

Kreis Stormarn

Der Landrat

Fachdienst Planung und Verkehr



Kreis Stormarn • Der Landrat • 23840 Bad Oldesloe

Stadt Ahrensburg
Fachdienst IV 2
Frau Stefanie Mellinger
Manfred-Samus-Straße 5
22926 Ahrensburg

Zentrale:

Stormarnhaus, Mommsenstraße 13, 23843 Bad Oldesloe
Tel.: 0 45 31 / 1 60 - 0, Fax: 0 45 31 / 8 47 34
Internet: www.kreis-stormarn.de

Geschäftszeiten:

Mo., Di., Do. + Fr. 08.30 - 12.00 Uhr
Do. 14.00 - 17.00 Uhr und nach Vereinbarung

Auskunft erteilt:

Martin Beck
Mommsenstraße 14, 23843 Bad Oldesloe
Gebäude: F, Raum: 202
Tel.: 0 45 31 / 160 - 354, Fax.: 0 45 31 / 160 - 623
E-Mail: m.beck@kreis-stormarn.de
Aktenzeichen: 52/101

26.01.2010

vorab per e-mail an:
stefanie.mellinger@ahrensburg.de

Stadt Ahrensburg
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept
- Wohnungsmarktkonzept

Hierzu gebe ich die beiliegende Stellungnahme ab.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Martin Beck

Anlage
Stellungnahme

**Stellungnahme
zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept und zum Wohnungsmarktkonzept der
Stadt Ahrensburg**

Die Stadt Ahrensburg legt folgende Unterlagen vor:

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept, Stand Oktober 2009
- Wohnungsmarktkonzept für die Stadt Ahrensburg, Stand 29.10.2009

Mit dem vorgelegten **integrierten Stadtentwicklungskonzept** (ISEK) hat die Stadt Ahrensburg ein Stadtentwicklungskonzept mit einer grundlegenden und langfristigen Planung für einen Zeithorizont bis zum Jahr 2030 erarbeitet. Das ISEK beinhaltet eine themen- und aufgabenübergreifende Betrachtungsweise und basiert auf einer umfangreichen und vertiefenden Beteiligung der Öffentlichkeit in Form von Zukunftswerkstätten und Themenworkshops. Die Grundzüge des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes sollen gleichzeitig die Basis für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes darstellen.

Aufbauend auf einer Analyse der Ausgangssituation werden **folgende Ziele für die Stadtentwicklung Ahrensburg 2030** abgeleitet (vgl. Kap. 5):

- moderates und qualitatives Wachstum
- starkes Mittelzentrum
- Weiterentwicklung von Stadtstruktur und Stadtidentität

Diese drei Oberziele sollen durch ein **Strukturkonzept** (vgl. Kap. 6) mit folgenden wesentlichen Inhalten umgesetzt werden:

- Vorrang für die Innenentwicklung
- Konsequente Ausrichtung der Stadtentwicklung an den Bahnhöfen und dem Einzugsbereich der Innenstadt
- Innenstadt, Schlossviertel und Stadteingang West als räumliche Handlungsschwerpunkte

Das ISEK wird durch **parallel erarbeitete Fachplanungen** (Wohnungsmarktkonzept, in Erarbeitung befindlichen Masterplan Verkehr) ergänzt.

Mit dem vorgelegten **Wohnungsmarktkonzept** sollen Art, Umfang und Ausgestaltung künftiger Flächenbedarfe in den einzelnen Wohnsegmenten bis zum Jahr 2030 ermittelt werden. Das **Wohnungsmarktkonzept** kommt zum Ergebnis, dass unter jeweiliger Anwendung der Variante 2 der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose im Jahr 2030 rund 34.000 Einwohner in Ahrensburg leben werden, für die dann rund 2.600 zusätzliche Wohnungen erforderlich sein werden. Unter der Annahme, dass 50 % der neugebauten Wohnungen als Einfamilienhäuser entstehen und 50 % in Mehrfamilienhäusern, werden hierfür rd. 78 ha zusätzliche Wohnbau-landflächen benötigt.

Die Ziele, das Strukturkonzept sowie die Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes werden aus städtebaulicher und ortsplanerischer Sicht begrüßt. Mit dem ISEK beabsichtigt die Stadt Ahrensburg, ihre Funktionsfähigkeit als Mittelzentrum im Verdichtungsraum und Schwerpunkt auf der Achse Hamburg-Bad Oldesloe weiter zu entwickeln und zu stärken.

Darüber hinaus sind folgende Anmerkungen zu machen:

1. Städtebau und Ortsplanung

1.1

Die räumlichen Handlungsschwerpunkte und vier weitere Handlungsfelder (Verkehr, Wirtschaft, Bildung und Betreuung, sowie Natur, Freizeit und Kultur) werden in Kap. 7 auf S. 60ff dargestellt.

Hinzuweisen ist darauf, dass im Planungshorizont bis 2030 sich deutliche Veränderungen in folgenden Handlungsfeldern abzeichnen:

Handlungsfeld Demographischer Wandel

Im Analyseteil erfolgt eine Darstellung der Bevölkerungs- und Altersstruktur. Für einige Stadtteile wird ein hoher Seniorenanteil analysiert und insbesondere für Stadtteile mit jüngeren Gebäudealter ein hoher Anteil von Kindern und Jugendlichen. Es wäre wünschenswert, in einem weiteren Handlungsfeld die mittel- und langfristigen Konsequenzen und Auswirkungen auf die Infrastruktur zu thematisieren und ggf. erforderliche Maßnahmen zu erörtern.

Handlungsfeld Stadt-Umland-Kooperation

Die mögliche Kooperation mit Nachbargemeinden und –städten wird vor dem Hintergrund der künftigen Finanzausstattung der kommunalen Haushalte auch für die Stadt Ahrensburg in vielen Handlungsfeldern künftig Bedeutung erlangen. Insofern wären Aussagen im ISEK zur Ausgestaltung der Stadt-Umland-Kooperation wünschenswert.

Es wird darauf hingewiesen, dass zur Unterstützung von Stadt-Umland-Kooperationen Stadt-Umland-Konzepte (SUK) gefördert werden können. SUK sind integrierte, kooperativ abgestimmte und prozesshafte Planungen zwischen Kernstädten und ihren Umlandgemeinden, die unter Beachtung der landes- und regionalplanerischen Zielsetzungen einen Rahmen für die Entwicklung des Raumes für einen Planungszeitraum von zehn bis fünfzehn Jahren festlegen und Vorschläge zur Umsetzung und Anpassung enthalten. Eine Förderung richtet sich entsprechend der Richtlinie zur Gewährung von Zuwendungen zur Unterstützung von Entwicklungsprozessen der Regionen ... (Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein vom 22. April 2008, Amtsblatt SH 2008, S. 482).

1.2

Das ISEK enthält eine Vielzahl an Maßnahmenvorschlägen. Anzuregen ist, diese Maßnahmen hinsichtlich ihrer Bedeutung und zeitlichen Priorität und Realisierungszeitraum darzustellen (Maßnahmenkatalog).

1.3

Aufbauend auf die Analyse der auffallend niedrigen Siedlungsdichte in zentralen Stadtteilen wird als Schlüsselprojekt in Kap. 7.1 die Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale dargestellt. Zur Aktivierung der in der Innenstadt ermittelten Baulandpotenziale wird folgerichtig eine Strategie vorgeschlagen. Hier ist darauf hinzuweisen, dass zur Umsetzung dieser Aktivierungsstrategie Arbeitsaufträge an die diesbezüglichen Entscheidungsträger und Akteure erforderlich sind.

2. Naturschutz und Landschaftsplanung

Für die Übersendung des Entwurfs des Stadtentwicklungskonzeptes wird gedankt. Inhaltlich wird im Rahmen eines „integrierten“ Stadtentwicklungskonzeptes u.a. die Auseinandersetzung mit naturschutzfachlichen und -rechtlichen Fragestellungen vermisst.

2.1 Beachtung Natur- und Klimaschutz

In den Aussagen des Entwurfs wird vornehmlich auf die notwendigen Anpassungen der Stadtentwicklung im Hinblick auf den demographischen Wandel aber auch zur Aufrechterhaltung der Attraktivität der Stadt als Wirtschaftsstandort abgestellt. Hiergegen ist grundsätzlich nichts auszusetzen, jedoch sollten Aussagen u.a. zur Ausweisung neuer Wohngebiete durchaus auch mit landschaftsplanerischen Aspekten unterfüttert werden. Hierzu wäre es erforderlich, eine landschaftsplanerische Aufnahme der Bestandsituation vorliegen zu haben, aus der dann die Flächen abgeleitet werden könnten, auf denen mit den geringsten „Eingriffen“ im naturschutzfachlichen Sinne zu rechnen ist. Diese Forderung wird ja auch im Baugesetzbuch selbst im § 1 Abs. 5 BauGB formuliert. Dort heißt es:

„(5) Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und **umweltschützenden** Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.“

Im Entwurf des Landesentwicklungsplanes werden auf S. 137 die Anforderungen an ein ISEK definiert. Auch hier wird u.a. darauf abgestellt, dass auch die ökologischen Belange bei der Erstellung solcher Konzepte zu berücksichtigen sind. Von daher sollte das Stadtentwicklungskonzept, aus dem heraus ja auch Vorschläge für die zukünftige städtebauliche Entwicklung resultieren, bereits diese Aspekte aufnehmen und bewerten, um tragfähige Abwägungsgrundlagen zu erhalten.

Gleiches gilt für Aspekte der Anpassung an den Klimaschutz. Mittlerweile ist bekannt, dass mit zunehmender Klimaerwärmung eine Zunahme von Starkregenereignissen im Sommer (bei insgesamt zurückgehender Niederschlagsmenge) als auch eine Zunahme der Niederschläge im Winter zu rechnen ist. Hier wäre aufzuzeigen, welche Anpassungsstrategien seitens der Stadt Ahrensburg vorgenommen werden müssen, wie z.B. die Schaffung von Retentionsräumen entlang der Fließgewässer. Vor diesem Hintergrund erscheint die weitere Einengung der Gewässersysteme, z.B. an der Aue durch die Neuausweisung des Baugebietes Erlenhof oder die Verlagerung der Sportplätze im Bereich der Schlossschule. Auch hier wären weitergehende Untersuchungen erforderlich, die dann in das Stadtentwicklungskonzept eingebunden werden könnten.

2.2 NSG und FFH Gebiete

Einige der vorgesehenen Entwicklungen haben unmittelbare Auswirkungen auf angrenzend liegende Naturschutzgebiete (NSG) oder Flora-Fauna-Habitat (FFH) Gebiete. So grenzt z.B. westlich an das geplante Baugebiet „Erlenhof“ das NSG Ammersbek-Hunnau-Niederung an. Nach Informationen der NSG-Betreuer befindet sich hinter dem Klärwerk ein Feuchtbiotop, dass ggf. durch die vorgesehene Bebauung beeinträchtigt werden könnte. Erste Einschnitte in

das Biotop fanden bereits durch die Erweiterung der Kläranlage (Speicherbecken) statt. In dieser Röhrichtfläche brüten seit Jahren u.a. die Rohrweihe, Rohrammer und Feldschwirl. Hier wäre unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten zu berücksichtigen, dass durch eine Bebauung der angrenzenden Flächen, die Zunahme des „Störpotenzials“ etc. keine diese Arten schädigenden Maßnahmen stattfinden werden.

Gleiches gilt für den Bereich der südlich geplanten Anbindung des Gewerbegebietes West an die B 75. Nach hiesiger Einschätzung stellt sich die Problematik dort als äußerst schwierig dar, da zwei Gleiskörper (Bahnstrecke Hamburg-Lübeck und U-Bahntrasse) gequert werden müssen. Unmittelbar südlich an die U-Bahntrasse angrenzend befindet sich das FFH- und NSG Gebiet „Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal“, das durch die vorgesehenen Maßnahmen nicht beeinträchtigt werden darf. Nach hier vorliegenden Informationen befinden sich in diesem Bereich auch Vorkommen des Kranichs, auf dessen besondere Schutzbedürfnisse hingewiesen wird.

2.3 Biotopverbundsystem

Nach den Darstellungen des Biotopverbundsystems befinden sich um Ahrensburg herum in größerem Umfang Bereiche, die als Haupt und Nebenverbundachse aber auch als textlich erfasste Schwerpunktbereiche dargestellt sind. Textlich erfasst wurden die Bereiche:

18 = Aue bei Ammersbek/Hunnauniederung,

31 = Bredenbeker Teich und Lindenhofer, Bocksberg und

32 = Stellmoor – Ahrensburger Tunneltal

Daneben wurde die „Aue/Hopfenbach“, der Bereich der Bredenbek, der Verlauf der Strusbek und große Teilgebiete entlang des Gölmaches als Haupt- und Nebenverbundachse bzw. Schwerpunktbereich dargestellt. Aus naturschutzfachlicher Sicht sind diese Bereiche langfristig zu sichern und zu entwickeln.

Sie stehen nicht für bauliche Erweiterungen zur Verfügung und sollen mit genügend großen Pufferflächen versehen werden, um zum einen den bereits genannten Anpassungen an den Klimawandel Rechnung tragen zu können als auch den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie entsprechend umgestaltet werden zu können, sofern dies für die betroffenen Bereiche erforderlich wird. Daraus resultiert auch, dass für die genannten Fließgewässersysteme Abstandsflächen definiert werden müssen, die von jeglicher Bebauung freizuhalten sind. Dies betrifft insbesondere die vorgesehenen Maßnahmen „Erlenhof“, Sportflächenverlagerung Schlossschule aber auch Umgestaltung des Eingangsbereiches West mit der dortigen Bredenbek. Nach den bereits vorliegenden Planunterlagen zu den B-Plänen 88A, 88B und 82 wird für den Bereich der Aue/Gölmach bereits eine große Pufferzone von weiteren Nutzungen freigehalten. Dies wird ausdrücklich begrüßt.

2.4 Kompensationsflächen

Es würde außerordentlich begrüßt werden, wenn bereits im ISEK die Flächen definiert würden, die als zukünftige Kompensationsflächen Verwendung finden können. Aus hiesiger Sicht erscheint es sinnvoll, die Kompensationsflächen entlang der Fließgewässer zu konzentrieren, um dort dann z.B. die Retentionsflächen einzurichten, die auch als Anpassungsmaßnahme an den Klimawandel Verwendung finden können.

2.5 Artenschutz

Auch seitens der UNB wird die Fokussierung der künftigen Wohnbaulandbereitstellung in den Innenbereich begrüßt. Dennoch muss auch hier auf die artenschutzrechtlichen Bestimmungen hingewiesen werden. D.h., dass nicht automatisch z.B. Bäume im Innenbereich beseitigt werden können, ohne vorher geprüft zu haben, ob diese nicht z.B. als Quartier für Fledermäuse dienen oder ähnliches. Dies sollte im ISEK auch konkret so dargestellt werden. Artenschutzrechtliche Fragestellungen unterliegen nicht der Abwägungsmöglichkeit der planenden Kommune, da diese als EU-Recht unmittelbar gelten und abwägungsfest sind.

2.6 Zusammenfassung

Aus dem vorgenannten ergibt sich somit, dass

- landschaftsplanerische Bewertungen und Aussagen in das ISEK aufgenommen werden müssen, um nachvollziehbare Abwägungsgrundlagen für Neuausweisungen von Baugebieten zu erhalten,
- die sich aus den Ausweisungen und Darstellungen von NSG / FFH / Biotopverbundsystem usw. ergebenden Fachaussagen integriert werden,
- Aspekte des Klimaschutzes und sich daraus ergebende Anpassungen aus kommunaler Sicht aufgenommen werden müssen und
- das Artenschutzrecht bei den vorgesehenen Nutzungen strikt zu beachten ist.

3. ÖPNV

3.1 Themen und Ort, Kapitel 3.5 Mobilität, Seite 38, letzter Absatz „Busnetz“:

Das ÖPNV-Netz der Stadt beinhaltet drei originäre Stadtbuslinien (269, 569 und 576) und wird nicht nur in den Spitzenzeiten im 30-Minuten-Takt bedient, sondern überwiegend **ganztags**. Eine Ausnahme bildet hier nur die Linie 576 mit einem Stundentakt in der HVZ und einem 30-Minuten-Takt in der NVZ (zur günstigen Anbindung an die U-Bahn).

Des Weiteren sind diese Linien nicht nur auf die Bahnhaltepunkte ausgerichtet, sondern zusätzlich an einem Rendezvous-Punkt am Bahnhof (ZOB) miteinander verknüpft.

Die weiteren Linien sind nicht originär dem Stadtverkehr zuzuordnen, da sie andere Aufgaben wahrnehmen (Linie 169 = Gewerbegebietsanbindung, Linie 476 = regionale Verbindung nach Ammersbek, HH-Duvenstedt und 769 = Schülerlinie).

Das Angebot der drei städtischen Linien wird in den Abendstunden und am Wochenende **nicht** erheblich ausgedünnt. Die Linien fahren in den Abendstunden im Stundentakt als Spätverkehrslinien 268 und 568. Am Wochenende wird ebenfalls ein Stundentakt, teilweise auf den Linien 269 und 569 ein 30-Minuten-Takt angeboten. Alle Gebiete der Stadt sind auch zu diesen Zeiten mit dem ÖPNV erreichbar. Generell ist der Stundentakt in der NVZ und am Wochenende das Grundangebot, welches im Kreis im Großbereich des HVV üblich ist.

3.2 Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen, Kapitel 7.5 Mobilität, Seite 78, letzter Absatz „Stadtbus auf dem Prüfstand“:

Aus Sicht des Kreises wird durch die zum Teil fehlerhaften Aussagen im Kapitel 3.5 ein falscher Eindruck erweckt, der in Kapitel 7.5 einen erheblichen Handlungsbedarf erweckt.

Gemeinsam mit der Stadt Ahrensburg wurde seit 2005 sukzessive an der Verbesserung des Busnetzes gearbeitet. Laufende oder kommende Prozesse wie die Anbindung des Bahnhofs Gartenholz und eine verbesserte Anbindung des Stadtteils Wulfsdorf zeigen dies beispielhaft.

Die Qualität des Fuhrparks im Netz Ahrensburg wurde mit der Ausschreibung 2008, beispielhaft im Kreis Stormarn, deutlich verbessert. Erstmals sind über 50 % des Busse im Stadtverkehr klimatisiert, alle Fahrzeuge verfügen über Russfilter bzw. erfüllen die neueste EURO-Norm und alle Busse verfügen über eine Videoüberwachung.

Die Planung eines Stadtbus-Systems mit dem ISEK erneut anzufachen, ist aus unserer Sicht überholt. Diese Diskussion wurde in vielen Jahren durch den HVV und den Kreis vehement abgelehnt. Die Stadt selbst hat dem jetzigen Bussystem quasi ebenfalls den Vorrang gegeben.

Die Gründe hierfür sind vielfältig: Da zu gewissen Zeiten im Stadtverkehr Gelenkbusse bzw. Stadtbusse zwingend notwendig sind, ist ein Betrieb mit Midibussen nicht wirtschaftlich (es müssten somit 2 Bustypen vorgehalten werden). Ein eigener Tarif wird seitens des HVV abgelehnt und wäre somit nur durch die Stadt selbst mit einer Insellösung zu realisieren. Schon rein wirtschaftlich wäre dies nicht zielführend.

Eine Rendezvous-Haltestelle ist heute mit dem Bahnhof Ahrensburg bereits gegeben (siehe oben). Hier treffen sich die drei Stadtbus-Linien sowie die Regionalzüge. Die Errichtung eines zweiten Rendezvous-Punktes in der Innenstadt bzw. die Verlagerung des bestehenden Rendezvous-Punktes wäre nur mit erheblichem planerischen und finanziellen Aufwand zu realisieren, da der Bahnhof Ahrensburg der wichtigste Verknüpfungspunkt im Liniennetz des Stadtverkehrs ist.

Insgesamt erwecken die Aussagen zum ÖPNV den Eindruck einer nicht ausreichenden Recherche.

4. Jugend, Schule und Kultur

Es werden keine Anregungen und Bedenken vorgetragen.

5. Denkmalpflege

Aus denkmalpflegerischer Sicht bestehen keine Bedenken.