

## Stellungnahme der VIGA zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept

**\*** = Änderung im ISEK

	<b>Stellungnahme der VIGA</b>	<b>Antworten/ Erläuterungen/ Hinweise</b>
1.1.	Stellungnahme zur Methodik der Wohnraumbedarfsprognose	<p>Die Zukunftswerkstatt hat sich für eine moderate Entwicklung (entsprechend der Darstellung 2600 WE) ausgesprochen. Die Politik hat dies durch Ihren Beschluss bestätigt.</p> <p>Die Darstellung der Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklungen der letzten Jahre zeigt auf, dass das Wanderungssaldo unmittelbar an das Wohnraumangebot gekoppelt ist. Die Berechnung der mittleren Variante zur Einwohnerentwicklung schließt die Jahre ein, in denen größere Entwicklungen (Ahrensburger Redder usw.) stattfanden. Dies zeigt auf, dass die geschaffenen Angebote angenommen und ausgeschöpft werden und dass das Potential für diese moderate Einwohnerentwicklung vorhanden ist.</p>

2.1.	<p>Auf Seite 53 wird im ersten Ziel für die Stadtentwicklung (Moderates und qualitatives Wachstum) im ersten Unterpunkt, letzter Satz geschrieben: „Zusätzlicher Wohnungsbau wird dabei auch als Beitrag zur Reduzierung von Zielverkehren durch Einpendler aufgefasst“. Ebenfalls wird im Strukturkonzept auf der Seite 58 (weitere Inhalte) mit folgenden Worten auf den Verkehr Bezug genommen: „Siedlungsstrukturelle Ziele wie z. B. das Prinzip der Innenentwicklung sind wesentliche Beiträge zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs. Neues Wohnen in Ahrensburg trägt dabei zu einer Verringerung der Einpendlerverkehre bei.“ Diese Aussagen können jedoch nicht unkommentiert gelassen werden!</p> <p>Das ISEK suggeriert damit fälschlicherweise, dass durch den zusätzlichen Wohnungsbau und die Innenverdichtung der Verkehr reduziert werden könne. Dies ist irreführend, da das gesamte Verkehrsaufkommen sich aus Quellverkehren (Auspendlung), Zielverkehren (Einpendlung), Durchgangsverkehren (Durchfahrt durch Ahrensburg) und Binnenverkehren (Fahrten innerorts) zusammensetzt. Es ist - im Gegenteil - davon auszugehen, dass erstens nicht jeder arbeitsfähige Neueinwohner auch im Stadtgebiet arbeitet (führt unter Umständen zu mehr Binnenverkehr). Zweitens wurde in der Präsentation des Masterplan Verkehrs zur Einwohnerversammlung ein Durchschnitt von 3,9 Fahrten pro Tag und Einwohner genannt (siehe Seite 6 der Präsentation). <b>Daher ist bei zusätzlichem Wohnungsbau von einer Zunahme des Verkehrs insgesamt auszugehen und die eingangs zitierten Sätze müssen korrigiert werden!</b></p>	<p>Bereits heute verzeichnet Ahrensburg einen Einpendlerüberschuss (mehr Personen pendeln zum arbeiten nach Ahrensburg als von Ahrensburg auspendeln).Die Attraktivität der Stadt als Unternehmens- und Arbeitsstättenstandort soll weiter steigen, woraus folgt, dass auch die Einpendlerzahl weiter ansteigen wird. Die Attraktivität Ahrensburg als Wohnstandort ist sicher unbestritten und führt zu einer verstärkten Nachfrage auch von Personen, die bereits in Ahrensburg arbeiten und arbeiten werden.</p> <p>Die Aussage der 3,9 Wege schließt Wege zu Fuß, mit dem Rad, dem ÖPNV und dem Kfz mit ein. Der Masterplan Verkehr bezieht sich nicht nur auf den Kfz-Verkehr, sondern betrachtet auch das System des Radverkehrs und des ÖPNV u.a. mit der Zielrichtung den Kfz-Verkehr zu reduzieren.</p>
3.1.	<p>Grundsätzlich muss zum „Schlossviertel“ gesagt werden, dass es sich hierbei nur um eigene Vorschläge der ISEK-Planer handelt, die nicht detailliert in den durchgeführten Zukunftswerkstätten besprochen worden sind. Auf der Seite 80 des Abschlußberichtes zur Zukunftswerkstatt wird im 4. und 5. Absatz folgendes darüber gesagt:</p> <p><i>„Darüber hinaus präsentieren die ISEK-Planer auch eigene, neue Vorschläge (z. B. die Entwicklung eines „Schlossviertels“. Diese Anregungen der ISEK-Planer werden im Plenum mit großen Interesse verfolgt, jedoch in den Foren der letzten Zukunftswerkstatt nicht vorrangig diskutiert“</i></p> <p>Im Themenforum 3 der 3. Zukunftswerkstatt wird auf Seite 32 „dem Schlossumfeld (gemeint ist Freiraumgestaltung, nicht neues Wohnen im „Schlossviertel“)“ die am weitesten entfernte Priorität eingeräumt.</p> <p>Einigkeit herrscht mit hinreichender Sicherheit darüber, dass das Ahrensburger Schloss als Alleinstellungsmerkmal der Stadt Ahrensburg einen großen Anziehungspunkt - auch für auswärtige Besucher - darstellt. Daher sollte mit diesem empfindlichen Stadtbereich besonders behutsam umgegangen werden!</p>	Kenntnisnahme

	<p>Das ISEK widerspricht sich im Punkt der Erlenhof-Bebauung bezüglich der geplanten Wohneinheiten: Auf Seite 71 im letzten Absatz heißt es: „Insgesamt 400 Wohneinheiten werden angestrebt.“ In der Tabelle der Wohnbaupotentiale auf Seite 66 ist unter den Nummern 43, 46 und 47 von insgesamt 700 Wohneinheiten die Rede.</p>	<p>Nr.43 und Nr. 46 der Wohnbaupotentiale beziehen sich auf das Gebiet Erlenhof-Süd (= 400 WE), Nr.47 bezieht sich auf den Bereich nördlich des Erlenhofes und ist keine Priorität im Rahmen des ISEK (wie in der Tabelle S.66 dargestellt) Die Unterscheidung von ermittelten Flächen (für ca. 4.300 Wohneinheiten) und „Prioritäten im Rahmen des ISEK“ (ca. 2.600 Wohneinheiten) wird in der Tabelle deutlicher gekennzeichnet und der Text entsprechend ergänzt.</p>
<p>3.2.</p>	<p>Ein noch gravierender Widerspruch findet sich ebenfalls im ISEK auf der Seite 56 im Absatz 1: „Mit den Haltepunkten von Regional- und U-Bahn verfügt Ahrensburg über ein wesentliches Potential. Mit einer weitest möglichen Ausrichtung weiterer Bautätigkeit an diesen Punkten wird ein Beitrag zur Vermeidung von motorisiertem Verkehr erreicht.“! Genau dies erfolgt beim Erlenhof aber nicht.</p>	<p>Das geplante Baugebiet Erlenhof befindet sich 700m - 1000m vom Haltepunkt Gartenholz und in ca. 1400 m von der Innenstadt entfernt.</p>  <p>Kleiner Radius = 800m</p>

\*

		Großer Radius (Innenstadt) = 1600m
3.3.	Tatsächlich wird mit dem Neubaugebiet „Erlenhof“ ein weiteres Problem geschaffen: die fehlende Grund- und Sozialversorgung, ÖPNV und die Erreichbarkeit von Kindergärten und Schulen. Auf Seite 41 des ISEK im Absatz 5 wird speziell auf die Erreichbarkeit der Grundschulen Bezug genommen: „Die vier Grundschulen sind ebenfalls recht günstig platziert. Ihre Einzugsbereiche decken die Hauptsiedlungsbereiche ab. Allerdings sind aus Teilen des Gartenholzes (!), dem Nordteil des Villenviertels sowie großen Teilen des Waldgutes Hagen vergleichsweise weite Wege zurückzulegen. Die gleiche Problematik gilt auch für den Erlenhof.“	Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung ist es ein wichtiges Ziel, die vorhandenen Infrastrukturen zukünftig stabil auszulasten. Die Entwicklung des Erlenhofes von ca. 75 WE/Jahr trägt dazu bei, die sonst zu erwartenden Einbrüche in der Auslastung der Schulen zu vermeiden. Die Grundschule Am Schloss befindet sich in fußläufiger Entfernung. 135 Krippenplätze müssen bis 2013 geschaffen werden. Dafür böten sich Flächen im Erlenhof an – auch für die Versorgung der umliegenden Quartiere, wie Gartenholz.
3.4.	Darüber hinaus ist fraglich, ob Wohnungsneubau in der Randlage Erlenhof marktgerecht ist. Auf Seite 30 heißt es „Bevorzugt und marktgerecht sind dabei möglichst zentrale Lagen mit guter Infrastruktur (Einkaufsmöglichkeiten, ÖPNV) im fußläufig erreichbaren Umfeld.“ und „Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die Vermarktbarkeit verschlechtert, je peripherer ein Geschosswohnungsbauprojekt lokalisiert ist.“ Dementsprechend soll beim Wohnungsneubau die Innenverdichtung Vorrang haben. Dies entspricht den Ergebnissen der ZKW. Nun wird aber, abweichend sogar von den ISEK-eigenen Prinzipien, der Erlenhof als Projekt in "zentraler Lage" (Seite 71) empfohlen, obwohl es Randlage und weitab der sonst empfohlenen zentralen Infrastrukturlage ist!	Zum Stichwort „zentrale Lage“ siehe Punkt 2.2.  Im Bereich Erlenhof-Süd soll eine Mischung an Einfamilienhäusern, verdichtetem Eigenheimen und Geschosswohnungsbau entstehen.
3.5.	Aufgrund des Fehlers bei der Prognose der Einwohnerzahlen ist festzustellen, dass die tatsächlich zu erwartenden Bevölkerungszuwächse problemlos aus der Innenverdichtung heraus befriedigt werden können. Hinzuweisen wäre noch auf das kürzlich vorgelegte Stadtentwicklungsszenario der FHH. Auch Hamburg rechnet für die nächsten 30 Jahre weder mit Bevölkerungswachstum noch einem sich nachhaltig veränderndem Wanderungsverhalten der Bevölkerung.	Siehe Punkt 1.1..
4.1.	<b>Bürgerbeteiligung</b>  Die in der Zukunftswerkstatt von der Bürgermeisterin zugesicherte Fortsetzung der Bürgerbeteiligung fehlt im ISEK	S. 83 weist auf die Fortsetzung des Bürgerdialogs hin; das Verfahren zur Erarbeitung sowie die Verfahren zur Bürgerbeteiligung war im Vorfeld des Prozesses mit der Selbstverwaltung abgestimmt worden.

4.2.	<p><b>Heutige Struktur und Stadtbild</b></p> <p>Seite 17: „...die Große Straße oder auch Plätze wie der Rathausplatz, deren Gestalt in die Jahre gekommen ist“. Hier unterläuft in der reinen Beschreibung den Planern der Fehler, Wertungen mit einzubauen. Das ist für die Analyse des Ist-Zustandes unredlich.</p> <p>Schaubild auf Seite 19: Die Familienwiese im Gartenholz (nördlich des Nordoogstieg) ist nicht als Freiraum gekennzeichnet. Sie hat für den Stadtteil eine wichtige Funktion, da sie als Freizeitfläche mit verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten von den Bewohnern intensiv genutzt wird. Dies hat insbesondere vor dem Hintergrund der großen Bevölkerungsdichte und der mit der Bevölkerungsstruktur verbundenen Probleme eine hohe Bedeutung. Hier ist wie bei vergleichbaren Flächen im Gartenholz eine gelbe oder grüne Markierung erforderlich.</p>	<p>Eine Analyse enthält immer eine Wertung.</p> <p>wird in der Abbildung ergänzt</p>
4.3.	<p><b>Stadtteilprofile</b></p> <p>Schaubild auf Seite 23: In den Abbildungen fehlt die Verteilungskarte der produktiven Bevölkerung im Alter von 17 bis 67 Jahre. Damit wird insbesondere die Pendlerproblematik peripherer Quartiere indirekt ausgeklammert.</p>	<p>Die Verdeutlichung der Pendlerproblematik war hier nicht die Intention der Abbildung.</p>
4.4.	<p><b>Mobilität</b></p> <p>Seite 38: Die Zukunftswerkstatt hat weitsichtig gefasste Beschlüsse zur Mobilität vorgelegt. Der Braune Hirsch ist in keinem Fall als großräumige Umfahrung angedacht worden. Hier liegt das Wunschenken der ISEK-Planer vor, den Straßenzug Eulenkrugstraße (Hamburg-Volksdorf) großräumig zu integrieren in eine Zubringertrasse Hamburg – A1. Dies ist nach Auskünften der Hamburger Planungsbehörde eben nicht angedacht, da der Ring 3 nicht fortgesetzt werden wird.</p>	<p>Die Zukunftswerkstatt hat u.a. Vorschläge für zu untersuchende Trassen erarbeitet und kontrovers diskutiert. Es wurde angeregt, diese Trassen im Rahmen des Masterplans Verkehr zu prüfen.</p>
4.5.	<p><b>Bildung und Betreuung</b></p> <p>ab Seite 41: Bei der Beschreibung des Ist-Zustandes sollten auch die Sanierungsabstufungen enthalten sein (z.B. Turnhalle der Grundschule am Hagen)</p>	<p>Die Bewertung einzelner Gebäudezustände zählt nicht zur Betrachtungsebene eines ISEK.</p>
4.6.	<p><b>Natur, Freizeit und Kultur</b></p> <p>Die im Plan auf Seite 47 dargestellten wichtigen Radwegeverbindungen sind teilweise unglücklich verwirklicht oder im schlechten Zustand</p>	<p>Die Defizite sind bekannt; der Masterplan Verkehr als auch das Radverkehrskonzept befassen sich mit den Radwegeverbindungen und deren Ausbau.</p>



<p>4.7.</p>	<p><b>Ziele für die Stadtentwicklung: Moderates und qualitatives Wachstum</b></p> <p>Die Aussage „Zusätzlicher Wohnungsbau wird dabei auch als Beitrag zur Reduzierung von Zielverkehren durch Einpendler ausgefasst.“ ist irreführend (siehe dazu Anlage 2)</p> <p>Seite 53: Forderungen der Zukunftswerkstatt: „Neue Wohnformen“, „bezahlbares Wohnraumangebot“ (durch Mietwohnungsbau – Baugenossenschaft-), „autofreie Wohnquartiere“, „IKEA“ (s. Zukunftswerkstatt der Jugend) fehlen</p>	<p>Siehe Punkt 2.1.</p> <p>Die genannten Ideen und Wünsche sind in das ISEK mit eingeflossen: Die Wohnbebauung des Erlenhofes soll eine Angebot für viele Nachfragergruppen schaffen, Möglichkeiten für neue Wohnformen bieten usw. Für das Gewerbegebiet West wird derzeit ein Rahmenplan erarbeitet, der für das Gebiet eine gemischte Nutzung (einschl. Wohnen an verträglichen Standorten) vorsieht. Die Anregung, verstärkt „neue Wohnformen“ in Ahrensburg anzustreben, wird zusätzlich im Kapitel 7.1 berücksichtigt.</p>	<p>*</p>
<p>4.8.</p>	<p><b>Weiterentwicklung von Stadtstruktur und Stadtidentität</b></p> <p>Seite 54: Nahversorgung und Infrastruktur in den Stadtquartieren sind nicht nur zu erhalten, sondern durch gezielte Maßnahmen neu zu schaffen (z.B. Waldgut Hagen) und zu erhalten (Siedlung Am Hagen)</p>	<p>Die Defizite im Bereich der Nahversorgung und des Krippenangebotes sind bekannt. Die Anregung wird übernommen.</p>	<p>*</p>
<p>4.9.</p>	<p><b>Strukturkonzept: Räumliche Handlungsschwerpunkte</b></p> <p>Seite 57: Die Aussage „Es zeigt sich, dass der hohen Nachfrage nach Wohnraum nicht allein durch Innenentwicklung entsprochen werden kann“ ist aufgrund der korrigierten Einwohnerentwicklung nicht mehr haltbar.</p> <p>Seite 57: „Schlossviertel“ wurde im Rahmen der Zukunftswerkstatt nicht weiter diskutiert</p> <p>Die Bebauung „Erlenhof“ wurde von der Zukunftswerkstatt als nachrangig, nach Ausschöpfung der Innenverdichtung und nur bei zwingendem Bedarf eingestuft.</p>	<p>Siehe Punkt 1.1.</p> <p>Aus der Erkenntnis, dass die Innenentwicklungspotentiale nicht für eine moderate Bevölkerungsentwicklung ausreichen, wurde gezielt nach Standorten gesucht, die auch den weiteren Entwicklungszielen entsprechen (Nähe zum ÖPNV und zur Innenstadt; neue Wohnformen, Wohnen für verschiedene Nachfragergruppen, ...)</p> <p>s.o. ; Die Entwicklung des Erlenhofes ist nach fachlicher Einschätzung notwendig zur Umsetzung der Stadtentwicklungsziele, da die Innenentwicklungspotentiale in ihrer zeitlichen Umsetzung schwer kalkulierbar sind; siehe auch Punkt 1.1.</p>	<p>*</p>

4.10.	<p><b>Ziele für das Wohnen in Ahrensburg</b></p> <p>Seite 62: Grundsätzliche Infragestellung der Wohnungsbedarfsprognose mit 2.600 zusätzlichen Wohneinheiten. (siehe Anlage 1)</p> <p>„Innen- vor Außenentwicklung als Prinzip“ (auch als Kernaussage der Zukunftswerkstatt!) steht im Widerspruch zu einer Reihe von Empfehlungen des ISEKs.</p>	Siehe Punkt 1.1.
4.11.	<p><b>Weitere Maßnahmen und Projekte</b></p> <p>Seite 64: „Energetische Sanierung durch Förderprogramme und Beratungsangebote begleiten.“</p> <p>Nur in diesem Nebensatz ist das Thema Energie erwähnt. In einem modernen und zukunftsweisenden Stadtentwicklungskonzept müssen Betrachtungen zu Energieeinsparung, Energie-Effizienz, CO2-Minderung und dergl. unbedingt enthalten sein. Energetische Sanierung von städtischen Immobilien, Gewerbeimmobilien u.s.w. sind genauso zu betrachten; und bei privaten Grundeigentümern durch entsprechende Beratungs- und Förderprogramme zu unterstützen.</p>	Anregung wird übernommen: Hinweis auf eine eingehendere Unterschung der Einsparpotenziale im Gebäudebestand
4.12.	<p><b>Wohnbaupotentiale Stadt Ahrensburg</b></p> <p>Seite 66: Die Angaben von insgesamt 700 WE stehen im Widerspruch zur Angabe beim Schlüsselprojekt Erlenhof (Seite 71) „Insgesamt 400 WE werden angestrebt“</p> <p>Eine Ermittlung von Wohnbaupotentialen in den einzelnen Bereichen ist ohne Berücksichtigung von Infrastruktur, Quartierscharakter und Verkehrsanbindung unsinnig.</p>	Nr.43 und Nr. 46 der Wohnbaupotentiale beziehen sich auf das Gebiet Erlenhof-Süd (= 400 WE), Nr.47 bezieht sich auf den Bereich nördlich des Erlenhofes und ist keine Priorität im Rahmen des ISEK (wie in der Tabelle S.66 dargestellt) Bei der Ermittlung der Wohnbauflächenpotentiale wurden die Infrastruktur, Lage, Quartierstypologie und verkehrliche Erschließungsmöglichkeiten mit berücksichtigt.
4.13.	<p><b>Innenstadt</b></p> <p><b>Bebauung von Brachflächen</b></p> <p>Seite 68: Die Ideen aus der ZKW werden nicht aufgegriffen und vertieft, z.B.: Lindenhof-Bebauung als Konzentration von verschiedenen Kultur- und Bildungseinrichtungen.</p>	Auf S. 82 wird der Lindenhof als EIN möglicher Standort für Kultureinrichtungen benannt. Wichtig ist die vorherige Prüfung des Standortes, um andere kulturelle Standorte nicht zu schwächen.
4.14.	<p><b>Gestaltung von Straßenräumen und Plätzen</b></p> <p>Seite 71: Die Ideen aus der ZKW werden nicht aufgegriffen und vertieft, z.B.: Ausweitung der Fußgängerzone als Schritt zu einer verkehrsberuhigten Innenstadt</p>	Die Verkehrsführung und mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung werden im Rahmen des Masterplans Verkehr bearbeitet



4.15.	<p><b>Schlossviertel</b></p> <p><b>Ziele für das Schlossviertel</b></p> <p>Zukunftswerkstatt: Keine Empfehlung für Schlossviertel und Erlenhof. Der Erlenhof liegt in einer Randlage ohne Nahversorgung, ohne Verkehrsanbindung (Bahnhöfe, Strassen zum Innenstadtbereich, ohne Schul- oder Kindergartenanbindung. (siehe Anlage 3)</p>	Siehe Punkt 3.2. bis 3.4.
4.16.	<p><b>Stadteingang West</b></p> <p><b>Ziele für den Bereich Stadteingang West</b></p> <p>Seite 75: Die Ideen aus der ZKW werden nicht aufgegriffen und vertieft, z.B.: Umwidmung des gesamten Gewerbegebietes West. Planung z.B. eines Bildungscampus mit Partnern aus Wirtschaft und Landespolitik. Eine gesonderte und vorweggenommene Behandlung des ehemaligen Rohrbogenwerkes kann spätere Entwicklungen beeinträchtigen.</p>	Für den Stadteingang West wird derzeit ein Rahmenplan parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes für das Rohrbogenwerk aufgestellt. Die Ziele, die mit der B-Plan-Aufstellung verfolgt werden, entsprechen den Zielen der Zukunftswerkstatt sowie den Zielen für den Bereich des Stadteingangs West.
4.17.	<p><b>Empfehlungen für die Umsetzung und den weiteren Prozess</b></p> <p>Besondere Beachtung verdient hier der Absatz:</p> <p>FORTSETZUNG DES BÜRGERDIALOGS</p>	Bürgerdialog wird fortgesetzt