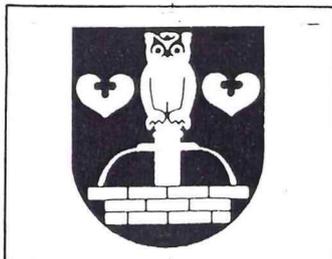


STADT QUICKBORN

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN ERLÄUTERUNGSBERICHT



KURZFASSUNG



PPL

PLANUNGSGRUPPE
PROFESSOR LAAGE

GESELLSCHAFT FÜR HOCHBAU,
STÄDTEBAU UND FORSCHUNG MBH

SCHULTERBLATT 36 20357 HAMBURG
TEL 040/431950 FAX 040/43195100

BRUNSBÜTTLER DAMM 21 13581 BERLIN
TEL 030/3327503 FAX 030/3327697

INDUSTRIESTRASSE 85 04229 LEIPZIG
TEL 0341/4984542 FAX 0341/4984543

INHALTSVERZEICHNIS:

• PLANUNGSAUFGABEN DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANS	2
• BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG ALS VORGABE DER AUSWEISUNGEN IM VORENTWURF	2
• WIRTSCHAFT ALS ENTWICKLUNGSFAKTOR FÜR DIE STADTENTWICKLUNG QUICKBORNS: AUSWIRKUNGEN DER VORENTWURFSPLANUNG	3
LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT ALS WIRTSCHAFTSFAKTOR	4
NAHERHOLUNG UND TOURISMUS ALS WIRTSCHAFTSFAKTOR	4
• NUTZUNGSSTRUKTUR	6
• WOHNEN	7
• LANDSCHAFTSSTRUKTUR	8
• LEITLINIEN FÜR DIE LANDSCHAFTSENTWICKLUNG	8
• VERKEHRSSTRUKTUR INNER- UND ÜBERÖRTLICH	9
ENTWICKLUNGSZIEL	9
AUSBAU DER WEGENETZE FÜR DEN UMWELTFREUNDLICHEN FUß- UND RADVERKEHR	9
STÄRKUNG DES ÖPNV	11
VERKEHRSBERUHIGUNG IM ERSCHLIEßUNGS- UND WOHNSTRABENNENETZ	12
VERKEHRSENTLASTUNG IM DURCHGANGSSTRASSENENETZ / SICHERUNG VON UMFÄHRUNGSTRASSEN:	13
• SIEDLUNGSSTRUKTUR UND STADTBILD	14
ZIELE FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG DER GESAMTSTADT	14
ZIELE FÜR DIE ENTWICKLUNG DER STADTTEILE QUICKBORN-MITTE, QUICKBORN-HEIDE WEST, WESTLICHE BAHNSTRABE, QUICKBORN-HEIDE-OST UND RENZEL	14
QUICKBORN-MITTE:	14
QUICKBORN-HEIDE-WEST:	15
QUICKBORN-HEIDE OST:	15
QUICKBORN-RENZEL:	16

LEITLINIEN DER STADTENTWICKLUNG QUICKBORNS IM ZUSAMMENHANG

PLANUNGSAUFGABEN DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANS

Um den Anforderungen an eine zeitgemäße städtebauliche Entwicklung zu genügen hat die Stadtvertretung der Stadt Quickborn 1987 die Neuaufstellung des Flächennutzungsplan beschlossen, da sich in den dazwischen liegenden 22 Jahren wesentliche Veränderungen mit erheblichen Auswirkungen auf die Stadtentwicklung vollzogen hatten, die mit dem derzeit gültigen Flächennutzungsplan 1965 nicht mehr zu steuern waren. Der Entwurf des Flächennutzungsplans wird hiermit vorgelegt. Die folgenden Punkte verdeutlichen die Planungsaufgabe, die der Flächennutzungsplan zu lösen hatte:

- o die Notwendigkeit der Ausweisung neuer Wohngebiete
- o die Notwendigkeit der Ausweisung neuer Gewerbegebiete im Stadtgebiet als Teil der Gewerbeentwicklung im Kreis
- o die Notwendigkeit der Entlastung der Innenstadt Quickborns sowie der L 76 in Quickborn-Heide (Bahnstraße / Friedrichsgaber Straße) vom Durchgangsverkehr; in diesem Zusammenhang notwendiger Neubau von Straßen soll gleichzeitig zur äußeren Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete genutzt werden
- o die Notwendigkeit und die große Chance zur Schaffung eines durchgängig erlebbaren Grün- und Freiflächenverbundes, vom Außenraum bis in das Zentrum Quickborns hinein
- o die Abstimmung mit dem parallel erstellten Landschaftsplan und Übernahme der wesentlichen Aussagen in den Entwurf des Flächennutzungsplans.

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG ALS VORGABE DER AUSWEISUNGEN IM ENTWURF

Die vorgeschlagenen Veränderungen der Siedlungsstruktur ergeben sich aus den Verknüpfungen von Bevölkerungsentwicklung und Wohnraumangebot.

Leitlinien

Schaffung eines ausreichenden Angebots an Flächen für den Wohnungsbau, entsprechend einem Bedarf, entstehend aus:

- o der Vergrößerung der Zahl der Haushalte und Zuwanderungsgewinnen,
 - o dem Wunsch der Schaffung von Wohneigentum,
 - o dem Ersatzbedarf für Wohnraumverluste infolge Umnutzung, Abriß, etc.,
 - o den Bevölkerungsprognosen gemäß Regionalplan 1988, bzw. Entwurf seiner Neufassung (1995).
- o Bei Beginn der Bestandsaufnahme 1987 sollte dem damaligen Bevölkerungsrückgang entgegengewirkt werden, zusätzlich sollte den Vorgaben des Regionalplans, der bis 1995 ein Bevölkerungswachstum von ca. 1.270 Einwohnern im Nahbereich vorsah, entsprochen werden.
Betrag im Dezember 1985 der Anteil Quickborns an der Summe der Einwohner des Nahbereichs 68,3 %. Diesem Anteil Quickborns an der Bevölkerung des Nahbereichs entsprechend, sollte in Quickborn selbst ein Bevölkerungswachstum von ca. 860 Einwohnern erreicht werden.

- o Die Bevölkerungsentwicklung im Kreis Pinneberg ist zwischen 1985 und 1993 insgesamt positiver verlaufen, als im Regionalplan 1988 angenommen wurde. Für den gesamten Kreis Pinneberg wurde darin für das Jahr 1995 eine Bevölkerungszielzahl von 271.400 Einwohnern vorgegeben. Die Bevölkerung im Kreis war aber bereits im Dezember 1993 auf 284.751 Einwohner angewachsen. Dies bedeutet eine vorzeitige Überschreitung der Zielzahl in Höhe von absolut 13.351 Einwohnern, bzw. einen Zuwachs von +4,92%. In Folge dieser Entwicklung ist im Entwurf der Neufassung des Regionalplans die Zielzahl für den Kreis auf 305.000 Einwohner im Jahr 2010 angehoben worden.
Allerdings ist die Entwicklung in zwei der sieben Nahbereiche, nämlich in Helgoland und in Quickborn, entgegen dem Wachstumstrend des Kreises negativ verlaufen. Für Quickborn ergibt sich daraus ein „Entwicklungs-Korridor“ zwischen einer Variante „A“, die weiterhin von einem Wachstum Quickborns unter dem Kreisdurchschnitt ausgeht, und einer Variante „B“, die, der zentralörtlichen Funktion Quickborns entsprechend, von einem stärkeren Bevölkerungswachstum ausgeht.
Dementsprechend ergibt sich für Quickborn (bei einem Anteil von mittlerweile 68,6% an der Bevölkerung des Nahbereichs) ein Bevölkerungszuwachs zwischen ca. 1.350 (auf gesamt ca 20.450 EW) und 2.500 Einwohnern (auf gesamt ca. 21.600 EW).
- o Entsprechend der Absicht der Stadt Quickborn die Schwarz- und Splittersiedlungen im Außenbereich schrittweise aufzuheben, müssen allein zum Erhalt der derzeitigen Wohnungszahl neue Wohnbauflächen ausgewiesen werden.
- o Die demographische Entwicklung zu kleineren Haushaltsgrößen führt zu wachsendem Wohnraumbedarf auch bei gleichen bzw. sinkenden Bevölkerungszahlen.
- o Im Zuge der politischen Umwälzungen in Europas Osten ist ein erhebliches Bevölkerungswachstum im gesamten Ballungsraum Hamburg entstanden, mithin ist ein erheblicher zusätzlicher Nachfragedruck nach Wohnraum vorhanden, der auf die infrastrukturell gut ausgestatteten Bereiche auf den Siedlungsachsen gelenkt werden soll. Damit soll bewußt gegen das ungesteuerte Wachstum der kleinen Orte im Zwischenachsenbereich gegelenkt werden.
- o In der zweiten Hälfte der 90er Jahre ist ein stärkeres Ausweichen vieler Wohnungssuchender vom Hamburger Wohnungsmarkt auf Angebote im Umland vor auszusehen bzw. bereits wirksam. Das kann zur Folge haben, daß längerfristig angelegte Wohnbaulandreserven bei zu geringer Ausweisung von Flächen verfrüht in Anspruch genommen werden müssen, die Baulandpreise durch Verknappung unverhältnismäßig steigen und so die Realisierung preiswerten Wohnungsbaus verhindert wird. Dies spricht für eine im Plan berücksichtigte Marktreserve von ca.%, um im Baulanderwerb nicht in Abhängigkeit weniger Grundeigentümer zu geraten.
- o In Quickborn wird der Wunsch nach Wohneigentum auch weiterhin ein bedeutendes Marktsegment im Wohnungsbau darstellen, auf das sich sowohl die Nachfrage aus Quickborn selbst, als auch aus dem Ballungsraum Hamburg richtet. Diesem Umstand wurde auch im Rahmen der vorgeschlagenen Bebauungsdichten neu auszuweisender Flächen für den Wohnungsbau entsprochen.

WIRTSCHAFT ALS ENTWICKLUNGSFAKTOR FÜR DIE STADTENTWICKLUNG QUICKBORNS: AUSWIRKUNGEN AUF DEN FLÄCHENNUTZUNGSPLANENTWURF

Leitlinie für die wirtschaftliche Entwicklung Quickborns soll die konsequente Ausnutzung der besonderen regionalen und örtlichen Standortbedingungen sein. Entsprechend der landesplanerischen Zielsetzung sollen auf den Regionalachsen des Ballungsraumes Hamburg an infrastrukturell entsprechend ausgestatteten Standorten, auch mit ÖPNV gut erreichbare Betriebs- und Arbeitsstätten angeboten werden, um die Ansiedlung in den Achsenzwischenräumen auf das erforderliche Mindestmaß zu begrenzen.

Leitlinie

Konsequente Ausnutzung der besonderen regionalen und örtlichen Standortbedingungen Quickborns:

- o **Gewerbliche Entwicklung im Umkreis der Autobahnabfahrt an E45/A7.**
- o **Gewerbliche Entwicklung entlang sonstiger überörtlicher Straßen B4/L76 mit Sichtkontakt zur Fahrkundschaft und örtlicher Versorgungsfunktion.**
- o **Förderung der gewerblichen Entwicklung von dienstleistungsorientierten Betrieben mit Kontaktbedarf zum Stadtzentrum.**

Gewerbe

- o Zur Bestandssicherung und Sicherung bereits ansässiger Betriebe oder gegebenenfalls deren Aussiedlung aus problematischen Ortslagen in neue Bauflächen mit Entwicklungsreserven soll eine weitere gewerbliche Entwicklung im Umkreis der Autobahnabfahrt an A7 (E45) ermöglicht werden.
- o Vorhandene und neu ausgewiesene Gewerbegebiete sollen zu Gewerbe Parks mit anspruchsvollem Umfeld entwickelt werden.

Die neu ausgewiesenen Gewerbeflächen in Quickborn-Heide liegen:

- o westlich der Autobahn als südliche Erweiterung des vorhandenen Gewerbegebietes "Nord" in mehreren Teilgebieten mit einer Gesamtfläche von ca. 24 ha sowie
- o nördlich der Friedrichsgaber Straße direkt an der Grenze zu Norderstedt zwischen Feldweg und Kampmoorweg. Diese Fläche hat eine Größe von ca. 7 ha.

Dienstleistungen

- o Es soll eine gewerbliche Entwicklung entlang der B4 und der L76 gefördert werden, die örtliche und überörtliche Versorgungsfunktionen erfüllt.
- o Entsprechend dem landesplanerischen Ziel insbesondere den besonderen Dienstleistungsstandort Quickborn zu fördern, sollen dienstleistungsorientierte Betriebe im Stadtzentrum oder in seiner Nähe an der B4 und der L76 Erweiterungsmöglichkeiten erhalten, bzw. neu angesiedelt werden.
- o Im Rahmen der angestrebten Attraktivierung Quickborns durch den Ausbau des Stadtkerns sollte die Einrichtung einer fußgängerfreundlichen Stadtmitte mit einem vielfältigen Angebot an Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen weiter betrieben werden. Dazu gehört auch die Gewährleistung günstiger ÖPNV-Anschlüsse nach und zum Zentrum für das gesamte Stadtgebiet.

LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT ALS WIRTSCHAFTSFAKTOR

Große Bereiche der Gemarkung Quickborn unterliegen derzeit einer weitgehend intensiven landwirtschaftlichen Nutzung. Aufgrund der Vorgaben des Landschaftsrahmenplanes und des Landschaftsplanes werden Teile der Feldflur als „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft“ überlagernd mit „Flächen für die Landwirtschaft“ ausgewiesen, weil sie Funktionen des Biotopverbundes als Pufferzonen zu empfindlichen Biotopen oder Funktion als Ausgleichsflächen für Eingriffe an anderer Stelle übernehmen sollen. Langfristiges Ziel ist hier eine Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung, die Durchführung spezieller Maßnahmen des Naturschutzes und auf einen Teil der Flächen auch eine Nutzungsaufgabe. Die Umsetzung erfordert in allen Fällen die Zustimmung der Grundeigentümer (Flächenankauf, Pacht, Vertragsnaturschutz mit entsprechendem finanziellem Ausgleich).

Im Flächennutzungsplanentwurf wurden großflächig landwirtschaftliche Flächen in andere Nutzungen umgewidmet. Die geplanten umfangreichen Erweiterungen der Siedlungsflächen in einer Gesamtsumme von ca. 180 ha (**Stand 30.01.97**) gehen fast ausschließlich zu Lasten der landwirtschaftlichen Nutzflächen. Zusätzlich werden in Abstimmung mit dem Landschaftsplan auch Umwidmungen von Flächen für die Landwirtschaft zu Waldflächen vorgeschlagen.

Unabhängig von naturschutzrelevanten Planungen wird die Umstellung traditionell wirtschaftender Betriebe auf eine umweltschonendere Landbewirtschaftung - Formen des ökologischen Landbaus - befürwortet. Entsprechende Maßnahmen sind jedoch immer eine persönliche Entscheidung der jeweiligen Betriebsleitung, die u.a. von der Betriebsorganisation, den Vermarktungsmöglichkeiten und der familiären Situation abhängig ist. Der Entwurf des Flächennutzungsplans versucht daher für diese umstellungswilligen Betriebe Entwicklungschancen aufzuzeigen, bzw. über die Schaffung entsprechenden Baurechts zu fördern. So sind Hofflächen im Ortsteil Renzel als gemischte Bauflächen ausgewiesen, um den Betreibern auch den planungsrechtlichen Rahmen für die Herstellung landwirtschaftlicher Halb- und Fertigprodukte aus der Landbewirtschaftung zu geben. Diese können dann u.a. durch Direktverkauf vom Hof und die Marktnähe zum Wohnstandort Quickborn, zu Norderstedt und Hamburg gut vertrieben werden können.

Leitlinie

- o **Langfristiges Ziel ist eine Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung, die Durchführung spezieller Maßnahmen des Naturschutzes und auf ausgewählten Flächen auch eine Nutzungsaufgabe. Die Umsetzung erfordert in allen Fällen die Zustimmung der Grundeigentümer.**
- o **Unabhängig von naturschutzrelevanten Planungen wird die Umstellung traditionell wirtschaftender Betriebe auf eine umweltschonendere Landbewirtschaftung - Formen des ökologischen Landbaus - befürwortet.**
- o **Der Entwurf des Flächennutzungsplans versucht daher für diese umstellungswilligen Betriebe Entwicklungschancen aufzuzeigen, bzw. über die Schaffung entsprechenden Baurechts zu fördern.**

NAHERHOLUNG UND TOURISMUS ALS WIRTSCHAFTSFAKTOR

- o **Behutsamer Aufbau einer begrenzten, aber stabilen Fremdenverkehrswirtschaft im Rahmen der regionalen Vorgaben.**

Ziele und Maßnahmen für den Fremdenverkehr:

- o Weitere Verbesserung der bestehenden günstigen Erreichbarkeit Quickborns mit allen Verkehrsmitteln von Hamburg und Pinneberg. Die Entfernungen lassen sich in einer Tageswanderung oder einer Halbtags-Radtour überbrücken. Schnellbahnanschluß, HVV-Buserschließung und die Lage am übergeordneten Straßennetz (E3/B4/L76) lassen auch spontanere Verbindungen zu.
- o Einrichtung eines staatlich betriebenen Schullandheimes. Das von der katholischen Kirche betriebene Schullandheim am Elsensee zeigt den Stellenwert Quickborns als Naherholungs- und Ausflugsziel auch für Schülergruppen, besonders aus dem Hamburger Raum. Diese Position Quickborn sollte ausgebaut werden.
- o Dem Ausbau des Fremdenverkehrs in Quickborn dienen darüber hinaus Ausweisungen von Sondergebietsflächen für Jugendherbergen und / oder Schullandheime. Die Stadt Quickborn hat überdies, ihrer besonderen Bedeutung als Naherholungsstandort entsprechend, bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes dem Schutz, dem Erhalt und der Pflege von Natur und Landschaft verstärkte Aufmerksamkeit zukommen lassen.
- o Integration Quickborns in das Urlaubsangebot des Landes Schleswig-Holstein durch spezielle Ferienangebote wie "Ferien auf dem Bauernhof" oder Sportferien (Reiten, Tennis, Golf). Dieses Angebot ist auszubauen.
- o Ausbau des Fuß-, Rad- und Reitwanderwegenetzes u.a. durch Netzlückenschließungen und sachgerechte Ausschilderungen. Die Karte Nr. 6 "Überörtliche Wanderwege (Stand 1989)" zeigt im Maßstab 1: 50.000 das bestehende Wanderwegenetz, Lücken in diesem Netz und Vorschläge für Ergänzungsstrecken. Im Entwurf des Flächennutzungsplans sind Hauptfußwege und Radwege im Siedlungsbereich sowie Wander-, Reit- und kombinierte Wander- und Reitwege im Außenbereich als Zielplanung dargestellt worden.
- o Ausbau der Reitangebote, die schon heute in Quickborn stark genutzt werden, wie die Karte Nr. 7 "Freiraum und Landschaftsnutzung" sowie die Karte Nr. 8 "Bestand: Freizeiteinrichtungen", beide mit dem Stand von 1989 zeigen.
- o Bau einer kleineren freizeitbetonten Schwimmhalle und eines Bürgerhauses im Zusammenhang mit dem bestehenden Freibad zur Attraktivierung der "Grünen Mitte" Quickborns.
- o Langfristige Sicherung des Fremdenverkehrsstandortes durch verschiedene Museen mit lokalem Bezug, so wären z.B. ein Torf-/Moormuseum am Himmelmoor mit Restauration, ein Heimatmuseum in Quickborn oder in Renzel unter Verwendung vorhandener Bausubstanz, ein AKN-Museum im Bahnhofsgebäude Quickborn oder ein Werksmuseum der Schokoladenfabrik Ludwig mit Galerie denkbar und wünschenswert.
- o Stärkung der Ausflugsgastronomie mit einem Angebotsschwerpunkt für Gruppen z.B. in Renzel, am Elsensee, im ehemaligen Bad Sandfort oder durch einen Waldgasthof im Gehege Meschensee. Zu diesem Zweck sind an den entsprechenden Standorten Symbole "Gaststätte im Außenbereich" im Flächennutzungsplan eingezeichnet.

NUTZUNGSSTRUKTUR

Schwerpunkt der durch den Flächennutzungsplan angestrebten Entwicklung ist die Stabilisierung, Förderung und Entwicklung der zentralörtlichen Funktionen Quickborns, also der öffentlichen Infrastruktur, der Einkaufs- und Dienstleistungsangebote, unter denen insbesondere Handwerks- und kleinere Gewerbebetriebe gefördert werden sollen, und des Gewerbebestandes durch die Bereitstellung neuer und die Verbesserung bestehender Gewer-

beflächen. Wichtiges Ziel ist der Ausbau und die Pflege der speziellen Quickborner Milieuwerte als einer Stadt im Übergangsbereich zwischen Entwicklungsachse und Achsenzwischenraum.

Leitlinien:

Stabilisierung, Förderung und Entwicklung der zentralörtlichen Funktionen Quickborns:

- o **durch Vorhaltung und Fortentwicklung einer attraktiven öffentlichen Infrastruktur in den Bereichen:**
 - **Erziehung und Allgemeinbildung, Jugendpflege**
 - **Information und Weiterbildung**
 - **Kultur, Musik, Theater und Museen**
 - **Freizeit, Begegnung und Sport**
 - **soziale Beratung und Betreuung**
 - **medizinische Versorgung**
- o **Attraktivierung der Stadtmitte durch ein verbessertes, breites Einkaufsangebot**
- o **Förderung und Ausbau des Dienstleistungsangebotes ggf. auch durch die Schaffung entsprechender baurechtlicher Rahmenbedingungen an attraktiven Standorten.**
- o **Spezielle Förderung der Handwerks- und Kleingewerbebetriebe mit Service- und Beratungsfunktionen.**

Ausbau und Pflege der speziellen Quickborner Milieuwerte entsprechend dem Image der "Stadt im Grünen"

Zu diesem Zweck sollen konkret folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- o **Förderung und Ausbau des Dienstleistungsangebotes (Medizin, Technik / Wissenschaft, Verwaltung, Wirtschaft / Finanzen / Management, Gastronomie, Unterhaltung, Freizeit und Sport) sowohl im Zentrum, als ggf. auch durch die Schaffung entsprechender Neuausweisungen an attraktiven Standorten z.B. im Umfeld der Autobahnanschlußstelle.**
- o **Gestaltung bestehender und geplanter Gewerbegebiete als Gewerbeparks mit landschaftlichem Bezug zur Schaffung eines Anreizes für die Ansiedlung hochwertiger Gewerbebetriebe.**
- o **Stärkung des Image als "Stadt im Grünen" durch folgende Maßnahmen:**
 - **Großzügige Einbeziehung des Landschaftsraumes in den Siedlungsraum, sowohl im Bestand als auch besonders in geplanten Erweiterungsgebieten des Siedlungsraumes;**
 - **Ökologisch hochwertige Gestaltung der Freiflächen in und an den Rändern der Erweiterungsbereiche, die die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen möglichst nahe den Eingriffen ermöglichen;**
 - **Begrenzung der Bauhöhen auf das Maß eines ausgewachsenen Laubbaumes, entsprechend drei Vollgeschossen im Wohnungsbau, bei Gewerbebauten entsprechende Festlegung von First-, bzw. Traufhöhen;**
 - **Schaffung eines breiten Angebots an gartenbezogenen Wohnformen in aufgelockelter, durchgrünter Bauweise, besonders an den Ortsrändern;**

- Schaffung eines stark grün geprägten straßenunabhängigen Fuß- und Radwegenetzes, das durchgängige Verbindungen vom Zentrum durch den Siedlungsbereich direkt in die freie Landschaft anbietet. Innerstädtische Fuß- und Radwege werden direkt in das Wanderwegenetz des Außenraums überführt;
 - Erhalt und Förderung grüngeprägter Straßenräume, die von privatem und öffentlichem Grün gemeinsam gestaltet werden.
- o Die Stadt soll durch weitreichende Neuausweisungen von Wohnbauflächen ihre Funktion als Wohnstandort im Ballungsraum Hamburg für verschiedenartige Zielgruppen weiter entwickeln.

WOHNEN

Leitziele Wohnen

Konsequente Weiterentwicklung Quickborns als attraktiver Wohnstandort im Großraum Hamburg mit den besonderen Milieuwerten:

- o einer aufgelockerten und durchgrüntem, überwiegend von Gartenwohnformen geprägten Siedlungsstruktur (Imagepflege "Stadt im Grünen"),
- o mit tief in den Ort hineingezogenen landschaftlich geprägten Elementen,
- o mit kurzen, fußläufigen Wegen in die abwechslungsreiche freie Landschaft, die durch hügelige Knickstruktur, weite Grünlandflächen in den Flußniederungen sowie ausgedehnte Moor- und Waldbereiche geprägt ist.

Ziel der Maßnahmen ist die konsequente Weiterentwicklung Quickborns als attraktiver Wohnstandort mit seinen besonderen Milieuwerten. Die "Stadt im Grünen" soll in folgenden Aspekten gefördert werden:

- o eine aufgelockerte und durchgrünte, überwiegend von gartenbezogenen Wohnformen geprägte familiengerechte Siedlungsstruktur in den äußeren Stadtteilen,
- o höhere Verdichtung im weiter zu entwickelnden Stadtkern, z.B. für Senioren und kinderlose Erwachsene (Ein- und Zweipersonenhaushalte),
- o kurze, fußläufige Wege vom Zentrum bis in die abwechslungsreiche freie Landschaft, die durch die Flußniederungen der Pinnau und Gronau, Himmel-, Holm- und Bredenmoor und die Waldbereiche des Staatsforstes Rantzau geprägt ist.

LANDSCHAFTSSTRUKTUR

LEITLINIEN FÜR DIE LANDSCHAFTSENTWICKLUNG

Naturschutz und Landschaftspflege

- o **Sicherung, Stabilisierung und Aufwertung der Landschaft durch Biotopschutzmaßnahmen**
- o **Abgrenzung von Vorrangflächen für Naturschutz**
- o **Erhaltung vorhandener Biotope und Vernetzungsachsen**
- o **Ergänzung der vorhandenen Achsen zu einem zusammenhängenden Netz von Biotopen**
- o **Anreicherung geringwertiger Bereiche mit natürlichen Elementen als "Trittsteine".**
- o **Rücknahme vorhandener Beeinträchtigungen**

Erholung/Landschaftsbild

- o **Erhaltung und Sicherung der vorhandenen Erholungswerte für die Anwohner**
- o **Ergänzung der Landschaftspflegemaßnahmen durch gezielte Grünordnung, Landschaftsentwicklung und Gestaltung mit dem Ziel der Aufwertung des Landschaftsbildes**
- o **Sicherung erholsamer, stadtnaher und innerstädtischer Freiräume für Quickborn**
- o **Lenkung intensiver Naherholungsnutzung aus dem Ballungsraum auf Bereiche mit entsprechender Infrastruktur**
- o **Förderung einer extensiven, stillen Erholungsnutzung im Gesamtgebiet mit Rücksicht auf die Erfordernisse des Naturschutzes**
- o **Lückenschließungen im Wander- und Reitwegenetz, eingebunden in das örtliche und überörtliche Wegenetz.**

Auch in einer von der Siedlungsdimension vergleichsweise kleinen Stadt, sind landschaftlich geprägte Bereiche im Wohnumfeld und damit täglichen Lebensbereich genauso wichtig wie in der Großstadt, auch wenn der Landschaftsrand viel näher liegt. Konkret werden folgende Entwicklungsziele angestrebt:

- o **Überschaubare Quartiere werden durch Grün- und Landschaftselemente gegeneinander abgegrenzt, sie gliedern die sonst einförmigen Einfamilienhauszonen und schaffen unverwechselbare räumliche Situationen und Bereiche.**
- o **Naturräumliche, topographische Elemente sind wichtige Vorgaben für solche Landschaftselemente in der Stadt, z.B.**
 - **Geländerinne Brunnenweg**
 - **Hasenmoorsenke**
 - **Heidmoorgrabenrinne**
 - **Hultblöckengraben, Sandfortgraben, Meiereigraben, Mühlenberggraben, Schalmoorgraben**
 - **Hügelkuppen im Siedlungsraum**

- o Auch kulturhistorisch geprägte Eingriffe in die Landschaft, wie die Bahnstrecke der AKN, können mit begleitenden, unterschiedlich dimensionierten, grünen Seitenflächen Landschaftselemente in die Stadt ziehen: Lineare grüne Keile von Norden und Süden. Gleiches gilt für den ehemaligen Güteranschluß östlich der Autobahn in Quickborn-Heide. Ähnliches gilt für ehemalige Kieskuhlen im Bereich Mühlenberg.
- o Soweit möglich, sollen - vor allem in Entwicklungsbereichen - radiale Grünverbindungen, mindestens aber grüingeprägte Wegeverbindungen auf kurzen Wegen in die Landschaft führen.
- o Diese radialen Grünzüge/Grünverbindungen/ bzw. verkehrsberuhigten begrünten Fuß- und Radwegachsen führen stadteinwärts in das Zentrum von Quickborn-Mitte in die parkartige Zone zwischen Kirche und Rathaus und werden dort als Wege miteinander und mit den stärker baulich geprägten Freiräumen der Einkaufsbereiche vernetzt.
- o Durch Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen für die Teilquartiere zwischen Haupterschließungsstraßen in Verbindung mit behutsamen baulichen Ergänzungen im Straßenraum sowie gezielten Netzveränderungen lassen sich Fuß- und Radwegachsen, z.B. entsprechend den Fahrradstraßen gem. § ... STVO schaffen, die mit ergänzendem Straßen- und Privatgrün Ersatz für nicht mehr einrichtbare, aber eigentlich erforderliche öffentliche Grünverbindungen im Siedlungsraum herstellen.
- o Die o.g. Grünverbindungen/Grünzüge sollen auch Nutzgrün wie Friedhöfe, Kleingärten, Sportflächen, Schulhöfe mit einbeziehen, ggf. in zwei Richtungen durchlässig machen und einen Verbund von grünen Spiel- und Aufenthaltsräumen in der Stadt bilden.
- o Wo diese Grünverbindungen den Ortsrand erreichen, sollen ohne besonderen Aufwand (stadtnahe) attraktive Bewegungs-, Freizeit- und Erholungsangebote für alle Altersstufen entwickelt werden, diese sollen vor allem Alternativ- und Ergänzungsangebote zu herkömmlichen Spielplätzen bieten: z.B. Wege und "Tummelbereiche", überdachte Sitzangebote mit Bank- und Tischgruppen und extensiven "Jedermann"-Sportangeboten für Volleyball, Rückschlagspiele, etc.
- o Hier gehen die ortsinternen Grünverbindungen in die Wanderwege über, die zu den attraktiven Feierabend-, Halbtags- und Tageswander- bzw. Radwanderzielen in Quickborn und Umgebung führen
- o Die Freizeitangebote am Ortsrand sollen durch einen mit Abstand parallel zum Ortsrand verlaufenden Ringweg um Quickborn und Quickborn-Heide herum miteinander verbunden werden.
- o Einen Teil dieser Freizeitangebote stellen schon heute die Reiterhöfe dar, die schnell erreichbar, mit einem künftig eigenen Reitwegenetz um Quickborn und Quickborn-Heide ein besonders attraktives Freizeitangebot in der reizvollen Landschaft um Quickborn bieten könnten. Von diesem Rundweg wären als Ergänzung des Angebotes Anschlüsse für Tagesritte in Nachbargemeinden vorzusehen.

VERKEHRSSTRUKTUR INNER- UND ÜBERÖRTLICH

ENTWICKLUNGSZIEL

Durch den Flächennutzungsplan sollen bewußt Anreize und Angebote zur Benutzung umweltfreundlicherer, bzw. -verträglicherer Verkehrsmittel gemacht werden, d.h. der "Modal-Split" soll gezielt dahingehend verändert werden, daß sowohl Fuß- und Radverkehr, als auch der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) gezielt gefördert werden und die Benutzung des privaten Kfz damit vergleichsweise weniger attraktiv wird.

AUSBAU DER WEGENETZE FÜR DEN UMWELTFREUNDLICHEN FUß- UND RADVERKEHR

Leitlinien:

- o Entwicklung eines durchgängigen Wegenetzes vom Stadtzentrum bis zum Anschluß an die Wanderwegenetze in der Landschaft.
- o Berücksichtigung kurzer Wege zu den ausmittig gelegenen Zielen: Arbeits-, Bildungs-, Freizeit- und Sportstätten unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheit für Kinder auf diesen Wegen.

Wichtiges Ziel ist die Hebung der Aufenthaltsqualität in der Stadt. Diese kann u.a. durch das Angebot eines zusammenhängenden, sicheren, grüingeprägten Fuß- und Radwegenetzes geschaffen werden. Hierfür wird im Entwurf des Flächennutzungsplanes die Schaffung eines Freiraumverbundsystems mit darin enthaltenen Fuß- und Radwegeachsen vorgeschlagen, das an mehreren Stellen durch umgestaltete, grüingeprägte Straßenräume ergänzt werden muß, die den Fußgängern und Radfahrern eindeutige Priorität vor den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs geben. Entscheidende Ansätze dabei sind:

- o Die Entwicklung eines durchgängigen Wegenetzes vom grünen Stadtzentrum und den fußgängerfreundlichen Einkaufszonen der Innenstadt bis zum Anschluß an das Netz der Wanderwege in der Landschaft.
- o Die Berücksichtigung kurzer Wege auch zu den ausmittig gelegenen Zielen: Arbeits-, Bildungs-, Freizeit- und Sportstätten unter besonderer Berücksichtigung der Ziele und der Sicherheit für Kinder auf diesen Wegen.
- o Die Einbindung des örtlichen Wanderwegenetzes in das überörtliche Netz der Fernwanderwege, u.a. Eurowanderweg.
 - o Zur Kennzeichnung als Tages- und Halbtageswanderverbindungen (km-Angabe Gesamtstrecke, d.h. Hin- und Rückweg) werden vorgeschlagen: Von Quickborn ausgehend
 - 1) Rund ums Himmelmoor (19 km)
 - 2) südliches Himmelmoor - Borsteler Wohld (21 km)
 - 3) Renzel - Wulfsmühle (19 km)
 - 4) Wulfsmühle-Hasloh Gehege - Elsensee (19 km)
 - 5) Elsensee - Hasloh Gehege - Holmmoor - Gronau-Aue (18 km)
 - 6) Elsensee - Holmmoor - Forst Rantzau (16 km)
 - 7) Elsensee - Holmmoor Nord - Tangstedter Moor - Bredenmoor (19 km)
 - 8) Um Quickborn-Heide: Bredenmoor - Kampmoor - Gehege Meeschensee - Ellerau (20 km)
 - 9) Ellerau - Alveslohe - Bilsener Wohld - östliches Himmelmoor (20 km)
 - 10) Ellerau - Bilsen - Hemdingen - Himmelmoor Nord (20-km)
 - 11) Von Tanneneck - Gehege Meeschensee - Alsterquelle - NSG Schlappmoor - (20,5 km)
 - o Zu kennzeichnende von Ziel-/Durchmesserwanderungen (km-Angabe nur Hinweg). Diese Zielwanderungen führen alle zu Schnellbahnhaltestellen und sind somit von Hamburg aus in beiden Richtungen zurückzulegen.

- | | |
|------|--|
| A | AKN Quickborn - Bönningstedt -10 km- (Niendorf-Nord Bus 195 /AKN zurück) -15 km- |
| B | AKN Quickborn - Pinneberg Bhf. -16 km- (Bus 194 zurück) |
| C1/2 | AKN Quickborn - Prisdorf -18 km- / Tornesch -18 km- (S5 / Bus 194 zurück) |
| D | AKN Quickborn - Barmstedt -16 km- (Bus 294 zurück) |
| E | AKN Quickborn - Kaltenkirchen -20,5 km - (AKN zurück) |
| F | AKN Quickborn - Norderstedt Mitte -10,5 km- (AKN oder Bus 194 zurück) |

STÄRKUNG DES ÖPNV

Leitlinien:

Neben der Verlängerung der AKN bis Hamburg-Hbf und zweigleisigem Ausbau der Strecke Henstedt-Ulzburg-Eidelstedt sollte eine gezielte örtliche Förderung des ÖPNV und seiner Zubringerverkehrsmittel erfolgen durch:

- o kurze attraktive Wegeführungen zu den Haltestellen
- o eine benutzerfreundliche Infrastruktur für das Abstellen der Zubringerfahrzeuge
- o ein attraktives Umfeld, das den Haltestellen der AKN neben der Aufenthaltsfunktion zusätzliche Funktionen gibt: Einkauf, Dienstleistung, Gastronomie
- o eine Änderung der Linienführung des HVV-Busses 194 zur Erschließung der Gewerbegebiete Nord bei Verlängerung der Robert-Bosch-Straße nach Süden.
- o Ergänzung einer ausreichend bedienten direkten Linie Norderstedt Mitte - Quickborn - Barmstedt.

Für die Überbrückung weiterer Entfernungen ist ein großer Anteil der Bevölkerung, vor allem Kinder, Jugendliche, ältere Menschen und Erwachsene ohne eigenes Kfz / bzw. Führerschein, auf öffentliche Verkehrsmittel (ÖPNV) angewiesen. Eine Attraktivierung dieses umweltfreundlichen Angebots soll vor allem durch die Schaffung sicherer, kurzer und angenehmer Wege zu den Haltestellen von Bus und Bahn, ein umfassendes Angebot an Linien, eine zügige Führung der Linien zu den Zielen, d.h. die Vermeidung zeitraubender Umwegfahrten, eine hohe möglichst Taktichte und ein über den ganzen Tag reichendes Angebot erreicht werden. In diesem Sinne wird eine veränderte Buslinienführung, die Einführung neuer Buslinien und die Einführung der Zweigleisigkeit der AKN vorgeschlagen, überdies kann die Führung der AKN über die heutige Endhaltestelle HH-Eidelstedt bis HH-Hauptbahnhof, mindestens aber bis HH-Sternschanze die Attraktivität erheblich erhöhen (s. Karte Nr. 20 ÖPNV). Daraus ergeben sich folgende konkrete Handlungsmöglichkeiten:

- o Verlängerung der AKN bis nach Hamburg-Hbf, mindestens aber bis HH-Sternschanze
- o Zweigleisiger Ausbau der AKN-Strecke

Eine gezielte örtliche Förderung des ÖPNV und seiner Zubringerverkehrsmittel sollte erfolgen durch:

- o kurze attraktive Wegeführungen zu den Haltestellen
- o eine benutzerfreundliche Infrastruktur für das Abstellen der Zubringerfahrzeuge PKW und Fahrrad.

- o ein attraktives Umfeld, das den Haltestellen der AKN neben der Aufenthaltsfunktion zusätzliche Funktionen gibt: Einkauf, Dienstleistung, Gastronomie. Die gilt vor allem auch für den historischen Bahnhof Quickborn aus der Entstehungszeit der AKN.
- o Änderung der Linienführung des HVV-Busses 194 u.a. zur Erschließung des Gewerbegebietes Nord insbesondere bei Verlängerung der Robert-Bosch-Straße nach Süden.
- o Ergänzung einer ausreichend bedienten direkten Buslinie Norderstedt Mitte - Quickborn - Barmstedt.
- o Sicherung der Anfahrbarkeit des Bahnhofs durch Busse von Norden und Süden. Hierfür sind insbesondere die Möglichkeiten zur Befahrbarkeit der Ladestraße für Busse zu prüfen, was eine wesentlich flexiblere Bedienung der Innenstadt unter anderem auch Richtung Norderstedt ergäbe.

Die geforderte Zweigleisigkeit der AKN-Trasse soll zunächst den Personenverkehr auf der Schiene attraktiver machen, darüber hinaus auch die Chancen der AKN verbessern, Güterverkehre von der Straße auf die umweltfreundlichere Bahn umzulenken und damit die Wirtschaftlichkeit der AKN stärken.

VERKEHRSBERUHIGUNG IM ERSCHLIEßUNGS- UND WOHNSTRASSENNETZ

Leitlinien:

- o **Zwischen den Straßen mit überörtlicher Bedeutung schrittweise Einführung flächendeckender Verkehrsberuhigung als Kombination von:**
 - **Rückbau in belasteten Abschnitten mit verbesserten Querungsmöglichkeiten,**
 - **gezielten Netzeingriffen, um Durchgangsverkehr aus empfindlichen Bereichen herauszuhalten,**
 - **Zonengeschwindigkeitsbegrenzung zwischen Straßen mit überörtlichen Verkehrsanteilen kombiniert mit behutsamen, baulich darauf abgestimmten Umgestaltungen, u.a. in Einkaufsstraßen,**
 - **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vor besonders schutzbedürftigen Nutzungen und Bereichen (z.B. Schulen, Kindergärten, Altenheime) .**

Die örtliche und überörtliche Erschließung Quickborns erfolgt heute weitgehend über die Straße. Im Rahmen der örtlichen Erschließung ist dafür Sorge zu tragen, daß weitgehende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und gezielte Straßenentlastungen die Qualität des Wohnstandorts und Naherholungsziels Quickborn sichern und stärken. Im Entwurf des Flächennutzungsplans ist zu diesem Zweck die Schaffung einer Straßenführung vorgesehen, die die innere Stadt (u.a. Bahnhofstraße/Feldbehnstraße umfährt und im Zentrum die Möglichkeit zur Unterbrechung der Feldbehnstraße zwischen "Grüner Mitte" und dem Einkaufs- und Dienstleistungsbereich Bahnhofstraße wahrt. Im übrigen Stadtgebiet soll in den Räumen zwischen den Hauptverkehrsstraßen mit überörtlicher Bedeutung eine flächendeckende Verkehrsberuhigung und die Vernetzung der Fuß- und Radwege zur Landschaft erreicht werden. Es werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- o **Gezielte Stärkung des nichtmotorisierten Individualverkehrs durch Straßenrückbau in belasteten Abschnitten und Schaffung ausreichender Querschnitte für Fußgänger und Radfahrer im vorhandenen Gesamtprofil.**

- o Schaffung verbesserter Querungsmöglichkeiten, wo das Hauptfußwegenetz und das Radwegenetz auf belastete Straßen treffen.
- o Gezielte Netzveränderungen und Eingriffe, um Durchgangsverkehre aus empfindlichen Bereichen herauszuhalten.
- o Flächendeckende Zonengeschwindigkeitsbegrenzung zwischen Straßen mit überörtlichen Verkehrsanteilen mit behutsamen, baulich darauf abgestimmten Umgestaltungen, u.a. in Einkaufsstrassen.
- o Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vor, bzw. im Umfeld von besonders schutzbedürftigen Nutzungen und Bereichen, wie Schulen, Kindergärten, Altenheime u.ä.. z.B. durch Einschub verkehrsberuhigter Bereiche gemäß § 325/6 StVO.
- o Unterbrechung der Feldbehnstraße im Bereich der geplanten "Grünen Mitte" zur Attraktivitätssteigerung und Aufwertung des Stadtkerns. Als wesentliches Element hierfür ist erstens eine Straßenunterführung der AKN in Höhe Ziegenweg und Justus-von-Liebig-Ring, und ggf. ist die Möglichkeit der Anfahbarkeit des Bahnhofs auch von Süden, d.h. über die derzeitige Ladestraße zu prüfen. In diesem Falle ist dort die Errichtung eines vegetabilen Lärmschutzwalls für die Wohnhochhäuser zu prüfen.
- o Rückbau der Friedrichsgaber Straße zwischen Robert-Bosch-Straße und Autobahnausfahrt, mit dem Hauptziel der Verringerung des LKW-Durchgangsverkehrs auf ein Maß, daß die Belastungen für die Anlieger weitgehend mindert, sobald eine Verlängerung der L76 mit Anschluß an das Südende der Robert-Bosch-Straße durchgeführt ist.

VERKEHRSENTLASTUNG IM DURCHGANGSSTRASSENNETZ / SICHERUNG VON UMFÄHRUNGSTRASSEN:

- o **Offenhalten von Trassenalternativen zur Entlastung der Innenstadt und Quickborn-Heide für die L76, die Ulzburger Landstraße, die Feldbehnstraße mit der Option zur Nutzung der Ladestraße als Süderschließung des Zentrums Quickborn und des Bahnhofs bei gleichzeitiger Unterbrechung der Feldbehnstraße.**

Die überörtliche Erschließung Quickborns für den motorisierten Individualverkehr, vor allem als gewerblicher Verkehr ist wesentlich durch die Lage an der B4, an der Anschlußstelle der zur Hauptverbindung nach Skandinavien avancierenden A7 und die Nähe zur geplanten A20 gekennzeichnet. Diese Faktoren stellen für den Wirtschaftsstandort Quickborn günstige Indikatoren dar. Allerdings bedeutet diese gute Erschließungssituation auch Durchgangsverkehre, deren Art und Ausmaß die Stadt nicht selbst beeinflussen kann, die sie aber stark belasten. Zu diesem Zweck sind im Entwurf des Flächennutzungsplans die folgenden Trassen nördlich und südlich des Ortskerns Quickborn-Mitte gesichert.

- o Sicherung einer nördlichen Trasse für die Umfahrung des Ortskerns Quickborn und des westlichen Ortsteils Quickborn-Heide, die gleichzeitig Erschließungsfunktionen für die geplanten Wohngebiete im Norden von Quickborn und die Erweiterung des Gewerbegebietes "Nord" in Quickborn-Heide erhält.
- o Umfeldgerechte gestalterische und verkehrliche Überarbeitung der B4 im Siedlungseingangsbereich im Sinne ansprechender Stadteinfahrten, u.a. in Form der dargestellten Kreisverkehre, die eine Orientierung zwischen Ortseinfahrt und Ortsumfahrungen ermöglichen. Die Verminderung der Geschwindigkeit des Verkehrs am Stadteingang durch einen Kreisel stimmt auf die einzuhaltende Höchstgeschwindigkeit im Ortsdurchgangsbereich ein.

- o Verlängerung der Jahnstraße bis zur Max-Planck-Straße. Von dort aus ist in der ersten Priorität über den Justus-von-Liebig-Ring und eine zu schaffende Unterführung der AKN ein direkter Anschluß an die Ellerauer Straße (L76) in Höhe Ziegenweg als Anbindung der Gewerbebetriebe herzustellen, gleichzeitig ist (in der zweiten Prioritätsstufe) von dort ein Anschluß an den mittleren Abschnitt der nördlichen Stadtumfahrung im Zuge einer verlegten L76 zu sichern.
- o Schaffung einer Verbindung der Friedrichsgaber Straße zur Schleswig-Holstein-Straße über die Trasse "Kampmoorweg - Beim Umspannwerk", die sogenannte "Fleischerhakenlösung", mit Erschließungsfunktion für das geplante Gewerbegebiet westlich des Kampmoorwegs auf Quickborner Gebiet und östlich davon, auf Norderstedter Seite. Diese Trasse soll u.a. den nördlich der Friedrichsgaber Straße liegenden innerörtlichen Teil der Ulzburger Straße in Quickborn und den nördlichen Abschnitt der Bahnstraße entlasten, bzw. ersetzen und die Aufenthaltsqualität der Ulzburger Straße in Quickborn-Heide für die dort ansässige Wohnbevölkerung verbessern.
- o Offenhaltung des Ausbaus der Ulzburger Landstraße auf einen gemäßigten Querschnitt zwischen 6,00 - 6,50 m zwischen der Autobahnausfahrt Quickborn und einem südlich der Stadt zu erneuernden Anschluß an die B4, der am Anschlußknoten möglichst in Form eines Kreisverkehrs vorgesehen werden sollte. Im Verlauf der Trasse ist eine höhenungleiche Kreuzung der AKN zu ermöglichen. Hier bietet sich auch unabhängig von der Straßenbaumaßnahme die Wiedereinrichtung der Station Elsensee als spezieller Park+Ride-Bahnhof für den Raum Quickborn im Großbereich des HVV an.

SIEDLUNGSSTRUKTUR UND STADTBILD

ZIELE FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG DER GESAMTSTADT

- o Die räumliche Eigenständigkeit der Ortsteile Quickborn-Mitte, Quickborn-Heide und Renzel soll durch Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung der prägenden Natur- und Landschaftselemente und der gezielten Siedlungsentwicklung unterstrichen werden.
- o Zwischen Quickborn-Mitte und Quickborn-Heide sollen die Aue der Gronau als Naturschutzgebiet ausgewiesen und entwickelt werden und bestehende Waldflächen durch zusätzliche Waldausweisungen vergrößert werden.
- o Die ähnlich markante Trennung durch die weite Flußaue der Pinnau zwischen Quickborn-Mitte und Renzel mit den entsprechenden Blickbeziehungen soll erhalten bleiben. Die weitere Siedlungsentwicklung von Quickborn-Mitte darf nicht weiter in die Aue der Pinnau eingreifen, d.h. sie behält eine natürliche Begrenzung durch die bauliche Nutzung ausschließlich der höher gelegener Flächen als Ergänzung der bisherigen Ortsstruktur im Sinne eines sternförmigen Leitbildes mit tief in den Siedlungsraum eingreifenden Vernetzungen mit der Landschaft.
- o Das historische Dorf Renzel soll seinen Charakter als Dorf behalten und über den im Flächennutzungsplan festgestellten Bestand nicht durch weitere Neuausweisungen wachsen.
- o Innerhalb der Stadtteile Quickborn-Heide und vor allem in Quickborn-Mitte sollen durch die Sicherung, bzw. Einführung gliedernder Grün- und Freiflächen abgegrenzte Quartiere mit eigenständigen Identitäten erhalten bzw. geschaffen werden.

ZIELE FÜR DIE ENTWICKLUNG DER STADTTTEILE QUICKBORN-MITTE, QUICKBORN-HEIDE WEST, WESTLICHE BAHNSTRASSE, QUICKBORN-HEIDE-OST UND RENZEL

QUICKBORN-MITTE:

Leitziel ist die Entwicklung einer sternförmigen Siedlungsstruktur durch Siedlungserweiterungen entlang von Hauptfuß- und Radwegachsen ausgehend vom Bahnhof Quickborn mit tief in den Ort greifenden landschaftsnahen Grünflächen und einer parkartigen grünen Mitte als unverwechselbarem Merkmal und besonderer Qualität Quickborns.

- o Begrenzung der bisherigen "ostlastigen" Siedlungsentwicklung, keine weitere Entwicklung über die Ulzburger Landstraße hinaus.
- o Ausrichtung der Siedlungserweiterung überwiegend nach Norden, wo noch zentrumsnahe Flächen zur Verfügung stehen.
- o Siedlungserweiterungen im Westen und Südwesten zur Abrundung des Ortsbildes unter eindeutiger Begrenzung auf ökologisch vertretbare, d.h. hochgelegene Flächen außerhalb der Aue der Pinnau.
- o Gezielte Förderung und Stärkung der Grundstruktur des Einkaufs- und Dienstleistungsstandortes durch die Ausweisung von Mischgebietsflächen entlang der Kieler Straße (B4), der Ellerauer Straße und in der Bahnhofstraße einschließlich des Bahnhofsvorplatzes.
- o Entwicklung des Stadtkerns gemäß der Forderung des Regionalplans, durch Weiterentwicklung eines vielfältigen Angebots an Freizeit-, Bildungs- und Begegnungseinrichtungen sowie durch die Einrichtung einer "Fußgängermeile" Bahnhofstraße / Bahnhofsvorplatz, bzw. Umbau zu einer verkehrsberuhigten Flanierstraße mit attraktiven Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen.

QUICKBORN-HEIDE-WEST:

Leitziel ist die Konsolidierung des Bereichs Quickborn-Heide-West durch gezielte Ergänzungen als klare Zuordnungen entweder zum Siedlungsbereich Quickborn-Heide-Ost oder zum Siedlungsbereich Ellerau mit jeweils breiten Freiflächen dazwischen.

Entwicklungsziele für Quickborn-Heide-West: Bereich zwischen Bahnstraße und A7

- o Konsolidierung des Bereichs Quickborn-Heide-West durch gezielte Ergänzungen entlang der Bahnstraße zur Abrundung des gemeinsamen Ortsbildes mit Ellerau.
- o Verbesserte Anbindung der Wohn- und Mischgebiete nördlich der Friedrichsgaber Straße, zwischen der Grünfläche in Verlängerung der Robert-Bosch-Straße und der A7 zum Siedlungsbereich Quickborn-Heide-Ost durch eine neue Fußwegverbindung als Fußgänger- und Radbrücke über die A7 zwischen dem Falkengrund westlich und der Wacholdertwiete östlich der A7.
- o Ausweisung von Mischgebietsflächen entlang der Friedrichsgaber Straße und der Bahnstraße mit "Lärmschutzfunktion" für dahinterliegende bestehende und neu ausgewiesene Wohngebiete im Innenbereich.
- o Erweiterungen des bestehenden Gewerbegebietes "Nord" zum Gewerbepark.

QUICKBORN-HEIDE OST:

Leitziele sind die Abrundung und ein teilweiser Umbau des Stadtteils zu einem qualitativ anspruchsvollen Waldstadtteil mit parkartigem Wohnen bei geringen Bebauungsdichten von in der Regel GFZ 0,35 bis in Ausnahmen maximal GFZ 0,6 sowie die Schaffung eines kleinen, aber gut erreichbaren und attraktiv gestalteten Zentrums.

Das bedeutet:

- o Schaffung eines kleinen attraktiven Zentrums an der Ulzburger Landstraße, Höhe Zepelinstraße. An der Ulzburger Landstraße soll ein kleiner, langgestreckter Platz entstehen, der von Neubauten mit einem vielfältigen Angebot an Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten umstanden ist. Zu diesem Zweck ist die Umwidmung des bisherigen Gewerbegebietes "Ost" zu Mischgebietsfläche, bzw. zu einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung für den Platz zu empfehlen. Der Damm des ehemaligen Bahnan schlusses der Sprengstoffwerke soll als grüingeprägte Fuß- und Radwegachse auf den Platz führen.
- o Verbesserte Erreichbarkeit dieses geplanten Ortsmittelpunktes durch eine zusätzliche oder verlegte Bushaltestelle des HVV-Buslinie 194 im Rahmen einer neuen Zielkonzeption des HVV.
- o Ausweisung einer neuen Gewerbebaufläche am Kampmoorweg im Zusammenhang mit der beabsichtigten Schaffung einer beschleunigten Verbindung zwischen Friedrichsgaber Straße und der B433 an der Grenze zu Norderstedt.

RENZEL:

Leitziel ist die Erhaltung, bzw. Weiterentwicklung Renzels als nach wie vor landwirtschaftlich geprägter Ortsteil dörflichen Charakters mit örtlicher und auch überörtlicher Naherholungs- und Ausflugsfunktion.

- o Die dorftypische Durchdringung der Ortslage mit betriebsbedingten Grünland (Hauskoppein)- und Streuobstflächen soll soweit möglich erhalten werden.
- o Störende nichtlandwirtschaftliche Nutzungen mit gewerblich dominierten Hallenstrukturen sollen ausgeschlossen werden.
- o Wohnbaustrukturen sollen sich in den Dimensionen der offenen Bauweise kleineren landwirtschaftlichen Bauten annähern.
- o Die mit dem Dorfgemeinschaftshaus begonnene Entwicklung eines Ortszentrums ist durch eine entsprechende Freiraumgestaltung des Umfeldes für Veranstaltungen und alltägliche Trefffunktionen zu ergänzen.
- o Alle Maßnahmen im Bereich des Golfplatzes sind auf das Gesamterscheinungsbild des Dorfes abzustimmen
- o Für die Naherholung sollen attraktive Wanderparkplätze den Druck auf die Autonutzung der landwirtschaftlichen Wege abfangen und z.T. auch Rast- und Picknickmöglichkeiten bieten.