragen zur Zukunftswerkstatt Ahrensburg gezeigt hat, ist diese Umgebung eine beliebte Wohngegend. Zu Beginn des letzten Jahrhunderts genossen dort Hamburger ihr Wochenendhäuschen und nach der Bombardierung Hamburgs verlegten sie (falls sie überlebt hatten) dorthin ihren festen Wohnsitz. Seit Mitte des letzten Jahrhunderts haben die sogenannten Vogelstraßen (Star-, Finken-, Meisenweg, Hinterm Vogelherd usw.) weitere Veränderungen erlebt, da jede Nutzergeneration ein neues Lebensgefühl, neue Lebensstile und neue Vorlieben hat. So z.B. wurde von meinem Vater an die linken Nachbarn ein Teil des Flurstücks zum Zweck der Erweiterung der nachbarlichen Gärten verkauft. Jetzt stehen dort aber Häuser! Es ist deshalb logisch, auch den Rest des väterlichen Grundstücks als Bauland auszuweisen. Zu einer näheren Erörterung bin ich jederzeit nach Absprache bereit.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Siehe oben</p>

V.31	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 07.12.2016	Empfehlung
V.31.1	<p>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:</p> <p>Die vorliegende Fassung des vorbereitenden Bauleitplans wird in einzelnen Teilen abgelehnt. Es wird gebeten, den Entwurf wie folgt zu ändern:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die</p>

V.31	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 07.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>Begründung Wohnbauflächen</p> <p>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-</p>	<p>Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können.</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>s.o.</p> <p>Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Davon ausgehend basiert die Berechnung der Wohnbaupotenzialflächen, die gemäß Bevölkerungsprognosen des Statistikamtes Nord ermittelt wurden, auf mittlerweile veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2020-2035 anpassen. Damit werden sich eine neue Datengrundlage und veränderte Wohnbaubedarfe ergeben. Diesen Bedarfen wird Ahrensburg mit einer Überprüfung und Ergänzung der Potenzialflächen, sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und der jeweiligen Lage im Stadtgefüge angepassten Dichtemodelle Rechnung tragen.</p> <p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende</p>

V.31	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 07.12.2016	Empfehlung
	<p>Entwurf werden diese Auswirkungen nicht adäquat aufgezeigt. Dies wird als Mangel des Planwerkes bewertet, der zu beseitigen ist.</p> <p>Straßenverkehr</p> <p>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 verbleibende 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:</p> <p>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</p>	<p>Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten. Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs siehe oben.</p> <p>Bezüglich der Südumfahrung siehe oben.</p> <p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaubbelastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Parkplatzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p> <p>Siehe hierzu auch Begründung zum FNP, Kap. 5.8.</p> <p>Der hier genannte Vertrag regelt ausschließlich die Beteiligung des Ortsbeirats Ahrensfelde im Zuge eines möglichen Planfeststellungsverfahrens für eine Südumfahrung, beantwortet jedoch</p>

V.31	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 07.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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 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 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</p>	<p>nicht die Frage, ob eine Südumfahrung geplant wird. Aus dem Eingemeindungsvertrag können somit keine Rechte im Hinblick auf die Südtangente abgeleitet werden. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>Es besteht kein Anspruch auf Planung. Eine Planung wird erst aufgestellt, wenn diese planerisch sinnvoll ist. Das galt bereits damals im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens und gilt auch heute noch. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass bei allen Planungsprozessen, somit auch im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens in 1990er Jahren, sämtliche Belange (Naturschutz, Verkehr etc.) untereinander abgewogen wurden.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p>

V.31	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 07.12.2016	Empfehlung
	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - neue Gewerbegebiete in Beimoor-Nord und -Süd sowie an der BAB A1, - 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. <p>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.</p> <p>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 BürgerInnen 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.</p>	<p>Die hier genannten zusätzlichen 2.000 Kfz-Fahrten/Tag sind nicht nachvollziehbar dargelegt und keine gutachterlich geprüfte Verkehrsmenge. Im Rahmen der Planung entlang der BAB 1 wird eine Verkehrsuntersuchung aufgestellt, die die Abwicklung des Verkehrs sicherstellt und auch die Auswirkungen auf die Umgebung, z.B. den Ostring, mit betrachtet.</p> <p>Der Bau einer Nordtangente - und die damit einhergehenden Verkehrsverlagerungen – ist aufgrund der politischen Beschlusslage derzeit nicht absehbar. Im Rahmen eines für die Umsetzung erforderlichen Planfeststellungsverfahrens würde im Falle einer angestrebten Realisierung die verkehrliche Gesamtsituation auf dem dann aktuellen Stand neu bewertet werden.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen wird für die einzelnen Maßnahmen jeweils ein Verkehrsgutachten erstellt, das die zum jeweiligen Zeitpunkt aktuelle Situation betrachtet, bewertet und die Auswirkungen des konkreten Vorhabens berechnet. Bereits realisierte Maßnahmen werden dabei genauso einbezogen wie die generelle Verkehrsentwicklung. Die Betrachtung und Auswirkung von konkreten Vorhaben ist nicht Teil der strategischen Flächennutzungsplanung, sondern wird vielmehr in der nachgelagerten, verbindlichen Bauleitplanung gutachterlich bewertet.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird zudem die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet und die Verkehrsaufkommen überprüft und neu bewertet.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p> <p>Das ISEK bildet die Grundlage für den vorliegenden Entwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Seit dessen Fertigstellung sind elf Jahre vergangen. Entsprechend müssen</p>

V.31	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 07.12.2016	Empfehlung
	<p>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 Verkehrsgefährdung für Fußgänger, Radfahrer und für die Reiter in Ahrensfelde durch Geschwindigkeitsüberschreitungen insbesondere durch den überhohen Durchgangsverkehr. 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</p>	<p>aktuellere Daten und Gutachten zugrunde gelegt werden (bspw. aktuellere Bevölkerungsprognosen, neuere politische Beschlüsse). Daher weicht der Flächennutzungsplan-Entwurf in einigen Punkten vom ISEK ab.</p> <p>Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten. Im Gegensatz zum ISEK handelt es sich beim FNP um einen ersten formellen Schritt in der Bauleitplanung.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet und die Verkehrsaufkommen überprüft und neu bewertet.</p> <p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaubbelastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Parkplatzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes
Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.31	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 07.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p>	<p>Die Verwaltung bemüht sich bürgerfreundlich zu handeln und zu informieren, jedoch ist dieser Aspekt kein Inhalt des Flächennutzungsplans.</p>
V.32	Einwohner*in Ahrensburg Fax vom 12.12.2016	Empfehlung
V.32.1	<p>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:</p> <p>1. Wohnbauflächenentwicklung 1.1 Unausgewogene Wohnflächenverteilung</p> <p>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</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Davon ausgehend basiert die Berechnung der Wohnbaupotenzialflächen auf mittlerweile veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2020-2035 anpassen. Damit werden sich eine neue Datengrundlage und veränderte Wohnbaubedarfe ergeben. Diesen Bedarfen wird Ahrensburg mit einer Überprüfung und Ergänzung der</p>

V.32	Einwohner*in Ahrensburg Fax vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>moderates Wachstum primär durch Innenverdichtung und sekundär durch Außenverdichtung beschlossen.</p>	<p>Potenzialflächen, sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und der jeweiligen Lage im Stadtgefüge angepassten Dichtemodelle Rechnung tragen.</p> <p>Der Bedarf an Wohnbaupotenzialflächen wird gemäß Bevölkerungsprognosen des Statistikamts Nord berechnet. Die Stadt ist aufgrund der Einstufung als Mittelzentrum verpflichtet, entsprechende Flächen zur Deckung der Bedarfe bereitzuhalten. Gleichwohl hat die Stadt Ahrensburg in den vergangenen Jahren, insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes, entschieden, weniger Flächen für den Wohnungsbau neu auszuweisen und stattdessen vermehrt auf Nachverdichtung (Aufstockung, Bebauung in der zweiten Reihe etc.) zu setzen, um die bestehenden Freiflächen langfristig zu schützen.</p> <p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotenzialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Das ISEK bildet die Grundlage für den vorliegenden Entwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Seit dessen Fertigstellung sind elf Jahre vergangen. Entsprechend müssen aktuellere Daten und Gutachten zugrunde gelegt werden (bspw. aktuellere Bevölkerungsprognosen, neuere politische Beschlüsse). Daher weicht der Flächennutzungsplan-Entwurf in einigen Punkten vom ISEK ab.</p>

V.32	Einwohner*in Ahrensburg Fax vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>1.3 Problemfolgen Die geplante immense Verdichtung der Wohnbebauung im Ahrensburger Süden würde den Charakter der offenen und durchgrunten Siedlungsstruktur negativ verändern. Dabei sind auch erhebliche infrastrukturelle Probleme 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.</p> <p>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</p>	<p>Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten. Im Gegensatz zum ISEK handelt es sich beim FNP um einen ersten formellen Schritt in der Bauleitplanung.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p> <p>Die erwarteten erheblichen infrastrukturellen Probleme werden aufgrund der Herausnahme der vier großen Wohnbaupotentialflächen (Vogelsang, Spechtweg, Ginsterweg, Starweg) nicht gesehen.</p>

V.32	Einwohner*in Ahrensburg Fax vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen werden sich weiter verstärken und zeitweilig zum Kollaps an den neuralgischen Kreuzungen führen.</p> <p>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.</p> <p>In dem vorliegenden Entwurf eines neuen F-Plans werden 3 Trassen für den kommunalen, regionalen und überregionalen Straßenverkehr aus dem alten FPlan 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.</p>	<p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaub-belastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Park-platzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können.</p>

V.32	Einwohner*in Ahrensburg Fax vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Bedenklich sind bei dem F-Plan-Entwurf auch zwei rechtliche Verkehrsaspekte:</p> <p>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.</p> <p>2. Das überwiegend auf hamburgener 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.</p> <p>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</p>	<p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>Der hier genannte Vertrag regelt ausschließlich die Beteiligung des Ortsbeirats Ahrensfelde im Zuge eines möglichen Planfeststellungsverfahrens für eine Südumfahrung, beantwortet jedoch nicht die Frage, ob eine Südumfahrung geplant wird. Aus dem Eingemeindungsvertrag können somit keine Rechte im Hinblick auf die Südtangente abgeleitet werden.</p> <p>Es besteht kein Anspruch auf Planung. Eine Planung wird erst aufgestellt, wenn diese planerisch sinnvoll ist. Das galt bereits damals im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens und gilt auch heute noch. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass bei allen Planungsprozessen, somit auch im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens in 1990er Jahren, sämtliche Belange (Naturschutz, Verkehr etc.) untereinander abgewogen wurden.</p> <p>Bezüglich der Südumfahrung siehe oben.</p>

V.32	Einwohner*in Ahrensburg Fax vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>aktuellen Belastungen betragen aufgrund qualifizierter Zählungen der Anwohner 7.800 Kfz/Tag im Braunen Hirsch und 6.600 Kfz/Tag in der Dorfstraße.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - neue Gewerbegebiete in Beimoor-Nord und -Süd sowie an der BAB A1, - 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 Bargtheide) und der BAB A24 (Anschlussstelle Schwarzenbek/Grande). <p>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.</p>	<p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p> <p>Die hier genannten zusätzlichen 2.000 Kfz-Fahrten/Tag sind nicht nachvollziehbar dargelegt und keine gutachterlich geprüfte Verkehrsmenge. Im Rahmen der Planung entlang der BAB 1 wird eine Verkehrsuntersuchung aufgestellt, die die Abwicklung des Verkehrs sicherstellt und auch die Auswirkungen auf die Umgebung, z.B. den Ostring, mit betrachtet.</p> <p>Der Bau einer Nordtangente - und die damit einhergehenden Verkehrsverlagerungen – ist aufgrund der politischen Beschlusslage derzeit nicht absehbar. Im Rahmen eines für die Umsetzung erforderlichen Planfeststellungsverfahrens würde im Falle einer angestrebten Realisierung die verkehrliche Gesamtsituation auf dem dann aktuellen Stand neu bewertet werden.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen wird für die einzelnen Maßnahmen jeweils ein Verkehrsgutachten erstellt, das die zum jeweiligen Zeitpunkt aktuelle Situation betrachtet, bewertet und die Auswirkungen des konkreten Vorhabens berechnet. Bereits realisierte Maßnahmen werden dabei genauso einbezogen wie die generelle Verkehrsentwicklung. Die Betrachtung und Auswirkung von konkreten Vorhaben ist nicht Teil der strategischen Flächennutzungsplanung, sondern wird vielmehr in der nachgelagerten, verbindlichen Bauleitplanung gutachterlich bewertet.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird zudem die verkehrliche Entwicklung im</p>

V.32	Einwohner*in Ahrensburg Fax vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>3. Fazit</p> <p>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 Strukturen 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?</p> <p>Das Mittelzentrum Ahrensburg schlittert 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.</p> <p>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</p>	<p>Gesamtkontext erneut betrachtet und die Verkehrsaufkommen überprüft und neu bewertet.</p> <p>Bezüglich des Masterplans Verkehr siehe oben. Bezüglich der geplanten verkehrlichen Gesamtentwicklung siehe oben.</p> <p>Bezüglich der Südumfahrung siehe oben.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.32	Einwohner*in Ahrensburg Fax vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p>	<p>Die Verwaltung bemüht sich bürgerfreundlich zu handeln und zu informieren, jedoch ist dieser Aspekt kein Inhalt des Flächennutzungsplans.</p>
V.33	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
V.33.1	<p>Gegen den Flächennutzungsplan-Entwurf lege ich hiermit Widerspruch ein und mache folgende Einwendungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Laut Flächennutzungsplan-Entwurf, Seite 46 von 151, Stand 13.10.2016, werden in der Stadt Ahrensburg im Jahr 2025 geschätzt 33.485 Einwohner leben. - Auf Seite 57 von 151 des Flächennutzungsplan-Entwurfs der Stadt Ahrensburg, Stand 13.10.2016 wird davon ausgegangen, dass in Ahrensburg im Jahr 2030 rund 34.000 Einwohner leben werden. - Auf Seite 81 von 151 des Flächennutzungsplan-Entwurfs der Stadt Ahrensburg, Stand 13.10.2016 wird bei der Wohneinheitenbedarfsermittlung davon ausgegangen, dass das Verhältnis der Einwohner Ahrensburgs zu den Einwohnern des Kreises Stormarn im Jahr 2025 äquivalent zu dem Jahr 2010 sein wird, Danach wird die Einwohnerentwicklung für die Stadt Ahrensburg für den Zeitraum 2010 -2025 + 2.209 Einwohner betragen. 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Davon ausgehend basiert die Berechnung der Wohnbaupotenzialflächen auf mittlerweile veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2020-2035 anpassen. Damit werden sich eine neue Datengrundlage und veränderte Wohnbaubedarfe ergeben. Diesen Bedarfen wird Ahrensburg mit einer Überprüfung und Ergänzung der Potenzialflächen, sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und der jeweiligen Lage im Stadtgefüge angepassten Dichtemodelle Rechnung tragen.</p>

V.33	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<ul style="list-style-type: none"> - Auf Seite 82 von 151 des Flächennutzungsplan-Entwurfs der Stadt Ahrensburg, Stand 13.10.2016, geht eine Prognosevariante davon aus, dass Ahrensburg im Jahr 2030 ca. 34.000 Einwohner haben wird und das für den Bevölkerungszuwachs bis dahin 2.600 neue Wohnungen benötigt werden. - Auf Seite 89 von 151 des Flächennutzungsplan-Entwurfs der Stadt Ahrensburg, Stand 13.10.2016, wird im Wohnungsmarktkonzept für die Stadt Ahrensburg folgender Wohneinheitenbedarf ermittelt: WoMaKo: Entwicklung Einwohner (EW), Entwicklung Wohneinheiten (WE), 2010-2025 Einwohner der Stadt Ahrensburg gemäß Wohnungsmarktkonzept (WoMaKo): 2007: 31.241 EW 2010: ca. 31.890 EW 2025: ca. 33.580 EW 2030: ca. 33.840 EW Entwicklung der Einwohner gemäß WoMaKo Zuwachs 2007 – 2030: + 2.419 EW Zuwachs 2010-2025 +: 1.690 EW Wohnungsneubaubedarf gemäß WoMaKo 1.690 EW = 70% von 2.149 EW x = 70"10 von 2.601 WE Zuwachs 2010-2025 + 1.825WE Vom Einwohnermeldeamt Ahrensburg habe ich folgende Informationen erhalten: Einwohner mit Erst- und Zweitwohnsitz Ahrensburg: 01.06.2016: 33.873 01.09.2016: 34.030 Einwohner mit Hauptwohnsitz Ahrensburg: 01.06.2016: 33.213 01.09.2016: 33.378 	

V.33	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Danach sind die im Flächennutzungsplan-Entwurf der Stadt Ahrensburg die für Ahrensburg für das Jahr 2025 und 2030 prognostizierten Einwohnerzahlen und benötigten Wohneinheiten falsch.</p> <p>Fazit: Es ist allgemein bekannt, dass Gutachter häufig voneinander abschreiben und Fehler übernehmen. Genau das ist vermutlich auch bei den Städteplanem und Gutachtern des Flächennutzungsplan Entwurf der Stadt Ahrensburg der Fall gewesen; denn anders ist nicht zu erklären, dass die für das Jahr 2025 und 2030 prognostizierten Einwohnerzahlen für die Stadt Ahrensburg bereits am 01.06.2016 erreicht wurden. Dieser schwerwiegende Fehler hätte vermieden werden können, wenn die mit der Erstellung des Flächennutzungsplan-Entwurf für Ahrensburg beauftragte Stadtplanungsbüro WIRSIND die aktuellen Einwohnerzahlen für Ahrensburg vom Einwohnermeldeamt der Stadt Ahrensburg abgefragt hätte.</p> <p>Leider verwendet auch das Einzelhandels- und Dienstleistungskonzept der Ahrensburger Innenstadt per März 2016, verfasst von Dr. Lademann & Partner falsche Einwohnerzahlen. Auf diesen Umstand habe ich bereits bei der Vorstellung des Einzelhandels- und Dienstleistungskonzept in der BPL-Sitzung in der Bürgerfragestunde hingewiesen - leider vergeblich, wie sich jetzt anlässlich der Vorstellung des Flächennutzungsplan-Entwurfs zeigt.</p> <p>Ich fordere hiermit den Fachdienst Stadtplanung der Stadt Ahrensburg auf, den schwerwiegenden Fehler des Flächennutzungsplan-Entwurfs zu berichtigen. Alle Stadtentwicklungs-, Wohnungsmarkt und Verkehrskonzepte, einschließlich des Einzelhandels- und Dienstleistungskonzepts der Stadt Ahrensburg, denen falsche Einwohnerzahlen zugrunde liegen, sind neu zu berechnen und deren Ergebnisse öffentlich zu kommunizieren und für die Bürger von Ahrensburg öffentlich auszulegen. Keinesfalls darf der Flächennutzungsplan, der auf falschen Einwohnerzahlen beruht, die die Rahmenbedingungen zur Flächennutzungsplanung signifikant verfälschen und damit mit einem schwerwiegenden Fehler behaftet ist, von den Stadtverordneten in der jetzigen Form beschlossen werden.</p>	<p>Die benannten und erstellen Gutachten dienen als Grundlage für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans. Die Verwendung von in Gutachten genannten Zahlen ist dafür gängige Praxis.</p> <p>Die Zahlen werden zur erneuten Auslegung des Flächennutzungsplans aktualisiert.</p> <p>Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der Anpassung der Datengrundlage siehe oben.</p>

V.33	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Seite 21 und 22 von 151 Flächennutzungsplan-Entwurf der Stadt Ahrensburg, Stand 13.10.2016 "Verkehr: Im Flächenland Schleswig-Holstein hat der Individualverkehr eine sehr hohe Bedeutung, erhebliche Verkehrszuwächse im Planungszeitraum sind zu erwarten. Das bestehende Straßennetz soll daher gesichert werden. Der Neubau oder Ausbau soll sich auf Maßnahmen, die für die Entwicklung Schleswig-Holsteins von besonderer Bedeutung sind, konzentrieren. Das Gerüst der überregionalen Straßenverkehrsverbindungen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) muss durch regionale Straßenverkehrsverbindungen mit den einzelnen Teilräumen des Landes sinnvoll verbunden sein, um seiner Rolle gerecht werden zu können. Dazu gehören neben Straßenzügen, die gleichzeitig Zubringer zu den Bundesautobahnen sind auch Querverbindungen in den Ordnungsräumen zur Entlastung der Verdichtungsräume. "</p> <p>Seite 25 von 151 Flächennutzungsplan-Entwurf der Stadt Ahrensburg, Stand 13.10.2016 Ziele und Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden (Z) In der Stadt Ahrensburg soll die wohnbauliche Entwicklung schwerpunktmäßig Richtung Norden fortgeführt werden. Die baulichen Verflechtungen zwischen Ahrensburg-Gartenholz und Teilen der Gemeinde Delingsdorf sollen dabei durch eine gemeindeübergreifende Planung unterstützt werden. Zudem soll für die weitere Gewerbeentwicklung südlich des Gewerbegebietes Beimoor Flächenvorsorge betrieben werden. Durch die Ergänzung von Flächen für Handel, Dienstleistungen und Wohnen soll das Stadtzentrum zu einer leistungsfähigen und attraktiven Stadtmitte ausgebaut werden. Zur Wahrung der städtebaulichen Identität ist dabei der barocke Stadtgrundriss zu wahren.</p> <p>Seite 27 von 151 Flächennutzungsplan-Entwurf der Stadt Ahrensburg, Stand 13.10.2016 Freiraumstruktur:</p>	<p>Das Zitat wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Zitat wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Zitat wird zur Kenntnis genommen.</p>

V.33	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Erhalt und weitere Ausgestaltung der vorhandenen Landschaftszäsur zwischen Delingsdorf und Ahrensburg.</p> <p>Siedlungsstruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung des bestehenden Siedlungsschwerpunktes auf der Achse unter Beibehaltung der Ortsidentitäten von Ahrensburg und Delingsdorf - Wohnbauliche Entwicklung schwerpunktmäßig im Bereich Reesenbüttel Nord, westlich der L82 (Erlenhof 1), Gartenholz (BP 55b, BP 64), Lübecker Straße I Am Weinberg (BP 55a), Bogenstraße (BP 54) und am Bahnhof Schmalenbeck - Mittel-/ langfristige Reserven sind auf dem Gebiet "Erlenhof 2" westlich der L82 sowie im Bereich nördlich der Bebauung Gartenholz, östlich Kremerberg und westlich des Gewerbegebietes Beimoor (z. Z. Delingsdorfer Gemeindegebiet) gesehen. Für den letzteren Bereich wird ein entsprechender Flächentausch der Gebietskörperschaften angeregt, da durch die vorgesehene Straßennetzergänzung der Stadt Ahrensburg dieser Teil von Delingsdorf getrennt wird. - Im Nordosten von Ahrensburg befindet sich das mit ca. 130 ha größte geschlossene Gewerbegebiet der Region (Beimoor-Nord). Erweiterungsflächen stehen südlich des Beimoorwegs zur Verfügung und sollten dort bevorzugt realisiert werden. <p>Verkehrsinfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Netzergänzung vom Ostring über die Kurt-Fischer-Straße in möglichst enger Führung an die L82 zwischen Ahrensburg und Delingsdorf und anschließend weiter bis an die Landesstraße 225 im Raum Bünningstedt zur Erschließung neuer Wohnbau- und Gewerbeflächen, zur Entlastung des verkehrlichen Engpasses am Ahrensburger Schloss und zur Beruhigung des historischen Kernbereiches von Ahrensburg. <p>Seite 28 von 151</p>	<p>Gemäß aktueller Beschlusslage des Bau- und Planungsausschusses sowie des Umweltausschusses ist es derzeit kein politisches Ziel, im Norden Ahrensburgs weitere Wohnbaupotenzialflächen auszuweisen (siehe z.B.: BPA, UWA vom 04.05.2016 AN/032/2016 oder BPA, UWA vom 11.11.2016 AN/043/2015). Basierend auf der Verpflichtung, den auf den Bevölkerungsprognosen fußenden Bedarf zu decken, müssen diese Bedarfe durch Nachverdichtung, Innenentwicklung und die verbleibenden Flächen gedeckt werden.</p> <p>Die benannten Flächen sind bereits als Gewerbeflächen ausgewiesen, können den ermittelten Bedarf jedoch nicht decken.</p> <p>Zwei mögliche Anknüpfungspunkte für eine Nordtangente sind in der Planzeichnung auf Ahrensburger Stadtgebiet dargestellt. In der Begründung zum Flächennutzungsplan werden verschiedene Varianten für eine Nordtangente dargestellt. Eine konkrete Trassenführung ist im Realisierungsfall durch ein Planfeststellungsverfahren zu sichern.</p>

V.33	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Siedlungsstruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung des bestehenden Siedlungsschwerpunktes auf der Achse unter Beibehaltung der Ortsidentitäten von Ahrensburg und Delingsdorf. - Wohnbauliche Entwicklung schwerpunktmäßig im Bereich Reesenbüttel Nord, westlich der L82 (Erlenhof 1), Gartenholz (BP 55b, BP 64), Lübecker Straße / Am Weinberg (BP 55a), Bogenstraße (BP 54) und am Bahnhof Schmalenbeck. - Mittel- langfristige Reserven sind auf dem Gebiet "Erlenhof 2" westlich der L82 sowie im Bereich nördlich der Bebauung Gartenholz, östlich Kremerberg und westlich des Gewerbegebietes Beimoor (z. Z. Delingsdorfer Gemeindegebiet) gesehen. Für den letzteren Bereich wird ein entsprechender Flächentausch der Gebietskörperschaften angeregt, da durch die vorgesehene Straßennetzergänzung der Stadt Ahrensburg dieser Teil von Delingsdorf getrennt wird. - Im Nordosten von Ahrensburg befindet sich das mit ca. 130 ha größte geschlossene Gewerbegebiet der Region (Beimoor-Nord). Erweiterungsflächen stehen südlich des Beimoorwegs zur Verfügung und sollten dort bevorzugt realisiert werden. <p>Infrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung des vorhandenen bzw. geplanten Angebotes. <p>Verkehrsinfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Netzergänzung vom Ostring über die Kurt-Fischer-Straße in möglichst enger Führung an die L82 zwischen Ahrensburg und Delingsdorf und anschließend weiter bis an die Landesstraße 225 im Raum Bünningstedt zur Erschließung neuer Wohnbau- und Gewerbeflächen, zur Entlastung des verkehrlichen Engpasses am Ahrensburger Schloss und zur Beruhigung des historischen Kembereiches von Ahrensburg. <p>Seite 39 von 151</p>	<p>Bezüglich wohnbaulicher Entwicklungen im Norden Ahrensburgs siehe oben.</p> <p>Bezüglich der Nordtangente siehe oben.</p>

V.33	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Flächennutzungsplan-Entwurf der Stadt Ahrensburg, Stand 13.10.2016</p> <p>3.10 Sonstige Planungen/Konzepte Entlastungsstraße Nord-Ost</p> <p>Im Oktober 2002 wurde beschlossen, dass zur Entlastung der Innenstadt die Entlastungsstraße Nord-Ost vorangetrieben werden muss. Seitdem wurden diverse Varianten entwickelt und mit der Öffentlichkeit sowie den angrenzenden Gemeinden Ammersbek und Delingsdorf diskutiert. Im Jahr 2007 beschloss der Bau- und Planungsausschuss auf Wunsch der Ahrensburger Bürger zunächst eine Zukunftswerkstatt durchzuführen und erst im Anschluss daran die Planungen für die Entlastungsstraße Nord-Ost weiter zu forcieren. Seit Beschluss des ISEK im Mai 2010 wurden auch die Planungen zur Entlastungsstraße Nord-Ost, insbesondere zur Findung eines Trassensuchraumes vorangetrieben. Am 23.05.2011 hat die Stadtverordnetenversammlung einen Trassensuchraum sowie die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens beschlossen. Im Rahmen dieses Verfahrens wurden vertiefende Untersuchungen durch Fachplaner eingeleitet. Nach Fertigstellung der Entlastungsstraße Nord-Ost soll in einem zweiten Schritt der Raum zwischen der neuen Trasse und der bestehenden Bebauung Gartenholz und Kremerberg entwickelt werden.</p> <p>Seite 63 von 151</p> <p>Die wichtigsten Eckpunkte des integrierten Gesamtkonzeptes lauten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein Ausbau des Straßennetzes ist für eine systematische Entlastung sensibler Straßen vom Kfz-Verkehr und generell zur Verbesserung der Verträglichkeiten, aber auch zur Sicherung der Verkehrsqualität und zur Standortqualität unverzichtbar. - Von erster Umsetzungspriorität ist ein nördlicher Netzschluss zwischen der L82 und dem GE Nord ("Nordtangente"), der die höchste verkehrliche Wirksamkeit aufweist und die städtebaulichen Entwicklungsspielräume in Ahrensburg erweitert, sowie ein Netzschluss zwischen Beimoorweg und An der Strusbek. - Um die städtebaulichen Qualitäten und die Lebensqualität in Ahrensburg zu stärken, sind weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Zitat wird zur Kenntnis genommen.</p>

V.33	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>der straßenräumlichen Verträglichkeit erforderlich. Räumliche Handlungsprioritäten liegen hier innerhalb des Zentrumsringes, im Bereich Große Str. Nord / Schloss, in der Manhagener Allee und im Reeshoop.</p> <p>Seite 64 und 65 von 151 Ziele für den Bereich Mobilität / Verkehr Neben bereits beschriebenen Grundsätzen der Stadtentwicklung, die eine Stadt der kurzen Wege fördern, lassen sich weitere Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität nennen. Diese sind bspw. im Masterplan Verkehr konkretisiert und sollten zur Umsetzung gebracht werden. Ein Hauptziel ist die Entlastung sensibler Stadtbereiche vom Kfz-Verkehr. Dies gilt zum einen für Wohngebiete, die unmittelbar an Hauptverkehrsstraßen angrenzen, z.B. an der Hamburger Straße oder am Reeshoop. Zum anderen ist aus städtebaulicher Sicht aber auch eine Entlastung innerstädtischer Quartiere anzustreben. Hier ist besonders das Umfeld des Schlosses zu nennen. Durch den bislang anstehenden Verkehr ist die Aufenthaltsqualität am Schloss, Marstall und Teilen der Aue beeinträchtigt. Verkehrliche Lösungen, die im Einklang mit den stadtstrukturellen Zielen der Entwicklung eines Schlossviertels stehen, sind zu erarbeiten. Als favorisierte Maßnahmen mit hohem Nutzen werden die "Nordtangente" zwischen Kornkamp und L82 sowie der Netzanschluss zwischen Beimoorweg und An der Strusbek genannt.</p> <p>Seite 64 von 151 Ziele für den Bereich Mobilität / Verkehr Neben bereits beschriebenen Grundsätzen der Stadtentwicklung, die eine Stadt der kurzen Wege fördern, lassen sich weitere Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität nennen. Diese sind bspw. im Masterplan Verkehr konkretisiert und sollten zur Umsetzung gebracht werden. Ein Hauptziel ist die Entlastung sensibler Stadtbereiche vom Kfz-Verkehr. Dies gilt zum einen für Wohngebiete, die unmittelbar an Hauptverkehrsstraßen angrenzen, z.B. an der Hamburger Straße oder am Reeshoop. Zum anderen ist aus städtebaulicher Sicht aber auch eine Entlastung innerstädtischer Quartiere anzustreben. Hier ist besonders das Umfeld des</p>	<p>Das Zitat wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Zitat wird zur Kenntnis genommen.</p>

V.33	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Schlusses zu nennen. Durch den bislang anstehenden Verkehr ist die Aufenthaltsqualität am Schloss, Marstall und Teilen der Aue beeinträchtigt. Verkehrliche Lösungen, die im Einklang mit den stadtstrukturellen Zielen der Entwicklung eines Schlossviertels stehen, sind zu erarbeiten.</p> <p>Seite 111 von 151 6.3.4 Schloss Ahrensburg Das Schloss Ahrensburg ist nicht nur bekanntestes Symbol der Stadt, sondern zählt zu den schönsten Renaissancebauten Schleswig-Holsteins. Zum Schlossareal gehören, neben dem Schloss, die einstige Gutskapelle (Schlosskirche) mit ihren sogenannten Gottesbuden sowie der Schlosspark. Das im Auetal gelegene Wasserschloss mit seinen traditionellen Bauelementen und Kunstwerken beherbergt seit 1938 das Museum schleswig-holsteinischer Herrenhauskultur. Seit 2002 ist der Träger eine private Stiftung. Heute ist das Schlossensemble durch die stark befahrene Lübecker Straße von der Innenstadt "abgekoppelt". Die ursprünglichen Sicht- und Wegebeziehungen, die mit der Umgestaltung zur barocken Residenzstadt aufgebaut wurden, sind teilweise nicht mehr vorhanden.</p> <p>Seite 123 von 151 6.6.1 Ausgangssituation Für die Stadt Ahrensburg als Mittelzentrum im engeren Hamburger Verdichtungsraum sowie wichtiger Arbeits- und Einkaufsstandort im Kreis Stormarn ist die regionale Erreichbarkeit ein zentraler Standortfaktor. Ahrensburg ist durch ein Geflecht von Landes- und Kreisstraßen mit dem Oberzentrum Hamburg und zentralen Orten des Kreises Stormarn und der Nachbarkreise verbunden, wobei südlich des Stadtgebietes die Dichte im klassifizierten Straßennetz höher ist als nördlich. Sowohl von der verkehrlichen Bedeutung speziell für den Güterverkehr als auch von der Kfz-Belegung her sind folgende über Ahrensburg verlaufende Bundes- und Landesstraßen hervorzuheben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L82: Lübeck - Bad Oldesloe - Ahrensburg – Hamburg - L91 : Hoisdorf - Großhansdorf - Ahrensburg (Manh. Allee) 	<p>Das Zitat wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Zitat wird zur Kenntnis genommen.</p>

V.33	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<ul style="list-style-type: none"> - L224: Siek - BAB A1 - Ahrensburg (Ostring / Verl. Ostring) - L225: Ammersbek - Ahrensburg (Reeshoop) <p>Für die überregionale Anbindung sind vor allem die in Nord-Süd-Richtung am östlichen Stadtrand vorbeiverlaufende BAB A1, die Ahrensburg auf schnellem Wege mit den Oberzentren Hamburg und Lübeck und der Kreisstadt Bad Oldesloe verbindet, sowie die L82 maßgebend, die etwas abgesetzt nahezu parallel zur A1 verläuft.</p> <p>Seite 124 von 151 Der selbst für ein Mittelzentrum überdurchschnittlich hohe Einpendler-Überschuss insbesondere im Berufs- und Einkaufsverkehr spricht zwar für die Anziehungskraft Ahrensburgs, trägt aber auch maßgeblich zum hohen Kfz-Verkehr im Stadtgebiet bei. Stabile bis steigende Einwohnerzahlen mit einer moderaten Motorisierung und überwiegend konsolidierte Siedlungsgebiete bieten eine hohe Planungssicherheit auch für das Verkehrssystem. Die noch möglichen Siedlungserweiterungen im nördlichen Stadtgebiet (v.a. Erlenhof und Beimoor Süd) sind allerdings aus verkehrlicher Sicht mit Problemen behaftet, da die Siedlungsentwicklung zu weiteren Verkehrsbelastungen für die Innenstadt führt. Ein Lösungsansatz wäre hier die Entwicklung der Nordtangente.</p> <p>Seite 126 von 151 Masterplan Verkehr Der Kfz-Verkehr in Ahrensburg wird weiter zunehmen, wobei der großräumige Wirtschaftsverkehr und die geplanten Siedlungserweiterungen in Ahrensburg hierzu den größten Anteil liefern. Es besteht ein erhöhter Handlungsbedarf, sowohl im Hinblick auf die Erhaltung einer hohen Verkehrsqualität, als auch für eine stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs. Ein zielführender verkehrspolitischer Lösungsansatz liegt in der Kombination einer offensiven Förderung des Umweltverbundes und einer zielgerichteten Erweiterung des Straßenverkehrssystems. Von allen untersuchten Planfällen weist der nördliche Netzschluss L82 - Gewerbegebiet Nord (Nordtangente/Nordumfahrung) den höchsten Nutzenwert auf. Dieser ist</p>	<p>Das Zitat wird zur Kenntnis genommen. Die Begründung wird an die veränderte Situation in Bezug auf den Erlenhof und Beimoor Süd angepasst.</p> <p>Das Zitat wird zur Kenntnis genommen.</p>

V.33	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Voraussetzung für eine verkehr- und städtebaulich verträgliche Stadtentwicklung im Norden Ahrensburgs. Nicht nur die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes wird signifikant verbessert, es ergeben sich auch neue Handlungsspielräume für verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Lübecker Straße.</p> <p>Die untersuchte Trasse der Südumfahrung hat für Ahrensburg nur eine eingeschränkte verkehrliche Wirksamkeit. Aufgrund der hohen Baukosten werden die Kfz-Belegungen ohne eine strategische Einbindung in das Hamburger Straßennetz die Realisierbarkeit erheblich einschränken.</p> <p>Seite 128 von 151 6.6.2 Zielkonzept</p> <p>Bis 2025 wird der Kfz-Verkehr weiter zunehmen, wobei die Pkw-Fahrleistung nur noch moderat ansteigt bzw. bei anhaltend hohen Energiekosten sogar zurückgehen könnte, der Lkw-Verkehr aber nochmals deutlich ansteigt. Die größten Verkehrszuwächse ergeben sich dabei nicht aus externen Vorgaben, sondern aus den Entwicklungen in Ahrensburg selber, insbesondere den Stadtentwicklungsprojekten Erlenhof-Süd, Quartier Reeshoop und Beimoor Süd. Die Kapazität im übergeordneten Straßennetz wird künftig weitgehend ausgeschöpft sein, vor allem im gesamten nördlichen Stadtgebiet, im Umfeld des Stadtzentrums und an der Autobahn Anschlussstelle.</p> <p>Seite 129 von 151</p> <p>Von allen untersuchten Ausbauoptionen weisen die nördlichen Netzanschlüsse das beste Aufwand-Nutzen-Verhältnis auf, wobei die kurze Nordtangente zwischen L82 und einem ertüchtigten Kornkamp zu favorisieren ist. Ein Ausbau des Straßennetzes ist für eine systematische Entlastung sensibler Straßen vom Kfz-Verkehr und generell zur Verbesserung der Verträglichkeiten aber auch zur Sicherung der Verkehrsqualität und der Standortqualität unverzichtbar. Von erster Umsetzungspriorität ist ein nördlicher Netzschluss zwischen der L82 und dem GE Nord ("Nordtangente"), der die höchste verkehrliche Wirksamkeit aufweist und die</p>	<p>Das Zitat wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Zitat wird zur Kenntnis genommen.</p>

V.33	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>städtebaulichen Entwicklungsspielräume in Ahrensburg erweitert sowie ein Netzschluss zwischen Beimoorweg und An der Strusbek.</p> <p>Seite 131 von 151 Die Nordumfahrung Ahrensburgs von der Lübecker Straße über Kornkamp oder Kurt-Fischer Straße mit Anbindung an den Ostring im Bereich Kornkamp-Süd wird derzeit erneut fachlich untersucht und für verschiedene Trassenvarianten die Vor- und Nachteile ermittelt. Das Ergebnis dieser fachlichen Beratung wird anschließend erneut politisch diskutiert werden. Im F-Plan Vorentwurf wurden zwei Trassenvarianten dargestellt, die "Familia-Trasse" und die Trasse mit Anbindung an die Kurt-Fischer-Straße". Eine weitere Trassenvariante, die "Clariant-Trasse", war ebenfalls Teil der Diskussion und ist auf Grund politischer Beschlusslage nicht in den F-Plan Vorentwurf aufgenommen worden. Der Stadt Ahrensburg ist es dennoch ein Anliegen auch zu dieser Trassenalternative Hinweise zu erhalten.</p> <p>Fazit zur Verkehrsplanung der Stadt Ahrensburg: Die nördliche Umgehungsstraße, die sogenannte Nordtangente, zieht sich wie ein roter Faden durch alle städtebaulichen Planungen von Ahrensburg. Das sind: "Zukunftswerkstatt, ISEK, Masterplan Verkehr und Flächennutzungsplan-Entwurf, Stand 13.10.2016" Im Flächennutzungsplan Entwurf der Stadt Ahrensburg, der einen Umfang von 151 Seiten hat, wird auf den Seiten 21, 25, 27, 28, 39, 63, 64, 65, 111, 113 und 131 darauf hingewiesen, dass von allen untersuchten Ausbauoptionen die nördlichen Netzanschlüsse das beste Aufwand-Nutzen-Verhältnis aufweist, wobei die kurze Nordtangente zwischen L82 Lübecker Straße und einem ertüchtigten Kornkamp (die Variante 7) zu favorisieren ist, weil sie von allen untersuchten Varianten die höchste Verkehrswirksamkeit, aufweist (Verkehrsreduzierung auf der Lübecker Straße von circa 8000 Kfz/24 h und Verbindung zum Ostring) und die städtebaulichen Entwicklungsspielräume in Ahrensburg (Verkehrsberuhigung Alter Markt bis zur Großen Straße) erweitert. Die Stadt Ahrensburg hat seit Jahren keine Maßnahmen zur Sicherung des bestehenden Straßennetzes durchgeführt. Wenn überhaupt, wurden nur Notreparaturen einiger Straßen</p>	<p>Das Zitat wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Zitat wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der FNP weist lediglich auf verschiedene Trassenvarianten einer Nordtangente hin, stellt sie in der Planzeichnung allerdings nur auf eigenem Stadtgebiet als Planzeichen ohne Normcharakter dar. In der Begründung werden die verschiedenen, diskutierten Varianten zur Kenntnis dargestellt.</p>

V.33	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>durchgeführt, um das Befahren dieser Straßen wegen Sicherheitsmängel nicht verbieten zu lassen. Einen Neubau von Straßen, insbesondere Straßenverkehrsverbindungen wie Umgehungsstraßen, hat es in Ahrensburg seit Jahrzehnten nicht gegeben und das obwohl sich Maßnahmen aus Beschlüssen der Stadtverordneten ergeben, wie Ausweisungen von Baugebieten, wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Besiedlung des Neubaugebietes Erlenhof westlich der L82 Lübecker Straße - Nachverdichtung des Quartiers Reeshoop - Erweiterung des GE Nord von 172 um 42 Hektar am Beimoor-Süd bis Ost-ring mit Wohnbebauung zum größten Gewerbegebiet von Schleswig-Holstein - Schaffung des Fachmarktzentums am Kornkamp Süd, der den Umzug von Famila, ALDI und Fressnapf usw. vorsieht - Verlagerung des Toom Baumarktes Ecke Kornkamp Beimoorweg <p>Die Verkehrsmengen auf den bereits heute hoch belasteten Hauptverkehrsmaßnahmen werden weiter erheblich zunehmen. Die L82 Lübecker Straße, ehemalige Bundesstraße 75 wird seit Jahrzehnten durch Maßnahmen die auf politische Entscheidungen der Stadtverordneten zurückgehen, verkehrlich kanalisiert. Beispiele: Bau des Stadtteils Gartenholz, Seniorenwohnheim Rosenhof, Parkhotel, Marstall, Freikirche, Wohnbebauung des ehemaligen Gutshof Preuss, Wohnbebauung Am Weinberg mit Rettungszentrum.</p> <p>Im Jahr 2015 wurde entlang der Lübecker Straße mit der Erlenhofbebauung begonnen, deren Kfz-Verkehre ausschließlich über die Lübecker Straße entsorgt werden. Mit dem Beschluss der Stadtverordneten zur Erweiterung des Gewerbegebietes Beimoor Süd am Ostring um 42 Hektar im Jahr 2016 und dem vorangegangenen Beschluss zur Schaffung des Fachmarktzentums am Kornkamp Süd laut Bebauungsplan 88 A, wird sich die Verkehrssituation am Ostring und der L82 Lübecker Straße - ohne Entlastung durch die Nordtangente - durch Neuverkehre weiter verschlechtern. Laut vorliegenden Verkehrsgutachten wird im Zulauf des Beimoorknotens von etwa 21.000 Kfz/24h und auf der Lübecker Straße zwischen Am</p>	<p>Eine konkrete Trassenführung ist im Realisierungsfall durch ein Planfeststellungsverfahren zu prüfen, festzulegen und mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen. Für die Realisierung einer Nordtangente ist ein Flächentausch mit der Gemeinde Delingsdorf erforderlich, der zurzeit jedoch nicht absehbar ist, da bislang keine Einigung auf eine Trasse herbeigeführt werden konnte.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet.</p>

V.33	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Weinberg und Gartenholz von bis zu 24.500 Kfz/24h zu rechnen sein - falls die Nordtangente nicht als Verkehrsentslastung zur Verfügung steht. Das alles wissen die Stadtverordneten (Repräsentanten der Bürger) und haben im Jahr 2012 mit 15:14 Stimmen die Variante 7 der Nordtangente mit kurzem Netzanschluss von der L82 Lübecker Straße zum Komkamp abgelehnt und dabei auf 6 Millionen Fördergeld freiwillig verzichtet. Gipfel der Unverfrorenheit ist, dass die verkehrswirksamste und kostengünstigste Variante 7 der Nordtangente jetzt sogar aus dem Flächennutzungsplan herausgenommen wurde und nur noch im Flächennutzungs-Entwurf enthalten ist, weil die Stadtverwaltung von Ahrensburg darauf bestanden hat. Auch der Umstand, dass diese Trasse, die sogenannte Clariant Variante, die einzige Trasse ist, die Delingsdorf akzeptiert, wird von Ahrensburgs Stadtverordneten (Repräsentanten der Bürger) seit 2012 ignoriert.</p> <p>Stattdessen priorisieren die Stadtverordneten von Ahrensburg nunmehr die Variante 15 der Nordtangente mit Anbindung zur Kurt-Fischer-Straße, die ebenfalls zu 100 % über das Gemeindegebiet von Delingsdorf verlaufen würde und die zur Folge hätte, dass die Gemeinde Delingsdorf erheblich mehr Land über einen Gemeindevertrag an Ahrensburg abtreten müsste.</p> <p>Dass die Gemeinde Delingsdorf eigenständig bleiben will und die landschaftliche Zäsur in Form eines Grüngürtels zwischen Delingsdorf und Ahrensburg sowie Delingsdorf und Bargteheide aufrechterhalten will, wird von Ahrensburgs Stadtverordneten ebenfalls ignoriert. Die Stadtverwaltung von Ahrensburg hat seit April 2015 mit der Gemeinde Delingsdorf über eine mögliche Trasse für die Nordtangente (hier die Variante 15 mit Anbindung an die Kurt-Fischer Straße) und einer dafür notwendigen Gebietsübertragung verhandelt - ohne dass es bis heute zu einer Einigung gekommen ist. Die Verhandlungen mit der Gemeinde Delingsdorf können mit der Sitzung des Bau-, Wege- und Planungsausschusses der Gemeinde Delingsdorf vom 27.04.2016 als gescheitert betrachtet werden, in der festgelegt wurde, dass die Nordtangente "südlich von Clariant" (Variante 7) die einzige Trasse ist, die Delingsdorf akzeptiert. Aber genau diese Variante, die die verkehrswirksamste Lösung ist, möchten die Politiker von Ahrensburg (Repräsentanten der Bürger) aus nicht nachvollziehbaren Gründen nicht umsetzen.</p>	<p>Bezüglich der Nordtangente siehe oben.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.33	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Mit anderen Worten: die Politiker in Ahrensburg (Repräsentanten der Bürger) sind nicht in der Lage, die richtigen Schlussfolgerungen aus den ihnen vorliegenden Verkehrsgutachten und Masterplan Verkehr zu ziehen und daraus Prioritäten zu setzen, die zu politischen Entscheidungen führen, die die Verkehrsprobleme von Ahrensburg (im Norden wie im Süden) lösen können. Die 31 Stadtverordneten (Politiker) von Ahrensburg sind nicht die Lösung, sondern durch ihre Entscheidungen zur Erweiterung des Gewerbegebiet Beimoor Süd und Schaffung des Fachmarkt Kornkamp Süd Verursacher der Verkehrsprobleme.</p> <p>Als Bürger muss ich leider feststellen, dass die Politiker in Ahrensburg (Repräsentanten der Bürger) nicht in der Lage sind, die richtigen Schlussfolgerungen aus den ihnen vorliegenden Verkehrsgutachten und Masterplan Verkehr zu ziehen und daraus Prioritäten zu setzen, die zu politischen Entscheidungen führen, die die Verkehrsprobleme von Ahrensburg (im Norden wie im Süden) lösen können. Die 31 Stadtverordneten (Politiker) von Ahrensburg sind nicht die Lösung, sondern durch ihre Entscheidungen zur Erweiterung des Gewerbegebiet Beimoor Süd, Schaffung des Fachmarkt Kornkamp Süd und der Bebauung des Erlenhofgeländes ohne Entlastung durch die Nordtangente - Verursacher der Verkehrsprobleme. Die, die eine Entscheidung treffen oder auch nicht treffen, sind für die Ergebnisse und sich daraus ergebenden Folgen verantwortlich; denn sie könnten eine andere Entscheidung (bei anderer Prioritätensetzung) treffen und zu anderen Ergebnissen kommen.</p>	<p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaubbelastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Parkplatzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p> <p>Siehe hierzu auch Begründung zum FNP, Kap. 5.8.</p>
V.34	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 09.12.2016	Empfehlung
V.34.1	<p>Zum Thema "Südtangente"</p> <p>In letzter Zeit sieht man vereinzelte Stimmen, die die Idee einer Südumfahrung wieder aus der Versenkung hervorholen wollen. Da ist dann von "strategischer Planung" die Rede, von einer kürzeren Brücke, von einem Kreisverkehr an der Einmündung der Eulenkrugstraße und einem besseren Verkehrsfluss. All das ist meines Erachtens grober Unfug.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses</p>

V.34	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 09.12.2016	Empfehlung
	<p>Eine Brücke über die künftige S4 zu planen, die eine künftige Südumfahrung schon im Auge haben soll, müsste diese Trasse zunächst an die bestehende Straße Brauner Hirsch anbinden. Also in einem großen Schlenker über ein als Grabungsgelände, als "FFH-Naturschutzgebiet" geschütztes Gebiet. Es würde die Kosten der Überbrückung deutlich erhöhen, den Verkehr über den Braunen Hirsch eher verstärken. Es wäre gegen den erklärten Willen der Stadt Hamburg, die keine Mehrbelastung der Eulenkrugstraße will. Die Südumfahrung ist in etlichen Abstimmungen der Stadtverordnetenversammlung und in den zuständigen Gremien Umweltausschuss und Bauausschuss abgelehnt worden. Die "alternative" Planung wurde aus dem FNP Entwurf entfernt. Dabei muss es bleiben. Die dauernde Diskussion schadet. Wenn der östliche Teil des Ginsterweges in absehbarer Zeit bebaut werden soll, dann werden sich Interessenten sicher auch den FNP ansehen. Eine Option auf eine Südumfahrung direkt neben ihrem Grundstück dürfte den Erlös der Stadt für den Verkauf der Grundstücke senken. Eine Südumfahrung würde Naturschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete durchschneiden. Sie stünde im Gegensatz zur langjährigen Absicht, grüne Achsen in und um Ahrensburg zu erhalten. Anlieger in Ahrensfelde und im Hagen lehnen eine solche Straße vehement ab. Eine Südumfahrung würde für die Entlastung des Verkehrs in der Innenstadt nichts bringen. Das sagen sämtliche Gutachten aus. Das Verkehrsaufkommen, das mehrfach gemessen wurde, ist so gering, dass es keine teure Investition für eine Südumfahrung rechtfertigt. Eine Finanzierung durch den Kreis, das Land oder gar den Bund steht außer Frage. Abgesehen davon, dass das Verkehrsaufkommen eine Förderung nicht rechtfertigt, hat wohl keine Partei hierzu in den entsprechenden Gremien Anträge gestellt. Der Bundesverkehrswegeplan, der gerade veröffentlicht wurde, enthält keine Südumfahrung des Hagen. Der Zustand vieler Straßen in Ahrensburg zeigt, dass notwendige Instandhaltungsmaßnahmen schon jetzt kaum zu bezahlen sind. Eine weitere Straße würde diese Kosten nur noch erhöhen. Mit einer Südumfahrung würde Ahrensburg potentielle Kunden zu einem ausbaufähigen Gewerbegebiet nach Siek dirigieren.</p>	<p>vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können.</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.34	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 09.12.2016	Empfehlung
	<p>Für Anwohner des Hagen würde sich der Weg nach Hamburg verlängern: Über den Braunen Hirsch müsste erst die Zufahrt zur Umgehungsstraße angefahren werden. Die Anliegerstraße "Am Kratt" ist als Zugangsstraße sicher nicht nutzbar.</p> <p>Fazit: Thema Südumfahrung sollte da bleiben, wo es ist: In der Schublade "abgelehnt".</p>	
V.35	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 10.12.2016	Empfehlung
V.35.1	<p>Unsere Forderung: Keine Südtangente Ahrensburg !</p> <p>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.:</p> <p>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. Beim 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.</p> <p>Eine weitere Ursache des Stoßverkehrs ist die immer noch vorhandene Bahn-schranke. Beim Bau einer Brücke an gleicher Stelle fließt der Verkehr zukünftig</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutz-fachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können.</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p>

V.35	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 10.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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.</p>	
V.35.2	Anlage	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

V.35	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 10.12.2016	Empfehlung
		
V.36	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 11.12.2016	Empfehlung
V.36.1	<p>Im Entwurf des Flächennutzungsplans der Ahrensburger Stadtentwicklung vom Oktober 2016 sind für die südlichen Stadtteile Am Hagen - Waldgut Hagen und Ahrensfelde gravierende und nicht zu akzeptierende Änderungen gegenüber den vorherigen Entwürfen vorgenommen worden, obwohl im sogenannte „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK) klar festgelegt wurde, dass die Innenverdichtung in jedem Falle Vorrang vor einer Stadterweiterung hat.</p> <p>Nunmehr sind gemäß des F-Plan Entwurfs von den insgesamt geplanten 1.720 Wohneinheiten 925 WE allein in den südlichen Ortsteilen Waldgut Hagen, Hagen und Ahrensfelde vorgesehen. Dies entspricht nicht den gefassten Beschlüssen der im Jahre 2008 von den Bürgern und Bürgerinnen gemeinsam mit der Stadt gegründeten "Zukunftswerkstatt", aus der die ISEK hervorgegangen ist. Die Planung dieser 925 WE entspricht ca. 50% der nach Auffassung der Stadt erforderlichen Neubauten bis zum Jahre 2025.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Davon ausgehend basiert die Berechnung der Wohnbaupotentialflächen auf mittlerweile veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2020-2035 anpassen. Damit werden sich eine neue Datengrundlage und veränderte Wohnbaubedarfe ergeben. Diesen Bedarfen wird</p>

V.36	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>Eine für den Bürger zumutbare Schaffung neuer Bebauungsflächen sind nur akzeptabel, wenn u.a. durch das zwangsläufig höhere Verkehrsaufkommen ein schlüssiges Konzept erarbeitet wird. Vorher dürfte ein im Osten und Süden in diesem Ausmaß vorgesehener Wohnungsbau ohne eine Südumfahrung nicht durchführbar sein. Desweiteren ist der Ausbau der S4 mit dem Bau einer Brücke über die Bahngleise im Zuge der Trasse Brauner Hirsch in unmittelbare Nähe gerückt.</p>	<p>Ahrensburg mit einer Überprüfung und Ergänzung der Potenzialflächen, sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und der jeweiligen Lage im Stadtgefüge angepassten Dichtemodelle Rechnung tragen.</p> <p>Das ISEK bildet die Grundlage für den vorliegenden Entwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Seit dessen Fertigstellung sind elf Jahre vergangen. Entsprechend müssen aktuellere Daten und Gutachten zugrunde gelegt werden (bspw. aktuellere Bevölkerungsprognosen, neuere politische Beschlüsse). Daher weicht der Flächennutzungsplan-Entwurf in einigen Punkten vom ISEK ab.</p> <p>Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten. Im Gegensatz zum ISEK handelt es sich beim FNP um einen ersten formellen Schritt in der Bauleitplanung.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.36	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>Der Bau einer Südtangente war Bestandteil des im Jahre 1973 abgeschlossenen <i>Vertrages</i> hinsichtlich der Eingemeindung des Dorfes Ahrensfelde zwischen der Stadt Ahrensburg und der Gemeinde Ahrensfelde. Erst nach Sicherstellung einer Schaffung der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur sollen sich die hierfür zuständigen Planer verpflichten, neue B-Pläne für den Süden und Osten unserer Stadt aufzustellen.</p> <p>Weiterhin soll der im B-Plan 40 festgeschriebene Grundsatz "<i>Wohnen inmitten von viel Grün</i>" erhalten bleiben und nicht in der vom FNP vorgesehenen Bebauungsdichte zunichte gemacht werden, d.h. es ist eine massive Reduzierung der angestrebten Wohneinheiten vorzusehen.</p>	<p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>Der hier genannte Vertrag regelt ausschließlich die Beteiligung des Ortsbeirats Ahrensfelde im Zuge eines möglichen Planfeststellungsverfahrens für eine Südumfahrung, beantwortet jedoch nicht die Frage, ob eine Südumfahrung geplant wird. Aus dem Eingemeindungsvertrag können keine Rechte im Hinblick auf die Südtangente geltend gemacht werden.</p> <p>Die Wohnbaupotentialflächen Spechtweg, Vogelsang, Starweg und Ginsterweg sind nicht mehr Teil des aktuellen Entwurfs des Flächennutzungsplans</p>
V.37	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 13.12.2016	Empfehlung
V.37.1	<p>Der aktuell ausliegende Flächennutzungsplan-Entwurf beschreibt die Planung der Ahrensburger Stadtentwicklung der nächsten 15 Jahre. Für die südlichen Ortsteile, darunter auch Ahrensfelde, ergeben sich erhebliche Änderungen gegenüber den Vorentwürfen. Insbesondere betreffen diese die Verkehrssituation im Hagen und Ahrensfelde, stark beeinflusst durch das S4-Projekt und die im FNP-Entwurf genannten Zahlen zur Wohnbebauung im südlichen Ahrensburg.</p> <p>Aus der Sicht eines Ahrensfelder Anwohners der Dorfstraße möchte ich hiermit die Forderung der Aufnahme der Südumfahrung in den FNP bekräftigen und wie folgt Stellung nehmen: Wohnbauflächenentwicklung und Einwohnerentwicklung gemäß 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 vorgesehen. Diese massive Wohnbauverdichtung widerspricht den Ergebnissen der "Zukunftswerkstatt" und</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem</p>

V.37	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 13.12.2016	Empfehlung
	<p>dem daraus entwickelten "Integrierten Stadtentwicklungskonzept" (ISEK), wofür Ahrensburg ein ausgewogenes und moderates Wachstum primär durch Innenverdichtung und sekundär durch Außenverdichtung vorgeschlagen wurde. Eine Erhöhung der Einwohnerzahl im südlichen Ahrensburg von derzeit ca. 6000 auf dann 9000 wäre die Folge. Daraus resultiert, neben weiteren Auswirkungen für die Kapazität von sozialen Einrichtungen (Kitas, Schulen, Spielplätze) und öffentlichen Versorgungsanlagen, ein stark wachsender Autoverkehr auf teilweise desolaten Straßen. Dass hierfür keine Lösungen aufgezeigt werden, ist ein schwerwiegender Mangel des FNP-Entwurfes.</p>	<p>entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können.</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Davon ausgehend basiert die Berechnung der Wohnbaupotenzialflächen auf mittlerweile veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2020-2035 anpassen. Damit werden sich eine neue Datengrundlage und veränderte Wohnbaubedarfe ergeben. Diesen Bedarfen wird Ahrensburg mit einer Überprüfung und Ergänzung der Potenzialflächen, sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und der jeweiligen Lage im Stadtgefüge angepassten Dichtemodelle Rechnung tragen.</p> <p>Das ISEK bildet die Grundlage für den vorliegenden Entwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Seit dessen Fertigstellung sind elf Jahre vergangen. Entsprechend müssen aktuellere Daten und Gutachten zugrunde gelegt werden (bspw.</p>

V.37	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 13.12.2016	Empfehlung
	<p>Blick auf die Vergangenheit</p> <p>Zur Führung des Ost-West-Querverkehrs wurde im alten F-Plan als eine Option eine Südtangente als Ortsumgehung am südlichen Stadtrand vorgesehen, ebenso wie die sog. Kuhlemmoortrasse. Beide wurden von der Verwaltung nach kontroversen politischen Diskussionen ersatzlos aus der neuen Bauleitplanung herausgenommen. Für die Südtangente als Querverbindung mit überregionaler Verkehrsfunktion ist die Eliminierung aus der Bauleitplanung ein gravierender Fehler. Die seinerzeit erwarteten Verkehrszuwächse in Ahrensburg sind inzwischen eingetreten und übertroffen und werden sich auch in den nächsten Jahren weiter fortsetzen. Als Folge droht eine dauerhafte zentrale Zerschneidung zweier lebendiger Ortsteile. Zu erwarten ist auch eine weitere Zunahme der Verkehrsbelastung der Ahrensburger Innenstadt. Zu dem F-Plan-Entwurf müssen auch zwei rechtliche Aspekte erwähnt werden:</p> <p>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 einschließlich der Planung einer Südumgehung vereinbart. Die jetzige Herausnahme dieser Umgehungsstraße aus der Bauleitplanung stellt einen eindeutigen Vertragsbruch dar.</p> <p>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 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. Falls diese beiden Rechtsverstöße</p>	<p>aktuellere Bevölkerungsprognosen, neuere politische Beschlüsse). Daher weicht der Flächennutzungsplan-Entwurf in einigen Punkten vom ISEK ab.</p> <p>Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten. Im Gegensatz zum ISEK handelt es sich beim FNP um einen ersten formellen Schritt in der Bauleitplanung.</p> <p>Bezüglich der Südtangente siehe oben.</p> <p>Der hier genannte Vertrag regelt ausschließlich die Beteiligung des Ortsbeirats Ahrensfelde im Zuge eines möglichen Planfeststellungsverfahrens für eine Südumfahrung, beantwortet jedoch nicht die Frage, ob eine Südumfahrung geplant wird. Aus dem Eingemeindungsvertrag können keine Rechte im Hinblick auf die Südtangente geltend gemacht werden.</p> <p>Es besteht kein Anspruch auf Planung. Eine Planung wird erst aufgestellt, wenn diese planerisch sinnvoll ist. Das galt bereits damals im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens und gilt auch heute noch. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass bei allen Planungsprozessen, somit auch im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens in 1990er Jahren, sämtliche Belange (Naturschutz, Verkehr etc.) untereinander abgewogen wurden.</p>

V.37	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 13.12.2016	Empfehlung
	<p>nicht in geeigneter Weise von der Stadt geheilt werden, kann eine juristische Klärung nicht ausgeschlossen werden.</p> <p>Verkehrsaufkommen Aktuelle Zahlen belegen, dass die Verkehrsbelastung in der Dorfstraße zur Zeit bei ca. 6600 Fahrzeugen pro Tag liegt. Diese hohe Verkehrsdichte sowie häufiges zu schnelles Fahren führen zu einer Gefährdung der Sicherheit für Fußgänger, Radfahrer und Reiter (Ahrensfelde ist u.a. ein "Reiterdorf") und stellt außerdem eine erhebliche und zunehmende Lärmbelastung für die Anwohner dar. Zunehmend sind, wenn auch noch in relativ geringer Zahl, Schwerlastwagen zu beobachten, die auf dem hierfür viel zu schmalen Braunen Hirsch ein Belastungs- und Sicherheitsrisiko darstellen. Darüber hinaus ist eine weitere Steigerung des Verkehrs durch die geplante Bahnüberbrückung (S4-Ausbau) und die im FNP vorgesehene Ausweisung eines neuen Gewerbegebietes in der Nähe der Autobahnauffahrt Ahrensburg zu erwarten. Hierauf haben Verkehrsfachleute mehrfach eindringlich hingewiesen. - - - .</p> <p>Durch die o.g. geplante, verstärkte Wohnbebauung im Ahrensburger Süden würde sich das derzeitige Verkehrsaufkommen in den betroffenen Ortsteilen über das oben genannte Maß weiter erhöhen. Bei der o.g. Zahl von ca. 3.000 neuen Einwohnern und einer Motorisierungsziffer von 0,6 (gemäß Masterplan Verkehr)</p>	<p>Die Verkehrsflächen werden bedarfsgerecht gem. Masterplanverkehr ausgewiesen. Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet und die Verkehrsaufkommen überprüft und neu bewertet.</p> <p>Grundsatzdiskussionen über PKW-Nutzungsgewohnheiten sind nicht Gegenstand der kommunalen Flächenplanung.</p> <p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaubbelastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Parkplatzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p> <p>Siehe hierzu auch Begründung zum FNP, Kap. 5.8.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p>

V.37	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 13.12.2016	Empfehlung
	<p>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. 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 A1, 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).</p> <p>Es ergeben sich für den Zeitraum bis 2030 aktualisierte Prognosen für die Dorfstraße in Höhe von etwa 11.000 Kfz/Tag und für den Braunen Hirsch in Höhe von ca. 13.000 Kfz/Tag, also um exorbitante ca. 65%. Schlussfolgerungen für die Südtangente: Zur konzeptionellen Lösung der Verkehrsprobleme im Süden und auch im innerstädtischen Zentrum wurde den Vertretern von Verwaltung und Politik eine mehrheitlich befürwortete Trassenführung für die Südtangente vorgelegt und detailliert erläutert. Das Stadtzentrum Ahrensburgs würde durch Südtangente-Ostring-Nordtangente wirksam vom Durchgangsverkehr entlastet. Daher ist es unbedingt erforderlich, die Südtangente in den FNP aufzunehmen:</p> <p>Die Innenstadt von 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. Die Südtangente gehört daher gemeinsam mit der Nordtangente als wesentlicher Bestandteil in ein Gesamtverkehrskonzept für Ahrensburg.</p> <p>Im Süden unserer Stadt ist daher 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.</p>	<p>Konkrete Belastungsabschätzungen und Maßnahmen erfolgen im nachfolgenden B-Plan Verfahren.</p> <p>Bezüglich des Masterplans Verkehr siehe oben.</p> <p>Bezüglich der Südtangente siehe oben. Für die Realisierung einer Nordtangente ist ein Flächentausch mit der Gemeinde Delingsdorf erforderlich, der zurzeit jedoch nicht absehbar ist.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes
Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.37	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 13.12.2016	Empfehlung
	<p>Die Querung der Bahn darf nicht am derzeitigen Ort des Bahnüberganges Brauner Hirsch realisiert werden, sondern an einer Position, die eine spätere Realisierung der Südtangente ermöglicht, also z.B. in der Verlängerung der Eulenkrugstrasse. 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.</p> <p>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.</p>	
V.38	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 08.12.2016	Empfehlung
V.38.1	<p>Sie kennen mich nicht und ich darf Ihnen deshalb kurz mitteilen, dass ich mich als einer der ältesten bodenständigen Bürger für die durch den F-Plan 2016 bedrohten Region aktiv und wenn möglich regulierend einsetzen möchte. Ich bin in Volksdorf / Wulfsdorf geboren und habe mich durch meinen als Privatforscher arbeitenden Vater Wilhelm Brüchmann und dessen Jugendfreund Alfred Rust bis zu dessen Tod persönlich mit der lokalen Vorgeschichte, aber auch mit der überregionalen, allgemeinen Erdgeschichte beschäftigt. Mein Einspruch unterstützt die betroffenen Anwohner der Gebiete Ahrensfelde, Siedlung Hagen und Waldgut Hagen und insbesondere die bereits als eingetragene Vereine oder in freien Interessengruppen miteinander vernetzten Grundeigentümer im Waldgut Hagen (BGV) in der Siedlung Hagen, im Spechtweg und in Ahrensfelde. Es bestehe hier gegenwärtig zwar schon die maximal 3 oder 4 Generationen alten durch die früheren Schimmelmann'schen Verkäufe zustande gekommenen Bürgeransiedlungen, für deren Errichtungen aber stets vernünftige, die Landschaft hütende behördliche Auflagen zu beachten waren und für die eine kommerzielle Verdichtung von Amts wegen nie genehmigt wurde. Diese jetzt vorhandene Besiedelung, hat sich dem gemäß stets im angemessen genügsamen Rahmen gehalten. Wir Anwohner haben dem entsprechend bisher</p>	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

V.38	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 08.12.2016	Empfehlung
	<p>nicht nur unseren lokalen Lebensraum geachtet, sondern auch die Heimatstadt Ahrensburg bisher mit einigem Stolz repräsentiert. Entsprechend der Ideen des damaligen Bauamtsleiters und Baudirektors Wilhelm Thiele hatte sich die Stadtplanung in den letzten Jahren entwickelt und wir Bürger haben verfolgen können, wie begonnen wurde, nach den Möglichkeiten der amtlichen Grenzverläufe von der Landkarte aus die Schönheiten des Ahrensburger Umlandes im Norden, im Nordosten und im Nordwesten zu zersiedeln. Beispiele zu bringen erübrigt sich in dieser Eingabe, weil sie den Verursachern hinreichend bekannt sind. Wenn man früher die Landschaft aus der Sportfliegersicht überblickte, dann freute man sich, wenn man in der gewachsenen Knicklandschaft den Mittelpunkt unserer Stadt mit dem Schloss überhaupt fand.</p> <p>Heute ist Ahrensburg auch aus größerer Höhe durch die enormen und die eigentliche Wohnstadt großflächig bereits visuell übertreffenden Gewerbegebiete im Norden und Nordosten schon aus 50km Entfernung auszumachen. Gerade in diesen Monaten soll auch dort das letzte Vorland der Stadt östlich des Zubringers Kornkamp und südlich vom Beimoorweg endgültig für weitere Gewerbeflächen geopfert werden. Die seit langer Zeit von der Stadtplanung erhobenen Ansprüche werden gegenüber uns Bürgern mit den Forderungen der Bundesregierung, dass die Stadt Ahrensburg als Mittelzentrum beständig progressiv zu entwickeln sei und dass diese Entwicklungstätigkeit gegenüber dem Bund ständig nachzuweisen ist, begründet. Die demnach im Zugzwang stehende Ahrensburger Stadtplanung ist an die Grenzen ihrer diesbezüglichen Möglichkeiten gestoßen, weil alle großflächigen Räume bis auf den Süden bereits erschlossen worden sind. Sie möchte jetzt in Personalunion die ohnehin erforderliche Instandsetzung des Spechtweges für die Durchsetzung einer 180°-Kehrtwendung nutzen. Die an das NSG Höltigbaum, an den Forst Hagen und an das (international?) geschützte Tunneltal grenzenden, gerade genannten ländlichen Wohngebiete sollen nun doch zur Expansion verhelfen. Was gegenwärtig noch landwirtschaftlich genutzt wird, soll mit 1.700 geplanten WB bzw. ca. 3000 EW zu stadtgerechten "Quartieren" umgestaltet werden. Etwaige "Restflächen" wurden bereits zusätzlich für neuerliche Gewerbegebiete in die Planungen der Verwaltung einbezogen.</p>	<p>Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Davon ausgehend basiert die Berechnung der Wohnbaupotenzialflächen auf mittlerweile veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2020-2035 anpassen. Damit werden sich eine neue Datengrundlage und veränderte Wohnbaubedarfe ergeben. Diesen Bedarfen wird Ahrensburg mit einer Überprüfung und Ergänzung der Potenzialflächen, sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und der jeweiligen Lage im Stadtgefüge angepassten Dichtemodelle Rechnung tragen.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotenzialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.38	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 08.12.2016	Empfehlung
	<p>Ich präzisiere meinen Einspruch: weit über die Belange der Anwohner hinaus müsste es nach wie vor um die Erhaltung einer historischen Kulturlandschaft gehen, die nicht nur die Obhut der Stadt Ahrensburg allein verlangt. Demgemäß wurde die Landschaft im Süden Ahrensburgs bis jetzt als letztes "gewachsenes Naturland" (für das es keine amtliche Terminologie gibt) von der Stadtverwaltung respektvoll von einer planmäßigen Zersiedelung freigehalten. Diese Landschaft setzt sich über das Tunnelthal hinaus bis weit in den Hamburger Stadtteil Meiendorf fort. Das gesamte Tunnelthal wird geologisch von einem Endmoränengeschiebe und Urstromtal geprägt, dessen Ufersaum (Geestrücken) von dem bereits außerhalb Ahrensburgs gelegenen, ebenfalls streng geschützten Hügelgelände Wolkenberg, Bocksberg, Schüberg, sowie vom Bredenbeker Teich, dem Ammersbeker Golfplatz und weiter abwärts vom Mellenberg markiert wird. Selbst die früheren Bürgermeister Samusch und Böhnert waren stets stolz auf diesen uns berührenden urwüchsigen Landschaftsteil, der besonders deshalb von archäologischem Wert ist, weil er genau den ehemaligen Lauf eines während der Eiszeit, also urzeitlich, fließenden Gewässers repräsentiert.</p> <p>Aus der beigefügten Landkarte von 1914 (aus eig. PrivatArchiv) lässt sich erkennen, dass nicht schon 1914 alle diese topografisch bedeutsamen Landmarken aus der Urzeit noch nahezu unverändert vorlagen. Es lässt sich unschwer nachweisen, dass sich dieser Sachverhalt bis in unsere heutige Gegenwart kaum verändert erhalten hat! Wir Alle dürfen keinesfalls vergessen, dass diese Landschaft zum jetzigen Zeitpunkt noch gar nicht erschöpfend erfasste historische Werte birgt. Der Nachweis menschlicher Knochen oder Skelette und damit die Identifizierung des hier wirkenden homo sapiens -Typus' ist noch nicht erbracht worden, wird aber in Zukunft mithilfe neuester Suchverfahren durchgeführt werden können. Das betroffene Gebiet umfasst dabei nicht nur das eiszeitliche Tunnelthal, sondern das NSG Hötigbaum, den gesamten Forst Hagen und das nicht spezifizierte Moor zwischen dem Waldgut Hagen und der Hochbahn. Der weiche Auslauf aus der Stadt in diese Landschaft müsste von der Verwaltung weiterhin erhalten und strenger verfolgt werden. Dieser Sachverhalt ist offensichtlich aber weder von den verantwortlichen Stadtvertretern noch von den verschiedenen Fraktionen jemals in</p>	<p>Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Dieser Wandel in der Planung berücksichtigt den im BauGB besonders hervorgehobenen Planungsleitsatz zum schonenden und sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Durch die Innenentwicklung und Nachverdichtung wird Wohnraum in bereits gut erschlossenen Bereichen zur Verfügung gestellt und der bislang unbebaute Außenbereich vor einer baulichen Inanspruchnahme bewahrt. Vor dem Hintergrund des voranschreitenden Klimawandels und der geplanten und erforderlichen Mobilitätswende ist die Verdichtung von bereits bebauten, zentralen Bereichen zur Schaffung einer Stadt der kurzen Wege von besonderer Bedeutung. Die Verdichtung der Stadt Ahrensburg wird sich jedoch aus den o.g. Gründen nicht auf die bahnhofsnahen Bereiche beschränken, sondern alle zentralen Bereiche der Stadt einschließen.</p>

V.38	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 08.12.2016	Empfehlung
	<p>Betracht gezogen worden. Weil die amtlichen Stadtgrenzen Ahrensburgs nunmehr weitere Begehrlichkeiten der Entwicklungs-Beauftragten einengen, soll die bisherige Ehrfurcht vor den letzten Werten unseres Lebensraumes dem allgemeinen Trend "größer, höher, schneller, dichter" usw. geopfert werden. Es wird demnach gar nicht bemerkt, dass die Landschaft in unserem "Süden" sich seit Urzeiten in einem naturgegebenen Zustand erhalten hat. Dem gegenüber wird jetzt (Datum!) mit außerordentlichem Eifer und unter unverständlicher Eile versucht, eine unnötige, zerstörerische und irreversible Zersiedelung so nahe wie möglich an die Grenzen der Schutzgebiete heran zu bringen und die Restflächen mit weiteren Gewerbegebieten zu belegen. Die Verdichtung bzw. Aufstockung der WB und EW durch naturschutznahe Ansiedlung landschaftsfremder Neuansiedler ließe zudem eine allgemeine Ignoranz der Naturschutzbestimmungen befürchten. Wilde Müllkippen u. dergl. sind hinreichend bekannt. Weil die Schutzgebiete schon jetzt den Süden Ahrensburgs nahezu halbkreisförmig eingrenzen, ist eine geradezu unvernünftige Verkehrsführung die Folge. Die Einsicht, dass eine spätere Durchquerung der Schutzgebiete mit entlastenden Verkehrswegen unzulässig ist, wird möglicher Weise im Amt bewusst unterdrückt. Dieser Sachverhalt allein verlangt schon eine Prüfung und Beurteilung durch höhere Verwaltungsebenen, ggf. auf Bundesebene. Ich erhebe hiermit ausdrücklich Einspruch gegen die Pläne der Stadt Ahrensburg und erwarte von allen schriftlich informierten Empfängern eine Stellungnahme. Ohne eine Überprüfung durch höhere Instanzen rate ich dringend dazu, vorläufig keine irreversiblen Veränderungen der Landschaft in Gang zu setzen. Eine Überprüfung wird ergeben, ob Ahrensburg tatsächlich im Auftrag der Regierung zu einer gerade jetzt offenbar dringlichen Vergrößerung gezwungen wird und inwieweit hier unangemessene Willkür gegenüber einer urzeitlichen Kulturlandschaft ausgeübt wird. Es wird sich vielleicht aufklären lassen, ob sich ggf. lediglich die Stadt Ahrensburg gegen den Widerstand der Bürger durchsetzen will oder ob die Stadt in irgendeiner Weise unter Druck gesetzt wird.</p>	<p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der befürchteten Zersiedelung der Landschaft siehe Anmerkungen zu Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden.</p> <p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu</p>

V.38	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 08.12.2016	Empfehlung
		entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten.
V.39	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 05.12.2016	Empfehlung
V.39.1	<p>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 dass dies begründet wird.</p> <p>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.</p>	<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p> <p>Das ISEK bildet die Grundlage für den vorliegenden Entwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Seit dessen Fertigstellung sind elf Jahre vergangen. Entsprechend müssen aktuellere Daten und Gutachten zugrunde gelegt werden (bspw. aktuellere Bevölkerungsprognosen, neuere politische Beschlüsse). Daher weicht der Flächennutzungsplan-Entwurf in einigen Punkten vom ISEK ab.</p> <p>Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten. Im Gegensatz zum ISEK handelt es sich beim FNP um einen ersten formellen Schritt in der Bauleitplanung.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang un bebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Die befürchteten Probleme werden daher nicht gesehen.</p>

V.39	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 05.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Die Ausweisung einer größeren Fläche für Einzelhandelsnutzungen würden das Zentrum Ahrensburgs negativ beeinflussen. Daher wird von der Ausweisung einer Fläche für Einzelhandel abgesehen. Die Ausweisung als Wohnbaufläche steht der Ansiedlung eines kleinen Nahversorgers jedoch nicht entgegen.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>Die Wohnbaufläche am Spechtweg ist nicht mehr Bestandteil des aktuellen Flächennutzungsplanentwurfs.</p>

V.40	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 11.12.2016	Empfehlung
V.40.1	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Davon ausgehend basiert die Berechnung der Wohnbaupotentialflächen auf mittlerweile veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2020-2035 anpassen. Damit werden sich eine neue Datengrundlage und veränderte Wohnbaubedarfe ergeben. Diesen Bedarfen wird Ahrensburg mit einer Überprüfung und Ergänzung der Potenzialflächen, sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und der jeweiligen Lage im Stadtgefüge angepassten Dichtemodelle Rechnung tragen.</p> <p>Das ISEK bildet die Grundlage für den vorliegenden Entwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Seit dessen Fertigstellung sind elf Jahre vergangen. Entsprechend müssen aktuellere Daten und Gutachten zugrunde gelegt werden (bspw. aktuellere Bevölkerungsprognosen, neuere politische Beschlüsse). Daher weicht der Flächennutzungsplan-Entwurf in einigen Punkten vom ISEK ab.</p>

V.40	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>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. Dass wir als Anwohner fordern, diese Pläne zu ändern und auch endlich die Südtangente noch einmal politisch anzugehen, ist mehr als verständlich.</p>	<p>Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten. Im Gegensatz zum ISEK handelt es sich beim FNP um einen ersten formellen Schritt in der Bauleitplanung.</p> <p>Grundsatzdiskussionen über PKW-Nutzungsgewohnheiten sind nicht Gegenstand der kommunalen Flächenplanung.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte,</p>

V.40	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>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 den Braunen Hirsch, den 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.</p>	<p>sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>Der hier genannte Vertrag regelt ausschließlich die Beteiligung des Ortsbeirats Ahrensfelde im Zuge eines möglichen Planfeststellungsverfahrens für eine Südumfahrung, beantwortet jedoch nicht die Frage, ob eine Südumfahrung geplant wird. Aus dem Eingemeindungsvertrag können somit keine Rechte im Hinblick auf die Südtangente abgeleitet werden.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet.</p>

V.41	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
V.41.1	<p>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.</p> <p>Meine Kritik konzentriert sich auf folgende Punkte:</p> <p>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.</p> <p>2. Fehlende Infrastruktur</p>	<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Davon ausgehend basiert die Berechnung der Wohnbaupotenzialflächen auf mittlerweile veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2020-2035 anpassen. Damit werden sich eine neue Datengrundlage und veränderte Wohnbaubedarfe ergeben. Diesen Bedarfen wird Ahrensburg mit einer Überprüfung und Ergänzung der Potenzialflächen, sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und der jeweiligen Lage im Stadtgefüge angepassten Dichtemodelle Rechnung tragen.</p>

V.41	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>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!</p> <p>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?!</p> <p>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.</p>	<p>Die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen sind aufgrund der Herausnahme der Wohnbaupotentialflächen Spechtweg, Ginsterweg, Starweg und Vogelsang auch künftig ausreichend.</p> <p>Die erwarteten erheblichen infrastrukturellen Probleme werden aufgrund der Herausnahme der vier großen Wohnbaupotentialflächen (Vogelsang, Spechtweg, Ginsterweg, Starweg) nicht gesehen.</p> <p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaubbelastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Parkplatzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p> <p>Siehe hierzu auch Begründung zum FNP, Kap. 5.8.</p> <p>Der Zustand der Straßen ist nicht Regelungsinhalt der strategischen Flächenplanung.</p>

V.41	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>5. Fehlen einer langfristig angelegten konzeptionellen Verkehrsplanung Wir haben seit fünf Jahren einen Masterplan Verkehr (MPV). Doch was hat uns 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.</p> <p>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 heranwachsen. 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!</p> <p>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</p>	<p>Bei dem Masterplan Verkehr handelt es sich um ein langfristiges, strategisches Planungsinstrument, das Handlungsempfehlungen aufweist. Grundsatzdiskussionen über PKW-Nutzungsgewohnheiten sind nicht Gegenstand der kommunalen Flächenplanung. Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet.</p> <p>Bezüglich der Bindungswirkung des ISEK siehe oben.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden, sodass fast alle Wohnbaupotentialflächen, die ein flächenmäßiges Wachstum der Stadt bedeutet hätten, mit Beschluss vom</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes
Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.41	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>8. Information des Bürgervorstehers und der politischen Mandatsträger Meine Stellungnahme möchte ich mit einer Bitte an Sie, sehr geehrter Herr Sarach, 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.</p>	<p>15.05.2019 aus dem Flächennutzungsplan gestrichen wurden. Vielmehr soll schwerpunktmäßig die Innenentwicklung und Nachverdichtung zur Deckung der ermittelten Bedarfe dienen. Die Inanspruchnahme von Flächen in der freien Landschaft wurde daher auf das erforderliche Mindestmaß reduziert. Das in der Begründung beschriebene moderate, qualitative Wachstum durch Innenverdichtung vor Außenentwicklung stellt sich daher nun auch verstärkt im Planbild dar. Der befürchtete Verzicht auf bisherige „Alleinstellungsmerkmale“ der Stadt wird daher nicht gesehen.</p> <p>Die Stellungnahme wird, im Zuge des Abwägungsprozesses, allen politischen Vertretern zugänglich gemacht.</p>
V.42	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
V.42.1	<p>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:</p> <p>1. Wohnbauflächenentwicklung</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

V.42	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>1.1 Unausgewogene Wohnflächenverteilung</p> <p>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.</p>	<p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Das ISEK bildet die Grundlage für den vorliegenden Entwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Seit dessen Fertigstellung sind elf Jahre vergangen. Entsprechend müssen aktuellere Daten und Gutachten zugrunde gelegt werden (bspw. aktuellere Bevölkerungsprognosen, neuere politische Beschlüsse). Daher weicht der Flächennutzungsplan-Entwurf in einigen Punkten vom ISEK ab. Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten. Im Gegensatz zum ISEK handelt es sich beim FNP um einen ersten formellen Schritt in der Bauleitplanung.</p> <p>Der Bedarf an Wohnbaupotentialflächen wird gemäß Bevölkerungsprognosen des Statistikamts Nord berechnet. Die Stadt ist aufgrund der Einstufung als Mittelzentrum verpflichtet, entsprechende Flächen zur Deckung der Bedarfe bereitzuhalten. Gleichwohl hat die Stadt Ahrensburg in den vergangenen Jahren, insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes, entschieden, weniger Flächen für den Wohnungsbau neu auszuweisen und stattdessen vermehrt auf Nachverdichtung (Aufstockung, Bebauung in der zweiten Reihe etc.) zu setzen, um die bestehenden Freiflächen langfristig zu schützen.</p>

V.42	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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 Probleme 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</p>	<p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten. Die Bevölkerungszahlen aus dem ISEK sind infolge der langen Verkehrszeit, die der Flächennutzungsplan benötigt, veraltet und können hier nicht mehr als Grundlage herangezogen werden. Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p> <p>Die erwarteten erheblichen infrastrukturellen Probleme werden aufgrund der Herausnahme der vier großen Wohnbaupotentialflächen (Vogelsang, Spechtweg, Ginsterweg, Starweg) nicht gesehen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p>

V.42	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>Dienstleistungen geschaffen werden. Dass für derartige Auswirkungen keine Lösungen aufgezeigt werden, wird als Mangel des Planwerkes bewertet.</p> <p>2 Straßenverkehr</p> <p>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.</p> <p>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 dieses 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.</p> <p>In dem vorliegenden Entwurf eines neuen F-Plans werden 3 Trassen für den kommunalen, regionalen und überregionalen Straßenverkehr aus dem alten F-Plan von</p>	<p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaub-belastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Park-platzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können. Ferner wird</p>

V.42	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>Bedenklich sind bei dem F-Plan-Entwurf auch zwei rechtliche Verkehrsaspekte:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>Der hier genannte Vertrag regelt ausschließlich die Beteiligung des Ortsbeirats Ahrensfelde im Zuge eines möglichen Planfeststellungsverfahrens für eine Südumfahrung, beantwortet jedoch nicht die Frage, ob eine Südumfahrung geplant wird. Aus dem Eingemeindungsvertrag können somit keine Rechte im Hinblick auf die Südtangente abgeleitet werden.</p> <p>Es besteht kein Anspruch auf Planung. Eine Planung wird erst aufgestellt, wenn diese planerisch sinnvoll ist. Das galt bereits damals im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens und gilt auch heute noch. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass bei allen Planungsprozessen, somit auch im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens in 1990er Jahren, sämtliche Belange (Naturschutz, Verkehr etc.) untereinander abgewogen wurden.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet und die Verkehrsaufkommen überprüft und neu bewertet.</p>

V.42	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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 (L225) 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - neue Gewerbegebiete in Beimoor-Nord und -Süd sowie an der BAB A1, - 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 B404 zur Autobahn A21 zwischen der BAB A1 (BAB-Kreuz Bargtheide) und der BAB A24 (Anschlussstelle Schwarzenbek/Grande). 	<p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p> <p>Die hier genannten zusätzlichen 2.000 Kfz-Fahrten/Tag sind nicht nachvollziehbar dargelegt und keine gutachterlich geprüfte Verkehrsmenge. Im Rahmen der Planung entlang der BAB 1 wird eine Verkehrsuntersuchung aufgestellt, die die Abwicklung des Verkehrs sicherstellt und auch die Auswirkungen auf die Umgebung, z.B. den Ostring, mit betrachtet.</p> <p>Der Bau einer Nordtangente - und die damit einhergehenden Verkehrsverlagerungen – ist aufgrund der politischen Beschlusslage derzeit nicht absehbar. Im Rahmen eines für die Umsetzung erforderlichen Planfeststellungsverfahrens würde im Falle einer angestrebten Realisierung die verkehrliche Gesamtsituation auf dem dann aktuellen Stand neu bewertet werden.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen wird für die einzelnen Maßnahmen jeweils ein Verkehrsgutachten erstellt,</p>

V.42	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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 Schadstoffmissionen 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</p>	<p>das die zum jeweiligen Zeitpunkt aktuelle Situation betrachtet, bewertet und die Auswirkungen des konkreten Vorhabens berechnet. Bereits realisierte Maßnahmen werden dabei genauso einbezogen wie die generelle Verkehrsentwicklung. Die Betrachtung und Auswirkung von konkreten Vorhaben ist nicht Teil der strategischen Flächennutzungsplanung, sondern wird vielmehr in der nachgelagerten, verbindlichen Bauleitplanung gutachterlich bewertet.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird zudem die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet und die Verkehrsaufkommen überprüft und neu bewertet.</p> <p>Bezüglich des Masterplans Verkehr siehe oben. Bezüglich der geplanten verkehrlichen Entwicklung siehe oben.</p> <p>Bezüglich der Südumfahrung siehe oben.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes
Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.42	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<p>Südtangente begegnet werden. Überall wird dies in vergleichbaren Fällen angestrebt. Warum nicht bitte auch bei uns?</p> <p>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.</p>	<p>Die Verwaltung bemüht sich bürgerfreundlich zu handeln und zu informieren, jedoch ist dieser Aspekt kein Inhalt des Flächennutzungsplans.</p>
V.43	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
V.43.1	<p>Beruflich habe ich mich mit Flächennutzungs- und Bebauungsplänen auseinandersetzen müssen und lebe seit über 40 Jahren Am Hagen. Gelernt habe ich, dass man bei zukunftsorientierter Planung analytisch und konzeptionell vorgehen muss.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die</p>

V.43	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>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 Mio. 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 (Ost-ring) 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.</p> <p>Bitte bestätigen Sie mir den Erhalt dieses Schreibens. Ich wäre Ihnen dankbar für eine Rückantwort.</p>	<p>Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p>

V.44	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
V.44.1	<p>Vorab</p> <p>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.</p> <p>Wohnen</p> <p>1. Für den FNP wird in Anspruch genommen, dass er auf der Grundlage des aus zahlreichen Veranstaltungen mit den Bürgern erwachsenen 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.</p> <p>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.</p>	<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p> <p>Das ISEK bildet die Grundlage für den vorliegenden Entwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Seit dessen Fertigstellung sind elf Jahre vergangen. Entsprechend müssen aktuellere Daten und Gutachten zugrunde gelegt werden (bspw. aktuellere Bevölkerungsprognosen, neuere politische Beschlüsse). Daher weicht der Flächennutzungsplan-Entwurf in einigen Punkten vom ISEK ab.</p> <p>Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten. Im Gegensatz zum ISEK handelt es sich beim FNP um einen ersten formellen Schritt in der Bauleitplanung.</p> <p>Der Bedarf an Wohnbaupotenzialflächen wird gemäß Bevölkerungsprognosen des Statistikamts Nord berechnet. Die Stadt ist aufgrund der Einstufung als Mittelzentrum verpflichtet, entsprechende Flächen zur Deckung der Bedarfe bereitzuhalten. Gleichwohl hat die Stadt Ahrensburg in den vergangenen Jahren, insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes, entschieden, weniger Flächen für den Wohnungsbau neu auszuweisen und stattdessen vermehrt auf Nachverdichtung (Aufstockung, Bebauung in der zweiten Reihe etc.) zu setzen, um die bestehenden Freiflächen langfristig zu schützen.</p> <p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von</p>

V.44	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>3. Für den FNP wird zwar behauptet, dass Innenverdichtung Vorrang vor Stadterweiterung habe. Tatsächlich aber erfährt die Stadterweiterung einen <i>ganz massiven</i> Vorrang vor der Innenverdichtung.</p> <p>4. Es wäre wünschenswert gewesen, diese Änderung der fundamentalen Planungsstruktur auf klar nachvollziehbare Weise zu verdeutlichen <i>und</i> schlüssig zu begründen. Beides ist allerdings nur in unzureichender Weise der Fall.</p> <p>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 "Potentialflächen" 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.</p>	<p>Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Die Bevölkerungszahlen aus dem ISEK sind infolge der langen Verfahrenszeit, die der Flächennutzungsplan benötigt, veraltet und können hier nicht mehr als Grundlage herangezogen werden. Die genannten Zahlen werden zur erneuten Auslegung aktualisiert.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Dieser Wandel in der Planung berücksichtigt den im BauGB besonders hervorgehobenen Planungsleitsatz zum schonenden und sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Durch die Innenentwicklung und Nachverdichtung wird Wohnraum in bereits gut erschlossenen Bereichen zur Verfügung gestellt und der bislang unbebaute Außenbereich vor einer baulichen Inanspruchnahme bewahrt. Vor dem Hintergrund des voranschreitenden Klimawandels und der geplanten und erforderlichen Mobilitätswende ist die</p>

V.44	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>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 <i>Siebenfache</i>. Da wird man kaum noch vom ISEK als "Grundlage" des FNP reden können.</p> <p>7. Angesichts dessen wird man, zumindest für die Anlieger im Süd-Osten der Stadt, auch nicht davon reden können, dass mit dem ISEK "<i>Planungssicherheit</i>" für die Bürger vermittelt worden sei, wie dies in der Begründung des FNP behauptet wird (S. 50).</p> <p>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 <i>qualitativen</i> Fortschritt betrachten können.</p> <p>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: <i>Vor der Ausweisung von neuen nicht erschlossenen Bauflächen ist das Ausschöpfen noch vorhandener Flächenpotenziale darzulegen</i>, so wäre zu fragen, wo sich in der Begründung des FNP die Zahlen befinden, mit denen eine solche Ausschöpfung schlüssig vorgerechnet würde.</p> <p>10. Ebenso soll großflächige Stadterweiterung nur in "<i>begründeten Ausnahmefällen</i>" 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</p>	<p>Verdichtung von bereits bebauten, zentralen Bereichen zur Schaffung einer Stadt der kurzen Wege von besonderer Bedeutung. Die Verdichtung der Stadt Ahrensburg wird sich jedoch aus den o.g. Gründen nicht auf die bahnhofsnahen Bereiche beschränken, sondern alle zentralen Bereiche der Stadt einschließen.</p> <p>Bezüglich der Bindungswirkung des ISEKs für den FNP siehe oben.</p> <p>Bezügliche der genannten Wohnbaupotentialflächen siehe oben.</p> <p>Bezüglich Wohnbaupotentialflächen und Innenentwicklung siehe oben.</p> <p>Bezüglich Wohnbaupotentialflächen siehe oben. Die Begründung wird entsprechend angepasst.</p>

V.44	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>wurden, werden im FNP-Vorentwurf als Wohnbaupotenzialfläche vorgeschlagen." Das ist eine Mitteilung, keine Begründung.</p> <p>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 (5. 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.</p> <p>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 (5. 50), 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?</p> <p>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 (5.84), 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.</p> <p>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</p>	<p>Bezüglich Wohnbaupotentialflächen siehe oben.</p> <p>Bezügliche der genannten Wohnbaupotentialflächen siehe oben.</p> <p>Bezügliche der genannten Wohnbaupotentialflächen siehe oben.</p> <p>Bezügliche der genannten Wohnbaupotentialflächen siehe oben.</p>

V.44	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>viergeschossigen Gebäude nicht mehr genug Sonnenlicht bekäme. Qualitatives Wachstum?</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>17. Verkehr: 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 <i>betrachten</i>, man muss auch zu <i>Entscheidungen</i> kommen und einen dem Wachstum von Wohnen und Wirtschaft entsprechenden Ausbau übergeordneter Verkehrswege <i>planen</i>. Vorrangig sind dabei die Nord- und die Südtangente.</p>	<p>Bezügliche der Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs siehe oben.</p> <p>Die Überarbeitung vieler Bebauungspläne, besonders im Süden von Ahrensburg steht bereits auf der Agenda und wird mit Blick auf die Zielsetzung der Innenverdichtung verstärkt vorangetrieben werden.</p> <p>Für die Realisierung der Nordtangente ist ein Flächentausch mit der Gemeinde Delingsdorf erforderlich, der zurzeit jedoch nicht absehbar ist.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die</p>

V.44	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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 <i>erst dann</i> aufzustellen, wenn die erforderliche Verkehrsinfrastruktur sichergestellt (nicht bloß in Aussicht gestellt) ist.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>Bezügliche der Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs siehe oben. Die befürchteten Auswirkungen auf das Straßennetz werden daher nichtgeteilt.</p> <p>Bezüglich der Nordtangente und der Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburg siehe oben.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung der Bebauungspläne für die einzelnen Maßnahmen wird jeweils ein Verkehrsgutachten erstellt, das die jeweils aktuelle Situation betrachtet und bewertet. Bereits</p>

V.44	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>22. Der Spechtweg wird in den Netzwerkmodellen des Masterplans (5. 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 Sozial-einrichtungen entlastet werden. Dieser Straßenzug sollte deshalb wieder abgestuft und im FNP nicht gelb markiert werden.</p>	<p>realisierte Maßnahmen werden dabei genauso einbezogen wie die generelle Verkehrsentwicklung.</p> <p>Im Flächennutzungsplan werden gem. § 5 BauGB übergeordnete Straßenverbindungen dargestellt. Durch den Flächennutzungsplan erfolgt weder eine Kategorisierung der Straßen, noch sind Anforderungen an die Straßenquerschnitte damit verbunden. Die Darstellung als Straßenverkehrsfläche im Flächennutzungsplan begründet keine Veränderung der Erschließungsfunktion oder Umwidmungen und steht in keiner Kausalität zur realen Belastung oder etwaigen Ausbauplänen. Die Verkehrsfunktion einer Straße wird nicht über die Darstellung im FNP geregelt. Die Klassifizierung der Straßen erfolgt auf Grundlage des Verkehrsordnungsrechts und ist kein Belang des Bauplanungsrechts.</p>
V.45	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
V.45.1	<p>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:</p> <p>1. Wohnbauflächenentwicklung 1.1 Unausgewogene Wohnflächenverteilung</p> <p>Nach Angaben der Erläuterung zum F-Plan-Entwurf sind für das Stadtgebiet neue Wohnbauflächen mit insgesamt 1.720 Wohneinheiten (WE) geplant. Davon sind</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die</p>

V.45	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>9.70 WE in den südlichen Ortsteilen Wald gut 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.</p>	<p>Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Das ISEK bildet die Grundlage für den vorliegenden Entwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Seit dessen Fertigstellung sind elf Jahre vergangen. Entsprechend müssen aktuellere Daten und Gutachten zugrunde gelegt werden (bspw. aktuellere Bevölkerungsprognosen, neuere politische Beschlüsse). Daher weicht der Flächennutzungsplan-Entwurf in einigen Punkten vom ISEK ab.</p> <p>Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten. Im Gegensatz zum ISEK handelt es sich beim FNP um einen ersten formellen Schritt in der Bauleitplanung.</p> <p>Der Bedarf an Wohnbaupotentialflächen wird gemäß Bevölkerungsprognosen des Statistikamts Nord berechnet. Die Stadt ist aufgrund der Einstufung als Mittelzentrum verpflichtet, entsprechende Flächen zur Deckung der Bedarfe bereitzuhalten. Gleichwohl hat die Stadt Ahrensburg in den vergangenen Jahren, insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes, entschieden, weniger Flächen für den Wohnungsbau neu auszuweisen und stattdessen vermehrt auf Nachverdichtung (Aufstockung, Bebauung in der zweiten Reihe etc.) zu setzen, um die bestehenden Freiflächen langfristig zu schützen.</p> <p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg</p>

V.45	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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 Probleme 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.</p>	<p>aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Die Bevölkerungszahlen aus dem ISEK sind infolge der langen Verfahrenszeit, die der Flächennutzungsplan benötigt, veraltet und können hier nicht mehr als Grundlage herangezogen werden. Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p> <p>Die erwarteten erheblichen infrastrukturellen Probleme werden aufgrund der Herausnahme der vier großen Wohnbaupotentialflächen (Vogelsang, Spechtweg, Ginsterweg, Starweg) nicht gesehen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p>

V.45	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>2 Straßenverkehr</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaub-belastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Park-platzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte,</p>

V.45	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>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:</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>Der hier genannte Vertrag regelt ausschließlich die Beteiligung des Ortsbeirats Ahrensfelde im Zuge eines möglichen Planfeststellungsverfahrens für eine Südumfahrung, beantwortet jedoch nicht die Frage, ob eine Südumfahrung geplant wird. Aus dem Eingemeindungsvertrag können somit keine Rechte im Hinblick auf die Südtangente abgeleitet werden.</p> <p>Es besteht kein Anspruch auf Planung. Eine Planung wird erst aufgestellt, wenn diese planerisch sinnvoll ist. Das galt bereits damals im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens und gilt auch heute noch. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass bei allen Planungsprozessen, somit auch im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens in 1990er Jahren, sämtliche Belange (Naturschutz, Verkehr etc.) untereinander abgewogen wurden.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet und die Verkehrsaufkommen überprüft und neu bewertet.</p>

V.45	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>aktuellen Belastungen betragen <i>aufgrund qualifizierter Zählungen</i> der Anwohner 7.800 Kfz/Tag im Braunen Hirsch und 6.600 Kfz/Tag in der Dorfstraße.</p> <p>Durch die o.g. geplante verstärkte Wohnbebauung im Ahrensburger Süden würde sich das derzeitige Verkehrsaufkommen in den betroffenen Ortsteilen sprunghaft erhöhen. Bei der 0,9, 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 ruckende 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 (L225) 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - neue Gewerbegebiete in Beimoor-Nord und -Süd sowie an der BAB A1, - 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 Bargtheide) und der BAB A24 (Anschlussstelle Schwarzenbek/Grande). <p>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</p>	<p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen in Ahrensburgs Süden siehe oben.</p> <p>Die hier genannten zusätzlichen 2.000 Kfz-Fahrten/Tag sind nicht nachvollziehbar dargelegt und keine gutachterlich geprüfte Verkehrsmenge. Im Rahmen der Planung entlang der BAB 1 wird eine Verkehrsuntersuchung aufgestellt, die die Abwicklung des Verkehrs sicherstellt und auch die Auswirkungen auf die Umgebung, z.B. den Ostring, mit betrachtet.</p> <p>Der Bau einer Nordtangente - und die damit einhergehenden Verkehrsverlagerungen – ist aufgrund der politischen Beschlusslage derzeit nicht absehbar. Im Rahmen eines für die Umsetzung erforderlichen Planfeststellungsverfahrens würde im Falle einer angestrebten Realisierung die verkehrliche Gesamtsituation auf dem dann aktuellen Stand neu bewertet werden.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen wird für die einzelnen Maßnahmen jeweils ein Verkehrsgutachten erstellt, das die zum jeweiligen Zeitpunkt aktuelle Situation betrachtet, bewertet und die Auswirkungen des konkreten Vorhabens berechnet. Bereits realisierte Maßnahmen werden dabei genauso einbezogen wie die generelle Verkehrsentwicklung. Die Betrachtung und Auswirkung von konkreten Vorhaben ist nicht Teil der strategischen Flächennutzungsplanung, sondern wird vielmehr in der nachgelagerten, verbindlichen Bauleitplanung gutachterlich bewertet.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren wird zudem die verkehrliche Entwicklung im Gesamtkontext erneut betrachtet und die Verkehrsaufkommen überprüft und neu bewertet.</p>

V.45	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Höhe von ca.: 13.000 Kfz/Tag. Derartige Zuwächse in rund 15 Jahren um ca. 65% sind exorbitant hoch und für Ahrensburg einzigartig.</p> <p>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 Schadstoffmissionen 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 <i>wird</i> 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</p>	<p>Bezüglich des Masterplans Verkehr siehe oben. Bezüglich der geplanten verkehrlichen Entwicklung siehe oben.</p> <p>Bezüglich der Südumfahrung siehe oben.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes
Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.45	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p>	<p>Die Verwaltung bemüht sich bürgerfreundlich zu handeln und zu informieren, jedoch ist dieser Aspekt kein Inhalt des Flächennutzungsplans.</p>
V.46	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
V.46.1	<p>Der Flächennutzungsplan-Entwurf mit Stand Oktober 2016 enthält die Leitlinien der Ahrensburger Stadt für die nächsten 15 Jahre. 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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Die genannten Probleme werden daher nicht gesehen.</p>

V.46	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>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 Höltingbaum 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.</p>	<p>Der hier genannte Vertrag regelt ausschließlich die Beteiligung des Ortsbeirats Ahrensfelde im Zuge eines möglichen Planfeststellungsverfahrens für eine Südumfahrung, beantwortet jedoch nicht die Frage, ob eine Südumfahrung geplant wird.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können.</p> <p>Aus dem Eingemeindungsvertrag können somit keine Rechte im Hinblick auf die Südtangente abgeleitet werden. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>Es besteht kein Anspruch auf Planung. Eine Planung wird erst aufgestellt, wenn diese planerisch sinnvoll ist. Das galt bereits damals im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens und gilt auch heute noch. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass bei allen Planungsprozessen, somit auch im Rahmen des Unterschutzstellungsverfahrens in 1990er Jahren, sämtliche Belange (Naturschutz, Verkehr etc.) untereinander abgewogen wurden.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.46	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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!</p>	<p>Konkrete Belastungsabschätzungen und Maßnahmen erfolgen im nachfolgenden B-Plan Verfahren.</p> <p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, die den MIV reduzieren und durch die Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen, damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben und die Feinstaub-belastung zu senken.</p> <p>Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg noch besser an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Hamburgs angebunden und die Verbindung damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Park-platzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geschaffen. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p> <p>Bezüglich der Südumfahrung siehe oben.</p>
V.47	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 08.12.2016	Empfehlung
V.47.1	<p>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</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen</p>

V.47	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 08.12.2016	Empfehlung
	<p>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- und 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.</p>	<p>Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Die erwarteten erheblichen infrastrukturellen Probleme werden aufgrund der Herausnahme der vier großen Wohnbaupotentialflächen (Vogelsang, Spechtweg, Ginsterweg, Starweg) nicht gesehen.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können.</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p>

V.48	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
V.48.1	<p>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.</p> <p>1. Wohnbauflächen- und Einwohnerentwicklung</p> <p>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?</p> <p>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.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Das ISEK bildet die Grundlage für den vorliegenden Flächennutzungsplan-Entwurf. Seit Verabschiedung des ISEKs sind elf Jahre vergangen. Entsprechend müssen aktuellere Daten und Gutachten zugrunde gelegt werden (bspw. aktuellere Bevölkerungsprognosen, neuere politische Beschlüsse). Entsprechend weicht der Flächennutzungsplan-Entwurf in einigen Punkten vom ISEK ab. Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten. Im Gegensatz zum ISEK handelt es sich beim FNP um einen ersten formellen Schritt in der Bauleitplanung.</p> <p>Der Bedarf an Wohnbaupotenzialflächen wird gemäß Bevölkerungsprognosen des Statistikamts Nord berechnet. Die Stadt ist aufgrund der Einstufung als Mittelzentrum verpflichtet, entsprechende Flächen zur Deckung der Bedarfe bereitzuhalten. Gleichwohl hat die Stadt Ahrensburg in den vergangenen Jahren, insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes, entschieden, weniger Flächen für den Wohnungsbau neu auszuweisen und stattdessen vermehrt auf Nachverdichtung (Aufstockung, Bebauung in der zweiten Reihe etc.) zu setzen, um die bestehenden Freiflächen langfristig zu schützen.</p> <p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als</p>

V.48	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>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, Jugendliche oder Ältere. Ein wenig wird vom Kirchsaal Hagen aufgefangen, aber wie lange noch bei dem Druck der Kirchen, Gebäude abzustoßen?</p>	<p>Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten. Die Bevölkerungszahlen aus dem ISEK sind infolge der langen Verfahrenszeit, die der Flächennutzungsplan benötigt, veraltet und können hier nicht mehr als Grundlage herangezogen werden. Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Davon ausgehend basiert die Berechnung der Wohnbaupotentialflächen auf mittlerweile veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2020-2035 anpassen. Damit werden sich eine neue Datengrundlage und veränderte Wohnbaubedarfe ergeben. Diesen Bedarfen wird Ahrensburg mit einer Überprüfung und Ergänzung der Potentialflächen, sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und der jeweiligen Lage im Stadtgefüge angepassten Dichtemodelle Rechnung tragen.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang un bebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p>

V.48	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Wieso gibt es keine Pläne, z.B. vergleichbar mit der Planung im Erlenhof?</p> <p>2. Straßenverkehr</p> <p>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 OB über die Bahntrasse ansteht. Bei der Eingemeindung Ahrensfeldes 1973 wurde eine Südtangente versprochen.</p>	<p>Die genannten Probleme werden aufgrund der Herausnahme der vier großen Wohnbaupotentialflächen (Vogelsang, Spechtweg, Ginsterweg, Starweg) nicht gesehen.</p> <p>Das Waldgut Hagen ist ein vor rund 90 Jahren als Wochenendhausgebiet entstanden, das aufgrund der kleinteiligen Eigentümerstruktur nur bedingt verändert werden kann. Der Erlenhof dagegen ist ein neu geplanter Stadtteil, der „auf der grünen Wiese“ entstanden ist.</p> <p>Der hier genannte Vertrag (Eingemeindung Ahrensfeldes) regelt ausschließlich die Beteiligung des Ortsbeirats Ahrensfelde im Zuge eines möglichen Planfeststellungsverfahrens für eine Südumfahrung, beantwortet jedoch nicht die Frage, ob eine Südumfahrung geplant wird.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können.</p> <p>Aus dem Eingemeindungsvertrag können somit keine Rechte im Hinblick auf die Südtangente abgeleitet werden. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.48	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 12.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p>	<p>Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>Die erwarteten erheblichen infrastrukturellen Probleme werden aufgrund der Herausnahme der vier großen Wohnbaupotentialflächen (Vogelsang, Spechtweg, Ginsterweg, Starweg) nicht gesehen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen wird für die einzelnen Maßnahmen jeweils ein Verkehrsgutachten erstellt, das die zum jeweiligen Zeitpunkt aktuelle Situation betrachtet, bewertet und die Auswirkungen des konkreten Vorhabens berechnet. Bereits realisierte Maßnahmen werden dabei genauso einbezogen wie die generelle Verkehrsentwicklung. Die Betrachtung und Auswirkung von konkreten Vorhaben ist nicht Teil der strategischen Flächennutzungsplanung, sondern wird vielmehr in der nachgelagerten, verbindlichen Bauleitplanung gutachterlich bewertet.</p>
V.49	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
V.49.1	<p>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</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.49	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	südlichen Ahrensburgs und Ahrensfeldes nicht für solche Belastungen ausgelegt ist.	Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten. Die befürchteten infrastrukturellen und verkehrstechnischen Probleme werden daher nicht gesehen.
V.50	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
V.50.1	<p>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 zukommt. Wir sind ein Stadtteil der durch den Braunen Hirschen nicht nur getrennt wird, sondern regelrecht auseinandergerissen 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 ??</p> <p>Es gibt doch eine Lösung!!! Die Südtangente!!! Wir möchten Sie und alle anderen Stadtverordneten dazu aufrufen, für die Südtangente zu stimmen. Zum Wohle unserer Kinder und zum Wohle aller Anwohner der Siedlung am Hagen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt. Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p>

V.51	Einwohner*in Schwalmstadt-Treysa Schreiben vom 15.12.2016	Empfehlung
V.51.1	<p>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!</p> <p>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.</p>	<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Wohneinheiten ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Die Entwicklung einer Südumfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südumfahrung auch künftig nachvollziehen zu können. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p>

V.52	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 08.01.2017	Empfehlung
V.52.1	<p>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:</p> <p>Bedenken melden wir an zu:</p> <p>A. die für das Waldgut Hagen außergewöhnlichen Ausweitungen der WE.</p> <p>B. der auf die Lärmschutzverordnung bezogenen diametralen Wandlung von Schulwegen, bzw. Anlieger- und Haupteerschließungsstraßen zu Hauptverbindungsstraßen</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Im Flächennutzungsplan werden gem. § 5 BauGB übergeordnete Straßenverbindungen dargestellt. Durch den Flächennutzungsplan erfolgt weder eine Kategorisierung der Straßen, noch sind Anforderungen an die Straßenquerschnitte damit verbunden. Nach Überarbeitung des FNP-Entwurfs wird die gesamte Hagerner Allee als Straßenverkehrsfläche dargestellt. Die Straßen Aalfang, Ahrensfelder Weg und Starweg (West) sind zur Vervollständigung des Straßennetzes als Straßenverkehrsflächen in die Darstellung aufgenommen worden.</p> <p>Die Darstellung als Straßenverkehrsfläche im Flächennutzungsplan begründet keine Veränderung der Erschließungsfunktion</p>

V.52	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 08.01.2017	Empfehlung
	<p>C. Erschließung neuer Gewerbegebiete an der A1, die unter Verträglichkeitsgesichtspunkten aus den Empfehlungen des Masterplan Verkehr kritisch zu sehen sind.</p> <p>Unsere Empfehlungen zu den aufgeführten Positionen sind:</p> <p>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.</p> <p>B. Der Masterplan Verkehr beinhaltet für das Waldgut keine Darstellung zur Widmungsveränderung der bestehenden Straßenzüge, warum die Wandlung des</p>	<p>oder Umwidmungen und steht in keiner Kausalität zur realen Belastung oder etwaigen Ausbauplänen. Die Verkehrsfunktion einer Straße wird nicht über die Darstellung im FNP geregelt. Die Klassifizierung der Straßen erfolgt auf Grundlage des Verkehrsordnungsrechts und ist kein Belang des Bauplanungsrechts. Eine Änderung des Verkehrskonzepts ist nicht vorgesehen, die befürchteten Diskussionen werden daher nicht gesehen. Siehe hierzu auch Begründung zum FNP, Kap. 5.6.</p> <p>Bei dem Gewerbegebiet an der BAB A1 handelt es sich um ein strategisches Potenzial. Langfristig ist angestrebt gemeinsam mit der Gemeinde Siek entlang der Autobahn ein bedarfsgerechtes Gewerbegebiet zu entwickeln. Ahrensburg ist im eigenen Stadtgebiet flächenmäßig stark eingeschränkt und strebt daher eine intensive, interkommunale Zusammenarbeit an. Aufbauend auf dem ISEK und dem GEK ist ein gemeinsames Entwicklungskonzept mit der Gemeinde Siek aus Ahrensburger Sicht von zentraler Bedeutung, um für eine zukunftsweisende Gewerbeentwicklung Ziele für die gesamte Region zu formulieren. Bei Umsetzung dieses Potentials, wird eine zukunftsweisende Infrastruktur bereitgestellt werden.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen siehe oben.</p> <p>Bezüglich der Darstellung der Straßenverkehrsflächen siehe oben.</p>

V.52	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 08.01.2017	Empfehlung
	<p>Starweges und des Ahrenfelder Weges nicht durchgeführt werden sollte. Zum Schutz der Anlieger bitten wir dieser Maßnahme einer verdeckten Kühlenmoortras- senverbindung nicht zuzustimmen.</p> <p>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/Südümfahrung in den F-/ L-Plan aufzunehmen.</p>	<p>Die Entwicklung einer Südümfahrung wird jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und anderer planerischer Gründe seit dem entsprechenden Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 innerhalb des Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht weiterverfolgt.</p> <p>Daher werden im Flächennutzungsplan keine entsprechenden Straßenverkehrsflächen vorbereitend für ein Planfeststellungsverfahren dargestellt.</p> <p>Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss der Südümfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Vielmehr wird die Planungs- und Entscheidungshistorie sowie deren fachliche Hintergründe dokumentiert, um die Entscheidung gegen eine Südümfahrung auch künftig nachvollziehen zu können. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die rechtliche Sicherung einer möglichen Südümfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene erfolgen könnte, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste.</p> <p>Es werden die überörtlichen Hauptverkehrszüge, sowie mögliche Trassenvarianten für eine Nordumgehung auf Ahrensburger Gebiet dargestellt. Eine konkrete Trassenführung ist im Realisierungsfall durch ein Planfeststellungsverfahren zu prüfen, festzulegen und mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen.</p> <p>Der FNP weist lediglich auf die verschiedenen Trassenvarianten hin, stellt sie in der Planzeichnung allerdings nur auf eigenem Stadtgebiet als Planzeichen ohne Normcharakter dar. In der</p>

V.52	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 08.01.2017	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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 Fokus stand. Oder das Waldgut Hagen, welches aus keiner städtebaulichen Planung entstand, sondern nur durch finanziellen Druck der Schimmelmann's, welche ein Wochenendhausgebiet kreierten, mit Bedingungen, die nur die Nutzung einer Wochenendunterkunft (welches auch aus den Kaufverträgen vom Februar des Jahres 1938 hervorgeht) gestatteten.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>In dieser Situation sind nur die Planungen aus dem ISEK mit den entsprechenden Daten für den Masterplan Verkehr aus den aufgeführten Positionen realitätsnah.</p> <p>Begründung zu B. Wandlung von Schulwegen, bzw. Anlieger-Haupterschließungsstraßen zu Hauptverbindungsstraßen</p>	<p>Begründung werden die verschiedenen, diskutierten Varianten zur Kenntnis dargestellt. Bezüglich des Gewerbegebiets an der BAB 1 siehe oben.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotentialflächen siehe oben.</p> <p>Bezüglich der Darstellung der genannten Straße siehe oben.</p>

V.52	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 08.01.2017	Empfehlung
	<p>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% 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.</p> <p>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 Bargonkoppel Redder bis zur Straße „Am Hagen“ ist, als Hauptverbindungsstraße entwidmet werden.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Die Straßenstruktur des Waldgutes trägt eine zusätzliche Verkehrsbelastung aus den vorab unter A genannten Gründen nicht.</p> <p>Begründung zu C. Erschließung neuer Gewerbegebiete an der A1</p> <p>Grunddaten, nach denen das Verkehrskonzept, der Masterplan Verkehr, die Grundversorgung, die staatlichen Grundleistungen, das Wohnungspotenzial und</p>	<p>Nach Überarbeitung des FNP-Entwurfs wird die gesamte Hagener Allee nun wieder als Straßenverkehrsfläche dargestellt.</p> <p>Bezüglich der Darstellung der genannten Straße siehe oben.</p> <p>Die Unterstellung, es solle eine verdeckte Verbindung von der L 82 / B 75 (alt), die Kuhlenmoortrasse zum Ostring entwickelt werden wird zurückgewiesen. Der Aalfang, der Ahrensfelder Weg und der Starweg (West) werden lediglich ergänzend als Straßenverkehrsfläche dargestellt. Die Darstellung begründet keine Veränderung der Erschließungsfunktion, Umwidmungen oder Pläne zum Ausbau der entsprechenden Straßen</p> <p>Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Damit basiert die</p>

V.52	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 08.01.2017	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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: <i>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.</i> 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</p>	<p>Berechnung der Wohnbaupotenzial- und Gewerbeflächen mittlerweile auf veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2020-2035 anpassen. Damit ergibt sich eine neue Datengrundlage, woraus sich auch neue Wohnbau und Gewerbeflächenbedarfe ergeben. Diesem Bedarf wird Ahrensburg mit der Ausweitung entsprechender Flächen und der Entwicklung bedarfsgerechter Dichtemodelle Rechnung tragen.</p> <p>Bezüglich des Gewerbegebiets an der BAB 1 siehe oben. Bezüglich der Nord- und Südtangenten siehe oben.</p>

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.52	Einwohner*in Ahrensburg Schreiben vom 08.01.2017	Empfehlung
	<p>heutige Wissen, dass Ahrensburg schon 2016 die angedachte Einwohnerzahl von 2030 (34000) erreicht hat, errechnet worden.</p> <p>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.</p> <p>Der nachweisliche Anstieg der Verkehrsbelastung des südlichen Bereiches Ahrensburgs und der nun im F-Plan aufgenommenen gewerblichen 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.</p> <p>Verkehrszählungen 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.</p> <p>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.</p> <p>Sehr geehrte Frau Soltek, wir bitten Sie, unsere Eingabe auch an Ahrensburgs politische Gremien weiterzuleiten.</p>	<p>Bezüglich der Nord- und Südtangenten siehe oben.</p> <p>Die Stellungnahme wird, im Zuge des Abwägungsprozesses, allen politischen Vertretern zugänglich gemacht.</p>
V.53	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
V.53.1	Ich möchte zum ausgelegten Flächennutzungsplan wie folgt Stellung nehmen:	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Stadt Ahrensburg: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

V.53	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 11.12.2016	Empfehlung
	<ul style="list-style-type: none"> - 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 ist hier anwesend! - In Verbindung mit und in der Nähe zum Höltigbaum ist ein Lebensraum für Tiere mit besonderer Schutzpflicht (s. NABU-Stellungnahmen)! - Warum wird der Empfehlung eines Fachplaners, die/der sich hier für die Erhaltung unbebauter 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)? <p>Ich persönlich sehe hier wie die meisten Menschen in unserer 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.</p> <p>Die Politik und die Planer dieser Stadt haben keine leichte Aufgabe, aber manchmal sind Sie sehr weit entfernt vom eigentlichen Projekt.</p>	<p>Die Fläche am Vogelsang wird aufgrund der naturschutzfachlichen Bewertung im aktuellen Entwurf mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht weiterverfolgt. Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden. Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nun noch stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 wurden fast alle Wohnbaupotentialflächen im Süden Ahrensburgs aus dem Entwurf des Flächennutzungsplanes gestrichen. Einzig die Potentialfläche in Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf noch enthalten.</p> <p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten.</p>
V.54	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.01.2017 und 16.01.2017	Empfehlung
V.54.1	Bezüglich des ausstehenden, neuen Flächennutzungsplans der Stadt Ahrensburg möchte ich Sie darüber informieren, dass sich im Frühjahr, Sommer und Herbst regelmäßig Kraniche sowie auch vereinzelt Weißstörche auf der Feuchtwiese	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

V.54	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.01.2017 und 16.01.2017	Empfehlung
	<p>aufhalten, die an den Bereich des Starweges grenzt, der parallel zum Amselweg verläuft. Diese Feuchtwiese soll laut Plan zu Bauland werden und liegt vom Amselweg aus schauend in Richtung Osten zwischen Starweg und Ostring hinter dem Knick ab Höhe Einmündung Birkenhain/Amselweg.</p> <p>Vielleicht wäre es doch besser dieses bisherige Landschaftsschutzgebiet in ein Naturschutzgebiet umzuwandeln anstatt in Bauland.</p>	<p>Die in dem ersten Entwurf für eine Siedlungsentwicklung östlich Starweg vorgesehenen Flächen sind aktuell Ackerflächen, artenarmes Intensivgrünland und kleinflächig mesophiles Grünland mit temporär, feuchten Senken. Vor allen Dingen die Ackerflächen werden während der Zugzeit häufig von Kranichen für die Nahrungssuche genutzt. Dennoch weisen derartige Flächen aufgrund der Artenarmut, der intensiven Nutzung und der Häufigkeit derartiger Lebensräume für den Naturschutz lediglich eine geringe Wertigkeit auf. Die Wertigkeit für eine Ausweisung als Naturschutzgebiet ist sowohl aufgrund der Lage zwischen Ostring und Wohnbebauung, der hiermit vorhandenen Störungsintensität und dem vorhandenen Artenspektrum in keinem Fall gegeben. Auf politischem Willen werden die Flächen im aktuellen Entwurf jedoch nicht weiterverfolgt.</p>
V.54.2	<p>Ich habe Bedenken bezüglich der geplanten Umwandlung der Fläche östlich des Starweges. Bisher war dieses Gebiet zu großen Teilen als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen und soll nun in größerem Umfang zu Bauland werden.</p> <p>Die Bebauung unseres Wohngebietes "Waldgut Hagen" hatte man in den dreißiger Jahren aus guten Gründen genau an diesem Teil der Straße enden lassen. Damals folgte man mit der Bebauung den landschaftlichen Gegebenheiten. Sie fand demzufolge konsequent auf den Ausläufern einer eiszeitlichen Endmoräne statt, die einen trockenen, sandigen Untergrund auf einem leicht erhöhten Niveau bietet, der für eine Bebauung ideal ist.</p> <p>Diese Endmoräne endet genau hier östlich des Starwegs und wird durch den gewaltigen Knick mit seinen uralten Eichen aus Napoleons Zeiten vom dahinter und deutlich tiefer liegenden Feuchtwiesengebiet abgegrenzt.</p> <p>Dieses feuchte Gelände, das Sie in Baugebiet umwandeln möchten, ist zum Bauen denkbar ungeeignet. Ich denke nur daran, dass die Wiesen im Winter und Frühjahr regelmäßig überschwemmt sind, und zwar in solch einem gewaltigen Umfang, dass wir dort schon Schlittschuhlaufen konnten.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotenzialfläche am Starweg siehe oben.</p>

V.54	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.01.2017 und 16.01.2017	Empfehlung
	<p>Um dort bauen zu können, müssten Sie den Knick zunächst einmal durchbrechen und als nächster logischer Schritt müsste das Gebiet trockengelegt werden. Was passiert dann aber mit dem Grundwasserspiegel und in der Folge mit dem landschaftlich wertvollen Knick und den darauf stehenden uralten Eichen? Diese Gedankenschritte lassen sich auf das Gebiet östlich des Vogelsanges übertragen, nur, dass dort kein durchgängiger Knick vorhanden ist. Zudem möchte ich hinzufügen, dass sich im Frühjahr, Sommer und Herbst Kraniche und Störche auf diesen Wiesen aufhalten, die im Falle einer Bebauung zurückgedrängt würden. Dies hatte ich Frau Kirchgeorg und dem NABU bereits in einem früheren Schreiben mitgeteilt. Außerdem sind diese Wiesen für uns Anlieger die letzte verbliebene Grünfläche in Richtung Ostring, die unserer Naherholung dienen.</p>	
V.54.3	<p>Ergänzung vom 01.02.2017</p> <p>Ich hatte Sie bereits mit zwei kürzer gefassten Einwendungen angeschrieben, die sich gegen die Pläne der Stadt wenden, hier im Süden Ahrensburgs bisher als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesene Bereiche in Bauland umzuwidmen.</p> <p>Darin ging es mir als Anliegerin des Amselweges vor allem um das Gebiet am Starweg. Zum einen gehört die große Wiese, die parallel zum Amselweg in Richtung Ostring liegt, zum Revier der hier im Süden lebenden Kraniche, zum anderen Sorge ich mich um die alten Eichen des großen Knicks, falls durch groß angelegte Baumaßnahmen und sich daraus ergebende Trockenlegungen der Grundwasserspiegel absinken sollte. Bei der Wiese handelt es sich laut Landschaftsplan um eine Feuchtwiese.</p> <p>Für uns Anleger in diesem Teil des Waldgutes sind diese Wiesen, die zwischen Starweg und Ostring liegen, zudem das letzte verbliebene Stück Feldmark, was uns allen hier zur Naherholung dient. Zwischen der Hagener Allee und dem</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der Wohnbaupotenzialfläche am Starweg siehe oben.</p>

V.54	Einwohner*in Ahrensburg Mail vom 12.01.2017 und 16.01.2017	Empfehlung
	<p>südlichen Teil des Starweges gibt es ansonsten keinen Spielplatz oder andere Flächen, die unserer Erholung dienen könnten.</p> <p>Um aus o.a. Gründen zu verhindern, dass die ohnehin schon im alten FNP als Bauland ausgewiesene Fläche am Starweg im nun geplanten Maße vergrößert wird, möchte ich Ihnen heute vorschlagen einmal darüber nachzudenken, die im Gewerbegebiet Nord vorgesehenen Erweiterungsflächen, in denen vorwiegend "Weißes Gewerbe" mit wohngebietsverträglicher Nutzung angesiedelt werden soll, als Mischgebiet auszuweisen, so wie es auch im Gewerbegebiet West der Fall ist.</p> <p>Die Flächen, die an den Beimoorweg und den Kornkamp-Süd angrenzen, wären wegen der Nähe zum Beimoorwald bestimmt auch als Wohnraum attraktiv. Hier ist zudem die nötige Infrastruktur in großen Teilen bereits vorhanden und das Gebiet ist sehr gut an den Verkehr angebunden, im Gegensatz zu den von Ihnen angedachten Flächen im Ahrensburger Süden.</p> <p>Da es mir derzeit gesundheitlich nicht sehr gut geht, hatte ich die Einwendungsfrist leider nicht einhalten können. Auch kann ich kräftemäßig meine Bedenken zum FNP nur in Teilbeiträgen liefern. Ich bitte hierfür um Ihr Verständnis.</p>	<p>Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen. Zudem weist Ahrensburg aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg eine Zuwanderung auf. Die Stadt muss ihrer Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage gerecht werden und entsprechende Wohnbau- und Gewerbepotentialflächen zur Deckung der ermittelten Bedarfe ausweisen. Insbesondere in der Folge neu entstehender Arbeitsplätze ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten.</p>

Beteiligungszeitraum: 07.11.2016 – 12.12.2016

Stellungnahmen oder Teile von Stellungnahmen, die sich ausschließlich auf den Landschaftsplan beziehen, wurden im Rahmen der Abwägung zum Landschaftsplan behandelt und am 24.02.2020 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen und infolgedessen aus dieser Abwägungstabelle herausgenommen. Es wird auf die Beschlussvorlage Nr. 2020/005, Anlage 1 verwiesen.

I	Stellungnahmen der Behörden, hier: der Landesplanungsbehörde	
I.1	Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten Herr Braun, Kiel, 27.10.2016	Empfehlung
I.1.1	Vom weiteren Verfahren der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Ahrensburg habe ich Kenntnis genommen. Im Hinblick auf die Leitsätze der Bauleitplanung nach § 1 Abs. 5 BauGB weise ich zur o. a. Planung vorbehaltlich ihrer Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie einer intensiven Prüfung im Genehmigungsverfahren auf Folgendes hin:	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
I.1.2	1. Einige der in der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes dargestellten Neubauf Flächen liegen innerhalb von Landschaftsschutzgebieten. Ich weise darauf hin, dass vor Abschluss des Verfahrens eine Entlassung aus dem Landschaftsschutz für die überplanten Flächen rechtswirksam abgeschlossen sein muss. Die Genehmigung dieser Flächen kann ich unter Bezugnahme auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 21. Oktober 1999, Az.: - 4 C 1.99 – ohne eine erfolgte Entlassung aus dem Landschaftsschutz nicht in Aussicht stellen. Die Gemeinde sollte diese Fragestellung hinreichend prüfen und das entsprechende Entlassungsverfahren umgehend einleiten.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Entlassung der im aktuellen Entwurf des FNPs dargestellten Potentialflächen für den Wohnungsbau aus dem Landschaftsschutz wurde durchgeführt und ist entsprechend vor Feststellungsbeschluss erfolgt. Es handelt sich im aktuellen Entwurf nur noch um die Feuerwehrfläche am Braunen Hirsch und die Gewerbeflächen an der BAB-Anschlussstelle Ahrensburg.
I.1.3	2. In der Planzeichnung grenzen Siedlungsflächen teilweise direkt an Waldflächen. Hier ist der nach § 24 LWaldG erforderliche Waldschutzstreifen in der Planzeichnung und in der Zeichenerklärung darzustellen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Anregung wird nicht gefolgt, da auf der Planungsebene des FNPs keine Darstellung der Waldschutzstreifen erforderlich ist. Der Waldabstand ist nachrichtlich in die folgende verbindliche

I.1	Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten Herr Braun, Kiel, 27.10.2016	Empfehlung
		Bauleitplanung oder nach §34 BauGB aufzunehmen und hier zu berücksichtigen.
I.1.4	<p>3. Im Rahmen einer gemeinsamen Besprechung mit der Stadt Ahrensburg, dem Kreis Stormarn, dem Planungsbüro, der Landesplanungsbehörde und dem Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten am 15.6.2015 wurde darauf hingewiesen, dass die im Planentwurf enthaltenen neuen Wohnbauflächenausweisungen nicht ausreichen, um den ermittelten Wohnungsbedarf Ahrensburgs zu decken.</p> <p>Angesichts des anhaltenden Siedlungsdrucks auf den engeren Verflechtungsbereich um Hamburg sollte die Stadt Ahrensburg, weitere Wohnbauflächen im Stadtgebiet ausweisen mit dem Ziel, ein ausreichendes Wohnungsangebot zu schaffen, um dem Wohnraumbedarf eines Mittelzentrums im Verdichtungsraum Rechnung zu tragen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes für die Stadt Ahrensburg wurde im Jahre 2011 eingeleitet. Davon ausgehend basiert die Berechnung der Wohnbaupotenzialflächen auf mittlerweile veralteten Daten. Die Stadt Ahrensburg wird den Prognosezeitraum des Flächennutzungsplanes von 2010-2025 auf 2020-2035 anpassen. Damit werden sich eine neue Datengrundlage und veränderte Wohnbaubedarfe ergeben. Diesen Bedarfen wird Ahrensburg mit einer Überprüfung und Ergänzung der Potenzialflächen, sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und der jeweiligen Lage im Stadtgefüge angepassten Dichtemodelle Rechnung tragen.</p> <p>Die Stadt Ahrensburg legt zur Erfüllung der erforderlichen Wohnraumbedarfe den Fokus nunmehr stärker auf die Innenentwicklung und Nachverdichtung, als auf die Neuausweisung von bislang unbebauten Flächen. Dieser Wandel in der Planung berücksichtigt den im BauGB besonders hervorgehobenen Planungsleitsatz zum schonenden und sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Durch die Innenentwicklung und Nachverdichtung wird Wohnraum in bereit gut erschlossenen Bereichen zur Verfügung gestellt und der bislang unbebaute Außenbereich vor einer baulichen Inanspruchnahme bewahrt. Vor dem Hintergrund des voranschreitenden Klimawandels und der geplanten und erforderlichen Mobilitätswende ist die Verdichtung von bereits bebauten, zentralen Bereichen zur Schaffung einer Stadt der kurzen Wege von besonderer Bedeutung.</p>
I.1.5	4. In der Begründung zum Bauleitplan sind entsprechend dem Stand des Verfahrens u. a. nach der Anlage zum BauGB die aufgrund der Umweltprüfung	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

I.1	Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten Herr Braun, Kiel, 27.10.2016	Empfehlung
	<p>ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes im Umweltbericht darzulegen (§ 2a Abs. 1 Satz 2 Buchst. b BauGB).</p> <p>Aufgrund der Forderung des Gesetzgebers, der Umweltbericht bilde einen gesonderten Teil der Begründung, wird eine Aufsplitterung des Berichts über die gesamte Begründung vermieden. Seiner Funktion als einer der zentralen Teile der Begründung kann der Umweltbericht zudem nur dann nachkommen, wenn er in die Begründung integriert ist (zwischen Überschrift "Begründung" und der Unterschrift der Bürgermeisterin bzw. des Bürgermeisters). Ein Beifügen als "bloße" Anlage würde dieser Bedeutung, die durch das Postulat, das im Umweltbericht beschriebene Ergebnis der Umweltprüfung sei in der Abwägung zu berücksichtigen (§ 2 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 2a Satz 2 BauGB), betont wird, nicht gerecht werden. Ich bitte darum, den Umweltbericht in die Begründung zu integrieren.</p>	Der Umweltbericht wird in die Begründung zum Flächennutzungsplan integriert.
I.2	Der Ministerpräsident, Staatskanzlei, Landesplanungsbehörde, Stk 323 Frau Leibauer, Kiel, 20.12.2016	Empfehlung
I.2.1	<p>Mit Beteiligungsschreiben vom 20.10.2016 übersenden Sie geänderte Planunterlagen hinsichtlich der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Ahrensburg. Die Planung legt Rahmenbedingungen aus dem Jahr 2010 zugrunde und ist auf einen Planungshorizont von 15 Jahren bis zum Jahr 2025 ausgerichtet.</p> <p>In der aktuellen Planzeichnung ist eine Wohnbaufläche westlich von Großhansdorf entfallen und im Gegenzuge werden Wohnbauflächen in Ahrensfelde sowie östlich des Rosenweges dargestellt. Die ursprünglich geplante Gewerbefläche im Nordosten wird nunmehr als Weißfläche gem. § 5 Abs. 1 Satz 2 BauGB dargestellt.</p> <p>Eine gem. S. 40 der Begründung an der Hamburger Straße befindliche gewerbliche Baufläche ist nicht Gegenstand der Planzeichnung.</p> <p>Diese Stellungnahme bezieht sich nur auf die Erfordernisse der Raumordnung und greift damit einer planungsrechtlichen Prüfung des Bauleitplanes nicht vor. Eine</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich des Prognosezeitraums und der Wohnraumbedarfe siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2).</p> <p>Die Gewerbeflächen an der Hamburger Straße werden im MK ausgewiesen, da hier langfristig die Kerngebietsnutzung der Innenstadt weiterentwickelt werden soll.</p>

I.2	Der Ministerpräsident, Staatskanzlei, Landesplanungsbehörde, Stk 323 Frau Leibauer, Kiel, 20.12.2016	Empfehlung
	<p>Aussage über die Förderungswürdigkeit einzelner Maßnahmen ist mit dieser landesplanerischen Stellungnahme nicht verbunden.</p> <p>Aus Sicht des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, Referat für Städtebau und Ortsplanung, Städtebaurecht, liegt die Stellungnahme vom 27.10.2016 vor.</p>	
I.2.2	<p>Weiterhin weist das Referat für Städtebau und Ortsplanung, Städtebaurecht bezüglich der Darstellung der Weißfläche darauf hin, dass ein Verstoß einer geplanten Flächennutzung gegen die Ziele und Grundsätze der Raumordnung zum heutigen Zeitpunkt kein Grund für die Darstellung einer Weißfläche sind. Auch dann nicht, wenn die Überarbeitung der Regionalpläne angekündigt ist. Der Zeitraum bis zur Überarbeitung der Regionalpläne und deren Ergebnisse lassen sich heute nicht vorhersagen. Die Stadt ist verpflichtet für das gesamte Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Bodennutzung darzustellen (§ 5 Abs. 1 BauGB). Soweit eine gewünschte Nutzung sich zurzeit nicht umsetzen lässt, wäre eine umsetzbare Nutzung darzustellen (hier z.B. Fläche für die Landwirtschaft). Diese Darstellung steht einer späteren Umnutzung grundsätzlich nicht entgegen.</p> <p>Die später angestrebte Nutzung kann in der Begründung erläutert und ggf. auch in der Planzeichnung, z.B. in Form eines Hinweises, aufgenommen werden. Für den Bereich der Weißfläche ist daher eine - unter den heutigen Rahmenbedingungen umsetzbare Nutzung darzustellen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Stadt Ahrensburg ist mit der Aufstellung des Flächennutzungsplanes verpflichtet, den ermittelten Flächenbedarfen nachzukommen. Mit den ausgewiesenen Flächen kann die Stadt den Bedarf an Gewerbeflächen nicht decken. Die aktuell als „Weißfläche“ dargestellte Fläche stellt jene Fläche dar, an der strategisch ein Potenzial für Gewerbeansiedlung gesehen wird. An anderen Stellen im städtischen Kontext ist keine sinnvolle Flächenausweisung möglich.</p> <p>Die von der Stadt hier gewünschte Ausweisung ist zurzeit allerdings nicht möglich, da das Planinstrument des FNPs dem des Regionalplans nicht entgegenstehen darf. Die Stadt Ahrensburg möchte mit der gezielten Ausweisung der Weißfläche, die die Abgrenzung der Siedlungsachsen im Regionalplan von 1998 minimal überschreitet, das Land darauf aufmerksam machen, dass hier ein Handlungsbedarf besteht und dieser Flächenbedarf bei einer Überarbeitung der Regionalpläne berücksichtigt werden sollte.</p> <p>Gem. § 5 (1) Satz 2 BauGB darf eine Weißfläche ausgewiesen werden, wenn ein Konflikt besteht, der in den kommenden Jahren voraussichtlich gelöst werden kann. Eine zeitliche Begrenzung wird hier nicht vorgesehen. Die Verfahren zur Änderung der Regionalpläne laufen seit 2013. Damit sind die Voraussetzungen für eine Ausweisung gem. § 5(1) Satz 2 BauGB gegeben.</p>

II	Stellungnahmen der Behörden, hier: des Kreises und der angeschlossenen Behörden	
II.1	Kreis Stormarn, Der Landrat, FB 5, Fachdienst Planung und Verkehr Herr Beck, Bad Oldesloe, 30.11.2016	Empfehlung
II.1.1	Gegen die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes bestehen keine grundsätzlichen städtebaulichen Bedenken. Bei der weiteren Planbearbeitung ist aus Sicht des Kreises folgendes zu berücksichtigen:	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
II.1.2	1. Städtebau und Ortsplanung <i>1.1 städtebauliches Konzept zur Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung</i> Der F-Plan hat nach den Vorgaben des Baugesetzbuches nach § 1 Abs. 5 und 6 u.a. die Aufgabe, Flächenvorsorge für die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung und für die Belange der Wirtschaft für einen mittel- und langfristigen Planungszeitraum sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund sollte im F-Plan in Planzeichnung und Begründung deutlich werden, wie die Stadt Ahrensburg mit der im F-Plan enthaltenen städtebaulichen Konzeption die mittel- und langfristigen Anforderungen und Aufgaben als Mittelzentrum im Verdichtungsraum bewältigen kann und will. Hierbei sollte insbesondere die Berücksichtigung der bestehenden Wohn- und Gewerbeflächen nachfrage und die Verkehrsinfrastruktur im Mittelpunkt stehen. Die Begründung und Ableitung des Wohneinheitenbedarfs und der Abgleich mit den verfügbaren Potenzialflächen für Wohnnutzung in Kap. 6.2 ist in der Argumentation insgesamt widersprüchlich und enthält Unstimmigkeiten. Es sollte nachvollziehbar aufgezeigt werden, wie und auf welchen im F-Plan dargestellten Wohnbauflächen die 2.160 zusätzlich erforderlichen Wohneinheiten für die unterschiedlichen Wohnformen - das entspräche bis zum Jahr 2025 durchschnittlich 240 Wohneinheiten pro Jahr - entstehen können.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ahrensburg ist sich der dargestellten Verantwortung bewusst und wird den Anforderungen gerecht. Die Unstimmigkeiten wurden erkannt, behoben und die Begründung entsprechend angepasst. Bezüglich des Prognosezeitraums und der Wohnraumbedarfe siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2).

II.1	Kreis Stormarn, Der Landrat, FB 5, Fachdienst Planung und Verkehr Herr Beck, Bad Oldesloe, 30.11.2016	Empfehlung
	<p>Die Darstellung von geplanten Flächen für wohnbauliche Nutzungen erfolgt vor dem Hintergrund des ermittelten Wohnungsbedarfes und des anhaltenden Siedungsdruckes im Mittelzentrum Ahrensburg insgesamt zurückhaltend. In der gemeinsamen Besprechung mit der Stadt Ahrensburg, dem Planungsbüro, der Landesplanungsbehörde und dem Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten am 15.06.2015 wurde thematisiert, dass die im Planentwurf enthaltenen neuen Wohnbauflächen nicht ausreichen, den Bedarf als Mittelzentrum zu decken.</p> <p>Hinsichtlich des Gewerbeflächenbedarfs sollte im Rahmen einer Alternativflächenprüfung für Gewerbeflächen aufgezeigt werden, wie die jetzt erfolgte Flächenauswahl begründet wird. Für die zusätzlich ggf. für gewerbliche Nutzung vorgesehene Weißfläche am Beimoorweg sollte eine Eignungsuntersuchung erfolgen. Entgegen der in der Begründung benannten Aussage ist in der Planzeichnung keine Gewerbefläche an der Hamburger Straße dargestellt.</p> <p>Zudem ist die südlich der A 1 dargestellte Gewerbefläche nur über das Gebiet der Gemeinde Siek erschließbar. Hierfür wäre eine interkommunale Absprache erforderlich.</p> <p>Die zusammenfassenden tabellarischen Übersichten auf S. 77 und S. 95 ("Fazit Thema Gewerbe" und "Fazit Thema Wohnen") entsprechen inhaltlich nicht den vorherigen Aussagen der Kap. 6.1 und 6.2. Die Aussagen sollten überprüft und angepasst werden.</p>	<p>Bezüglich der Gewerbeflächenentwicklung und Weißfläche siehe Nr. I.2.2.</p> <p>Bezüglich der Gewerbefläche an der Hamburger Straße siehe Nr. I.2.1.</p> <p>Ahrensburg ist im eigenen Stadtgebiet flächenmäßig stark eingeschränkt und strebt daher zukünftig eine intensive, interkommunale Zusammenarbeit an. Aufbauend auf dem ISEK und dem GEK ist ein gemeinsames Entwicklungskonzept sowohl mit der Gemeinde Delingsdorf als auch mit der Gemeinde Siek aus Ahrensburger Sicht von zentraler Bedeutung, um für eine zukunftsweisende Wohnbau- und Gewerbeentwicklung Ziele für die gesamte Region zu formulieren.</p> <p>Die benannten Unstimmigkeiten (Fazit Thema Gewerbe und Fazit Thema Wohnen) wurden erkannt, behoben und die Begründung entsprechend angepasst.</p>
II.1.3	<p><i>1.2 Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Darstellung von Verkehrsflächen</i> Grundsätzlich ermöglicht der F-Plan auch die Darstellung von Flächen für den überörtlichen Verkehr und für örtliche Hauptverkehrszüge. Der vorliegende Entwurf</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

II.1	Kreis Stormarn, Der Landrat, FB 5, Fachdienst Planung und Verkehr Herr Beck, Bad Oldesloe, 30.11.2016	Empfehlung
	sollte hierzu deutlicher herausarbeiten, inwieweit mittel- und langfristig Lösungen für die Abwicklung der Verkehre verfolgt werden (z.B. Trassen für Radschnellwege, Verlauf einer Nordtangente lt. Masterplan Verkehr) und hierfür dann entsprechende Flächendarstellungen vornehmen.	Der Flächennutzungsplan wird diesen Ansprüchen gerecht. Es werden die überörtlichen Hauptverkehrszüge dargestellt, sowie mögliche Trassenvarianten für eine Nordumgehung auf Ahrensburger Gebiet. Darüber hinaus wird das übergeordnete Fuß- und Radverkehrsnetz dargestellt.
II.1.4	<p><i>1.3 Aktuelle Bevölkerungsvorausberechnung der Staatskanzlei / Landesplanung und des Statistischen Amtes HH/SH</i></p> <p>Mit Stand Juni 2016 liegt eine aktuelle Bevölkerungsvorausberechnung für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein vor. Danach ist eine weitere beachtliche Zunahme der Einwohnerzahl des Kreises Stormarn auf rd. 252.000 Einwohner und anteilig auch der Stadt Ahrensburg zu erwarten. Bis zum Jahr 2030 besteht in Stormarn ein Wohnungsneubaubedarf von rd. 14.000 Wohnungen. Die Ergebnisse sollten in die F-Plan-Aufstellung einfließen. Der Inhalt des Kap. 4.2.3 der Begründung ist entsprechend anzupassen.</p> <p>Seitens des Kreises Stormarn ist eine Fortschreibung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose von 2013 in Vorbereitung, die dann auch wieder differenzierte Aussagen zur Entwicklung der Einwohner und der Haushalte des Mittelzentrums Ahrensburg beinhalten wird. Sie wird voraussichtlich im Jahr 2017 vorliegen. Die aus 2013 vorliegende kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose ermittelte bis zum Jahr 2030 rd. 2.800 zusätzliche Einwohner und rd. 1.900 zusätzliche Haushalte.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich des Prognosezeitraums und der Wohnraumbedarfe siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2).</p>
II.1.5	<p><i>1.4 Präambel: Zeithorizont des F-Plans</i></p> <p>In der Präambel wird benannt, dass der F-Plan für einen Prognose- und Planungshorizont von etwa 15 Jahren erstellt wird. Demnach müsste, wenn der F-Plan im Jahr 2017 rechtswirksam werden sollte, der Prognose- und Planungszeitraum die darauf folgenden rund 15 Jahre bis etwa 2030/2035 umfassen. Die planerischen Rahmendaten des Wohn- und Gewerbeflächenbedarfs beziehen sich jedoch auf das Prognosejahr 2025. Vor diesem Hintergrund sind die in der Präambel enthaltenen Aussagen zum Zeithorizont zu überdenken. Ggf sind auch der Prognosezeitraum und die entsprechenden Flächendaten und -darstellungen anzupassen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich des Prognosezeitraums und der Wohnraumbedarfe siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2).</p>

II.1	Kreis Stormarn, Der Landrat, FB 5, Fachdienst Planung und Verkehr Herr Beck, Bad Oldesloe, 30.11.2016	Empfehlung
II.1.6	<p>2. Naturschutz / Landschaftspflege 2.1</p> <p>Parallel zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes wird der Landschaftsplan neu aufgestellt. Flächenausweisungen und Ziele sind lt. Begründung untereinander abgestimmt (S. 5). Daher wäre aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde ein direkter Bezug des F-Planes auf den Landschaftsplan in den entsprechenden Kapiteln geboten, z.B. Zielkonzept Gewerbeflächen, Zielkonzept Grün, Kompensationsmaßnahmen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Flächennutzungsplan wird an geeigneten Stellen auf den Landschaftsplan verwiesen.</p>
II.1.7	<p>2.2 Hinweise zur Begründung</p> <p>Das Gewerbeflächenentwicklungskonzept der CIMA aus 2015 erläutert, dass der Bedarf durch Potenzialflächen u.a. Neuentwicklung an der Hamburger Straße abgebildet werden kann (S. 40, 75). Die untere Naturschutzbehörde bittet um Erläuterung, wo diese Flächen an der Hamburger Straße geplant sind. In der Planzeichnung ist keine Darstellung ersichtlich.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird auch auf die Darstellung einer Weißfläche hingewiesen (S. 75). Aus der folgenden Erläuterung geht hervor, dass die Stadt sich hier weitere Gewerbeflächen wünscht, die aus übergeordneter Sicht z.Zt. nicht realisiert werden können. An dieser Stelle sollte der Bedarf an zusätzlichen Gewerbeflächen hergeleitet und begründet werden. Dass aus Sicht der Stadt Ahrensburg das Gewerbegebiet Nord sinnvoll ergänzt und eine Arrondierung des Siedlungsrandes darstellen würde, sind periphere Überlegungen, jedoch keine Argumente, um einen tatsächlichen Bedarf an Gewerbeflächen zu begründen. Eine sachliche Begründung ist zu ergänzen.</p> <p>Der Text Wohneinheitenbedarfsermittlung ab S. 81 weist Unstimmigkeiten auf und sollte überarbeitet werden. Die Einwohnerentwicklung 2010-2025 wird mit + 2.209 angegeben (Tabelle S. 81 unten). Darunter wird die veraltete Angabe aus dem Vorentwurf 2015 genannt. 1.540 x 1,22 ergeben nicht 2.695. Die veraltete Angabe ist im folgenden Text abermals zu lesen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Gewerbeflächen an der Hamburger Straße werden im MK ausgewiesen, da hier langfristig die Kerngebietsnutzung der Innenstadt weiterentwickelt werden soll.</p> <p>Bezüglich der Gewerbeflächenentwicklung und Weißfläche siehe Nr. I.2.2.</p> <p>Bezüglich des Prognosezeitraums und der Wohnraumbedarfe siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2).</p>

II.1	Kreis Stormarn, Der Landrat, FB 5, Fachdienst Planung und Verkehr Herr Beck, Bad Oldesloe, 30.11.2016	Empfehlung
	<p>Mit Blick auf das erforderliche Entlassungsverfahren von Flächen aus dem Landschaftsschutz, sollte im Zielkonzept Wohnbauflächen eine übersichtliche Zusammenstellung der Gründe für die Auswahl der Standorte und geprüften Alternativen stattfinden, z.B. auch tabellarisch. So wird der Detaillierungsgrad der Alternativenprüfung deutlich und ist nachvollziehbar. Diese Aufarbeitung ist ausschlaggebend für die abschließende Entscheidung der Entlassung aus dem Landschaftsschutz. Die Herausnahme der im Landschaftsschutzgebiet befindlichen potenziellen Wohnbaufläche westlich von Großhansdorf (Babenkoppel) zugunsten einer Fläche in Ahrensfelde (Up'n Barg) außerhalb des Landschaftsschutzgebietes wird begrüßt. Die Ausweisung einer Fläche östlich des Rosenweges als Wohnbaufläche wird als sinnvoll erachtet.</p> <p>Die geplante Wohnbaufläche am Ginsterweg sollte im Nordosten deutlich zurückgenommen werden, weil anderenfalls der dort verlaufende Biotopverbund unterbrochen oder zumindest erheblich beeinträchtigt wird.</p> <p>Die im Flächenkonzept F-Plan für den Bereich "Grün" (Kap. 6.5) avisierten Themen Ökokonten und Maßnahmenflächen sowie Ausgleich durch Flächen und Maßnahmen (S. 68) sollten dann auch tatsächlich in dem Kap. 6.5 aufgearbeitet werden. Den Schwerpunkt dieses Kapitels bilden jedoch Vorhandensein und Sicherstellung von Erholungsflächen. An dieser Stelle sind Planungen zu einem Ausgleichskonzept zu erläutern. In der Flächenbilanz sind die Flächen für Kompensationsmaßnahmen zu ergänzen.</p>	<p>Eine Zusammenstellung der Gründe für die Auswahl der Potentialflächen ist in der SUP enthalten. In der Begründung wird im Kapitel 5.1 Wohnbauflächen (ehemals Zielkonzept Wohnbauflächen) ein Verweis auf die Stelle in der SUP ergänzt.</p> <p>Die Fläche am Ginsterweg ist gemäß Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht mehr Bestandteil des aktuellen FNP-Entwurfs.</p> <p>Die benannten Themen Ökokonten und Maßnahmenflächen sind Teil der Strategischen Umweltprüfung und des Landschaftsplans und daher im Kapitel Grünflächen obsolet. Die Einleitung des Kapitels Planinhalt (ehemals Flächenkonzept) wird entsprechend angepasst.</p>
II.1.8	<p><i>2.3 Hinweise zum Umweltbericht</i></p> <p>Die Umweltprüfung erfolgt gem. § 17 Abs. 2 UVPG nach den Vorschriften des BauGB. Ausführlichkeit und Detaillierungsgrad werden von der Stadt Ahrensburg festgelegt. Grundsätzlich mag die vorgelegte Unterlage für eine F-Planebene ausreichend sein. Um Entscheidungen der nächsten Planungsebene vorzubereiten, wäre jedoch für manche Flächen, z.B. Wohnbauflächen, eine vertiefte Betrachtung der Umweltauswirkungen sinnvoll und wünschenswert.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die vertiefende Betrachtung der Umweltauswirkungen für die einzelnen Flächen findet auf der nächsten Planungsebene statt, hierdurch ist neben einer Detailschärfe vor allen Dingen auch die Aktualität der floristischen und faunistischen Daten für die Betroffenen Flächen gewährleistet.</p>
II.1.9	<p><i>2.4 Einzelfallbezogene Auswirkungen (Steckbriefe)</i></p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p>

II.1	Kreis Stormarn, Der Landrat, FB 5, Fachdienst Planung und Verkehr Herr Beck, Bad Oldesloe, 30.11.2016	Empfehlung
	<p>Die Art der Darstellung in Form von Steckbriefen ist übersichtlich und nachvollziehbar und wird ausdrücklich begrüßt.</p> <p>In den Allgemeinen Grundlagen ist für jede Fläche die Größe anzugeben (Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben). Es wird sehr kritisch gesehen, dass die Bewertung in Bezug auf Tierarten fehlt und damit nur ein Teil der abwägungsrelevanten Belange betrachtet wird. Auf diese Kenntnislücke wird immerhin verwiesen. Die untere Naturschutzbehörde hält es für erforderlich, hier die aktuelle Bedeutung der Flächen aus artenschutzrechtlicher Sicht zu nennen und somit mögliche artenschutzrechtliche Hindernisse frühzeitig und vorausschauend einzuschätzen. Dieses ist zu ergänzen.</p> <p>Die Fläche W4 Siedlung am Hagen, südöstlich Ginsterweg liegt im Landschaftsschutzgebiet. Der Steckbrief ist um diese Angabe zu ergänzen.</p> <p>Da der aktuell als Weißfläche (östlich des Gewerbegebietes Nord) bezeichnete Bereich ebenfalls eine Darstellungsänderung erfahren hat, sollte die Fläche als Steckbrief ergänzt werden.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt, es wird für jede Fläche im Teil der allgemeinen Grundlage die Flächengröße ergänzt.</p> <p>Auf die Bewertung der Flächen in Hinblick auf Tierarten wurde bewusst verzichtet, da eine naturschutzfachlich rechtssichere Darstellung der Artenschutzbelange mit aktuellen Daten im jeweiligen konkretisierenden nachfolgenden Verfahren durchgeführt werden muss. Hierauf wird bei den entsprechenden Flächen in den Steckbriefen hingewiesen.</p> <p>Die Fläche W4 ist nicht mehr für eine Siedlungsentwicklung vorgesehen, der Steckbrief wird entsprechend aus der Begründung entfernt.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt, es wird für die Fläche ein Steckbrief erarbeitet, sofern sie im Flächengerüst des FNP verbleibt.</p>
II.1.10	<p>3. Wasser Wirtschaft</p> <p>Die Stadt Ahrensburg stellt den Flächennutzungsplan neu auf. Meine Hinweise und Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung wurden berücksichtigt. Gegen den Plan bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
II.1.11	<p>4. umweltbezogener Gesundheitsschutz</p> <p>Aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
II.1.12	<p>5. untere Bodenschutzbehörde</p> <p>Aus Sicht des nachsorgenden und des vorsorgenden Bodenschutzes bestehen keine Bedenken</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
II.1.13	<p>6. Denkmalschutz</p> <p>Seitens der unteren Denkmalschutzbehörde werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Kapitel „Denkmale“ wird aktualisiert.</p>

II.1	Kreis Stormarn, Der Landrat, FB 5, Fachdienst Planung und Verkehr Herr Beck, Bad Oldesloe, 30.11.2016	Empfehlung
	Das Kap. 6.7.3 Denkmale sollte jedoch auf den aktuellen Stand gebracht werden. Hierzu ist dem Planungsbüro WRS bereits die aktuelle Liste der Denkmäler zugesandt worden.	
II.1.14	7. Verkehr / ÖPNV <i>7.1 Darstellung der Anbauverbotszonen der klassifizierten Straßen</i> Die Anbauverbotszonen der klassifizierten Straßen außerhalb der Ortsdurchfahrten sollten in der Planzeichnung dargestellt werden. Die Planzeichenerklärung sollte entsprechend ergänzt werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Von der Darstellung der Anbauverbotszonen wird abgesehen, da diese in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt werden.
II.1.15	<i>7.2 Trassenvarianten der Nordtangente</i> Eine nachrichtliche Darstellung der Trassenvarianten der Nordtangente bis an die L 82, auch außerhalb des Plangeltungsbereiches, wird empfohlen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Darstellung von Planungen kann nur innerhalb der Grenzen des Ahrensburger Stadtgebiets erfolgen.
II.1.16	<i>7.3 Kreisverkehr am Beimoorweg / L 82</i> Die Anbindung des Bebauungsplanes Nr. 88 B und der Straße "An der Strusbek" an den Beimoorweg soll durch einen Kreisverkehr erfolgen. Die nachrichtliche Darstellung des Kreisverkehrs wird empfohlen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Im Flächennutzungsplan werden die Hauptverkehrszüge abstrahiert dargestellt. Details werden nicht berücksichtigt.
II.1.17	<i>7.4 Kap. 6.6, Absatz Mobilitätskosten und Erreichbarkeiten, Seite 123, 4. Absatz</i> Es wird die Einschätzung vertreten, dass die Mobilitätskosten relativ gering sind, da eine gute Erschließung durch Busse vorhanden ist, sowie eine gute Anbindung mit der Regionalbahn nach Hamburg vorhanden ist. Hier sollte neben der Regionalbahn auch der Regionalexpress erwähnt werden. Zudem ist zu ergänzen, dass ein entscheidender Faktor der Anschluss an das Schnellbahnnetz des HVV durch die U-Bahnlinie 1 ist.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Erwähnung von U1 und der Regionalexpress werden in der Begründung ergänzt, darüber hinaus werden die aktuellen Planungen der Deutschen Bahn und des HVVs in der Begründung berücksichtigt.
II.1.18	8. vorbeugender Brandschutz Gegen die Realisierung des o.g. Bebauungsplanes bestehen aus der Sicht des vorbeugenden Brandschutzes keine grundsätzlichen Bedenken.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
II.1.19	9. Planzeichnung / Planzeichenerklärung/ Begründung <i>9.0 Stellungnahme des Kreises im Rahmen der Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB</i> Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB hat der Kreis am 11.05.2015 eine erste Stellungnahme abgegeben. Auf diese wird erneut verwiesen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

II.1	Kreis Stormarn, Der Landrat, FB 5, Fachdienst Planung und Verkehr Herr Beck, Bad Oldesloe, 30.11.2016	Empfehlung
		Die Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurde berücksichtigt und die Belange gegeneinander abgewogen. Das Abwägungsergebnis ist in den Entwurf des Flächennutzungsplans eingeflossen.
II.1.20	<p><i>9.1 Planzeichnung: Darstellung von Flächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB</i> Ich weise darauf hin, dass der in § 5 Abs. BauGB enthaltene Katalog der F-Plan-Darstellungen abschließend ist. Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 sind in Bebauungsplänen möglich. Falls im F-Plan vorgesehen ist, Inhalte nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 aufzunehmen, sind diese als nachrichtliche Übernahmen entsprechend § 5 Abs. 4 zu kennzeichnen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Begründung und Planzeichnung werden entsprechend angepasst.</p>
II.1.21	<p><i>9.2 Planzeichnung: Darstellung von Wohnbauflächen mit Grundflächenzahl (GRZ)</i> Wenn bereits auf F-Plan-Ebene Wohnbauflächen mit Grundflächenzahlen dargestellt werden, ist wegen der nach § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB bestehenden Bindungswirkung für die Bebauungsplanung ("zu entwickeln") für jede einzelne Flächenfestlegung zu begründen, welche Überlegungen hierfür ausschlaggebend sind und unter welchen Voraussetzungen Abweichungen möglich wären. Zudem wird ggf. bei späteren GRZ-Abweichungen in den Bebauungsplänen das Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB nicht eingehalten.</p>	<p>Die Stellungnahme wird gefolgt. Die GRZ-Angaben werden nicht weiter dargestellt. Die bisher erfolgte Darstellung ohne Normcharakter war als Empfehlung aus heutiger Sicht zu verstehen und sollte auf der strategischen Ebene einen Hinweis für nachfolgende Verfahren geben. In der Begründung zum FNP-Entwurf wird weiterhin die geplante (niedrige, mittlere oder hohe) Dichte beschrieben, ohne konkrete Zahlen zu nennen, um auf die angestrebte verdichtete Bauweise hinzuweisen und das Ziel der Nachverdichtung und Innenentwicklung zu unterstreichen.</p>
II.1.22	<p><i>9.3 Planzeichenerklärung: Hauptwanderwege</i> In der Legende ist das Planzeichen für Hauptwanderwege (Nr. 5.3 der PlanZVO) nachzutragen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Planzeichnung wird ergänzt.</p>
II.1.23	<p><i>9.4 Planzeichenerklärung: Darstellung der Sonderbauflächen</i> Sofern für einzelne Sonderbauflächen die Art der Nutzung dargestellt werden soll, ist die Lesbarkeit und Identifizierbarkeit sicherzustellen. Dies ist in der vorliegenden Version nicht der Fall. Wenn die Schriftgröße aufgrund des Maßstabes 1: 1 0.000 nicht vergrößert werden kann, könnte alternativ mit Kennziffern (z.B. S 1 bis S n)</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Sonderbaufläche Tourismus und Naherholung taucht in der Planzeichnung nicht auf und muss daher nicht ergänzt werden. Die Schriftzüge werden vergrößert.</p>

II.1	Kreis Stormarn, Der Landrat, FB 5, Fachdienst Planung und Verkehr Herr Beck, Bad Oldesloe, 30.11.2016	Empfehlung
	gearbeitet werden, die in der Planzeichenerklärung erläutert werden. Die Sonderbaufläche Tourismus und Naherholung ist in die Liste der Planzeichenerklärung hinzuzufügen.	
II.1.24	<i>9.5 Hinweis zu Nr. 3 der Planzeichenerklärung</i> Hier lautet die korrekte Bezeichnung "Flächen für und für die örtlichen Hauptverkehrszüge" (nicht -wege).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Legende der Planzeichnung wird angepasst.
II.1.25	<i>9.6 Hinweis zu Nr. 11 der Planzeichenerklärung</i> Im Hinblick auf die dort angesprochenen archäologischen Interessensgebiete ist darauf hinzuweisen, dass der Begründung des F-Plans kein Anhang der genannten Art beigefügt ist. Sollte damit die auf Seite 143 abgedruckte Abb. 29 gemeint sein, wäre eine lesbare Fassung wünschenswert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Archäologischen Interessensgebiete werden lesbarer dargestellt. Die Begründung wird entsprechend angepasst.
II.1.26	<i>9.7 Integration des Umweltberichts in die Begründung</i> In der Begründung zum Bauleitplan sind u.a. die nach der Anlage zum BauGB aufgrund der Umweltprüfung ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes im Umweltbericht darzulegen (§ 2a Abs. 1 Buchst. B BauGB). Jedoch kann der Umweltbericht seiner Funktion als einer der zentralen Teile der Begründung nur dann nachkommen, wenn er in die Begründung integriert ist (zwischen Überschrift "Begründung" und der Unterschrift der Bürgermeisterin bzw. des Bürgermeisters.) Ein Beifügen als Anlage / "selbständiger Teil der Begründung" würde der Bedeutung, die durch die Vorgabe, das im Umweltbericht beschriebene Ergebnis der Umweltprüfung sei in der Abwägung zu berücksichtigen (§ 2 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 2a Satz 2 BauGB), betont wird, nicht gerecht werden. Der Umweltbericht ist daher in die Begründung zu integrieren.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Umweltbericht wird in die Begründung integriert.
II.1.27	<i>9.8 Begründung: Keine gesetzliche Fortschreibungspflicht für den Flächennutzungsplan</i> Ich weise erneut darauf hin, dass das geltende Baugesetzbuch keine rechtliche Vorgabe enthält, nach der Flächennutzungspläne alle 10-15 Jahre neu aufgestellt werden müssen. Die in Bezug genommene gesetzliche Regelung des EAG Bau 2004 ist nicht mehr in Kraft. Die Begründung ist entsprechend zu ändern.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Begründung wird angepasst. Der Verweis auf das EAG Bau wird entfernt.
II.1.28	<i>9.9 Begründung: Abb. zum Verfahrensablauf Kap. 2.1 S. 16</i>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

II.1	Kreis Stormarn, Der Landrat, FB 5, Fachdienst Planung und Verkehr Herr Beck, Bad Oldesloe, 30.11.2016	Empfehlung
	Die in der Abbildung enthaltenen Daten sind zu aktualisieren entsprechend der tatsächlichen Termine. Die Offenlage des F-Plan-Entwurfes erfolgte z.B. im November 2016 (nicht bis Mitte 2016).	Die Darstellung wird aktualisiert.
II.1.29	9.10 Hinweis zu Abb. 1 der Begründung In der Abb. 1 (Seite 10) der Begründung ist die Bezeichnung B 75 durch L 82 zu ersetzen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Begründung wird angepasst
II.1.30	9.11 Hinweis zu Kap. 1.2.2 (Seite 13, letzter Absatz) Im letzten Absatz des Kap. 1.2.2 wird benannt, dass die Plangrundlage des F-Planes bestimmte Inhalte enthalten "muss" (Flurstücke, Grenzen und Nummern). Dieses ist beim F-Plan nicht der Fall. Für Inhalt und Darstellung von Bauleitplänen gilt die Planzeichenverordnung (hier: § 1 Abs. 1 und 2). Der letzte Satz ist deshalb zu streichen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Satz wird entfernt.
II.1.31	9.12 Begründung: Metropolregion Hamburg Abb. 5 und Kap. 3.5 Zur Gebietskulisse der Metropolregion Hamburg ist anzumerken, dass im Jahr 2017 voraussichtlich die Landeshauptstadt Schwerin und der Altkreis Parchim in die Metropolregion aufgenommen werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Landeshauptstadt Schwerin und der Landkreis Ludwigslust-Parchim sind inzwischen in die Metropolregion Hamburg aufgenommen worden. Die Begründung wird entsprechend ergänzt.

II.2	Kreis Stormarn, Fachdienst Naturschutz - untere Naturschutzbehörde Frau Dannebeck, Bad Oldesloe, 21.05.2015	Empfehlung
II.2.1	1. Naturschutz Die untere Naturschutzbehörde (uNB) nimmt zur Kenntnis, dass nicht einer der im Rahmen der Stellungnahme zum vorangegangenen Planungsstand gegebenen Hinweise berücksichtigt wurde. Das ist bedauerlich. Aus Sicht der uNB bleibt der vorgelegte Entwurf 2016 leider ein Fragment, das als tägliche Arbeitsgrundlage nur bedingt aussagekräftig ist. Die Stellungnahme vom 21.05.2015 hat nach wie vor vollumfänglich Bestand. Außerdem verweise ich auf meine Stellungnahme zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die genannte Stellungnahme vom 21.05.2015 wurde im Rahmen der Frühzeitigen Beteiligung vorgebracht, abgewogen und entsprechend berücksichtigt. Der Landschaftsplan wurde im Jahr 2019 umfassend mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt und ist durch die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Ahrensburg am 24.02.2020 beschlossen worden.
II.2.3	3. Jagd Keine Bedenken.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

II.2	Kreis Stormarn, Fachdienst Naturschutz - untere Naturschutzbehörde Frau Dannebeck, Bad Oldesloe, 21.05.2015	Empfehlung
II.2.4	4. Denkmalschutz Keine Bedenken.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
II.2.6	6. Boden <i>A Zum nachsorgenden Bodenschutz</i> Kap. 3.1.2.1 gibt einen allgemeinen Sachstand wieder. Diese Detailtiefe sollte ausreichend sein. Konkrete Aussagen der uBB zu Altstandorten und Altablagerungen erfolgen dann in einem entsprechenden B-Planverfahren. Im letzten Absatz wäre die Zahl der Altablagerungen von 9 (Stand 2012) auf 10 zu korrigieren. <i>B Zum vorsorgenden Bodenschutz</i> Auszug aus der Stellungnahme vom 13.04.15 zum F-Plan Stadt Ahrensburg Neuaufstellung: <i>“Als ein wichtiges Werkzeug für den vorsorgenden Bodenschutz ist der "Agrar- und Umweltatlas" (umweltdaten.landsh.de/atlas/script/index.php) anzusehen. In der späteren Begründung eines B-Plans muss ggf. dargestellt werden, ob und in welcher Form wertvollere und weniger wertvolle Bodenbereiche ausdifferenziert werden können (z.B. hinsichtlich Feldkapazität, Nährstoffgehalt des Bodens, Filterfähigkeit, Ertragsfähigkeit und über eine Abwägung versucht werden, wertvollere Bodenbereiche durch entsprechende Planung bevorzugt zu erhalten und weniger wertvolle Bereiche bevorzugt zu beanspruchen. Dabei geht es um die Folgen der Planung in Hinblick auf Bodenverbrauch, Verlust der Bodenfunktionen durch Projekte wie Versiegelung, Bodenabtrag, usw. Der F-Plan sollte hierzu wegweisend sein. Die ausführliche Darstellung der eiszeitlichen Entwicklungen ist wenig praxistauglich. Ich empfehle diesen Abschnitt von einem Sachverständigen überarbeiten zu lassen.“</i>	Die Stellungnahme wurde im Rahmen der Abwägung zum Landschaftsplan zur Kenntnis genommen. Der Landschaftsplan wurde am 24.02.2020 von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Ahrensburg beschlossen. Der Anregung wurde gefolgt, der Landschaftsplan wurde entsprechend angepasst.

II.2	Kreis Stormarn, Fachdienst Naturschutz - untere Naturschutzbehörde Frau Dannebeck, Bad Oldesloe, 21.05.2015	Empfehlung
	<p>Eine systematische Auswertung/ Darstellung der Inhalte des Landwirtschafts- und Umweltatlas ist im F-Plan nicht erfolgt. Weder in der Begründung noch im Umweltbericht sind die entsprechenden Karten enthalten und ausgewertet worden. Der derzeit ebenfalls zur Stellungnahme vorgelegte Landschaftsplan Stand Ahrensburg (Entwurf 2016) stellt lediglich landwirtschaftliche Fläche per se da, eine Abwägung oder qualitative Einschätzung ist hieraus nicht möglich. In Kap. 4 des F-Plans werden in meist kleinräumigen Einzelfallbetrachtungen die Auswirkungen auf dem Boden dargestellt. Alternativüberlegungen sind ohne einen ausgewerteten Gesamtüberblick kaum möglich. Für zukünftige Änderungen des F-Plans oder konkretere Fragestellungen im B-Plan stellt sich jedoch die Frage, wie eine übergeordnete Abwägung/ Alternativstandortbetrachtung bezgl. des vorsorgenden Bodenschutz erfolgen soll? Mit Kap. 2.4 und 3.3 des Umweltberichts sowie Kap. 6.7.1 der Begründung sind keine praxistauglichen einfachen Instrumente zur Abwägungen geschaffen worden. Es somit nicht auszuschließen, dass zukünftig ggf. mit zu diesem Zeitpunkt unverhältnismäßig wirkend, hohen Aufwand Auswertungen durchgeführt werden müssen, um Alternativen zu prüfen. Ich empfehle zu prüfen, ob im Rahmen des L-Plans eine Darstellung möglich/sinnvoll ist. Die untere Bodenschutzbehörde und die Landwirtschaftskammer wären ggf. beratend hinzuzuziehen.</p>	
II.2.7	<p>7. Planung und Verkehr Die Stadt Ahrensburg legt folgende Unterlagen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwurf des Landschaftsplanes (Planzeichnung, Stand: 27.09.2016), - Entwurf des Erläuterungsberichts (Stand: 10. Juni 2016) - Entwürfe von sechs Themenkarten (Stand: 10. Juni 2016) - Biotoptypenkartierung Stadt Ahrensburg (Stand: 19.06.2012) <p>Aus städtebaulicher und ortsplanerischer Sicht bestehen zum Entwurf des Landschaftsplans keine grundsätzlichen städtebaulichen Bedenken. Da parallel zeitgleich der Flächennutzungsplan neu aufgestellt wird, sollten und können die flächenbezogenen Darstellungen beider Pläne widerspruchsfrei aufeinander abgestimmt werden. Bei der weiteren Planung ist folgendes zu berücksichtigen:</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

II.2	Kreis Stormarn, Fachdienst Naturschutz - untere Naturschutzbehörde Frau Dannebeck, Bad Oldesloe, 21.05.2015	Empfehlung
	<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="241 280 1272 549">1. Grundsätzlich sind die Darstellungen von Landschaftsplan und Flächennutzungsplan zu vereinheitlichen. Hier sollte nochmal eine systematische Überprüfung erfolgen. Z.B. ist die Fläche W 5 im L-Plan als Fläche für Gemeinbedarf, im F-Plan aber als Wohnbaufläche dargestellt, die Ausdehnung des Dorfgebietes im Bereich Gut Wulfsdorf nördlich Bornkampsweg und Am Scharberg ist unterschiedlich oder auch die Gemeinbedarfsfläche östl. Siedlung Reesenbüttel an der Schimmelmanstraße. <li data-bbox="241 596 1272 979">2. Die Darstellung von geplanten Flächen zur wohnbaulichen Nutzung erfolgt vor dem Hintergrund des ermittelten Wohnungsbedarfes und des anhaltenden Siedlungsdruckes im Mittelzentrum Ahrensburg insgesamt zurückhaltend. In der gemeinsamen Besprechung mit der Stadt Ahrensburg, dem Planungsbüro, der Landesplanungsbehörde und dem Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten am 15.06.2015 wurde thematisiert, dass die im Planentwurf enthaltenen neuen Wohnbauflächen nicht ausreichen, den Bedarf als Mittelzentrum zu decken. Dabei sind bei der Aufstellung der Landschaftspläne die Ziele und Grundsätze der Raumordnung zu beachten und damit auch der künftige Wohnbauflächenbedarf. <li data-bbox="241 1027 1272 1283">3. Die Planzeichnung des Landschaftsplans enthält Flächendarstellungen mit geplanten Nutzungszuweisungen, die auch Aussagen über städtebauliche Konzeptionen beinhalten ("Einzel- und Reihenhausbebauung"). Es ist jedoch Aufgabe der kommunalen Bauleitplanung entsprechend der Regelungen des Baugesetzbuches städtebauliche Zielvorgaben zu entwickeln. Die Darstellung ist entsprechend anzupassen und als Wohnbaufläche zu bezeichnen. <li data-bbox="241 1331 1272 1407">4. Der B-Plan 88 B für den Bereich Beimoorweg Südost wurde von der Stadtvertretung am 31.10.2016 als Satzung beschlossen. Der Plangeltungsbe- 	<p data-bbox="1290 280 2134 389">Der Anregung wird gefolgt, die Darstellungen des beschlossenen Landschaftsplans werden in den Flächennutzungsplan übernommen.</p> <p data-bbox="1290 596 2134 705">Bezüglich des Prognosezeitraums und der Wohnraumbedarfe siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2).</p> <p data-bbox="1290 1027 2134 1091">Der Anregung wurde gefolgt. Die Flächen sind im beschlossenen Landschaftsplan als Wohnbauflächen dargestellt.</p> <p data-bbox="1290 1331 1664 1362">Der Anregung wurde gefolgt.</p>

II.2	Kreis Stormarn, Fachdienst Naturschutz - untere Naturschutzbehörde Frau Dannebeck, Bad Oldesloe, 21.05.2015	Empfehlung
	<p>reich sollte deshalb in der Planzeichnung des L-Plans entsprechend der festgesetzten Nutzungen als Bestand / gewerbliche Bauflächen dargestellt werden.</p> <p>5. Es wird um die Berücksichtigung des folgenden fachlichen Hinweises gebeten: In Kap. 1 (letzter Absatz auf Seite 1) und in Abb. 1 (Seite 2) wird benannt, dass die Erstellung des Landschaftsplanes und des Flächennutzungsplanes durch einen Satzungsbeschluss erfolgt. Dies ist nicht der Fall und deshalb zu korrigieren. Beide Pläne werden von der Stadtvertretung mit einem einfachen Beschluss festgestellt bzw. beschlossen, aber nicht als Satzung.</p>	<p>Die Darstellung im Landschaftsplan wurde an die geltenden Beschlüsse angepasst, die zum Zeitpunkt des Unterlagen-Versands noch nicht vorlagen.</p> <p>Die Einwendung wird berücksichtigt und die Begründung entsprechend korrigiert.</p>

III	Stellungnahmen der sonstigen Träger öffentlicher Belange	
III.1	Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR Frau Völker, 07.11.2016	Empfehlung
III.1.1	Die mir zugesandten Planunterlagen habe ich auf Belange des Landes Schleswig – Holstein hin überprüft und erhebe hierzu keine Einwände, da keine Landesliegenschaften betroffen sind.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
III.2	Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein Obere Denkmalschutzbehörde – Planungskontrolle Frau Orłowski, Schleswig, 14.11.2016	Empfehlung
III.2.1	In der überplanten Fläche befindet sich, wie in den Planungsunterlagen richtig dargestellt, ein Grabungsschutzgebiet gem. § 2 (3) des Gesetzes zum Schutz der Denkmale (DSchG) in der Neufassung vom 30.12.2014. Zudem befinden sich Teile der überplanten Fläche in archäologischen Interessensgebieten. Bei diesen Bereichen der überplanten Fläche handelt es sich daher gem. § 12 (2) 6 DSchG um Stellen, von denen bekannt ist oder den Umständen nach zu vermuten ist, dass sich dort Kulturdenkmale befinden. Erdarbeiten in diesen Bereichen bedürfen demnach der Genehmigung des Archäologischen Landesamtes. Die in unserem Schreiben vom 28.04.2015 erläuterte besondere Bedeutung des Stellmoor- Ahrensburger Tunneltals wurde in den Planungsunterlagen richtig wiedergegeben	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Sollten Vorhaben in ein Denkmal eingreifen, so ist im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung bzw. im Baugenehmigungsverfahren in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde eine archäologische Voruntersuchung erforderlich. Eine Kartierung der Grabungsschutzgebiete und der archäologischen Interessengebiete im Stadtgebiet Ahrensburgs ist Teil der Begründung des Flächennutzungsplans.
III.2.2	Wir weisen erneut darauf hin, dass wir für den Trassensuchraum der Südumfahrung aufgrund der sehr hohen Betroffenheit im westlichen Bereich (Grabungsschutzgebiet) keine Genehmigung in Aussicht stellen können.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Entwicklung der Südumfahrung wird mit Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 09.12.2019 im Flächennutzungsplan nicht weiterverfolgt. Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss einer Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Ferner wird darauf hingewiesen, dass eine rechtliche Sicherung einer Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene gesichert,

III.2	Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein Obere Denkmalschutzbehörde – Planungskontrolle Frau Orłowski, Schleswig, 14.11.2016	Empfehlung
		sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste. Dies wird nicht durch die Stadt Ahrensburg angestrebt.
III.2.3	<p>Der restlichen Planung der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplans stimmen wir erneut mit folgenden Auflagen zu: In den o.g. Bereichen liegen zureichende Anhaltspunkte dafür vor, dass im Verlauf der weiteren Planung in ein Denkmal eingegriffen werden wird, daher sind archäologische Voruntersuchungen erforderlich. Auf der Basis der Ergebnisse solcher archäologischer Voruntersuchungen können weitere, umfangreichere archäologische Untersuchungen notwendig werden. Die Kosten, die für die Untersuchung, Erhaltung und fachgerechte Instandsetzung, Bergung, Dokumentation des Denkmals sowie die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse anfallen, hat gem. § 14 DSchG der Verursacher im Rahmen des Zumutbaren zu tragen. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass archäologische Untersuchungen zeitintensiv sein können und eine Genehmigung möglichst frühzeitig eingeholt werden sollte, damit keine Verzögerungen im sich daran anschließenden Planungs- oder Bauablauf entstehen. Entsprechend sollte der Planungsträger sich frühzeitig mit dem Archäologischen Landesamt in Verbindung setzen, um das weitere Vorgehen zu besprechen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich des Denkmalschutzes siehe Nr. III.2.1.</p>
III.2.4	<p>Darüber hinaus verweisen wir auf § 15 DSchG: Wer Kulturdenkmale entdeckt oder findet, hat dies unverzüglich unmittelbar oder über die Gemeinde der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung besteht ferner für die Eigentümerin oder den Eigentümer und die Besitzerin oder den Besitzer des Grundstücks oder des Gewässers, auf oder in dem der Fundort liegt, und für die Leiterin oder den Leiter der Arbeiten, die zur Entdeckung oder zu dem Fund geführt haben. Die Mitteilung einer oder eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Die nach Satz 2 Verpflichteten haben das Kulturdenkmal und die Fundstätte in unverändertem Zustand zu erhalten, soweit es ohne erhebliche Nachteile oder Aufwendungen von Kosten</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich des Denkmalschutzes siehe Nr. III.2.1.</p>

III.2	Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein Obere Denkmalschutzbehörde – Planungskontrolle Frau Orlowski, Schleswig, 14.11.2016	Empfehlung
	geschehen kann. Diese Verpflichtung erlischt spätestens nach Ablauf von vier Wochen seit der Mitteilung. Archäologische Kulturdenkmale sind nicht nur Funde, sondern auch dingliche Zeugnisse wie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit.	
III.3	BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V., Kreisgruppe Stormarn Frau Dr. Ludwig-Sidow, Ammersbek, 11.12.2016	Empfehlung
III.3.1	Positiv sind auch die Nichtumsetzungsempfehlungen (Begründung S.129). Da der Kuhlenmoorweg nicht erwähnt ist, gehe ich davon aus, dass sein Ausbau weiterhin nicht mehr zur Diskussion steht. Auch eine Südumgehung mit Durchschneidung von Ahrensburger/Stellmoorer Tunneltal wird hoffentlich nicht weiterverfolgt. Gut und wichtig ist, dass für naturschutzfachlich besonders wertvolle Gebiete wie Beimoorwald, Wald der Bocksberge, Sumpfwald Neuer Teich und Bredenbeker Teich eine Ausweisung als Naturschutzgebiet angestrebt wird.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Entwicklung der Südumfahrung wird mit Beschluss vom 09.12.2019 im Flächennutzungsplan nicht weiterverfolgt. Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss einer Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Ferner wird darauf hingewiesen, dass eine rechtliche Sicherung einer Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene gesichert, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste. Dies wird nicht durch die Stadt Ahrensburg angestrebt.
III.3.2	1. Aktualisierungsbedarf <i>1.1. Berechnungsgrundlagen Bodennutzung</i> Die aktuelle Statistik von 2015 sollte angewendet werden, sie stellt jeweils drei Hektar mehr für Wohnen und Gewerbe dar als die Zugrundegelegte. Desweiteren ergibt sich die Frage, was die enorm große „Fläche anderer Nutzung“ (164 ha) sein soll. In der aktuellen Statistik sind hier nur 27 ha aufgeführt.	Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Bodennutzung / Flächenverteilung wird auf die aktuelle Statistik von 2020 angepasst. Die „Fläche anderer Nutzung“ entspricht der Differenz aus der Bodenfläche (insgesamt) und den angegebenen Flächenarten.
III.3.3	<i>1.2. Bevölkerungsvorausberechnung</i>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

III.3	BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V., Kreisgruppe Stormarn Frau Dr. Ludwig-Sidow, Ammersbek, 11.12.2016	Empfehlung
	Jüngst ist die Bevölkerungsvorausberechnung 2015 bis 2030 erschienen, die gesamte Planung sollte auf sie bezogen werden. Dies ist auch deshalb von Bedeutung, da beispielsweise das ISEK erstellt wurde, als Flüchtlingsströme in dem Umfang, wie sie 2014 begannen, noch nicht in Sicht waren.	Bezüglich des Prognosezeitraums und der Wohnraumbedarfe siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2).
III.3.4	<i>1.3. Grundstücks- und Gebäudegrenzen in der Siedlung Erlenhof</i> Da das Baugebiet dort inzwischen weit fortgeschritten ist, können sicherlich die Daten aus B-Plan und Realität für den FNP übernommen werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Dem Flächennutzungsplan wird eine aktuelle Kartengrundlage zu Grunde gelegt.
III.3.5	2. Ergänzungsbedarf <i>2.1. Wohnen für spezielle Bevölkerungsgruppen</i> In der FNP-Begründung taucht das Wort "Flüchtlinge" oder Vergleichbares nicht auf. Die bisherige hochpreisige Wohnbaustrategie Ahrensburgs ist nicht geeignet, zukünftige Personenzuteilungen aus Kiel unterzubringen. Gemeint ist nicht nur die vorübergehende Aufnahme in rückbaupflichtigen Bauten im Außenbereich sondern auch die Unterbringung anerkannter Asylsuchender - Einzelpersonen und auch Familien mit Kindern. Da für die Zukunft mit weiteren Flüchtlingen zu rechnen ist, sollte der FNP vorausschauend darauf eingehen. Auch die Zunahme von Senioren, die länger selbstbestimmt wohnen wollen, aber deren Kaufkraft im Vergleich zur derzeitigen Generation 80+ geringer sein wird, führt zu einem verstärkten Bedarf an günstigem, zentralen Wohnraum, in diesem Fall für 1-2 Personen. Vor diesem Hintergrund stellt sich auch die Frage, ob die Schätzung aus der Wohnungsmarktprognose bis 2025 noch aufrechterhalten kann, dass nur 50 Prozent des Wohnungsneubaubedarfs auf Mehrfamilienhäuser entfällt (S. 47).	Der Stellungnahme wird gefolgt. In der Begründung wird das Kapitel Aktuelle Themen der Stadtentwicklung um die Themen Obdachlose und Geflüchtete ergänzt und der besondere Wohnraumbedarf thematisiert. Bezüglich des Prognosezeitraums und der Wohnraumbedarfe siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2).
III.3.6	<i>2.2. Verdichtete Wohnqualität</i> Der Herausforderung von demografischem Wandel, Flüchtlings- und Asylantenzahlen, Wachstum der Metropolregion und Reurbanisierungstrend mit dem gleichzeitigen Anspruch des FNP, die Einwohnerdichte zu erhöhen und dabei die Flächenneuanspruchnahme und damit den Landschaftsverbrauch zu reduzieren,	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich der Deckung der Wohnraumbedarfe siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2).

III.3	BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V., Kreisgruppe Stormarn Frau Dr. Ludwig-Sidow, Ammersbek, 11.12.2016	Empfehlung
	<p>kann sicherlich nicht mit nur zaghafter Urbanisierung begegnet werden. Da Einfamilienhäuser die Wohnbebauung mit dem höchsten Flächenbedarf ist und Ahrensburg als Stadt im Verdichtungsraum noch eine sehr geringe Dichte aufweist, sollten aus BUND-Sicht folgende Entwicklungen angedacht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung der Zonen mit urbaner Dichte, um mehr Mehrfamilienhäuser in einer Stadt der kurzen Wege zu schaffen. Dies wird durch neue BauG-Änderungen unterstützt. Städtisches Wohnen ist im Trend (Bsp. Nachfrageboom Hamburg-Ottensen/Altona), Ahrensburg könnte dadurch sogar attraktiver werden (bei entsprechender Berücksichtigung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum). - Blockrandbebauung anstelle von Zeilenbauten mit Abstandsgrün, welches nicht nur zu hohen Kosten führt (z.B. Grünpflege), sondern auch wenig geeignet ist, kommunikatives soziales Miteinander oder gar Integration zu schaffen. - Schaffung von Anreizen zum Kauf älterer, energetisch sanierungsbedürftiger Häuser, die durch den Generationswechsel in den Einfamilienhausgebieten der Sechziger und Siebziger Jahre frei werden. - Mehrgenerationenhäuser z.B. als Alternative für verwitwete SeniorInnen in großen Einfamilienhäusern mit großen Gärten sowie neue soziale Wohnformen. - Autofreies Wohnen in der Nähe von Bahnstationen zum Einsparen von Parkflächen 	
III.3.7	<p><i>2.3. Flächensparen auf Gewerbeflächen</i> Für das Ziel "Nachverdichtung in den Gewerbegebieten" sollte bei anzusiedelnden Firmen flächensparendes Bauen gefordert bzw. ein Anreiz dafür geschaffen werden. Auch Einzelhändler wie Famila oder Baumärkte könnten mehrgeschossig bauen und mit Hochgaragen oder Garagendächern Parkflächen reduzieren.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der Nachverdichtung siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2). Der Forderung nach flächensparendem Bauen kann auf Flächennutzungsplanebene nicht begegnet werden. Sie ist vielmehr im</p>

III.3	BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V., Kreisgruppe Stormarn Frau Dr. Ludwig-Sidow, Ammersbek, 11.12.2016	Empfehlung
		Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung bei einzelnen Flächen zu berücksichtigen.
III.3.8	<p><i>2.4. Kläranlagenkapazität</i></p> <p>Der FNP trifft keine Aussagen zur Zukunftsfähigkeit des Klärwerks und einem evtl. nötigen quantitativen oder qualitativen Erweiterungsbedarf. Da die Stoffeinträge in die Ammersbek im Hinblick auf die Erreichung des guten Zustandes nach europäischer Wasserrahmenrichtlinie reduziert werden müssen, insbesondere die Einträge von Medikamenten (Ibuprofen, Diclofenac, Carbamazepin und Sulfamethoxazol werden am Ausfluss der Kläranlage gefunden), wird sicherlich bereits über eine vierte Klärstufe nachgedacht. Dazu wurde in den Texten nichts gefunden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bislang ist die vierte Reinigungsstufe rechtlich noch nicht erforderlich, es ist jedoch nicht auszuschließen, dass diese zukünftig erforderlich wird.</p> <p>Die Zukunftsfähigkeit eines Klärwerks ist jedoch nicht Regelungsinhalt eines Flächennutzungsplans.</p>
III.3.9	<p><i>2.5. Entlastungsstraße Nord-Ost</i></p> <p>Vermisst wird eine Perspektive zur Entwicklung des Gebietes, dass durch Flächentausch mit Delingsdorf Ahrensburg zufallen könnte und infolge der Nähe zum Bahnhof Gartenholz für Wohnbauentwicklung interessant wird, das aber nach dem Bau einer Umgehungsstraße auch besonders durch Lärm belastet wäre.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zurzeit ist kein Flächentausch mit der Gemeinde Delingsdorf absehbar. Flächenausweisungen können nur auf Gemeindegebiet getroffen werden. Ahrensburg ist auf im eigenen Stadtgebiet flächenmäßig stark eingeschränkt und strebt daher eine intensive, interkommunale Zusammenarbeit an. Aufbauend auf dem ISEK und dem GEK ist ein gemeinsames Entwicklungskonzept mit der Gemeinde Delingsdorf als auch mit der Gemeinde Siek aus Ahrensburger Sicht von zentraler Bedeutung, um für eine zukunftsweisende Wohnbau- und Gewerbeentwicklung Ziele für die gesamte Region zu formulieren.</p>
III.3.10	<p>3. Grundsätzliche Überlegungen</p> <p>Der Flächennutzungsplan erscheint stellenweise wie eine eierlegende Wollmilchsau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einerseits wurde dargestellt, dass nicht nur rechtlich und raumplanerisch die Pflicht zur Innenverdichtung besteht, sondern auch um Lebensqualität- 	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der Innenentwicklung und Nachverdichtung siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2).</p>

III.3	BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V., Kreisgruppe Stormarn Frau Dr. Ludwig-Sidow, Ammersbek, 11.12.2016	Empfehlung
	<p>ten aufrecht zu erhalten und zu verbessern. Andererseits wird ausschließlich auf Wachstum gesetzt. Dieses stellt sich aber mittelfristig hauptsächlich als Zunahme von Wohneinheiten, aber nicht als Bevölkerungszunahme dar, was zu höheren Pro-Kopf-Infrastrukturkosten führt. Gewerbeflächenwachstum führt auch nicht zu mehr Einwohnern, sondern, infolge der Ahrensburger Quadratmeterpreise, zu mehr Einpendlern. Beides aber führt zu Landschaftsverbrauch. Daher wird eine Diskussion über eine mögliche Obergrenze des quantitativen Wachstums vermisst.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einerseits möchte man die Verkehrssituation verbessern, d.h. trotz der Verkehrszuwächse durch große Baugebiete weniger Autoverkehr in der Stadt haben, die Stadt attraktiver für Fußgänger und Radfahrer machen und Verkehr auf den ÖPNV verlagern. Andererseits möchte man es aber den Autofahrern nicht unbequem machen und fordert ausreichend Parkraum und eine Verbesserung der Straßen ("Vorhalten einer hohen Verkehrsqualität", "gezielter Ausbau des Straßennetzes" [oder ist hier nur die kurze Nordtangente gemeint?], "im Stadtzentrum sind ausreichend Parkplätze vorzuhalten"). Das passt nicht zusammen. Eine Verkehrswende innerhalb der Stadt ist nur zu erreichen, wenn Autofahren unbequem ist, Parkplätze nicht zu finden oder teuer sind, und man mit anderen Mitteln 	<p>Seit der Einreichung der Stellungnahme hat ein Umdenken innerhalb der politischen Entscheidungsgremien stattgefunden, sodass fast alle Wohnbaupotentialflächen, die ein flächenmäßiges Wachstum der Stadt bedeutet hätten, mit Beschluss vom 15.05.2019 aus dem Flächennutzungsplan gestrichen wurden. Die Landschaftsinanspruchnahme ist daher auf das zur Deckung der ermittelten Bedarfe zwingend erforderliche Maß geschrumpft. Die geforderte Diskussion über eine mögliche Obergrenze des quantitativen Wachstums hat innerhalb der politischen Gremien stattgefunden. Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum nicht entziehen und muss entsprechende Flächen zur Deckung des ermittelten Bedarfs ausweisen. Insbesondere durch die Schaffung von Arbeitsplätzen ist die Schaffung von Wohnraum erforderlich, um Einpendlerverkehre so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Ziel der Stadt Ahrensburg ist es, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln, durch Attraktivierung des ÖPNVs zur Verkehrswende beizutragen und damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben. Mit dem Bau der S-Bahnlinie 4 wird die Stadt Ahrensburg an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr angebunden und die Verbindung nach Hamburg damit deutlich gestärkt. Mit dem Bau eines Fahrrad-Parkplatzes am Bahnhof hat die Stadt bereits in 2020 eine gute Grundlage für den Umstieg auf Fahrrad und Bahn geleistet. Zudem soll auf Ahrensburger Stadtgebiet an die Hamburger Velorouten angeknüpft und insgesamt das Radwegenetz gestärkt werden.</p>

III.3	BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V., Kreisgruppe Stormarn Frau Dr. Ludwig-Sidow, Ammersbek, 11.12.2016	Empfehlung
	<p>besser und schneller ans Ziel kommt. Das Auto darf nicht mehr das "meistgenutzte Transportmittel" "für nahezu alle Funktionen des täglichen Lebens" (S. 123) sein. Der Mobilitätswille der älteren Generation (75+) hat in den letzten Jahren zugenommen. Sie ist mehr und mehr auf das Auto angewiesen und fährt oft noch hochbetagt mit dem eigenen PKW. Da dies Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer birgt, muss die Mobilität der Generation, die sich nicht mehr auf das Rad traut und keine langen Wege mehr zu Fuß zurücklegen kann, mit anderen Mitteln gewährleistet werden. Bei dem hohen Anteil an Senioren in Ahrensburg sollten Modelle hierfür entwickelt werden.</p>	<p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren werden die genannten Themen, insbesondere in die Belange der Generation 75+, im Gesamtkontext der verkehrlichen Entwicklung erneut betrachtet. Grundsatzdiskussionen über PKW-Nutzungsgewohnheiten sind nicht Gegenstand der kommunalen Flächenplanung. Siehe hierzu auch Begründung zum FNP, Kap.</p>
III.3.11	<p>4. Ablehnungen und Kritisches</p> <p>A. Die Ausweisung der Weißfläche wird abgelehnt (FNP-Begründung S. 150f.). Eine Erweiterung des Gewerbegebietes Nord nach Osten, über die Gewässerstruktur mit Biotopverbundachsenwirkung hinaus wäre eine Eingriff mit erheblicher Beeinträchtigung von Schutzgütern. Hier sollte nicht auf eine Ermöglichung durch Regionalplanänderung hin gearbeitet werden. Das Gewässer stellt einen natürlichen Siedlungsrand dar, eine "Arrondierung" ist unnötig und würde eher das Gegenteil von Arrondierung sein.</p> <p>B. Ausweitungen von Siedlung Hagen und Am Hagen nach Osten ins Landschaftsschutzgebiet (Östlich Starweg, südöstlich Ginsterweg) werden abgelehnt. Nachverdichtung sollte sich beschränken auf Grundstücksteilung/Zweitreibenbebauung.</p> <p>C. Die Umwandlung von Landwirtschaftsfläche in Wohnbaufläche SW' Am Spechtweg wird kritisch gesehen. Abgesehen von den Knicks, die bei Schaffung eines Wohngebiets sicher nicht erhalten bleiben, würde eine Bebauung dazu führen, dass zwischen Am Hagen und dem nächsten Siedlungskörper, Ahrensfelde,</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der Gewerbeflächenentwicklung und Weißfläche siehe Nr. I.2.2.</p> <p>Die unter B und C genannten Potentialflächen sind im aktuellen Entwurf gemäß Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 des Flächennutzungsplans nicht mehr enthalten.</p>

III.3	BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V., Kreisgruppe Stormarn Frau Dr. Ludwig-Sidow, Ammersbek, 11.12.2016	Empfehlung
	<p>die Grünzäsur reduziert wird. Eine Beschränkung auf einen 150m breiten Streifen zwischen den Tennisplätzen und dem Spechtweg sollte überlegt werden.</p> <p>D. Die Ausdehnung des Dorfes Ahrensfelde nach Osten (Up'n Barg) wird kritisch gesehen. Bereits die zahlreichen großen Reithallen mit Gewerbegebietsanmutung (s. Foto) zerstören die Dorfstruktur. Hinzu kommen die vegetationsfreien Flächen der Reitplätze und Tennisplätze. Weitere Umwandlung von Agrarflächen in ein Wohngebiet (mit Verkehrsflächen) verstärken die Dorfumwandlung. Eine Nachverdichtung sollte sich auf Flächenkonversion beschränken, beispielsweise von Tennisplätzen. Acht Tennisplätze (weitere sechs in 500 m Entfernung) sind mehr als für den örtlichen Bedarf, daher führen sie zu Einpendlerverkehr aus den zentraleren Ahrensburger Wohngebieten. In den Hamburger Walddörfern zeigte sich in den letzten Jahren, dass der Tennissport weniger nachgefragt wird, hier gab es deshalb Umwandlungen.</p> 	<p>Als Mittelzentrum hat die Stadt Ahrensburg die Verpflichtung, Wohnbaupotentialflächen zur Verfügung zu stellen. Die genannte Fläche zählt sowohl im Hinblick auf Arten- und Biotopschutz als auch im Zusammenhang mit dem Landschaftsbild zu den wenig wertvollen Flächen, die geplante Arrondierung stellt eine angemessene Ergänzung des „Dorfes“ dar. Zur Sicherung der dörflichen Struktur wird diese Fläche im aktuellen Entwurf des FNPs als gemischte Baufläche dargestellt.</p>

III.4	Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Nord Hr. Reichert, Lübeck, 17.11.2016	Empfehlung
III.4.1	Gegen die o.a. Planung haben wir keine Bedenken, weitere folgende Hinweise bitten wir aber zu beachten:	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
III.4.2	<p>Generell gilt für zukünftige Baugebiete folgender Grundsatz: Die Telekom prüft die Voraussetzungen zur Errichtung eigener TK-Linien im Baugebiet. Je nach Ausgang dieser Prüfung wird die Telekom eine Ausbauentcheidung treffen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund behält sich die Telekom vor, bei einem bereits bestehenden oder geplanten Ausbau einer TK-Infrastruktur durch einen anderen Anbieter auf die Errichtung eines eigenen Netzes zu verzichten. Die Versorgung der Bürger mit Universaldienstleistungen nach § 78 TKG wird sichergestellt.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
III.4.3	<p>Im Fall eines Netzausbaus durch die Telekom, bitten wir aus wirtschaftlichen Gründen sicherzustellen, dass für den Ausbau des Telekommunikationsnetzes im Erschließungsgebiet eine ungehinderte und unentgeltliche Nutzung der künftigen Straßen und Wege möglich ist,</p> <ul style="list-style-type: none"> • dass auf Privatwegen (Eigentümerwegen) ein Leitungsrecht zugunsten der Telekom Deutschland GmbH eingeräumt und im Grundbuch eingetragen wird, • dass eine rechtzeitige Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen vorgenommen wird und eine Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt, • dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH unter der folgenden Adresse so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden. 	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

III.5	Handelsverband Nord e.V., Mittelstand und Marketing Frau Grittner, Kiel, 10.11.2016	Empfehlung
III.5.1	Wir nehmen die Planungsunterlagen dankend zur Kenntnis und tragen keine weiteren Anregungen oder Bedenken vor.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
III.6	Hamburger Verkehrsverbund GmbH, Bereich Schienenverkehr/Planung Herr Winkler, Hamburg, 09.12.2016	Empfehlung
III.6.1	von Seiten des HVV besteht über unsere Stellungnahme vom 05.05.2015 hinaus die folgende Anmerkung zur Neuaufstellung des F-Planes: Unseres Erachtens stehen die in den OT Hagen und Ahrensfelde vorgesehenen Wohnbauflächen in Widerspruch zum Leitbild einer kompakten Stadt mit kurzen Wegen. Aufgrund der vorgesehenen geringen Baudichte ergeben sich zudem für den Busverkehr in diesen Bereichen kaum zusätzliche Fahrgastpotenziale, die als Ausgangspunkt für mögliche Angebotsverbesserungen dienen könnten.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die benannten Wohnbaupotentialflächen im OT Hagen sind gemäß Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht mehr Teil des aktuellen Flächennutzungsplanentwurfs. Vielmehr soll schwerpunktmäßig die Innenentwicklung und Nachverdichtung zur Deckung der ermittelten Bedarfe dienen. Die Wohnbaupotentialfläche im OT Ahrensfelde ist im aktuellen Entwurf des FNPs als gemischte Baufläche dargestellt. Damit wird die langfristige Erhaltung des „Dorfes“ Ahrensfelde gesichert.
III.7	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH Herr Dahmen, Hamburg, 12.12.2016	Empfehlung
III.7.1	Zu Punkt 6.6.2 der Begründung möchten wir anmerken, dass unser Busbetriebshof Kornkamp an der „Familia-Trasse“ der projektierten Nordumgehung liegt. Auf diesem Busbetriebshof sind die Busse beheimatet, mit denen wir eine Vielzahl der Buslinien in Ahrensburg und Umgebung bedienen. Hierfür ist eine ungehinderte Erreichbarkeit unseres Betriebsgeländes notwendige Voraussetzung. Um bei Realisierung dieser Trassenvariante unser Betriebsgelände weiterhin ohne Behinderungen erreichen und verlassen zu können, bitten wir um möglichst frühzeitige Beteiligung am weiteren Planungsprozess zur Nordumgehung. Für die Ausweisungen des FNP dürfte dieser Hinweis ohne Belang sein, wir bitten dennoch um entsprechende Beachtung.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen eines entsprechenden Planfeststellungsverfahrens wird der Einwander an der Planung beteiligt.

III.8	Handwerkskammer Lübeck, Betriebsberatung und Wirtschaftspolitik Frau Henning, Lübeck, 29.11.2016	Empfehlung
III.8.1	nach Durchsicht der uns übersandten Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass in obiger Angelegenheit aus der Sicht der Handwerkskammer Lübeck keine Bedenken vorgebracht werden. Sollten durch die Flächenfestsetzungen Handwerksbetriebe beeinträchtigt werden, wird sachgerechter Wertausgleich und frühzeitige Benachrichtigung betroffener Betriebe erwartet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
III.9	Industrie- und Handelskammer zu Lübeck, Standortpolitik Herr Braatz, Lübeck, 13.12.2016	Empfehlung
III.9.1	Für das im Vorentwurf geplante Gewerbegebiet im Nordosten Ahrensburg, das nun als Weißfläche dargestellt ist, empfehlen wir, die Regionalplanung zusätzlich über den Gewerbeflächenleitfaden des Kreises sowie über das gemeinsame Gewerbeflächenentwicklungskonzept an der A1-Achse auf den Bedarf hinzuweisen. Die Leitfäden sollen, als Grundlage für die neuen Regionalpläne genutzt werden, so dass es sehr sinnvoll ist, die Fläche in die o.g. Leitfäden aufzunehmen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich der Gewerbeflächenentwicklung und Weißfläche siehe Nr. I.2.2.
III.10	Landessportverband Schleswig-Holstein e.V., Recht/Personal/Umwelt Herr Dr. Reitmeier, Kiel, 12.12.2016	Empfehlung
III.10.1	Grundlage der Stellungnahme des Landessportverbandes Schleswig-Holstein (LSV SH) ist die Stellungnahme des Kreissportverbandes Stormarn (KSV Stormarn), die wir hiermit zum Gegenstand unserer Stellungnahme machen. Die den LSV SH erreichenden Planungsunterlagen werden aufgrund der besseren Vor-Ort Kenntnisse und der Kenntnis ggf. vorliegender Betroffenheiten durch unsere Kreissportverbände bearbeitet. Die dafür zuständigen Personen der Kreissportverbände sind i.d R. ehrenamtlich tätige Mitarbeiter. In jedem Fall trifft dies für die Vertreter der ansässigen Sportvereine zu, die durch den KSV zu Rate gezogen werden. Insofern ist die eingeräumte Frist von ca. sechs Wochen für die Stellungnahme ein knapp ausreichender Zeitraum. Bei den uns bisher vorgelegten Planungsvorhaben besteht mit den zuständigen Behörden die Absprache, dem Landessportverband eine Stellungnahmefrist von mindestens acht Wochen einzuräumen. Dieser Zeitraum wird benötigt, um die betroffenen Sportverbände und -vereine angemessen	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Gemäß § 4 (2) BauGB ist den Trägern öffentlicher Belange eine Frist von einem Monat einzuräumen, innerhalb dessen eine Stellungnahme zum Vorhaben abgegeben werden kann. Mit einer Frist von sechs Wochen hat die Stadt Ahrensburg die gesetzlichen Anforderungen mehr als erfüllt.

III.10	Landessportverband Schleswig-Holstein e.V., Recht/Personal/Umwelt Herr Dr. Reitmeier, Kiel, 12.12.2016	Empfehlung
	einbinden zu können. Wir bitten, diesen Sachverhalt bei zukünftigen Vorhaben zu berücksichtigen. Seitens des LSV SH werden gegen die vorbezeichneten Planungsentwürfe der Stadt Ahrensburg keine Anregungen oder Einwände vorgebracht.	
III.11	Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein Frau Kebke, Rendsburg, 09.12.2016	Empfehlung
III.11.1	Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde keine Stellungnahme zum Flächennutzungsplan abgegeben.	
III.12	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, oberste Naturschutzbehörde Herr Hielscher, Kiel, 29.11.2016	Empfehlung
III.12.1	Zu berücksichtigen sind ferner die örtlichen Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Hierzu wird die zuständige Untere Naturschutzbehörde des Kreises Stormarn eine Stellungnahme abgeben, auf die ich im Grundsatz verweise. Ich bitte deren fachlichen Anregungen und Bedenken zu berücksichtigen. Abschließend weise ich darauf hin, dass die Ausweisungen des Landschaftsplanes unter Beachtung vorstehender Stellungnahme gemäß § 7 Abs. 2 LNatSchG in den Flächennutzungsplan der Stadt Ahrensburg zu übernehmen sind.	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde fließt in das Abwägungsergebnis ein und die Ausweisungen des Landschaftsplanes werden bis auf folgende Ausnahmen in den Flächennutzungsplan übernommen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Feuerwehr-Flächen Am Braunen Hirsch Im Landschaftsplan ist eine Fläche nördlich Brauner Hirsch als Feuerwehrfläche dargestellt, da diese Fläche zum Zeitpunkt des Beschlusses des Landschaftsplans gegenüber der im FNP dargestellten Fläche südlich Brauner Hirsch favorisiert wurde. Diese Darstellung des Landschaftsplans wird entsprechend nicht in den Flächennutzungsplan übernommen. 2. Wohnbaupotentialfläche Bornkampsweg

III.12	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, oberste Naturschutzbehörde Herr Hielscher, Kiel, 29.11.2016	Empfehlung
		<p>Im Landschaftsplan ist die Fläche südlich Bornkampsweg, westlich der Bebauung Bornkampsweg als Acker mit Knicks/Feldhecken dargestellt. Nach Beschluss des Landschaftsplan ist die Fläche am Bornkampsweg als Wohnbaupotentialfläche in den FNP-Entwurf aufgenommen worden. Die Darstellung des Landschaftsplans wird daher nicht in den Flächennutzungsplan übernommen.</p> <p>3. Weißfläche Im Landschaftsplan ist die nördlich des Beimoorwegs und östlich des bestehenden Gewerbegebiets im nördlichen Bereich als Acker und im südlichen Bereich als Grünland dargestellt. Aufgrund der erforderlichen Deckung der ermittelten Bedarfe an Gewerbeflächen wird entgegen der Darstellung im Landschaftsplan im Flächennutzungsplan eine Weißfläche gemäß § 5 (1) BauGB dargestellt. Diese Fläche stellt jene Fläche dar, an der strategisch ein Potenzial für Gewerbeansiedlung gesehen wird. An anderen Stellen im städtischen Kontext ist keine sinnvolle Flächenausweisung möglich. Bezüglich der Problematik der Ausweisung der Weißfläche siehe Nr. I.2.2.</p>
III.13	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, oberste Forstbehörde Herr von Kampen, Kiel, 08.12.2016	Empfehlung
III.13.1	Ich verweise hiermit auf die Stellungnahme der unteren Forstbehörde für den Kreis Stormarn, Frau Kaczmarek, Waldhallenweg 11,23879 Mölln. Die oberste Forstbehörde schließt sich der Stellungnahme der unteren Forstbehörde an.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

III.14	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein, Referat 41 Straßenbau, VII 414 Frau Eisfelder, Kiel, 29.11.2016	Empfehlung
III.14.1	Flächennutzungsplan Gegen die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Ahrensburg bestehen in verkehrlicher und straßenbaulicher Hinsicht keine Bedenken, wenn meine Stellungnahme Az.: VII 414-553.71-62-001 vom 27.04.2015 und meine ergänzende E-Mail vom 04.05.2015 vollinhaltlich berücksichtigt werden. Die Stellungnahme bezieht sich im straßenbaulichen und straßenverkehrlichen Bereich nur auf Straßen des überörtlichen Verkehrs.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahmen zur frühzeitigen Beteiligung gem. §4 (1) BauGB wurden abgewogen. Das Abwägungsergebnis ist in den Entwurf des FNPs eingeflossen: Die Ortsdurchfahrtsgrenzen wurden in den FNP übernommen. Von der Darstellung der Anbauverbotszonen wird abgesehen, da diese in der verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt werden. Den genannten Erfordernissen des Immissionsschutzes wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung Rechnung getragen. Die Ausweisungen der S4-Planungen werden durch die Ausweisungen im neuen FNP nicht beeinträchtigt.

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krützfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
III.15.1	A Grundsätzliche Überlegungen Der NABU begrüßt, dass die Stadt Ahrensburg jetzt die Jahrzehnte währende Phase unkonzepioneller Flächennutzungsplanänderungen, die wesentlich auf Investoreninteressen beruhten, beendet, an einer zusammenhängenden räumlichen Planung arbeitet und dabei die Erkenntnisse aus einem aktualisierten Landschaftsplan einbezieht. So kann es besser gelingen, die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gesamtplanerisch wenigstens im Ahrensburger Gemeindegebiet zu verankern, als bei der schnellen Absicherung von menschlichen Nutzungsinteressen in der Projektplanung. § 1 Absatz 5 des Baugesetzbuches benennt als Ziel und Aufgabe der Bauleitpläne, eine Abwägung der sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Interessen in der Verantwortung gegenüber künftigen Generationen zu treffen. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind u.a. insbesondere die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krütfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
	<p>und der Landschaftspflege zu berücksichtigen. Das Baugesetzbuch folgt hier dem Artikel 20a des Grundgesetzes, der den Tieren und der Natur ein eigenes Recht auf Schutz durch den Staat zubilligt, unabhängig von den menschlichen Bedürfnissen. Auch der NABU bekennt sich zu dieser Sichtweise. Die Natur gehört nicht den Menschen, sie bedarf aber seiner Fürsorge. Die Aufstellung des Flächennutzungsplans und seine Begründung des Entwurfes zeigen, dass die Fragen und Probleme im Hinblick auf eine Begrenzung einer flächenmäßigen Inanspruchnahme für Wohnen und Gewerbe mit diesem Instrument der Bauleitplanung wohl nicht wirksam gelöst werden können.</p> <p>Für einen Planungshorizont von 10 bis 15 Jahren werden Prognosen für die unterschiedlichsten gesellschaftlichen Bedarfe und Bedürfnisse aufgestellt. Diese sollen bestmöglich mit den vorgeschlagenen Maßnahmen befriedigt werden. Die Grenzen des (flächenmäßigen) Wachstums innerhalb des Planungsgebietes der Stadt Ahrensburg sind mit Händen zu greifen, werden aber konsequent ausgeblendet.</p> <p>Der Druck auf die umgebenden, auch nach geltendem Recht zu schützenden Landschaftsteile wird immer größer, die Frage nach einem Endpunkt, an welchem die Bedürfnisse nur noch unter Aufgabe der natürlichen Lebensgrundlagen erfüllt werden können, wird nicht gestellt. Solange diese politische Rahmensetzung nicht erfolgt, werden die Flächennutzungspläne bedarfs- und nicht allgemeinwohlorientiert ausgerichtet sein. Im Gegensatz zum vorherigen Flächennutzungsplan werden keine Aussagen zu einer langfristigen Sättigungsgrenze, also der maximal tragbaren absoluten Einwohnerzahl Ahrensburgs, getroffen. Mit jedem neuen Flächennutzungsplan wird deshalb der Druck auf die verbliebenen noch nicht naturschutzrechtlich gesicherten Flächen immer größer. Als Gegenbewegung werden immer mehr Flächen für eine naturschutzrechtliche Unterschutzstellung vorgeschlagen, so dass zukünftig in Ballungsräumen - pointiert formuliert - nur noch Naturschutzflächen und Intensiv-Nutzflächen entwickelt werden. Dies kann nicht Sinn eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes sein, welches die Bedürfnisse der</p>	<p>Bezüglich einer Begrenzung der flächenmäßigen Inanspruchnahme siehe Nr. III.3.10.</p> <p>Lediglich die Fläche in Ahrensfelde angrenzend an die bestehende Bebauung bleibt als Potentialfläche erhalten. Zur langfristigen Sicherung des „Dorfes“ Ahrensfelde wird diese jedoch im aktuellen Entwurf des Flächennutzungsplans als gemischte Baufläche dargestellt.</p> <p>Zudem wird westlich der vorhandenen Siedlung am Bornkampsweg eine neue Wohnbaupotentialfläche arrondierend ausgewiesen, um die ermittelten Bedarfe decken zu können.</p> <p>Der Bedarf an Wohnbaupotenzialflächen wird gemäß Bevölkerungsprognosen des Statistikamts Nord ausgewiesen. Aufgrund der Funktion Ahrensburgs als Mittelzentrum ist die Stadt verpflichtet, Wohnbaupotenzialflächen bedarfsgerecht auszuweisen. Ahrensburg ist, aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg, von Zuwanderung betroffen und kann sich folglich seiner Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage nicht entziehen.</p>

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krütfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Menschen in vielfältiger Hinsicht erfüllen soll. Die Begründung zum Flächennutzungsplan benennt als Ziel die Befriedigung realer Nachfragen. Entsprechend dieser Nachfragen sollen Flächeninanspruchnahmen auf das notwendige Maß reduziert werden. Der Top-Down-Ansatz (Landesplanung -> Regionalplanung -> Stadt- raumplanung) stößt, wie beschrieben und im Nachfolgenden an einzelnen Punkten konkretisiert, an quantitative Wachstumsgrenzen, soweit dabei der Flächenverbrauch nicht wirkungsvoll beendet wird. Eine angebotsorientierte Planung würde dieses Problem auch nicht lösen. Es bedarf einer politischen Entscheidung, wie viel Wohn- und Gewerbeflächen innerhalb der Stadtgrenzen in Anspruch genommen werden sollen. Diese Rahmenbedingungen müssen dann in die Abstimmungsprozesse der übergeordneten Planung eingebracht werden, um einen fairen Interessensausgleich zu erreichen. Insoweit sind die Bemühungen um eine abgestimmte Raum- und Stadtplanung innerhalb der Metropolregion Hamburg, unabhängig von lokalpolitischen kurzfristigen Konkurrenzen, dringend erforderlich. Der NABU bittet daher darum, dass eine gutachterlich zwischen den Stadt- und Grünplanungen abgestimmte Sättigungsgrenze oder eine maximale absolute Wohnbaufläche für das Ahrensburger Stadtgebiet festgelegt und in die zukünftigen Planungen einbezogen werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist es deshalb umso wichtiger, eine transparente und aufrichtige Abwägung der sozialen, ökonomischen und ökologischen Aspekte von Flächeninanspruchnahmen vorzunehmen. Eine überwiegend städtebauliche Betrachtungsweise reicht für die Umsetzung des grundgesetzlichen Schutzzieles der Tiere und der natürlichen Lebensgrundlagen nicht aus.</p>	<p>Bei der Planung werden alle Aspekte von Flächeninanspruchnahme berücksichtigt sowie unter- und gegeneinander abgewogen. Aufgrund der planerischen Einstufung als Mittelzentrum kommt der Schaffung von Wohn- und Gewerbeflächen besondere Bedeutung zu.</p>
III.15.2	<p>C Flächennutzungsplan Der vorliegende Entwurf des Flächennutzungsplanes basiert in wesentlichen Teilen auf dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK), zu dem der NABU ebenfalls kritisch Stellung genommen hat. Das ISEK bekennt sich formal für die Wohn- und Gewerbeentwicklung zum Prinzip der Innen- vor Außenentwicklung. In der Praxis blieb dieses Prinzip aber bei der Ausweisung des Wohnbaugebietes</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der Wohnraumbedarfe siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2). Bezüglich der Neuausweisung von Flächen siehe Nr. III.3.10</p>

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krütfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
	<p>Erlenhof-Süd und des Gewerbegebietes Beimoor-Süd unbeachtet. Mit dem Entwurf des Flächennutzungsplans wird diese Vorgehensweise zum Teil leider ohne Not fortgeführt. Der in der Begründung zum Flächennutzungsplan behauptete Bedarf für eine Außenentwicklung ist nicht nachgewiesen. Zunächst sei daran erinnert, dass sich Ahrensburg gemäß Votum der Zukunftswerkstatt im Leitbild zu einem moderatem, das heißt gemäßigtem Wachstum bekannt hat. In der vorliegenden Planung werden die Wachstumsraten der letzten Jahre schlicht linear fortgeschrieben. Der notwendige Sinneswandel in Bezug auf eine größtmögliche Schonung der Ressource "Boden" wird damit nicht vollzogen. Außerdem wird das Baupotential im Innenbereich systematisch unterbewertet. Das gilt sowohl für die Wohn- als auch für die Gewerbenutzung.</p> <p>Im Wohnbereich gibt es eine Reihe von größeren Einzelprojekten, die offenbar nicht bilanziert worden sind, wie z.B. die Umnutzungen der Flächen von VW und Opel an der Hamburger Straße. Auch werden die Möglichkeiten der Nachverdichtung und Neubebauung, wie wir sie zurzeit beim Reeshoopviertel erleben, unterschätzt. Viele Häuser in der Stadt erreichen jetzt ein Alter, in dem neue, größere Ersatzbauten wirtschaftlich interessant sind. Hier einfach nur die Baugenehmigungswerte der letzten Jahrzehnte fortzuschreiben, ignoriert die planerischen und faktischen Möglichkeiten. Darüber hinaus fällt auf, dass die geplante Ausweisung der Wohnbauflächen zu einer Minderung der ohnehin schon, im Vergleich zu anderen Mittelzentren, geringen Einwohnerdichte Ahrensburgs führt (von 52 EW/ha auf 46 EW/ha). Diese Zahlen sind auch ein Indiz dafür, dass, entgegen den Forderungen des FNP (vgl. S.32 der Begründung), "Angebote für untere und mittlere Einkommen (sozialer Wohnungsbau)" nicht ausreichend sichergestellt werden. Das durch Investoren entwickelte Baugebiet "Erlenhof Süd" ist ein eindrucksvolles Beispiel der jüngsten Vergangenheit dafür, wie wenig die Einflussmöglichkeiten auf eine verdichtete Wohnraumbebauung in Ahrensburg genutzt werden. Die konzeptionelle Antwort auf die im Kapitel 4.2.6 beschriebene "Versingelung" der Haushalte kann nicht in einem Anstieg des Wohnflächenverbrauchs je Einwohner</p>	<p>Bezüglich der Innenentwicklung und Nachverdichtung siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2).</p>

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krüzfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
	<p>bestehen. Das propagierte Ziel einer kompakten Siedlungsstruktur wird damit nicht erreicht. Im Gewerbebereich wird das Potential der Brachflächen zu niedrig eingeschätzt. Möglichkeiten eines modernen Flächenmanagements werden nicht in Erwägung gezogen und Möglichkeiten der Nachverdichtung und der höheren Grundstücksausnutzung werden nicht ausgearbeitet. Der NABU lehnt deshalb im Rahmen der Flächennutzungsplanung jeden weiteren Flächenverzehr ab, insbesondere die Erweiterung des Wohngebietes Am Hagen, östlich Ginsterweg (näheres siehe unter D) und die Erweiterung des Gewerbegebietes Nord in östlicher Richtung, ausgewiesen als sogenannte "Weißfläche" gemäß § 5 Absatz 1 Satz 2 BauGB, und der Gewerbegebietsflächen an der BAB 1. Im Konkreten äußert sich der NABU zum Flächennutzungsplan wie folgt:</p> <p>Die "Weißfläche" wurde im Vorentwurf zum Flächennutzungsplan noch als Gewerbegebiet ausgewiesen. Diese Ausweisung zwischen dem Beimoorweg (K 106) und der Stadtgrenze zu Delingsdorf ist aus ökologischer und umweltfachlicher Sicht auch als Weißfläche nicht hinnehmbar. Die kompakten Grenzen des Gewerbegebietes Nord werden unorganisch nach Osten verschoben. Dabei wird ein schmaler Korridor an der Strusbek symbolhaft als Biotopverbund-Nebenachse freigehalten und faktisch die Stadtgrenzen an die Waldflächen des Beimoorwaldes herangeführt. Die kaltluftproduzierenden Flächen östlich von Ahrensburg werden empfindlich gestört. Sie können nach Versiegelung und gewerblicher Bebauung auch nicht mehr eine Luftaustauschfunktion wahrnehmen, die bisher gewährleistete Durchlüftung Ahrensburger und Großhansdorfer Wohnbauflächen von Norden wird verloren gehen. Das Kleinklima wird sich wesentlich verschlechtern, die durch das Gewerbegebiet wahrzunehmenden Belastungsfaktoren, wie Lärm, Abgase Verkehrsströme u.v.m., werden bis in die Naherholungsräume exportiert und der noch als besondere positive Qualität beschriebene großflächige bioklimatische Entlastungsraum Beimoor wird zerstört. Gleichzeitig kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden, Wasser und Landschaftsbild, die hier im Einzelnen nicht beschrieben werden können. Nach der Begründung</p>	<p>Bezüglich der Gewerbeflächenentwicklung und Weißfläche siehe Nr. I.2.2.</p> <p>Entsprechend der Stellungnahmen der Landesplanungsbehörde in Kiel, sowie des Kreises Stormarn im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 4 (1) BauGB soll sich die maßgebliche, wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung Ahrensburgs Richtung Norden orientieren.</p>

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krüzfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
	<p>zum Flächennutzungsplan gilt insbesondere für das Gewerbegebiet Nord: "Grundsätzliches Ziel des Flächennutzungsplanes ist der schonende Umgang mit dem Boden. Dem ISEK folgend wird der Innenentwicklung im und der Nachverdichtung des bestehenden Gewerbegebietes Vorrang vor der Entwicklung neuer Gewerbeflächen eingeräumt." (S. 75, Ziffer 6.1.3). Der Entwurf zum Flächennutzungsplan zeigt, dass Ahrensburg kaum Reserveflächen für bauliche Nutzungen aktivieren kann. Die Grenzen sind erreicht. Was z.B. die Auslagerung von innerstädtischen Autohäusern in die Peripherie mit großzügiger Zuweisung von Gewerbeflächen bedeutet, kann bereits jetzt im Gewerbegebiet Beimoor Süd in Augenschein genommen werden. Die Verkaufs- und Ausstellungsflächen vervielfachen sich. Nach unseren Feststellungen gibt es derzeit im Gewerbegebiet eingestreut in die Bebauung aber noch Potentiale. Es gibt Gelände mit nur geringer baulicher Ausnutzung, Betriebsgebäude zum "Rundherum-Gehen", bebaute Grundstücke, auf denen keine Betriebe mehr arbeiten, möglicherweise sogar unbebaute Grundstücke. Dazu gibt es neue bebaute Flächen auf früheren landwirtschaftlichen Äckern, die zum Leerstand im Zentrum des Gewerbegebietes führen. Dies alles zeugt von einem großzügigen Umgang mit dem knappen Gut "Boden". Hier wird die Stadt Ahrensburg ihrer Verantwortung gegenüber kommenden Generationen nicht gerecht: einmal versiegelte Flächen sind nur mit sehr großem (finanziellem) Aufwand wieder in einen Zustand zu versetzen, der dem ursprünglichen einigermaßen nahekommt. Der planrechtlichen Festsetzung der "Weißfläche" (Darstellung gemäß § 5 BauGB) ermangelt es im Übrigen auch an einer Abwägung mit den naturschutzfachlichen Belangen, da für diese Fläche keine einzelfallbezogene Auswirkungsprognose FNP Ahrensburg im Umweltbericht erstellt wurde. Die rudimentären Reststücke der Strusbek zwischen den Gewerbegebieten werden keine Biotopschutzfunktion mehr erfüllen können, die Tier- und Pflanzenwelt wird wesentlich verarmen und die Chance auf eine Verbesserung der Biotopstrukturen durch Anlage von Knickpflanzungen, wie sie schon der Landschaftsplan von 1992 für die Bereiche Beimoor und Krämerberg gefordert hat, wird zunichte gemacht. Mit</p>	<p>Der im ISEK formulierte Grundsatz zur Innenentwicklung und Nachverdichtung wird weiterhin verfolgt, jedoch können die ermittelten Bedarfe ohne Neuausweisungen nicht gedeckt werden.</p>

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krütfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
	<p>der bisherigen Planung werden gleichzeitig entgegen der geäußerten Zielsetzung Randbereiche und Übergangszonen zur Feldmark entwertet oder die Störung wertvoller Flächen gefördert. Potenzielle Verbundflächen werden geopfert und die Zerschneidung wichtiger Naturräume zumindest erwogen. Diese relativ große Gewerbegebietserweiterung schiebt die Siedlungsgrenze unter Zulassung eines großen Flächenverbrauchs und entgegen der Empfehlung des Landschaftsplanes noch in Richtung des wertvollen Beimoorwaldes, in dem u.a. noch Brutvorkommen der in Deutschland selten gewordenen Waldschnepfe zu finden sind. Deshalb fordert der NABU, die Planungen zur Ausweisung der Gewerbefläche östlich der Strusbek aufzugeben. Anspruchsvoller, moderner, aber damit auch zukunftsfähiger erscheint der Aufbau eines Gewerbeflächen-Managementsystems für Ahrensburg zu sein. Dazu zählt schon jetzt, für die ausgewiesenen neuen Gewerbeflächen im Beimoor Süd von der durchgehend eingeschossigen Bauweise in eine mehrgeschossige überzugehen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das geforderte Gewerbeflächen-Managementsystem kann auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung nicht geregelt werden.</p>
III.15.4	<p>Die geplante Gewerbegebietsausweisung an der Bundesautobahn 1 (bezeichnet auf der Karte "Leitbild Gewerbe" als Standortentwicklung Anschlussstelle A 1) ist planerisch nur im Zusammenhang mit einem Flächennutzungsplan der Gemeinde Siek möglich. Die ausgewählten Flächen nordwestlich (bezeichnet als 2a) und südöstlich der BAB 1 (bezeichnet als 2) umfassen brutto etwa 8,5 bzw. 8 Hektar: Für die Gewerbeansiedlung wird aber weniger Fläche zur Verfügung stehen, da Verkehrs- und sonstigen Nebenflächen bisher nicht berücksichtigt wurden und diese einen relativ hohen Flächenanteil einnehmen werden (z.B. für zwei Erschließungsstraßen, wegen ungünstigen Flächenzuschnitts oder für Regenrückhaltebecken). Geplant ist ein Flächentausch (vielleicht auch Flächenerwerb) mit der Gemeinde Siek westlich der Fläche 2a. Diese mit 2b bezeichnete Fläche umfasst den östlichen Teil des "Wiggers Berg". Eine Inanspruchnahme des östlichen Teils vom "Wiggers Berg" ist naturschutzfachlich in keiner Weise vertretbar. Hierfür fehlt im Übrigen eine Planungsgrundlage, die die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes darstellt, da sich diese Fläche außerhalb des Untersuchungsraumes des</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der möglichen interkommunalen Zusammenarbeit siehe Nr. II.1.2.</p> <p>Gemäß Biotoptypenkartierung des Landschaftsplans ist der östliche Teil des Wiggers Berg Ackerfläche, der durch eine typische Feldhecke in nord-südlicher Richtung durchzogen ist. Der größte Teil der Fläche hat eine sehr geringe Bedeutung für Arten und</p>

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krützfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
	<p>vorgelegten Landschaftsplanes und Flächennutzungsplanes befindet. Gleichwohl ist aufgrund der Randlage der beiden Gewerbeflächen innerhalb der Stadtgrenzen Ahrensburgs eine umweltfachliche Bewertung nur unter Berücksichtigung der Umgebung möglich (näheres dazu im Kapitel D).</p> <p>Schon jetzt aber lässt sich aus der Begründung zum Flächennutzungsplan eine andere schwerwiegende Konfliktsituation vorhersagen: „Die Kapazität im übergeordneten Straßennetz wird künftig weitgehend ausgeschöpft sein, vor allem ... an der Autobahnanschlussstelle. Da nach Einschätzung der Gutachter vor allem der LKW-Verkehr zunehmen wird und da ein, wie vorgeschlagen, moderater Ausbau des Straßennetzes zwar an anderen neuralgischen Punkten vielleicht Entlastung bringen kann, aber an den Autobahnauffahrten und -überquerungen erstens nicht möglich und zweitens nicht entlastend wäre, wird die Ausweisung dieser zwei Gewerbeflächen die Leistungsfähigkeit des Ostringes bzw. der L224 unablässig übersteigen.</p>	<p>Lebensräume (biologische Vielfalt), abgesehen von der Feldhecke (sehr hohe Bedeutung) und der südöstlichen Ecke mit einer hohen Bedeutung für Arten und Lebensräume.</p> <p>Das Leitbild „Gewerbe“ weist strategische und aus planerischer Sicht sinnvolle Flächenpotenziale für die Gewerbeflächenentwicklung auf. Aus dem Leitbild entsteht keine rechtlich verbindliche Außenwirkung. Im FNP werden ausschließlich Flächen dargestellt, die sich auf Ahrensburger Gebiet und innerhalb der im Regionalplan vorgeschriebenen Siedlungsgrenzen befinden.</p> <p>Die im Leitbild „Gewerbe“ mit 2a gekennzeichnete Fläche befindet sich nicht auf Ahrensburger Gebiet und ist daher nicht weiter untersucht worden und nicht im Flächennutzungsplan dargestellt.</p> <p>Bezüglich des Leitbildes „Gewerbe“ siehe auch Nr. III.15.5.</p> <p>Mit der Aktualisierung des Masterplans Verkehr in den kommenden Jahren werden die genannten Schwierigkeiten im Gesamtkontext der verkehrlichen Entwicklung erneut betrachtet.</p> <p>Im Übrigen liegt die Landesstraße L224 in der Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holstein und nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Ahrensburg.</p>
III.15.5	<p>Zur Karte "Leitbild Gewerbe" ist außerdem anzumerken, dass die angedeuteten Entwicklungsmöglichkeiten (Potentialflächen) respektive Ausdehnungstendenzen des Gewerbegebiets Beimoor nach Norden über die Stadtgrenzen Ahrensburgs hinaus in Richtung Delingsdorf eine erhebliche Beeinträchtigung der dortigen Lebensräume und eine nachhaltige Zerstörung einer intakten und artenreichen</p>	<p>Entsprechend der Stellungnahmen der Landesplanungsbehörde in Kiel, sowie des Kreises Stormarn im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 (1) BauGB soll die maßgebliche, wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung Ahrensburgs sich Richtung</p>

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krützfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
	Knicklandschaft zwischen Delingsdorf, Bargteheide und Ahrensburg sowie eine Zerschneidung wichtiger Biotopverbundachsen nördlich von Ahrensburg bedeuten würden.	Norden orientieren. Dieses spiegelt sich in den Leitbildern „Wohnen“ und „Gewerbe“ sowie den planerischen Absichten der Stadt, allerdings nicht in der politischen Willensbildung und damit nicht in der Planzeichnung wider. Die befürchteten Beeinträchtigungen der Lebensräume werden daher nicht eintreten. Aufgrund des politischen Willens nach verstärkter Innenentwicklung und Nachverdichtung und weniger flächiger Entwicklung sind die Leitbilder „Gewerbe“ und „Wohnen“ nunmehr obsolet und werden entsprechend aus der Begründung zum FNP entfernt.
III.15.6	Zum Suchraum für die Südtangente nimmt der NABU wie folgt Stellung: Der NABU bedauert, dass einige politische Gremien immer noch ernsthaft einen möglichen Trassensuchraum für eine Südumfahrung Ahrensburgs im Flächennutzungsplan enthalten sehen wollen, obwohl offensichtlich ist, dass eine derartige Verkehrsführung aus verschiedensten Gründen keine Aussicht auf Realisierung hat. Schon jetzt ist aus naturschutzfachlicher Sicht festzuhalten: Eine Trasse südlich des Quartiers "Am Hagen" und südlich des Dorfes Ahrensfelde muss immer durch die FFH-Gebiete (zugleich Naturschutzgebiete) "Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal" und "Kammolchgebiet Höltigbaum / Stellmoor" (hier die Teilfläche "Dänenteich") führen. Beide schützen eine reiche Flora und Fauna, in dem sie anthropogene Störungen ausschließen. In diesen Gebieten lebt U.a. der nach dem Recht der Europäischen Union .geschützte Kammolch. Ahrensburg ist nicht nur verpflichtet, Störungen zu unterlassen, sondern muss dessen Lebensbedingungen verbessern, indem es die Gebiete entwickelt. Nachdem der "Suchraum" das NSG "Dänenteich" in der Mitte geteilt hat, durchschneidet er das Landschaftsschutzgebiet "Ahrensfelde" in seiner ganzen Länge. Das LSG schützt eine intakte holsteinische Heckenlandschaft, in die Sumpfbereiche, Wasserlöcher und Buschkoppeln eingeschlossen sind. Auf den Feldern stehen bis weit in den Frühling hinein Lachen, die Gräben führen über längere Perioden des Jahres Wasser. Es ist	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich der Südumfahrung siehe Nr. III.2.2.

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krütfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
	<p>eine vielgestaltige, ruhige und schöne Landschaft, die nicht nur Tieren Lebensraum bietet, sondern für die Ahrensburger Bevölkerung ein kontemplativer Ort der Erholung sein kann. Wer sich zu dem dargestellten Suchraum noch die Räume für die Anschlussstellen in den innerstädtischen Verkehr (Anschlussstelle Hagen) vorstellt, erkennt, dass diese Trasse die Landschaft in Gestalt und Funktion derart umgestaltet, dass die Schutzfunktionen dieses Gebietes für Tier und Mensch endgültig verloren gehen. Im Übrigen schützt die Biotop-Verordnung des Landes Schleswig-Holsteins zusätzlich auch die Knicks. Wie schon beschrieben, gilt hier ebenfalls: Nicht zerstören, in ihren Funktionen nicht beeinträchtigen, sondern erhalten, pflegen und entwickeln. Eine solche Trasse könnte nach Auffassung des NABU nicht wirksam beschlossen werden, eine Überprüfung durch die EU-Kommission in Hinblick auf die resultierenden Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete wäre unvermeidlich.</p>	
III.15.7	<p>Zu der dargestellten Clariant-Trasse nimmt der NABU wie folgt Stellung: Die genauen Flächeninanspruchnahmen der geplanten Nordtangente und ihre Umwelt-Auswirkungen auf Delingsdorfer Gebiet sind den vorgelegten Unterlagen nicht zu entnehmen. Eine Abwägung der Variantentrassen aus naturschutzfachlicher Sicht kann daher nicht getroffen werden. Insoweit kann und ist die folgende Feststellung kein Plädoyer für eine der beiden anderen Trassen-Anbindungen ("Familia-Trasse" oder "Trasse mit Anbindung an die Kurt-Fischer-Straße"): eine Realisierung der Clariant-Trasse würde eines der wenigen Vorkommen des Übersehenen Knabenkrautes (<i>Dactylorhiza praetermissa</i>) in Schleswig-Holstein zerstören.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Clariant-Trasse ist in den verschickten Unterlagen lediglich als untersuchte Trasse dargestellt und wird aus naturschutzfachlichen Gründen nicht weiterverfolgt.</p>
III.15.8	<p>Im Folgenden nimmt der NABU noch zu weiteren Einzelaspekten im Erläuterungsbericht des FNP und zur FNP-Karte Stellung: Die auf S. 43 dargestellte Tabelle zur Flächenverteilung in der Stadt Ahrensburg ist im Hinblick auf die Aufstellung des FNP nur hypothetisch und letztendlich sinnlos, insbesondere weil ein Vergleich mit der Flächenbilanz des Flächennutzungsplanes auf Seite 148 offensichtlich zu falschen Schlüssen führen muss. Die Datenerhebungen gehen von</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>Die auf S. 43 dargestellte Tabelle (4.1.2 Bodennutzung heute) basiert auf den Daten des Statistikamt Nord (Stichtag 31.12.2013), die auf S. 148 dargestellte Flächenbilanz basiert auf der Zusammenstellung der einzelnen, in der Planzeichnung dargestellten Flächen.</p>

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krütfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
	<p>unterschiedlichen Quellen aus, die augenscheinlich untereinander nicht konsistent sind. Dies wird zum Beispiel beim Vergleich der beiden Kategorien Verkehrs- und Wasserfläche deutlich. Vorausgesetzt, die Definitionen für diese beiden Kategorien wären gleich, wovon man bei den eindeutigen Begriffen eigentlich ausgehen sollte, würde durch den neuen Flächennutzungsplan die Verkehrsfläche um 50% (statt 285 Hektar nur noch 144 Hektar) und die Wasserfläche um 17% (61 Hektar statt 87 Hektar) reduziert werden. Dieses ist faktisch aber nicht der Fall, ein seriöser Ist-Plan-Vergleich ist mit den vorgelegten Daten also nicht möglich. Hier bedarf es mindestens eines erläuternden Hinweises, dass die Zahlen bei den Tabellen nicht miteinander vergleichbar sind. Damit wird aber auch deutlich, dass eine Flächenbilanz und eine Aussage zum realen Flächenverbrauch durch die neuen Planungen zum Flächennutzungsplan nicht möglich sind.</p>	<p>Die Differenzen ergeben sich folgendermaßen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das Statistikamt weist nicht alle Kategorien des Flächennutzungsplans einzeln aus. 2. Das Statistikamt weist alle Straßen als Verkehrsflächen aus, in die Flächenbilanz des FNP sind nur die in der Planzeichnung dargestellten überörtlichen Hauptverkehrszüge eingeflossen. 3. Das Statistikamt weist alle Wasserflächen aus, in der Planzeichnung des FNPs sind nur Wasserflächen größer 500 m² dargestellt. Zudem sind viele Wasserflächen (Regenrückhaltebecken) im FNP-Entwurf als Ver- und Entsorgungsfläche dargestellt. <p>Beide Tabellen werden in der Begründung aktualisiert und ein entsprechender Hinweis, dass die Tabellen nicht vergleichbar sind, ergänzt.</p>
III.15.9	<p>Die Streichung der Textstelle "einschließlich der in den Golfplatz integrierten Insel des Bredenbeker Teiches von der Golfplatznutzung freizuhalten" gegenüber dem Vorentwurf führt zu einem unvollständigen und nicht verständlichen Satz. Es wird darauf hingewiesen, dass die im Vorentwurf zur Begründung des FNP enthaltene Forderung zur Aufwertung der Insel im Bredenbeker Teich durch einen Verzicht auf die Einbindung in die Golfanlage Teil der Begründung zum Landschaftsprogramm ist und daher als solche auch für den Flächennutzungsplan Geltung beanspruchen muss, andernfalls sind beide Pläne mindestens an dieser Stelle inkongruent.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>Die Unstimmigkeiten wurden erkannt, behoben und die Begründung entsprechend angepasst.</p>
III.15.10	<p>Die Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung im Regionalen Entwicklungskonzept der Metropolregion Hamburg (REK) sind veraltet. Außerdem werden, im Vergleich zum Vorentwurf der Begründung zum FNP die Zahlen für die Bevölkerungsentwicklung im Kreis Stormarn zwischen den Jahren 2010 und 2015 um das Dreifache höher angegeben'. Für beide Werte wird als Quelle das REK genannt. Die</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich des Prognosezeitraums und der Wohnraumbedarfe siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2).</p>

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krütfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
	<p>tatsächliche Entwicklung (Zunahme von 9858 Einwohnern) sollte hier mindestens hinzugefügt werden. Auch die Angaben zur Bevölkerungsstruktur (Kapitel 4.2.1, S. 44) haben keine nachvollziehbare Aussagekraft, da sie offenbar die Bevölkerungsentwicklung durch Zuwanderung nicht berücksichtigen. Addiert man die dargestellten Zu- und Abnahmen, so würden im Jahr 2025 in Ahrensburg 30.778 Menschen leben, gerade einmal 623 Einwohner mehr als 2010'. Unterstellt man diese Bevölkerungsentwicklung, so sind die Zahlen der zu erwartenden Erwerbstätigen im Jahr 2025 (S.47), die auf dieselbe Studie der Bertelsmann Stiftung zurückgehen, ebenfalls nicht nachvollziehbar: im Jahr 2010 sind 17.211 Ahrensburgerinnen und Ahrensburger in einem erwerbsfähigen Alter zwischen 19 und 64 Jahren (1.611 + 7.915 + 7.685), im Jahr 2025 sind dies 16.999 Personen (1.544 + 6.472 + 8.973)'. Dies entspricht einem Rückgang von 1,25 % statt der behaupteten 8,6%. Die Berechnung der Entwicklung der Erwerbstätigen ist nicht nur vor dem Hintergrund dieser Zahlen unerklärlich, auch die unterstellten verschiedenen Prognosezeiträume 2030 und 2025 und die fehlenden Bezugsgrößen der Prozentzahlen im Kapitel 4.2.6 "Arbeitsort" lassen eine Überprüfung des Ergebnisses nicht zu. Wenig hilfreich sind auch die Berechnungen und Angaben zur Bevölkerungsentwicklung. da auch in der Begründung zum Flächennutzungsplan unterschiedliche Datenquellen und Berechnungswege gewählt und Ergebnisse falsch in Beziehung zueinander gesetzt werden: In der Tabelle zur Bevölkerungsentwicklung in Ahrensburg auf S. 46 wird die Vorausberechnung des Statistikamts Nord vom März 2011 zu Grunde gelegt. Gleichzeitig wird für die Stadt Ahrensburg ein Einwohner-Referenzwert zum 31.12.2010 von 31.913 Einwohnern angegeben. Korrekt ist unter diesen <i>Voraussetzungen</i> die geschätzte Zahl von 33.485 Einwohnern in Ahrensburg für das Jahr 2025, falsch aber die angegebene Zuwachssteigerung von 2209 Einwohnern für den Zeitraum 2010 bis 2015 (33.485 - 31913 = 1572). Berücksichtigt man nun noch, dass zum 31.12.2015 insgesamt 32.606 Personen in Ahrensburg gewohnt haben, 50 würde sich rein rechnerisch bis zum Jahr</p>	

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krütfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
	<p>2025 nur noch ein Wohnungsbedarf für 879 Personen ergeben. Die Zuwachssteigerung von 2209 Einwohnern ergibt sich rechnerisch aus der Differenz der geschätzten Einwohner Ahrensburgs im Jahr 2025 zur Zahl der tatsächlich zum 31.12.2010 in Ahrensburg gemeldeten Personen ($33.485 - 2.209 = 31.276$). Führt man dagegen genau diese, der Tabelle zugrunde liegende Rechnung mit den tatsächlichen Einwohnerzahlen in Ahrensburg und im Kreis Stormarn zum 31.12.2010 und unterstellt die geschätzte Zahl von 240.520 Einwohnern im Kreis Stormarn im Jahr 2025, 50 wäre das Ergebnis ein Bevölkerungszuwachs in Ahrensburg bis zum Jahr 2025 von 1465 Einwohnern auf insgesamt 32.741 ($31.276 / 229.756 = 32.741 / 240.520$). Dies wiederum würde bedeuten, dass in den nächsten neun Jahren nur noch Wohnungen für 135 Personen zu errichten wären. Unterstellt man dagegen, dass in der Stadt Ahrensburg 13,6% der Bevölkerung des Kreises Stormarn leben und nutzt die neueste Schätzung des Statistikamts Nord zur Bevölkerungsprognose in den Kreisen und kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins vom 16. November 2016 50 ergibt die Schätzung, dass im Jahr 2025 insgesamt 33.986 Einwohner in Ahrensburg leben werden. Unter Berücksichtigung der Einwohnerzahl zum 31.12.2015 von 32.606 Einwohnern besteht somit in Ahrensburg noch ein Wohnraumbedarf für 1.380 Personen bis zum Jahr 2025. Diese Zahlen für die zukünftige Planung sind allerdings noch weiter nach unten zu korrigieren, da die Einwohnerzahlen für das Jahr 2016 bisher nicht vorliegen und somit die Effekte der Besiedlung des Erlenhofs Süd nicht vollständig berücksichtigt werden können. Gemäß Wohnungsmarktkonzept 2009 gibt es in Ahrensburg keine Unterversorgung mit Wohnraum. Vielmehr wurde für das Jahr 2007 rein rechnerisch ein Überhang von 762 Wohnungen festgestellt, dies unter der Annahme, dass je Haushalt eine Wohnung benötigt wird ". Die Haushaltsdichte beträgt gemäß den Angaben des FNP1,9 Einwohner je Wohneinheit (Haushalt)". Diese Voraussetzungen berücksichtigend, kann der Bedarf an Wohneinheiten im Zeitraum vom 1.1.2016 bis zum 31.12.2025 wie folgt errechnet werden: $(33.986 [EW\ 2025J - 32.606 [EW-Ist\ 2015]) / 1,9 [EW\ pro\ WEJ = 726\ WE\ Selbst$</p>	

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krütfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
	<p>unter Berücksichtigung einer, im FNP eingeführten, in dem Wohnungsmarktkonzept aber nicht für erforderlich gehaltenen Realisierungsreserve von 15% werden bis zum Jahr 2025 maximal 835 WE benötigt. Die Berechnungen zur Wohneinheitenbedarfsermittlung (5. 81 ff) sind schließlich auch nicht nachvollziehbar. So ist nicht erklärlich, warum für Ahrensburg mit einem Faktor von 1,22 der Bedarf für Wohneinheiten über dem geschätzten Einwohnerzuwachs liegen soll, zumal für Ahrensburg keine Wohnraumunterversorgung festgestellt wurde (s.o.). Zuzüglich wird dann noch mit einer Realisierungsreserve von 15% gerechnet. Allerdings wird dabei übersehen, dass die Haushaltsdichte - selbst unter Berücksichtigung des "Versingelung-Effektes", den das Wohnungsmarktkonzept mit einem Rückgang der Haushaltsdichte von 0,004 Einwohner pro Haushalt und Jahr ansetzt, - im Durchschnitt der nächsten 10 Jahre 1,9 Personen beträgt. Der Bedarf an Wohnungen / Haushalten ist also knapp halb so groß wie der Einwohnerzuwachs. Im Text werden die unterschiedlichsten Prognosezahlen für zu erstellenden Wohnungen, Wohneinheiten oder die zu erwartenden Einwohnerzuwächse bis zum Jahr 2025 genannt (z.B. 3.099 WE, 2105 neue Wohnungen, 2600 neue Wohnungen [sämtliche Angaben auf S. 82]). Da allerdings die Bezugszeitpunkte für die Zuwächse nicht mit genannt werden, wird ein Vergleich der Prognosen mit der Realität unmöglich. In der Begründung zum Flächennutzungsplan wird im Ergebnis von einem Bedarf von zusätzlichen 2.200 Wohneinheiten bis zum Jahr 2025 ausgegangen. Dabei übersteigt die Zahl der benötigten Wohneinheiten die Zahl des erwarteten Einwohnerzuwachses (vgl. Übersichtstelegramm zum Thema Wohnen auf Seite 95: Bevölkerungszunahme 2013 bis 2025 um 1539 Personen). Dies würde bedeuten, dass die zukünftigen Wohneinheiten (Haushalte) weniger als ein Einwohner haben würden.</p>	
III.15.11	<p>Die Karte "Ruhige Gebiete" berücksichtigt nicht die starke Lärmbelastung des Bahnverkehrs, vor allem auf dem Damm südlich der U-Bahntrasse, im Bereich des Gebietes Forst Hagen, wo der Wanderweg zwischen Kühlenmoorweg und der Burg Arnesfelde zum Teil erheblich belastet wird. Auch werden die Auswirkungen</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Karte „Ruhige Gebiete“ wurde nachrichtlich aus der Fort-</p>

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krütfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
	der Erweiterung des Gewerbegebietes Beimoor-Süd auf den Umgebungsbereich der Aue nicht in Betracht gezogen. Diese Lärmbelastungen werden zusätzlich zum Straßenverkehrslärm des Ostringes die Naherholungsräume zwischen Ahrensburg und Großhansdorf empfindlich beeinträchtigen.	schreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Ahrensburg übernommen. Der Lärmaktionsplan wird im fünf-Jahres-Rhythmus fortgeschrieben. Hier werden Gebiete beschrieben, die von einer Lärmzunahme, z.B. durch straßenbedingten Umgebungslärm, geschützt werden sollen.
III.15.12	<p>Umweltbericht</p> <p>Zum Umweltbericht nimmt der NABU wie folgt Stellung: Einzelfallbezogene Auswirkungsprognose FNP Ahrensburg W 4 Entgegen der Behauptung im FNP handelt es sich bei der geplanten Fläche östlich des Ginsterweges nicht um ein Gebiet mit geringer naturschutzfachlicher Wertigkeit. Die bezeichnete Wohnbaufläche als östliche Grenze des Siedlungsbereiches erweitert die Störung gegenüber dem Nahe gelegenen FFH-Gebietsteil "Dänenteich" erheblich, Der Ginsterweg ist westlich an vorhandenen Knickstrukturen erbaut worden, Diese bilden zusammen mit einem Graben eine wirksame Barriere gegen übermäßige anthropogene Einflüsse nach Osten. Sobald eine Bebauung östlich des Ginsterweges und damit östlich des Knicks realisiert würde, ginge die bestehende Pufferzone zum Dänenteich verloren. Hunde und Katzen würden die Tiere im FFH-Gebiet ebenso verstärkt bedrohen wie die Flora durch invasive Pflanzenarten aus Gartenabfällen erheblich beeinträchtigt werden kann. Die bezeichnete Fläche ist im Übrigen immer wieder Aufenthaltsgebiet des Wachtelkönigs (<i>Crex crex</i>), einer EU-weit geschützten Vogelart. Eine Erweiterung der Siedlungsgrenze über den Ginsterweg nach Osten hinaus und eine damit verbundene Bebauung wird deshalb abgelehnt, zumal in diesem Fall die Ausweitung der Siedlungsgrenze das Landschaftsbild im Sinne einer auseinanderfallenden Siedlungsstruktur verschlechtert und ein Bedarf für diese 125 Wohneinheiten, wie oben dargelegt, nicht plausibilisiert werden konnte, da die erforderlichen Wohnraumflächen an anderer Stelle geschaffen werden können.</p> <p>Einzelfallbezogene Auswirkungsprognose FNP Ahrensburg Ge 2 Die geplanten Gewerbeflächen an der Bundesautobahn 1 werden erhebliche Auswirkungen auf</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die hier beschriebene Fläche ist gemäß Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht mehr Bestandteil des aktuellen FNP-Entwurfs.</p> <p>Die SUP zeigt für die Fläche Ge 2 erhebliche umweltrelevante Auswirkungen für alle Schutzgüter zu erwarten sind. Außerdem</p>

III.15	NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Frau Krütfeld, Neumünster, 12.12.2016	Empfehlung
	<p>die umgebende Umwelt und Landschaft haben. Südlich der Autobahn wird die schon beeinträchtigte Fläche des Sieker Moores eingeschlossen und mindestens ein Kranichbrutplatz vernichtet. Die Gewerbefläche nordwestlich der Autobahn wird schwerwiegende Auswirkungen auf das Landschaftsbild entfalten, selbst wenn die angrenzende Waldfläche des Wiggers-Berg auf Sieker Gemeindegebiet nicht mit in Anspruch genommen werden sollte. Der Wiggers-Berg würde als markante Erhebung in diesem Gebiet nicht mehr wahrgenommen werden können. Die auf Grund der kleinräumigen Topographie angrenzend entstandenen Gewässer und Feuchtgebiete würden durch die Gewerbefläche ebenfalls erheblich in Mitleidenschaft gezogen, wenn nicht gar zerstört werden. Einzel fallbezogene Auswirkungsprognose FNP Ahrensburg LW 8 Die dort getroffenen Angaben sind widersprüchlich. Derzeit handelt es sich nach hiesiger Kenntnis um eine landwirtschaftlich genutzte Fläche. Der neue FNP weist hier aber Wald aus, obwohl im Text die landwirtschaftliche Nutzung planungsrechtlich gesichert werden soll. In diesem Zusammenhang sind die Sätze " Die Änderungsfläche ist im derzeit gültigen FNP als Fläche für die Landwirtschaft ausgewiesen. Diese Nutzung findet dort heute nicht statt und soll auch in Zukunft nicht stattfinden." unverständlich. Zu prüfen ist allerdings, ob diese Flächen früher einmal Wald gewesen sind und entgegen der Rechtssetzung im vorherigen FNP in eine landwirtschaftliche Fläche umgewandelt worden sind. In diesem Fall wäre der Waldflächenverlust nach dem Landeswaldgesetz auszugleichen.</p> <p>Einzelfallbezogene Auswirkungsprognose FNP Ahrensburg Gr 10 Aus Anlass der Darstellungsänderung des Stormarnplatzes sei darauf hingewiesen, dass die rechtsgültig festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen auf dem Stormarnplatz für den Bau des Peter-Rantzau-Hauses noch immer nicht umgesetzt worden sind.</p>	<p>wird dargestellt, dass es u.a. zu einem großflächigen Verlust von Lebensräumen für Tieren und Pflanzen kommt und die gewerbliche Baufläche ein störendes Element innerhalb des Landschaftsraumes darstellt. Es wird zudem aufgeführt, dass auf der nachgeordneten Planungsebene faunistische Erhebungen durchgeführt werden müssen und artenschutzrechtliche Belange geprüft werden müssen. Die vom Einwender aufgeführten Bedenken gegen das geplante Gewerbegebiet, werden somit in der SUP bereits dargestellt und sind in die Abwägungsentscheidung eingeflossen.</p> <p>Der Hinweis wird geprüft und die SUP entsprechend angepasst.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Ausgleichsmaßnahmen wurden noch nicht umgesetzt, sollen aber in die Aktualisierung der Bauleitplanung (1. Änderung B-Plan Nr. 80) einfließen.</p>

III.16	AG-29 Herr Peschken, Kiel, 12.12.2016	Empfehlung
III.16.1	Im Zuge der geplanten Ausweisung von Gewerbeflächen an der BAB A 1 ist darauf zu achten, dass die Flächen nördlich der Straße „Ostring“ / L 224 von einer Bebauung freigehalten werden, um eine Pufferzone zwischen Straße und Bebauung zu erhalten. Es ist vorab zu untersuchen, inwieweit die Errichtung eines separaten Gewerbegebietes außerhalb des bereits bestehenden Gewerbegebietes „Beimoorweg“ fachlich geboten ist.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die angesprochene Pufferzone nördlich der Straße Ostring dient dem Schutz der weiter nördlich gelegenen Bebauung vor Verkehrslärm. Gewerbliche Bauflächen haben einen geringeren Schutzanspruch in Bezug auf Verkehrslärm, sodass die Ausweisung von Gewerbeflächen südlich des Ostrings in der Hinsicht wenig problematisch ist. Die Lagegunst direkt an der Autobahn spricht für die Ausweisung, da dadurch ein Angebot für verkehr-intensive Gewerbe mit optimaler Anbindung geschaffen wird und dieser Verkehr nicht durch das Stadtgebiet geführt werden muss. Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von gewerblichen Bauflächen nicht entziehen und muss entsprechende Flächen zur Deckung des ermittelten Bedarfs bereitstellen.
III.16.2	Im Gewerbegebiet beidseits des „Beimoorweges“ ist darauf zu achten, dass hier die Flächen optimal genutzt werden (innerörtliche Nachverdichtung), um weitere Planungen „in der freien“ Landschaft zu verhindern (s.o.). Eine weitere Bebauung in Richtung Osten muss verhindert werden, um eine Pufferzone gegenüber den Waldstandorten zu bewahren.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die innerörtliche Nachverdichtung ist ein ausdrückliches Ziel der Stadt Ahrensburg. Bezüglich der Gewerbeflächenentwicklung und Weißfläche siehe Nr. I.2.2.
III.16.3	Die Ausweisung eines Naturschutzgebietes (NSG) im Bereich des Waldstandortes Beimoor wird begrüßt und unterstützt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
III.16.4	Bei möglichen Siedlungserweiterungen, die sich teilweise direkt an der Grenze zu Schutzgebieten (z. B. Siedlung Hagen) befinden, sind die geschützten Flächen von einer Bebauung freizuhalten.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die hier beschriebenen Flächen sind gemäß Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht mehr Bestandteil des aktuellen FNP-Entwurfs.
III.16.5	Der Themenkomplex „Bevölkerungsentwicklung“ im Flächennutzungsplan ist u. E. zu überarbeiten. Im Kapitel 4.2.4 wird auf eine Tabelle verwiesen, die die Entwicklung der Einwohner bis 2025 aufzeigt. Hier wird von einem Zuwachs von 2209 Einwohner ausgegangen. Die Angabe ist fehlerhaft, er beträgt nur 1572 Einwohner	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich des Prognosezeitraums und der Wohnraumbedarfe siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2).

III.18	Naturschutzbeauftragter der Stadt Ahrensburg Herr de Vries, Ahrensburg, 13.12.2016	Empfehlung
	<p>und nördlichen Ausdehnung im FNP zu überprüfen. Die nördliche Ausdehnung geht bis an die Straße „Am Hagen“. Hier ist die Schutzkategorie FFH nachzutragen. Das ist auch im LP so dargestellt. Dieses ist eine sehr wichtige Verbindung für die Amphibien. Im südlichen Bereich ist von einer Ausweisung einer Wohnbaufläche am Ginsterweg über die Zufahrt zum Hof Dänenteich in nördlicher Richtung hinaus nicht sinnvoll und greift in das bestehende Landschaftsschutzgebiet „Ahrensfelde“ ein. Das Gebiet hat einen Eigenwert und erfüllt eine wichtige Pufferfunktion für den Teilbereich „Dänenteich“ des NSGATT. Die Einstufung als Gebiet mit geringer naturschutzfachlicher Wertigkeit ist aus der tatsächlichen Ortskenntnis nicht nachvollziehbar. Daneben stellt der vorhandene Knick eine klare und eindeutige Abgrenzung des Ortsbildes dar. Die Planung berühren den Schwerpunktbereich des Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems SH (Stand 30. Mai 2016).</p> <p>2. Ausweisung der Fläche Gemeinbedarf Feuerwehr südlich der Straße „Brauner Hirsch“. Diese Planung greift ebenfalls in das bestehende LSchG Ahrensfelde ein. Es sprengt den Rahmen einer klaren Ortsbildabgrenzung und wäre der Beginn einer weiteren Zersiedlung in südlicher Richtung. Die Festlegung eines neuen Standortes der Feuerwehr ist nach einsatzstrategischen Gesichtspunkten zu treffen. Hier würde eine Verlagerung auf die andere Straßenseite des Braunen Hirsch keine Einschränkung bedeuten.</p> <p>3. Die Ausweisung der Wohnbaugebiete südlich des Spechtweges würde eine Einschränkung des LSchG Ahrensfeldes bedeuten. Zwischen dem NSG ATT und der Feldmark würde ein doppelt so breiter Riegel durch die vorgesehene Intensivbebauung entstehen im Vergleich zum jetzigen Zustand. Das widerspricht dem Ziel einer angestrebten Biotopvernetzung und ist damit abzulehnen.</p>	<p>Teilgebiet Dänenteich sind im Umweltbericht zum FNP dargestellt und auf die mit der Bebauung verbundenen erheblichen umweltrelevanten Auswirkungen hingewiesen.</p> <p>Bezüglich des Prognosezeitraums und der Wohnraumbedarfe siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2).</p> <p>Die benannte Potentialfläche am Ginsterweg ist gemäß Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht mehr Bestandteil des aktuellen FNP-Entwurfs.</p> <p>Der Standort für die Feuerwehr ergibt sich an dieser Stelle aus dem Feuerwehrbedarfsplan, der mit Kreis Stormarn abgestimmt ist. Damit wird einem übergeordneten Bedarf für das Gemeinwohl genüge getan.</p> <p>Die benannten Flächen sind gemäß Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht mehr Bestandteil des aktuellen FNP-Entwurfs. Im aktuellen Entwurf schränken nur noch die Feuerwehrfläche am Braunen Hirsch und die Gewerbeflächen an der BAB-Anschlussstelle Ahrensburg das LSG ein.</p>

III.18	Naturschutzbeauftragter der Stadt Ahrensburg Herr de Vries, Ahrensburg, 13.12.2016	Empfehlung
	<p>4 Die Ausweisung der Wohnbaugebiete östl. der Straße „Starweg“ und südlich der Straße „Hinter dem Vogelherd“ bedeutet ebenfalls eine Einschränkung des LSchG Ahrenfelde. Hier stellt sich natürlich die grundsätzliche Frage, wird die Zielrichtung der Kreisverordnung der Ausweisung dieses Landschaftsschutzgebietes heute infrage gestellt? Dieser Feucht- Grünlandbereich zwischen Ahrensburg und Ahrenfelde ist ein wichtiger Nahrungsbiotop für verschiedene Vogelarten, wie beispielsweise die im NSG A TI brütenden Kolkkraben. Daneben ist er auf Grund der geologischen und topografischen Gegebenheiten Lebensraum von Amphibien und Rast-Areal für Gänsevögel (Grau- und Kanadagänse). Eine Verkleinerung würde einen erheblichen Eingriff bedeuten. Die vorgesehene Bebauung wäre auch im Widerspruch zu den angestrebten Nebenachsen des Ahrensfelder Abflussgrabens mit jeweils 10m begrünten Seitenstreifen.</p> <p>7. Im FNP wird die Grenze des NSG fälschlicherweise direkt an der westl. Seite der Straße „Am Kratt“ dargestellt. Sowohl die Grenze des NSG als auch des FFH-Gebietes verlaufen nach den entsprechenden Verordnungen ca. 50m weiter westlich. Hier ist der FNP und der LP entsprechend zu ändern.</p> <p>8. Die Hagener Allee wird in ihrem nördlichen Verlauf von der Bebauungsgrenze „Rehm/Starweg“ bis zur U-Bahntrasse nicht mehr als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Es fehlt dazu eine Erläuterung in der Legende. Eine Nutzung als reine Geh- und Fahrradverbindung wird unterstützt. Dabei ist die gesamte „Hagener Allee“ bei baulichen Veränderungen im Bereich des NSG ATT Amphibien gerecht zu verändern (zB. Entsprechende Bordsteinkanten und Straßentunnel mit Seitenleiteinrichtung). Das gilt auch für den Teil des „Ahrensfelder Weges“ im östl. Teil des NSG ATT zwischen „Starweg“ und „U-Bahn Ost“. Durch die veränderte Kfz-Verkehrsführung</p>	<p>Die benannten Flächen sind gemäß Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 nicht mehr Bestandteil des aktuellen FNP-Entwurfs.</p> <p>Die Abgrenzung des Schutzgebietes wird im FNP an die Darstellung des Landschaftsplan angepasst.</p> <p>Nach Überarbeitung des FNP-Entwurfs wird die gesamte Hagener Allee nun als Straßenverkehrsfläche dargestellt. Die befürchteten Auswirkungen auf den Ahrensfelder Weg werden daher nicht gesehen.</p> <p>Durch den Flächennutzungsplan erfolgt weder eine Kategorisierung der Straßen, noch sind Anforderungen an die Straßenquerschnitte damit verbunden. Die Darstellung begründet keine Veränderung der Erschließungsfunktion, Umwidmungen oder Pläne zum Ausbau der entsprechenden Straßen.</p>

III.18	Naturschutzbeauftragter der Stadt Ahrensburg Herr de Vries, Ahrensburg, 13.12.2016	Empfehlung
	<p>wegen des Wegfalls der „Hagener Allee“ wird es zu einer bedeutenden Zunahme des Verkehrs auf dem Teilbereich des „Ahrensfelder Weges“ kommen.</p> <p>9. Im FNP wird die Fläche südlich der Autobahn-Anschlussstelle Ahrensburg als Gewerbebaufläche ausgewiesen. Hierbei handelt es sich um arten- und strukturreiches DauerGrünland (LnatSchG §21 (1) Pkt. 6 (in Verbindung mit BnatSchG § 30)). Das Gebiet liegt direkt neben einem ebenfalls geschützten Biotop nach BnatSchG § 30 (2) Pkt. 3 der Gemeinde Siek und ist seit Jahren Brutplatz von Kranichen und Gänsevögeln. Eine gewerbliche Bebauung ist somit nicht gegeben.</p> <p>8. Der Zusammenfassung und Empfehlung des Erläuterungsberichtes zum LP Ahrensburg zur Übernahme der Landschaftsplaninhalte in den Flächennutzungsplan wird grundsätzlich zugestimmt. Der Aussage: Seite 50 Absatz 2, letzter Satz wird widersprochen. Dem Grundsatz einer tatsächlichen Nachhaltigkeit wird er nicht gerecht. Er priorisiert das quantitative Wachstum gegenüber einem notwendigen bürgergerechten qualitativen Wachstum als Basis von Lebensqualität.</p>	<p>Die SUP zeigt, dass für die Fläche Ge 2 erhebliche umweltrelevante Auswirkungen für alle Schutzgüter zu erwarten sind. Außerdem wird dargestellt, dass es u.a. zu einem großflächigen Verlust von Lebensräumen für Tieren und Pflanzen kommt und die gewerbliche Baufläche ein störendes Element innerhalb des Landschafts-raumes darstellt. Es wird zudem aufgeführt, dass auf der nach-geordneten Planungsebene faunistische Erhebungen durchgeführt und artenschutzrechtliche Belange geprüft werden müssen. Die vom Einwender aufgeführten Bedenken gegen das geplante Gewerbegebiet, werden somit in der SUP bereits dargestellt und sind in die Abwägungsentscheidung eingeflossen.</p> <p>Bezüglich der möglichen interkommunalen Zusammenarbeit siehe Nr. II.1.2.</p> <p>Der Einwendung kann nicht gefolgt werden. Der Landschaftsplan macht an dieser Stelle deutlich, dass naturschutzfachliche Belange bei jeder Planung zu berücksichtigen sind und aktuelle Untersuchungen immer Gegenstand der Abwägung sein müssen, wenn es zu einer Flächeninanspruchnahme kommt. Vom Grundsatz her muss jedoch davon ausgegangen werden, dass es weiterhin zu Flächeninanspruchnahmen für Siedlungsentwicklung und Infrastruktureinrichtungen in Ahrensburg kommen wird.</p>

III.19	Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Abt. 3 Kampfmittelräumdienst Herr Junge, Kiel, 06.12.2016	Empfehlung
III.19.1	hiermit teile ich Ihnen mit, dass für das Gebiet (siehe Betreffzeile) keine Auskunft zur Kampfmittelbelastung gem. § 2 Abs.3 Kampfmittelverordnung S-H erfolgt. Eine Auskunftseinholung beim Kampfmittelräumdienst S-H ist nur für Gemeinden vorgeschrieben, die in der benannten Verordnung aufgeführt sind. Die Gemeinde/Stadt Ahrensburg liegt in keinen uns bekanntem Bombenabwurfgebiet. Für die durchzuführenden Arbeiten bestehen aus Sicht des Kampfmittelräumdienstes keine Bedenken. Zufallsfunde von Munition sind jedoch nicht gänzlich auszuschließen und unverzüglich der Polizei zu melden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Kampfmittelauskünfte werden im Zuge der nachfolgenden Bebauungsplanverfahren eingeholt.
III.20	VMG – Verband der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels Nord e.V. Herr Grüter, Hamburg, 07.12.2016	Empfehlung
III.20.1	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 Berücksichtigung begrüßen wir dankbar.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
III.20.2	Zur „Innenstadt“ (Seite 100) ist als weiteres Ziel aufgenommen worden: „Junge Mode soll als Frequenzbringer gefördert werden“. Diese Zielsetzung ist als sachgerecht zu begrüßen, entzieht sich aber weitgehend der städtischen Planung, sondern ist Ausfluss unternehmerischer Entscheidung bei entsprechend günstigen ökonomischen Rahmenbedingungen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Einwendung wird zugestimmt. Allerdings können Hinweise dieser Art Gegenstand des strategischen Planungsinstruments FNP sein.
III.20.3	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	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Grundsatzdiskussionen über PKW-Nutzungsgewohnheiten sind nicht Gegenstand der kommunalen Flächenplanung. Ziel der Stadt Ahrensburg ist es zur Attraktivierung des ÖPNVs beizutragen und damit den Mobilitätsschwerpunkt zu verschieben. Siehe hierzu auch Begründung zum FNP, Kap. 6.6.

III.20	VMG – Verband der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels Nord e.V. Herr Grüter, Hamburg, 07.12.2016	Empfehlung
	<p>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.</p>	<p>Darüber hinaus ist das Parkraummanagement nicht Gegenstand der strategischen Planungsebene.</p>
III.20.4	<p>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 A 1 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 A 1 noch weiter verschärfen. Wir regen an, von einer entsprechenden Gewerbegebiets-Ausweisung abzusehen und dieses Gebiet eher als Ausgleichsfläche vorzusehen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausweisung von Gewerbegebieten erfolgt auf Grundlage der ermittelten Bedarfe. Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von gewerblichen Bauflächen nicht entziehen und muss entsprechende Flächen zur Deckung des ermittelten Bedarfs bereitstellen. Es wird daher an der Ausweisung dieser Flächen festgehalten. An anderer Stelle des Stadtgebiets ist keine sinnvolle Flächenausweisung möglich.</p> <p>Bezüglich der Verkehrsinfrastruktur siehe Nr. III.15.4.</p>
III.21	WAS – Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH Herr Hinselmann, Bad Oldesloe, 09.12.2016	Empfehlung
III.21.1	Durch die Ausweisung neuer Flächen im Bereich des Gewerbegebietes Beimoor-Süd (2. Bauabschnitt/ B-Plan 88) werden zeitnah Flächen erschlossen, die den	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

III.21	WAS – Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH Herr Hinselmann, Bad Oldesloe, 09.12.2016	Empfehlung
	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.	Bezüglich der möglichen interkommunalen Zusammenarbeit siehe Nr. II.1.2. Bezüglich der Gewerbeflächenentwicklung und Weißfläche siehe Nr. I.2.2.
III.22	Schleswig-Holstein Netz AG Herr Guse, Ahrensburg, 14.11.2016 und 13.03.2017	Empfehlung
III.22.1	Gegen die Neuauflistung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplans der Stadt Ahrensburg bestehen unsererseits keine Bedenken.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
III.23	Katholische Pfarrei, Maria – Hilfe den Christen Herr Grodecki, Ahrensburg, 23.11.2016	Empfehlung
III.23.1	wir haben als katholische Gemeinde und damit als Träger öffentlicher Belange vor längerer Zeit schon einmal darauf aufmerksam gemacht, dass der Durchgangsverkehr auf der Hamburger Straße ständig und besorgniserregend zunimmt. Ahrensburg gehört zur Metropolregion Hamburg. In Zukunft werden immer mehr Hamburger Arbeitsplätze von Bürgern umliegender Gemeinde besetzt. Zwangsläufig nimmt damit der Durchgangsverkehr von Nord nach Süd und umgekehrt drastisch und spürbar zu. Dieses muss verhindert werden. Wir erkennen im F-Plan, der dreißig Jahre Gültigkeit haben wird, keine Option, die dieser Problematik gerecht wird und bitten Sie um eine Lösung mit Weitsicht – z. B, durch eine südliche Querverbindung, wie sie bereits im noch gültigen F-Plan von 1974 enthalten ist.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich der Südumfahrung siehe Nr. III.2.2.
III.24	Stadtwerke Ahrensburg GmbH Herr Eggert, Hoisdorf, 09.12.2016	Empfehlung
III.24.1	aus Sicht der Stadtwerke Ahrensburg GmbH (SWA) gibt es grundsätzlich gegen den vorliegenden Entwurf des FNP der Stadt Ahrensburg keine Bedenken. Es wird	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

III.24	Stadtwerke Ahrensburg GmbH Herr Eggert, Hoisdorf, 09.12.2016	Empfehlung
	jedoch darauf hingewiesen, dass im Geltungsbereich des FNP Gasversorgungsleitungen und Gasnetzanschlüsse der SWA verlegt sind. Gasversorgungsleitungen dürfen gemäß DVGW Regelwerk nicht überbaut werden. Für evtl. Baumpflanzungen im Bereich der SWA Versorgungsleitungen und Netzanschlüsse gilt das DVGW Arbeitsblatt GW 125. Für alle dem FNP neu hinzugefügten Quartiers- und Gewerbeflächen oder bei Erweiterung bereits bestehender Flächen, bekunden die SWA schon jetzt Ihr Interesse zur Versorgung dieser Gebiete mit Erdgas.	Der Hinweis wurde in die Begründung aufgenommen (siehe Kap. 6.3.5 Technische Infrastruktur).
III.25	Historischer Arbeitskreis Ahrensburg Frau Voß, Ahrensburg, 12.12.2016	Empfehlung
III.25.1	der Historische Arbeitskreis (HAK) 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.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bei dem ISEK handelt es sich um ein Entwicklungskonzept, das als Grundlage für den Flächennutzungsplan diene. Der FNP hält sich in vielen Punkten an das ISEK. Allerdings sind einzelne Punkte des ISEKs nicht mehr aktuell oder politisch nicht abbildbar. In diesen Punkten weicht der FNP vom ISEK ab. Aus dem ISEK lässt sich keine bindende Verpflichtung auf Umsetzung ableiten – im Gegensatz zum FNP.
III.25.2	2. Der HAK 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.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Ausschnitt wird verbreitert.

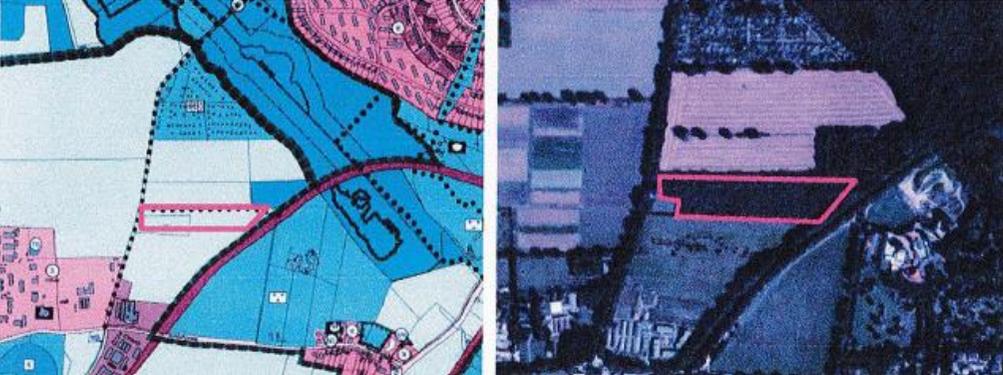
III.25	Historischer Arbeitskreis Ahrensburg Frau Voß, Ahrensburg, 12.12.2016	Empfehlung
III.25.3	3. Der HAK verfolgt mit Interesse die innerstädtischen Planungen im Rahmen des städtebaulichen Denkmalschutzes. Wir legen Wert darauf, dass künftige Einzelprojekte in sensiblem und schonendem Umgang mit der 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.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
III.25.4	4. Von vielen Mitbürgern und so auch vom HAK 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.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Flächennutzungsplan wird diesen Ansprüchen gerecht. Es werden die überörtlichen Hauptverkehrszüge dargestellt, sowie mögliche Trassenvarianten für eine Nordumgehung auf Ahrensburger Gebiet. Darüber hinaus wird das übergeordnete Fuß- und Radverkehrsnetz dargestellt. Im Rahmen des in Umsetzung befindlichen Innenstadtkonzepts wird die Umgestaltung mehrerer Straßen und Knotenpunkte zur besseren Verbindung der genannten Bereiche berücksichtigt.
III.25.5	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 Stra-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Darstellung von Planungen kann nur innerhalb der Grenzen des Ahrensburger Stadtgebiets erfolgen. Es werden die überörtlichen Hauptverkehrszüge dargestellt, sowie mögliche Trassenvarianten für eine Nordumgehung auf Ahrensburger Gebiet. Darüber hinaus wird das übergeordnete Fuß- und Radverkehrsnetz dargestellt. Darüber hinaus sind Grundsatzdiskussionen über PKW-Nutzungsgewohnheiten sowie das Parkraummanagement nicht Gegenstand der kommunalen Flächenplanung. Bezüglich alternativer Verkehrskonzepte siehe Nr. III.3.10.

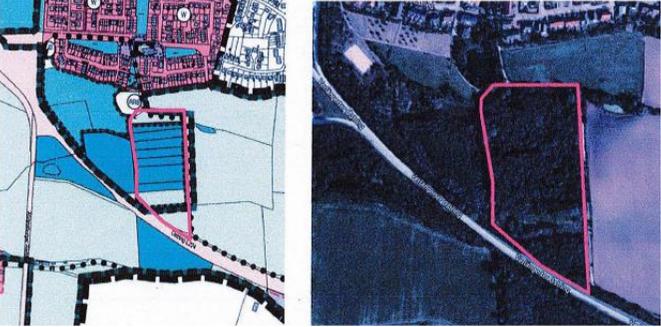
III.25	Historischer Arbeitskreis Ahrensburg Frau Voß, Ahrensburg, 12.12.2016	Empfehlung
	<p>ßenverlauf über die Aue-Bauernbrücke bis zum Alten Markt. Eine spürbare Entlastung vom regionalen Durchgangsverkehr sollte im Weiteren für den Straßenzug Mühlenredder/Tiergarten angestrebt werden, damit das denkmalgeschützte 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.</p>	
III.25.6	<p>6. Der HAK 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.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die benannten Potentialflächen sind, bis auf die Fläche in Ahrensfelde, durch Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 15.05.2019 aus dem FNP-Entwurf herausgenommen worden. Die befürchteten Schädigungen werden daher nicht eintreten. Die Fläche in Ahrensfelde ist zum Schutz der historischen Dorfstruktur nunmehr als gemischte Baufläche ausgewiesen.</p> <p>Darüber hinaus ist festzuhalten, dass der Bedarf an Wohnbaupotenzialflächen gemäß Bevölkerungsprognosen des Statistikamts Nord ausgewiesen wird. Aufgrund der Funktion Ahrensburgs als Mittelzentrum ist die Stadt verpflichtet Wohnbaupotenzialflächen bedarfsgerecht auszuweisen. Ahrensburg ist, aufgrund seiner Lage in der Metropolregion Hamburg, von Zuwanderung betroffen und kann sich folglich seiner Verantwortung als Mittelzentrum in dieser Lage nicht entziehen.</p>

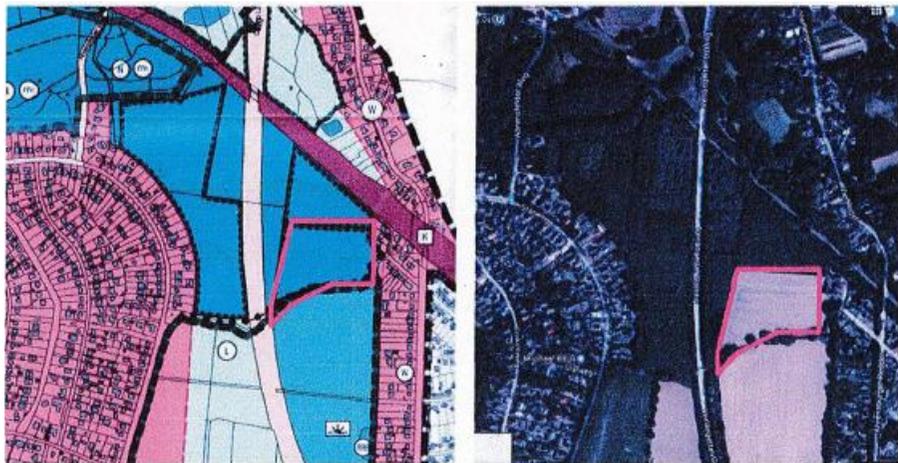
III.25	Historischer Arbeitskreis Ahrensburg Frau Voß, Ahrensburg, 12.12.2016	Empfehlung
		Die Bevölkerungszahlen aus dem ISEK sind inzwischen veraltet und können hier nicht als Grundlage herangezogen werden. Gemäß aktueller Beschlusslage des Bau- und Planungsausschusses, sowie des Umweltausschusses ist es nicht möglich im Norden Ahrensburgs weitere Wohnbaupotenzialflächen auszuweisen (siehe z.B.: BPA, UWA vom 04.05.2016 AN/032/2016 oder BPA, UWA vom 11.11.2016 AN/043/2015). Basierend auf der Pflicht den Bedarf basierend auf den Bevölkerungsprognosen auszuweisen müssen diese Bedarfe durch die verbleibenden Flächen abgefangen werden.
III.25.7	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 A1 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 HAK 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.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich der Südumfahrung siehe Nr. III.2.2.
III.25.8	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	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

III.25	Historischer Arbeitskreis Ahrensburg Frau Voß, Ahrensburg, 12.12.2016	Empfehlung
	Fahrzeugen sowie von vielen Fußgängern und Radfahrern genutzt. Wir begrüßen die Darstellung dieser Wegebeziehung im Flächennutzungsplan ausdrücklich.	
III.25.9	9. Wir bitten die Signatur der Streckenverläufe des überregionalen historischen STORMARN- Weges auch in der Planzeichenerklärung des Flächennutzungsplans erläuternd darzustellen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Legende wird ergänzt
III.25.10	10. Mit dem Landschaftsplan sind wir einverstanden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
III.25.11	Sehr geehrter Herr Sarach, wir möchten Sie abschließend bitten zu veranlassen, dass diese Stellungnahme vom Historischen Arbeitskreis Ahrensburg in Kopie auch dem Herrn Bürgervorsteher Roland Wilde und den Fraktionen der im Stadtparlament vertretenen Parteien zugeleitet wird. Bitte senden Sie uns auch eine Eingangsbestätigung unseres Briefes.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird, im Zuge des Abwägungsprozesses, allen politischen Vertretern zugänglich gemacht.
III.26	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein – untere Forstbehörde Frau Kaczmarek, Mölln, 20.12.2016	
III.26.1	Der Flächennutzungsplan stellt für das gesamte Stadtgebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Stadt in Grundzügen dar. Die Basis des Flächennutzungsplanes bilden der heutige Bestand und die sich neu ergebenden Potenzialflächen. Der Bereich „Grün“ (Kap. 6.5 der Begründung zum FNP) beschäftigt sich u.a. mit Waldflächen. Hiernach sollen u.a. keine weiteren bzw. neuen Reitwege im Beimoorwald und im Hagener Forst sowie in den Nahbereichen der NSG und FFH-Gebiete ausgewiesen werden (S. 117). Des Weiteren sollen Eingriffe in Natur- und Landschaft auf ein notwendiges Maß reduziert und möglichst innerhalb der Gemeindegebietsgrenzen durch Aufforstungen o.ä. kompensiert und ausgeglichen werden (S.48). Generell sind von der vorliegenden Flächennutzungsplanneuaufstellung Waldflächen, gem. § 2 Waldgesetz für das Land Schleswig-Holstein (LwaldG) vom 05.12.2004, zuletzt geändert am 23.06.2016 (GVObI. 2016, Nr. 7, S.184), betroffen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Im FNP werden neue Ausgleichsflächen definiert. Grundsätzlich wird die Einschätzung geteilt, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen innerhalb des Stadtgebiets zu erbringen sind. Konkreter Ausgleich und Ersatz erfolgt im nachfolgenden B-Plan Verfahren. Die einzelflächenbezogene Darstellung der Waldflächen in Bestand und Planung wird im Rahmen des Verfahrens zum Flächennutzungsplan geklärt.

III.26	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein – untere Forstbehörde Frau Kaczmarek, Mölln, 20.12.2016	
	<p>Im Folgenden weise ich auf weitere, aktuell existierende Waldflächen (rot gekennzeichnet) hin. Die Feststellung dieser Waldflächen erfolgte anhand eines Luftbildabgleiches sowie einer anteiligen Überprüfung vor Ort. Wird seitens der Stadt Ahrensburg hinsichtlich dieser bestehenden Waldflächen eine Nutzungsänderung (z.B. : zu landwirtschaftlicher Fläche oder zu Grünfläche) angestrebt, wie sie laut dem Planzeichnungsentwurf teilweise ausgewiesen wurden, ist gemäß § 9 LwaldG eine Umwandlung von Wald erforderlich, inklusive entsprechender Ersatzaufforstung. Ich weise daraufhin, dass es sich hierbei um ein gesondertes Genehmigungsverfahren handelt und dass Wald nur mit vorheriger Genehmigung der Unteren Forstbehörde, gemäß § 9 Abs. 1 LwaldG, abgeholzt, gerodet und in eine andere Nutzungsart umgewandelt werden darf.</p> <p>Waldbereich 1 (Nordwesten) – aktuell bestehende Waldflächen. Ausgewiesen als Flächen für Landwirtschaft:</p> 	<p>Die benannte Fläche wird im Flächennutzungsplan entsprechend des Landschaftsplans angepasst und als Wald dargestellt.</p>

III.26	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein – untere Forstbehörde Frau Kaczmarek, Mölln, 20.12.2016	
	<p>Waldbereich 2 (Westen) – aktuell bestehende Waldflächen, ausgewiesen als Flächen für Landwirtschaft:</p>  <p>Waldbereich 3 (Süden) – aktuell anteilig bestehende Waldflächen. Ausgewiesen als Grünfläche bzw. als landwirtschaftliche Fläche:</p> 	<p>Die benannte Fläche wird im Flächennutzungsplan entsprechend des Landschaftsplans angepasst und als Wald dargestellt.</p> <p>Die benannte Fläche wird im Flächennutzungsplan entsprechend des Landschaftsplans angepasst und als Wald dargestellt.</p>

III.26	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein – untere Forstbehörde Frau Kaczmarek, Mölln, 20.12.2016	
	<p>Waldbereich 4 (südosten): aktuell bestehende Waldfläche, anteilig als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesen:</p>  <p>Bei den nachfolgenden Darstellungen handelt es sich aktuell noch nicht um Waldflächen. Werden die ausgewiesenen bzw. geplanten, potenziellen Waldflächen, seitens der Stadt Ahrensburg, gemäß der Planungszeichnung umgesetzt, bedarf es einer gesonderten Genehmigung der Unteren Forstbehörde zur Erstaufforstung (§ 10 Abs. 1 LwaldG).</p> <p>Waldbereich 8 (Südwesten): aktuell noch kein Wald, allerdings in der Planzeichnung zukünftig als Wald (Neuwaldbildung) ausgewiesen:</p>	<p>Die benannte Fläche wird im Flächennutzungsplan entsprechend des Landschaftsplans angepasst und als Wald dargestellt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und zu gegebener Zeit für die Waldfläche 9 beachtet.</p> <p>Die Ausweisung als Wald wird im aktuellen FNP-Entwurf nicht weiterverfolgt. Die Flächen werden als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt.</p>

III.26	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein – untere Forstbehörde Frau Kaczmarek, Mölln, 20.12.2016	
		
<p>Waldbereich 9 (Osten): aktuell noch kein Wald, allerdings in der Planzeichnung zukünftig als Wald (Neuwaldbildung) ausgewiesen:</p>		
		<p>Die Neuwaldbildung wird an dieser Stelle weiterverfolgt und die Darstellung als Wald beibehalten.</p>
<p>Im Zusammenhang mit dem Entwurf zum Landschaftsplan sind die vorgenannten</p>		

III.26	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein – untere Forstbehörde Frau Kaczmarek, Mölln, 20.12.2016	
	Waldflächen in der Planzeichnung berücksichtigt worden, sodass hierzu seitens der Unteren Forstbehörde aktuell keine weiteren Hinweise bzw. Anmerkungen vorgebracht werden.	

III.27	Ev.-luth. Kirchengemeinde Ahrensburg, Friedhofsverwaltung Herr Gersch, Ahrensburg, 22.02.2017	Empfehlung
III.27.1	anliegend erhalten Sie unsere Stellungnahme zu dem Entwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Ahrensburg. Diese bezieht sich auf die westlich vom jetzigen Friedhofsgelände gelegene Fläche, Flur 3, Flurstück 104. Begrenzt wird diese in westlicher/nordwestlicher Richtung durch die V-Bahnlinie und in südlicher Lage durch den Bornkampsweg, Sie befindet sich nach unserer Kenntnis im Eigentum der Stadt Ahrensburg und wird derzeit im FNP als Friedhofsgelände ausgewiesen. Nach unserer Auffassung sollte an dieser Klassifizierung nichts geändert werden, da in absehbarer Zeit eine Friedhofserweiterung notwendig sein wird. Eine anderweitige Fläche steht hierfür nicht mehr zur Verfügung. Wir bitten die Stadt Ahrensburg daher, unter Berücksichtigung des in den Anlagen geschilderten Sachverhaltes, den Istzustand der betreffenden Fläche im FNP fortzuschreiben. Ergänzend möchten wir noch darauf hinweisen, dass sich der Umweltausschuss der Stadt Ahrensburg in seiner Sitzung am 08.06.2016 mit der Thematik Friedhofserweiterung im Rahmen einer Ortsbesichtigung eingehend beschäftigt hat. Die beabsichtigte Erweiterung des Friedhofs in westlicher Richtung fand dabei die Zustimmung der VA-Mitglieder.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Friedhofserweiterungsfläche ist im FNP berücksichtigt.
III.27.2	Stellungnahme zu dem Entwurf des Flächennutzungsplanes (FNP) der Stadt Ahrensburg Am westlichen Rand des Friedhofs wurde 2008 auf einer ca. 3 ha großen Fläche mit der Belegung von Baumgrabstätten begonnen. Inzwischen sind über 50% dieser Fläche belegt, so dass damit zu rechnen ist, dass in ca. 4 Jahren (2020) die Fläche annähernd belegt sein wird. Siehe dazu auch den anliegenden Plan "Natur-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Friedhofserweiterungsfläche ist im FNP berücksichtigt.

III.27	Ev.-luth. Kirchengemeinde Ahrensburg, Friedhofsverwaltung Herr Gersch, Ahrensburg, 22.02.2017	Empfehlung
	<p>nahe Beisetzungen, Bestand, Entwicklung und Planung" Die Beliebtheit dieser Bestattungsform ist innerhalb der letzten Jahre bei den Ahrensburger Bürgern stark angestiegen, so wurden 2011 53 Personen dort beigesetzt, 2013 waren es schon 83 und in diesem Jahr werden es nach aktuellen Hochrechnungen 120 sein. Das bedeutet einen Anstieg von über 100% in 6 Jahren und es ist anzunehmen, dass diese Art der Bestattung auch in den nächsten Jahren weiterhin zunehmen wird. Auch Vorsorgeverträge und Reservierungen wurden in den letzten Jahren für diese Art der Bestattung vermehrt abgeschlossen. Gründe für eine solche Zunahme sind zum einen die positive Berichterstattung in den Medien aber auch die "Mundpropaganda" der Angehörigen, die diese Anlage lobend weiterempfehlen. Außerdem hat die Stadt Ahrensburg als "Hamburgs schöne Nachbarin" in den letzten Jahren einen verstärkten Zulauf von Senioren erfahren, die das gute Angebot an Betreutem Wohnen, Seniorenheimen und der altersgerechten Infrastruktur der Stadt der Großstadt vorziehen. Nicht selten interessieren sich diese Neubürger für alternative Bestattungsformen, da oft keine Familiengrabstätte vorhanden ist oder auch kein Angehöriger, der sich um Grabpflege kümmern könnte. Auch in Hinsicht auf die Zunahme von Bestattungswäldern, deren Zahl rasant anwächst und somit für die Friedhöfe eine ernstzunehmende Konkurrenz darstellt, sollte diesem verstärkten Wunsch nach Beisetzungen in der Natur gezielt Abhilfe geschaffen werden.</p> <p>Eine Erweiterungsfläche für Baumgrabstätten innerhalb des bestehenden Neuen Friedhofs anzulegen ist nicht möglich, da der Charakter einer naturnahen Fläche sich nicht mit dem vorhandenen Bild einer Fläche mit gepflegten Gräbern und Grabsteinen vereinbaren lässt. Die vorhandenen Freiflächen bieten auch nicht die Weite, die eine abseits gelegene Wiese bietet. Sie sind eher kleinräumig. Zudem sind die meisten Flächen auf Jahrzehnte hin anderweitig verplant. So laufen die Ruhezeiten auf Flächen, auf denen sich Erd- und Urnenreihengräber befinden, noch viele Jahre. Gleichzeitig muss an anderer Stelle wieder neuer Platz für Reihengräber geschaffen werden.</p> <p>Optimal für eine Erweiterung der Naturnahen Bestattungen wäre die nach Westen angrenzende Fläche, die bisher als Friedhofserwartungsgelände deklariert war.</p>	

III.27	Ev.-luth. Kirchengemeinde Ahrensburg, Friedhofsverwaltung Herr Gersch, Ahrensburg, 22.02.2017	Empfehlung
	<p>Dieser Status sollte dringend erhalten bleiben, um rechtzeitig im Bereich Naturnahe Bestattungen expandieren zu können. Sie würde für mindestens 10 Jahre Platz bieten, während in dem gewonnenen Zeitraum im vorderen Bereich wieder Grabstätten zur Wiederbelegung zur Verfügung stehen werden.</p> <p>Anliegend befindet sich noch ein Übersichtsplan, der die Situation Alter und Neuer Teil noch einmal verdeutlichen soll.</p>	
III.27.3	<p>Übersichtssplan zur Situation Alter und Neuer Teil</p>  <p>Logo: FRIEDHOF AHRENSBURG</p> <p>Stand Februar 2017 Maßstab 1 : 3000</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Friedhofserweiterungsfläche ist im FNP berücksichtigt.</p>

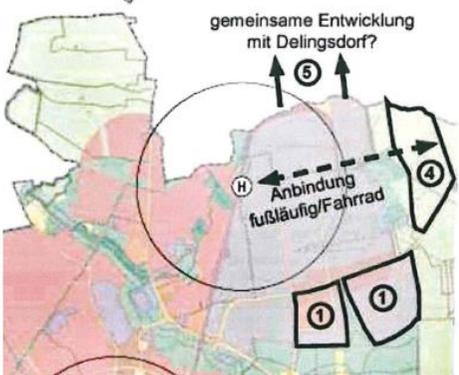
IV Stellungnahmen der Nachbargemeinden		
IV.1	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Landes- u. Landschaftsplanung, Abt. Landes- u. Stadtentwicklung Frau Sievers, Hamburg, 12.12.2016	Empfehlung
IV.1.1	Die Stadt Hamburg begrüßt die Herausnahme einer möglichen Südtangente / Südumfahrung aus der weiteren Planung. Eine Südtangente würde Natur und Landschaft erheblich stören, insbesondere im Bereich des Stellmoorer Tunneltals. Zudem wären erhebliche Verkehrsströme zu erwarten, die auf Hamburger Seite (der ehemaligen B 75) nicht bewältigt werden könnten und auch zu einer nicht vertretbaren Emissionsbelastung führen würden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
IV.1.2	Hinsichtlich der geplanten Wohnungsbau- und Gewerbeentwicklung wurden die Zahlen inzwischen reduziert und sind somit für die Stadt Hamburg vertretbar; sie werden zur Kenntnis genommen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
IV.1.3	Im Entwurf des neuen Flächennutzungsplans und des Landschaftsplans werden diverse Grundstücke, die sich im Eigentum der Stadt Hamburg befinden, als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft neu dargestellt. Gemäß Ziffer 6.8.1 der Begründung des neuen Flächennutzungsplans sollen diese Flächen dem Ausgleich von Bauvorhaben der Stadt Ahrensburg dienen. Diese Darstellung wird grundsätzlich begrüßt. Die Stadt Hamburg benötigt jedoch für eigene Bauvorhaben selbst Flächen, auf denen sie Ausgleichsmaßnahmen umsetzen kann, vorzugsweise auf Eigentumsflächen. Es wird gebeten, dies in die Begründung zum Flächennutzungsplan mit aufzunehmen. Durch die Festlegung von Ausgleichs- und neuen Naturschutzflächen auf Grundstücken der FHH erleidet Hamburg voraussichtlich erhebliche finanzielle Einbußen, weil der derzeitige landwirtschaftliche Pachtzins für die Flächen dann nicht mehr erreicht werden kann. Es wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass die Stadt Hamburg im Falle einer entsprechenden späteren Umsetzung/Darstellung Schadenersatzansprüche gem. § 68 BNatSchG prüfen und ggf. geltend machen wird. Da die Flächen langfristig verpachtet sind, muss ferner mit dem Pächter zum	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Flächen zwischen Wulfsdorf und Ahrensburg sollen landschaftlich geprägt bleiben und sind im Landschaftsplan teilweise als zukünftige Ausgleichsflächen vorgesehen. Dem Wunsch der FHH steht damit nichts entgegen.

IV.1	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Landes- u. Landschaftsplanung, Abt. Landes- u. Stadtentwicklung Frau Sievers, Hamburg, 12.12.2016	Empfehlung
	gegebenen Zeitpunkt Einvernehmen über die Nutzung seiner Pachtflächen erzielt werden.	
IV.2	Gemeinde Ammersbek, Der Bürgermeister, Bauamt Herr Ansen, Ammersbek, 12.12.2016	Empfehlung
IV.2.1	Gegen die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes und des Landschaftsplanes bestehen aus Sicht der Gemeinde Ammersbek grundsätzlich keine Bedenken. Allerdings sind bei der Erstellung einer Nordtangente die verkehrlichen Auswirkungen auf die Gemeinde Ammersbek, insbesondere auf die Ortsteile Bünningstedt und Schäferdresch zu beachten.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Sollte es zu einem Feststellungsverfahren für eine Nordumfahrung kommen, wird die Gemeinde Ammersbek gemäß den gesetzlichen Vorschriften im Verfahren beteiligt.
IV.3	Gemeinde Großhansdorf, Der Bürgermeister Herr Kroll, Großhansdorf, 07.12.2016	Empfehlung
IV.3.1	Die gemeindliche Stellungnahme vom 22.04.2015 wird hinsichtlich der Abwickelbarkeit der Prognoseverkehre aufrechterhalten und im Hinblick auf die gemeinsam mit den Verkehrswegeträgern zu erarbeitende Lösung der Problemstellungen noch bekräftigt. Insofern kann der wieder ins Gespräch gebrachten Südumfahrung nur ablehnend gegenübergetreten werden. Es ist zu erwarten, dass der Verkehrsfluss auf dem Ostring durch eine zusätzliche Anschlussstelle zumindest in den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten erheblich beeinträchtigt wird.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Entwicklung der Südumfahrung wird mit Beschluss vom 09.12.2019 im Flächennutzungsplan nicht weiterverfolgt. Gleichwohl wird die Diskussion, die zum Ausschluss einer Südumfahrung führte, in der Begründung dargestellt. Hieraus ergeben sich keine rechtlichen Verbindlichkeiten. Ferner wird darauf hingewiesen, dass eine rechtliche Sicherung einer Südumfahrung nicht allein auf der FNP-Ebene gesichert, sondern durch ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgen müsste. Dies wird nicht durch die Stadt Ahrensburg angestrebt.
IV.3.2	Gewerbeflächen: Die gemeindliche Stellungnahme vom 22.04.2015 wird hinsichtlich der Neuausweisung von Gewerbeflächen an der BAB A 1 und somit an der Peripherie des Stadtgebietes ohne jeglichen Bezug zum urbanen Bereich aufrechterhalten. Ergänzend hierzu wird aber festgestellt, dass der Flächennutzungsplan zwar einen Ausblick	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich der möglichen interkommunalen Zusammenarbeit siehe Nr. II.1.2.

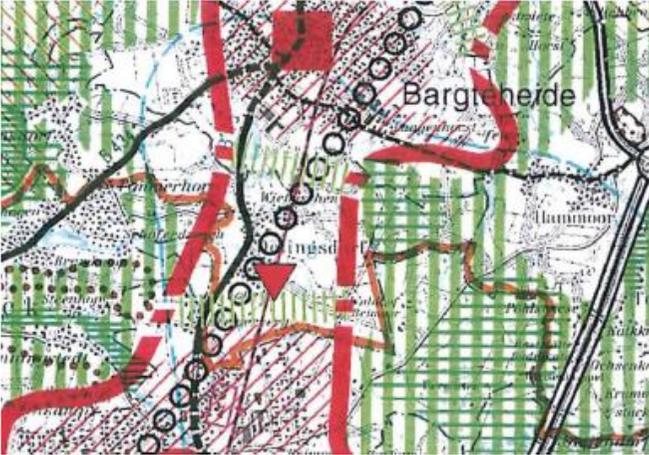
IV.3	Gemeinde Großhansdorf, Der Bürgermeister Herr Kroll, Großhansdorf, 07.12.2016	Empfehlung
	auf künftige Planungen ermöglichen soll, eine Flächenausweisung "auf Verdacht" eines künftigen gemeinsamen Gewerbegebietes mit der Gemeinde Siek dürfte aber den Planungsgrundätzen des § 1 Abs. 3 BauGB widersprechen, da es schlicht an der Erforderlichkeit mangelt.	
IV.3.3	Wohnbauflächen: Es wird begrüßt, dass die ehemalige Potenzialfläche 12 "westlich Großhansdorf" nicht mehr Gegenstand der der Planung ist. Die übrigen geplanten Wohnbauflächen berühren die Belange der Gemeinde vorbehaltlich der wiederholten Anmerkungen zu den Prognoseverkehren nicht.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
IV.3.4	Redaktionelle Stellungnahmen: Es wird darum gebeten, die Fläche des Baugebiets (B-Plan 41) Lurup / Sieker Landstraße auf 1,81 ha zu reduzieren. Die Abbildung 14 "Leitbild Wohnen" entspricht nicht mehr der Beschlusslage und sollte ebenso wie die gleichlautende Anlage aktualisiert oder entfernt werden, da die Potenzialfläche 12 "westlich Großhansdorf" entfallen ist.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich der Leitbilder siehe Nr. III.15.5
IV.3.5	Anlage: Stellungnahme vom 22.04.2015	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurde berücksichtigt und die Belange gegeneinander abgewogen. Das Abwägungsergebnis ist in den Entwurf des Flächennutzungsplans eingeflossen.
IV.4	Gemeinde Hammor, über: Amt Bargteheide-Land Herr Pump, Bargteheide, 07.11.2016	Empfehlung
IV.4.1	mit vorgenanntem Schreiben wurden u.a. die Gemeinden Hammor und Todendorf an o.g. der Bauleitplanung beteiligt. Es bestehen seitens der Gemeinden Hammor und Todendorf keine Anregungen und Bedenken zur beabsichtigten Planung. Die Stellungnahme der ebenfalls beteiligten Nachbargemeinde Delingsdorf wird noch nachgereicht.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

IV.5	Gemeinde Todendorf, über: Amt Bargteheide-Land Herr Pump, Bargteheide, 07.11.2016	Empfehlung
IV.5.1	mit vorgenanntem Schreiben wurden u.a. die Gemeinden Hammoor und Todendorf an o.g. der Bauleitplanung beteiligt. Es bestehen seitens der Gemeinden Hammoor und Todendorf keine Anregungen und Bedenken zur beabsichtigten Planung. Die Stellungnahme der ebenfalls beteiligten Nachbargemeinde Delingsdorf wird noch nachgereicht.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
IV.6	Gemeinde Siek, der Bürgermeister Frau Oltmann, Siek, 08.12.2016	Empfehlung
IV.6.1	Die Gemeinde Siek sieht die bereits bekannten verkehrlichen und immissions-schutzrechtlichen Probleme durch die Ausweisung neuer Bau- und Gewerbeflächen erheblich verstärkt. Es ist hinreichend bekannt, dass die Erweiterung der bestehenden Bebauung auch den Anstieg der Verkehre nach sich zieht. Dies wird insbesondere auf der L224 der Fall sein und sich damit negativ auf die Gemeinde Siek auswirken. Daher wird die Stadt Ahrensburg angehalten, Insbesondere die Einfallstraßen in Richtung Ahrensburg in einem ordnungsgemäßen Zustand herzustellen und zu unterhalten. Die Ausweitung / Ausweisung von Gewerbegebieten ist auf ein absolutes Minimum zu beschränken.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Wohn- und Gewerbeflächen werden zukunftsorientiert und bedarfsgerecht ausgewiesen. Die dafür benötigte Infrastruktur wird bedarfsorientiert bereitgestellt/ausgebaut. Die Landesstraße L224 liegt in der Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holstein und nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Ahrensburg. Die Ausweisung von Gewerbegebieten erfolgt auf Grundlage der ermittelten Bedarfe. Aufgrund der Einstufung Ahrensburgs als Mittelzentrum kann sich die Stadt ihrer Verantwortung zur Bereitstellung von gewerblichen Bauflächen nicht entziehen und muss entsprechende Flächen zur Deckung des ermittelten Bedarfs bereitstellen
IV.6	Gemeinde Delingsdorf, Über Planlabor Stolzenberg Herr Pump, Delingsdorf, 19.12.2016, 21.12.2016 und 01.02.2017	Empfehlung
IV.6.2	1. Grundlagen und Anlass	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

IV.6	Gemeinde Delingsdorf, Über Planlabor Stolzenberg Herr Pump, Delingsdorf, 19.12.2016, 21.12.2016 und 01.02.2017	Empfehlung
	<p>Im Rahmen der Beteiligung der Nachbargemeinden nach § 2 Baugesetzbuch (BauGB) zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Ahrensburg besteht für die Gemeinde Delingsdorf die Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Stadt Ahrensburg hat im Zusammenhang mit der Flächennutzungsplanung Leitbilder zu den Handlungsfeldern Wohnen, Gewerbe und Verkehr skizziert, die Grundlage der Flächennutzungsplanung der Stadt Ahrensburg sind und die gemeindlichen Interessen der Gemeinde Delingsdorf berühren.</p> <p>Aufgrund der im Entwurf des Flächennutzungsplanes formulierten Zielkonzepte werden vorrangig durch die Aussagen im Masterplan Verkehr und in den Leitbildern Gewerbe und Wohnen gemeindeübergreifende Auswirkungen auf Delingsdorfer Gebiet initiiert.</p>	
IV.6.3	<p>Wohnen</p> <p>Die Stadt Ahrensburg formuliert das Ziel, bis zum Jahr 2025 ca. 2.000 neue Wohneinheiten bereitzustellen und beansprucht dafür bei einer durchschnittlichen Dichte von 45 WE je ha. ca. 44 ha. Durch Nachverdichtungen im Bestand wären ca. 10 ha Neuf Flächen einzusparen. Ein wohnbaulicher Entwicklungsschwerpunkt soll dabei auf der Ausweitung des Siedlungsgebietes „Gartenholz“ in nördliche Richtung auch auf Delingsdorfer Gemeindegebiet liegen.</p>  <p>Ggf. Entwicklungsmöglichkeit nach Norden nach Flächentausch mit Delingsdorf</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich des Prognosezeitraums und der Wohnraumbedarfe siehe Nr. I.1.4 (Stellungnahme des Ministeriums für Inneres und Bundesangelegenheiten, S. 2).</p> <p>Die im Leitbild „Wohnen“ dargestellten Entwicklungsmöglichkeiten (z.B. auf Delingsdorfer Gemeindegebiet) entsprechen nicht mehr der politischen Beschlusslage.</p> <p>Siehe dazu auch Nr. III.15.5</p>

IV.6	Gemeinde Delingsdorf, Über Planlabor Stolzenberg Herr Pump, Delingsdorf, 19.12.2016, 21.12.2016 und 01.02.2017	Empfehlung
IV.6.4	<p>Gewerbe</p> <p>Ahrensburg verfügt derzeit über keine ausgewiesenen freien Gewerbeflächen und möchte ihren Gewerbestandort mit überörtlicher Funktion ausbauen. Hierfür prognostiziert die Stadt einen Flächenbedarf von ca. 40 ha bis zum Jahr 2025. Als ein Entwicklungsziel wird die Entwicklung des Gewerbegebietes in nördliche Richtung genannt und die Frage nach einer gemeinsamen Entwicklung mit der Gemeinde Delingsdorf gestellt.</p> 	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich einer möglichen gemeinsamen Entwicklung mit der Gemeinde Delingsdorf siehe Nr. II.1.2. Bezüglich des abgebildeten Leitbilds „Gewerbe“ siehe Nr. III.15.5.</p>
IV.6.5	<p>Verkehr</p> <p>Die Stadt plant eine nördlich ihres Gewerbegebietes verlaufende Umgehungsstraße mit Anschluss an die Lübecker Straße (L 82) auf Delingsdorfer Gemeindegebiet. Die geplante Trassenführung bewegt sich in einem so genannten ‚Suchraum‘ der südlich an eine im Regionalplan eingetragene Grünzäsur grenzt. Sie verläuft nördlich der Gemeindegrenze zu Ahrensburg und schließt an die Lübecker Straße (L82) an. Eine Weiterführung nach Westen, in Richtung Ammersbek ist nicht vorgesehen. Die Trasse dient überwiegend dazu, den Verkehr aus nördlicher, also aus Delingsdorfer Richtung aufzunehmen und um das Stadtgebiet von Ahrensburg zu leiten. Infolge zu erwartender und mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes auch vorbereiteter Siedlungserweiterungen auf Ahrensburger Seite ist jedoch in jedem Fall mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung, auch in die entge-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es werden in der Planzeichnung die überörtlichen Hauptverkehrszüge dargestellt, sowie mögliche Trassenvarianten für eine Nordumgehung auf Ahrensburger Gebiet. Eine genaue Trassenführung muss im Planfeststellungsverfahren geprüft und festgelegt werden. Der FNP weist lediglich auf die verschiedenen Trassenvarianten hin, stellt sie in der Planzeichnung allerdings nur auf eigenem Stadtgebiet als Planzeichen ohne Normcharakter dar. In der Begründung werden die verschiedenen, diskutierten Varianten zur Kenntnis dargestellt.</p>

IV.6	Gemeinde Delingsdorf, Über Planlabor Stolzenberg Herr Pump, Delingsdorf, 19.12.2016, 21.12.2016 und 01.02.2017	Empfehlung
	<p>gegengesetzte Richtung, also in Richtung Delingsdorf, zu rechnen. Jede der dargestellten Trassenvarianten wird mit erheblichen Eingriffen in naturschutzfachliche und artenschutzrechtliche Belange verbunden sein. Unter naturschutzfachlichen und artenschutzrechtlichen Aspekten ergibt sich für keine der Varianten eine Priorität.</p>  <p>Bewertung durch die Gemeinde</p> <p>Die Gemeinde Delingsdorf artikuliert im Folgenden die im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Ahrensburg aus ihrer Sicht bedeutsamen Aspekte in städtebaulicher und landschaftsplanerischer Hinsicht.</p> <p>Die übergeordneten landesplanerischen Grundlagen stellen für den Planungsraum im südlichen Gemeindegebiet relevante Kriterien zur Beurteilung der geplanten Trassenführung dar und führen zu einer Stellungnahme der Gemeinde Delingsdorf die im Abwägungsprozess der Stadt Ahrensburg zu berücksichtigen ist.</p>	<p>Zwischen 2010 und 2015 fanden Untersuchungen zur Trassenfindung statt in deren Rahmen auch naturschutz- und artenschutzfachliche Aspekte untersucht wurden.</p>
IV.6.6	<p>2. Planungsgrundlagen</p> <p>Die Gemeinde Delingsdorf liegt nach Darstellung des Landesentwicklungsplanes 2010 im Ordnungsraum um Hamburg im Nahbereich 110 km-Radius des Mittelzentrums Ahrensburg. Die Gemeinde liegt direkt auf der Siedlungsachse Hamburg - Ahrensburg - Bargteheide. Auf dieser sollen in bedarfsgerechtem Umfang Siedlungsflächen ausgewiesen werden. In den Ordnungsräumen ist unter Berücksichtigung der Archäologischen und sozialen Belange eine differenzierte Weiterentwicklung des baulichen Verdichtungsprozesses und eine dynamische Wirtschafts- und</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Den Ausführungen wird zugestimmt.</p>

IV.6	Gemeinde Delingsdorf, Über Planlabor Stolzenberg Herr Pump, Delingsdorf, 19.12.2016, 21.12.2016 und 01.02.2017	Empfehlung
	<p>Arbeitsentwicklung anzustreben. Als ordnende Strukturelemente werden die zentralen Orte, Siedlungsachsen und regionale Grünzüge gesehen, die als Funktions- und Ausgleichsräume erhalten bleiben sollen.</p> <p>Der Regionalplan (1998) zeigt Delingsdorf auf der Siedlungsachse zwischen Ahrensburg und Bargteheide. Der Verdichtungsraum um Hamburg wird mit der Stadtgrenze von Ahrensburg begrenzt. Im südlichen Gemeindegebiet ist ein baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet der Stadt Ahrensburg eingetragen. Diese Bereiche sind für eine vorausschauende Bodenvorratspolitik und eine der zukünftigen Entwicklung angepasste Ausweisung von Wohnungs-, Gemeinbedarfs- und gewerblichen Bauflächen geeignet.</p>  <p>Zur Gliederung der Struktur der Siedlungsentwicklung auf den Achsen, zur Sicherung der Archäologischen Funktionen sowie der Naherholungsfunktion sind kleinräumige Freiflächen als Grünzäsuren ausgewiesen. Nach den Vorgaben der Landesplanung dienen Grünzäsuren der ortsnahen Erholung sowie der Klimaverbesserung und können darüber hinaus auch besondere Funktionen innerhalb eines Biotopverbundsystems übernehmen. Weiter sind die Grünzäsuren generell von einer Bebauung freizuhalten. Für Grünzäsuren gelten die Ziele und Grundsätze für</p>	

IV.6	Gemeinde Delingsdorf, Über Planlabor Stolzenberg Herr Pump, Delingsdorf, 19.12.2016, 21.12.2016 und 01.02.2017	Empfehlung
	<p>regionale Grünzüge entsprechend. Der gemeindliche Landschaftsplan (LP von 1998) weist für Gebiet nördlich der Ahrensburger Bebauung landwirtschaftliche Nutzflächen aus, welche von Knickstrukturen entlang des Alten Postweges durchzogen wird. Weitere Landschaftsbestandteile wie Kleingewässer, Einzelbäume und Gehölzflächen sind dargestellt und in Maßnahmenbereichen integriert. Im Bereich rückwärtig der Lübecker Straße (L821 sind potentielle Ausgleichsflächen im Anschluss an die bestehende Bebauung vorgesehen. Darüber hinaus werden großflächig Eignungsflächen für den Naturschutz als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft ausgewiesen, die im Bereich der Grünzäsur des Regionalplanes verortet sind. Direkt an die Bebauung Gartenholz angrenzend wird eine Entwicklungsrichtung der weiteren Siedlungsentwicklung dargestellt.</p> <p>Weiterhin sind entlang des Alten Postweges und parallel zur Bahnlinie Richtung Bahnhofpunkt Gartenholz vorhandene und geplante Fußwegeverbindungen dargestellt.</p>  <p>Für die Gemeinde Delingsdorf gilt der genehmigte Flächennutzungsplan mit seinen Änderungen. Im Bereich der geplanten Trassenführung sind Flächen für die Land-</p>	

IV.6	Gemeinde Delingsdorf, Über Planlabor Stolzenberg Herr Pump, Delingsdorf, 19.12.2016, 21.12.2016 und 01.02.2017	Empfehlung
	<p>wirtschaft, sowie Dauerwiesen und Weiden ausgewiesen. Weiterhin sind Wasserflächen und der Alte Postweg als Verkehrsfläche dargestellt. Der ehem. Ziegelei-Standort ist als Gewerbegebiet ausgewiesen</p>  <p>Die Gemeinde Delingsdorf hat sich in Verbindung mit der Aufstellung des Gemeindeentwicklungskonzeptes mit den Entwicklungspotentialen der an Ahrensburg angrenzenden Delingsdorfer Gebiete befasst. Dabei sind die Bedarfe der Stadt Ahrensburg in Bezug auf die wohnbaulichen, gewerblichen und verkehrlichen Anforderungen, die in Verbindung mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Ahrensburg bekannt sind, ebenfalls berücksichtigt worden.</p>	<p>Bezüglich der möglichen interkommunalen Zusammenarbeit siehe Nr. II.1.2.</p>
IV.6.7	<p>Wohnen</p> <p>Für die nach der Regionalplanung zusammenhängenden Siedlungsgebiete ist eine interkommunale Entwicklungsplanung durchaus als sinnvoll beurteilt worden. Die Grünstreifen als Freihaltebereich zwischen den Siedlungsflächen in Ahrensburg und Delingsdorf ist dabei unbedingt zu beachten. Die Abgrenzung ist nach den örtlichen Strukturen und Vorgaben auf der Ebene der konkreten Bauleitplanung vorzunehmen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Grünstreifen des Regionalplans wird im FNP berücksichtigt. Das Leitbild „Wohnen“ weist langfristige Entwicklungsmöglichkeiten auf, die die Stadt Ahrensburg für sich identifiziert hat, die allerdings nicht alle im FNP ausgewiesen werden. Siehe hierzu auch Nr. III.15.5.</p>
IV.6.8	<p>Gewerbe</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

IV.6	Gemeinde Delingsdorf, Über Planlabor Stolzenberg Herr Pump, Delingsdorf, 19.12.2016, 21.12.2016 und 01.02.2017	Empfehlung
	<p>Eine nördliche Entwicklung der Ahrensburger Gewerbegebiete auf Delingsdorfer Gemarkung und in Richtung Delingsdorfer Wohngebiete wird im Gemeindeentwicklungskonzept nicht vorgesehen. Die Flächen sind nach den Zielaussagen des Regionalplanes innerhalb der Grünzäsur und aus siedlungsstruktureller Sicht nicht für eine Entwicklung geeignet. Die kleinteiligen Strukturen und Maßnahmenplanungen des Landschaftsplanes sprechen ebenfalls gegen eine Inanspruchnahme der Flächen.</p> 	<p>Das Leitbild „Gewerbe“ weist strategische und aus planerischer Sicht sinnvolle Flächenpotenziale für die Gewerbeflächenentwicklung auf. Aus dem Leitbild entsteht keine rechtlich verbindliche Außenwirkung. Im FNP werden ausschließlich Flächen dargestellt, die auf Ahrensburger Gebiet und innerhalb der im Regionalplan vorgeschriebenen Siedlungsgrenzen ausgewiesen. Siehe hierzu auch Nr. III.15.5.</p>
IV.6.9	<p>Verkehr Zur Trassenführung einer Nordumfahrung Ahrensburgs von der Lübecker Straße mit Anbindung über das Gewerbegebiet an den Ostring gab es bereits viele verschiedene Linienvorschläge der Stadt Ahrensburg. Im Gemeindeentwicklungskonzept wurde den verkehrlichen Bedarfen Rechnung getragen und eine Trassenalternative eingetragen, die den Interessen der Gemeinde Delingsdorf entspricht. Eine weiter nördlich verlaufende Linienführung hätte weitergehende Auswirkungen auf</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In der Begründung zum Flächennutzungsplan werden verschiedene Varianten für eine Nordtangente dargestellt. Eine konkrete Trassenführung ist im Realisierungsfall durch ein Planfeststellungsverfahren zu sichern.</p>

IV.6	Gemeinde Delingsdorf, Über Planlabor Stolzenberg Herr Pump, Delingsdorf, 19.12.2016, 21.12.2016 und 01.02.2017	Empfehlung
	die Inanspruchnahme der Grünzäsur und den darin vorgesehenen Maßnahmenflächen zur Aufwertung von Natur und Landschaft und wird deshalb nicht empfohlen.	
IV.6.10	3 Stellungnahme der Gemeinde Die Gemeinde nimmt die Grundlagendarstellung zur Kenntnis und schließt sich den fachlichen Aussagen an. Zu den einzelnen Themenbereichen sind folgende Belange in die Abwägung zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Ahrensburg einzustellen und sollten in den Planungsunterlagen entsprechend dokumentiert werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
IV.6.11	Wohnbauliche Entwicklung Aufgrund der übergeordneten landesplanerischen Vorgaben zum baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiet, sowie der Zielsetzungen im Landschaftsplan bestehen gegen eine interkommunale Siedlungsentwicklung der Wohnbebauung Gartenholz auch auf Delingsdorfer Gemarkung keine grundsätzlichen Bedenken. Die Vorgaben der Regionalplanung und der Landschaftsplanung sind zu berücksichtigen. Ebenso ist der ehem. Ziegelei-Standort als gewerbliche Baufläche in Bezug auf mögliche Immissionskonflikte zu beachten. Die Gemeinde möchte für diese Bereiche die gemeindliche Planungshoheit ausüben und im Rahmen der Bauleitplanung die Vorgaben in Abstimmung mit der Stadt Ahrensburg festlegen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
IV.6.12	Gewerbeentwicklung Aufgrund der übergeordneten landesplanerischen Vorgaben zur Grünzäsur, die von einer Bebauung freigehalten werden sollte, sowie der Zielsetzungen im Landschaftsplan, der hier keine Siedlungsentwicklungsrichtung beschreibt, bestehen gegen eine Entwicklung der Ahrensburger Gewerbegebiete auf Delingsdorfer Gemarkung erhebliche Bedenken. Eine Entwicklung innerhalb der Grünzäsur widerspricht der siedlungsstrukturellen Zielsetzung der Trennung der Siedlungszusammenhänge und würde zu einem Siedlungsbrei führen, dem ordnende Elemente und die Berücksichtigung individueller Vorgaben fehlen würden. Ebenso spricht sich die Gemeinde Delingsdorf dagegen aus, störende gewerbliche Nutzungen, mit dem damit verbundenen Konfliktpotential, in Richtung Wohnbebauung entwickeln zu	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

IV.6	Gemeinde Delingsdorf, Über Planlabor Stolzenberg Herr Pump, Delingsdorf, 19.12.2016, 21.12.2016 und 01.02.2017	Empfehlung
	lassen. Die Erforderlichkeit einer Flächeninanspruchnahme auf Delingsdorfer Gemeindegebiet wird nicht geteilt, da ausreichende Flächenpotentiale auf Ahrensburger Stadtgebiet geeignet erscheinen.	
IV.6.13	<p>Nordumfahrung Ahrensburgs "Nordtangente"</p> <p>Die Gemeinde Delingsdorf spricht sich nicht grundsätzlich gegen eine nördliche Umfahrung des Ahrensburger Stadtgebietes ("Nordtangente") aus. Allerdings sind die Voraussetzungen für eine Zustimmung und die Meinungsbildung der Gemeinde Delingsdorf zu einer Trassenalternative zu berücksichtigen. Die Gemeinde sieht das Erfordernis eine zusammenhängende Verkehrsplanung aufzuzeigen, die eine Fortführung der Nordtangente über die L 82 hinaus in Richtung Ammersbek aufzeigt. Eine Teillösung nur mit dem Anschluss an die L 82 würde zu einer deutlich stärkeren Verkehrsbelastung der Delingsdorfer Ortsdurchfahrt führen, die unbedingt vermieden werden sollte. Die ausführliche Darlegung der angestrebten Verkehrsfunktionen mit den prognostizierten Auswirkungen der Verkehrsführung sind rechtzeitig vorzulegen und Voraussetzung einer Zustimmung der Gemeinde. Die Gemeinde Delingsdorf hat sich zur Trassenführung auf Delingsdorfer Gemeindegebiet bereits wiederholt geäußert. Danach wird lediglich der südlichen Trassenvariante zugestimmt, die im Gemeindeentwicklungskonzept eingetragen ist. Diese Variante berücksichtigt die Ziele der landesplanerischen Grünfäsur sowie die Vorgaben des Landschaftsplanes. Die nunmehr in der Flächennutzungsplanung der Stadt dargestellt favorisierte nördliche Trassenvariante würde Teile der Grünfäsur in Anspruch nehmen und Maßnahmenflächen zur Entwicklung von Natur und Landschaft zerschneiden und scheidet aus diesen Gründen aus. Auch der "Clariant-Trasse" kann nicht zugestimmt werden, da diese eine deutlich stärkere Eingriffintensität in bestehende Landschaftsstrukturen verursachen würde, als die von der Gemeinde präferierte.</p> <p>Trassenführung.</p> <p>Die fachliche Betrachtung und Stellungnahme der Gemeinde hat die Gemeindevertretung in ihrer Sitzung am 14. Dezember 2016 beraten und gebilligt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In der Begründung zum Flächennutzungsplan werden verschiedene Varianten für eine Nordtangente dargestellt. Eine konkrete Trassenführung ist im Realisierungsfall durch ein Planfeststellungsverfahren zu prüfen, festzulegen und mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen.</p> <p>Der FNP weist lediglich auf die verschiedenen Trassenvarianten hin, stellt sie in der Planzeichnung allerdings nur auf eigenem Stadtgebiet als Planzeichen ohne Normcharakter dar. In der Begründung werden die verschiedenen, diskutierten Varianten zur Kenntnis dargestellt.</p>

IV.6	Gemeinde Delingsdorf, Über Planlabor Stolzenberg Herr Pump, Delingsdorf, 19.12.2016, 21.12.2016 und 01.02.2017	Empfehlung
IV.6.14	Ergänzung vom 21.12.2017 Hinsichtlich der Ausführungen zum Thema Nordtangente in der Stellungnahme der Gemeinde Delingsdorf vom 19.12.2016 hat sich nach dortiger Prüfung noch Klärungsbedarf ergeben. Ich habe diese Fragestellung wunschgemäß noch einmal an den Bürgermeister der Gemeinde Delingsdorf sowie an das für die Gemeinde tätige Planungsbüro weitergeleitet. Es ist festzustellen, dass es sich hinsichtlich der verschiedenen Trassenverläufe augenscheinlich um ein Missverständnis handelt. Die Gemeinde Delingsdorf spricht sich tatsächlich für die im Gemeindeentwicklungskonzept eingetragene südliche Variante aus (s. Abb. 7 auf Seite 8 der Stellungnahme). Im Flächennutzungsplanentwurf der Stadt Ahrensburg sind zwei weitere, nördlicher verlaufende, Varianten dargestellt (5. Abb. 3 auf Seite 4 der Stellungnahme). Diesen - also der sog. Familatrasse und der sog. Clariant-Trasse - wird von Seiten der Gemeinde Delingsdorf nicht zugestimmt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich der Nordumfahrung siehe Nr. IV.6.13
IV.6.15	Ergänzung vom 01.02.2017 Hinsichtlich der Ausführungen zum Thema Nordtangente in der Stellungnahme der Gemeinde Delingsdorf vom 19.12.2016 sowie meiner Mitteilung vom 10.01.2017 hat sich nach dortiger Prüfung noch Klärungsbedarf ergeben. Ich habe diese Fragestellung wunschgemäß noch einmal an den Bürgermeister der Gemeinde Delingsdorf sowie an das für die Gemeinde tätige Planungsbüro weitergeleitet. Ergänzend zu den bereits vorliegenden Stellungnahmen teile ich Ihnen nach Rücksprache mit dem Bürgermeister der Gemeinde Delingsdorf mit, dass die Gemeinde hinsichtlich des Trassenverlaufs für die Nordtangente auf die im Gemeindeentwicklungskonzept eingetragene Trasse verweist und lediglich diesem Trassenverlauf zugestimmt wird. Die zugehörige Abbildung ist in der gemeindlichen Stellungnahme vom 19.12.2016 auf Seite 8 (Abb. 7) enthalten.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich der Nordumfahrung siehe Nr. IV.6.13

V	Stellungnahmen von der Öffentlichkeit
----------	--

Werden in einer separaten Tabelle aufgelistet.

VI	Keine Stellungnahme abgegeben
1	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V., Landesverband Schleswig-Holstein
2	Ev.-Luth. Kirchengemeinde Ahrensburg, Friedhofsverwaltung
3	Hamburger Wasserwerke GmbH, K12, Erschließungen/Baurechtsverfahren
4	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
5	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Landwirtschaft, Regionaldezernat Südost
6	Naturschutzbund Schleswig-Holstein e.V. Gruppe Ahrensburg
7	Stadtbetriebe Ahrensburg, Bereich Stadtentwässerung
8	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
9	E.ON Hanse AG, Regionalcenter Ahrensburg
10	Hamburg Wasser
11	Hamburg Netz GmbH
12	Investitionsbank Schleswig-Holstein, Technische Abteilung
13	NAH.SH GmbH
14	Kreisbeauftragter für Naturschutz, Herr Dieter Ohnesorge
15	Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein, Der Landeskonservator
16	NAH.SH GmbH, Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
17	Verband der Südholsteinischen Wirtschaft e.V.
18	Gemeinde Bargfeld-Stegen, über: Amt Bargtheide-Land
19	Gemeinde Elmenhorst, über: Amt Bargtheide-Land
20	Gemeinde Nienwohld, über: Amt Bargtheide-Land
21	Gemeinde Tremsbüttel, über: Amt Bargtheide-Land