

B E S C H L U S S V O R L A G E

			Vorlage-Nr.: B 04/0213	
60 - Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr			Datum: 13.05.2004	
Bearb.	: Brüning/Kröska/Takla-Zehrfeld	Tel.: 2 06	öffentlich	nicht öffentlich
Az.	: 6013 - ta-ze/ti		X	

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr

03.06.2004

Ausbau der südlichen Ulzburger Straße zwischen Breslauer Straße und Rathausallee

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr beschließt den Ausbau der Ulzburger Straße, zwischen der Breslauer Straße und der Rathausallee, auf Basis der vorgestellten Entwurfsplanung, gemäß Variante 2.

Durch die geplanten Umbaumaßnahmen werden folgenden Ziele angestrebt:

- stadtgestalterische Integration der einzelnen Stadtteile;
- Verbesserung der Verkehrssituation für alle VerkehrsteilnehmerInnen;
- Aufwertung des öffentlichen Raumes;
- Lärminderung für die angrenzenden Nutzungen und
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit für diese innerstädtische Nord-Süd Hauptverkehrsachse.

Folgende zielunterstützende Maßnahmen sind Bestandteile der Entwurfsplanung:

- Verbreiterung des östlichen Gehwegs;
- Errichtung eines Radwegs auf der östlichen Straßenseite;
- Reduzierung der Fahrbahnbreite;
- Errichtung von Abbiegespuren und Abbiegehilfen;
- Begrünung und Möblierung des öffentlichen Raumes;
- Neue Binderschicht, beidseitiger Wasserlauf;
- Einbau von Querungshilfen, Busbuchten/-kaps sowie
- Leiteinrichtung für behinderten Menschen.

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in

Darüber hinaus ist folgende Maßnahme durchzuführen:

- Kreisverkehrsplatz Marommer Straße / Ulzburger Straße.

Die erforderlichen Grunderwerbe sind zu tätigen.

Die Verwaltung wird gebeten, das Ingenieurbüro Lenk und Rauchfuß mit den weiteren Planungsleistungen zu beauftragen.

Vor Veröffentlichung der Ausschreibung bzw. vor Baubeginn, ist eine Bürgerinformationsveranstaltung durchzuführen.

Über die Ergebnisse der Informationsveranstaltung ist der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr zu informieren.

Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen bei der Haushaltsstelle 6607.96010 zur Verfügung.

Sachverhalt

Ausgangslage

Auf Grund der Herabstufung der Ulzburger Straße zur Gemeindestraße wurde eine Vereinbarung zwischen dem Straßenbauamt Itzehoe und der Stadt Norderstedt zur Instandsetzung der Straße getroffen. Danach wurde der nördliche Bereich der Ulzburger Straße zwischen Langenhamer Weg und Stadtgrenze bereits durch das Straßenbauamt saniert. Für den südliche Abschnitt wird die Stadt Norderstedt die Baumaßnahmen durchführen.

Das Straßenbauamt Itzehoe hat auf Basis der Vereinbarung vom 7.7.2003 die Sanierungs- und Verwaltungskosten in Höhe von €342.591,71 an die Stadt Norderstedt ausgezahlt.

Am 19.06.2003 beauftragte der Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr die Verwaltung, die Planung für die Umbaumaßnahmen der südlichen Ulzburger Straße von der Breslauer Straße bis zur Rathausallee zu durchzuführen (Vorlagen-Nr. 03/0240). Dabei sollen die Ergebnisse der Lärminderungsplanung berücksichtigt werden. Für die Einmündungsbereiche der untergeordneten Straßen sind alternative Lösungen zu entwickeln.

Bedeutung der Ulzburger Straße

Die Ulzburger Straße ist seit der Stadtgründung eine wichtige innerstädtische Hauptverkehrsstraße, die von Norden nach Süden führend vier Stadtteilen miteinander verbindet. Ihre bisherige Funktion auch als Durchgangsstraße wurde durch die neue K 113 in Verbindung mit der Schleswig-Holstein Straße abgelöst.

Um den südlichen Bereich der Ulzburger Straße besser gliedern zu können, wurde sie in 5 Abschnitte aufgeteilt, denen jeweils unterschiedliche Gestaltungsmerkmale zugewiesen wurden:

1. Einzelhandelsbereich – von der Segeberger Chaussee bis zur Breslauer Straße
2. Stadtteilpark und Freiraum – von der Breslauer Straße bis zum Langerkamp
3. Wohnviertel – vom Langerkamp bis zum Nelkenstieg
4. Dörfliche Strukturen inmitten der Grünachse – vom Nelkenstieg bis zum Buchenweg
5. Eingangsbereich Norderstedt-Mitte – vom Buchenweg bis zur Rathausallee

1. Einzelhandelsbereich – von der Segeberger Chaussee bis zur Breslauer Straße
Dieser Abschnitt der Ulzburger Straße ist als Randbereich des Quartierszentrum Schmuggelstieg/Ochsenszoll zu betrachten. Hier sind Dienstleistungsbetriebe, Gastronomie und Handel angesiedelt. Die Verkehrsbewältigung im Einmündungsbereich Segeberger Chaussee/ Ulzburger Straße steht im Vordergrund. Die Umbauplanung dieses Abschnitts wird im Rahmen der Umbaumaßnahmen des Knoten Ochsenszoll abgearbeitet.
2. Stadtteilpark und Freiraum – von der Breslauer Straße bis zum “Langer Kamp”
Die Ulzburger Straße wird hier von der Wohnnutzung geprägt. In diesem Abschnitt ist jedoch die Ost-West-Verbindung von besonderer Bedeutung: die Fuß- und Radwegverbindung erstreckt sich vom Garstedt-Herold-Center über den Lillelund Park und die Ulzburger Straße bis zur Tarpen-Niederung mit der Anbindung an das ARRIBA-Bad.
3. Wohnviertel – vom Langer Kamp bis zum Nelkenstieg
Auch in diesem Abschnitt dominiert entlang der Ulzburger Straße und der angrenzenden Randbereiche (Garstedt/Harksheide) die Wohnnutzung. Einzelne Handelsbetriebe (Autohaus, Elektrofachgeschäft) sind hier angesiedelt. Der Straßenraum wird oft durch stark gewachsene Hecken gefasst.
4. Dörfliche Strukturen inmitten der Grünachse – vom Nelkenstieg bis zum Buchenweg
Dieser Abschnitt ist sehr ländlich geprägt und weniger dicht besiedelt. Von der Ulzburger Straße aus ist hier ein weiter Blick in die bedeutende Ost-West-Grünachse von der Tarpen-Niederung bis zum Garstedter Dreieck möglich.
5. Eingangsbereich Norderstedt-Mitte – vom Buchenweg bis zur Rathausallee
Nördlich des Buchenwegs liegt nach der Realisierung der im Rahmenplan Norderstedt-Mitte vorgesehenen Bebauung der Eingang zur Stadtmitte. Die Ulzburger Straße soll hier einen städtischen Charakter bekommen. Die Ost-West Geh- und Radwegverbindungen sind hier wichtige Elemente für die Anbindung der Stadtteile Harksheide und Glashütte an Norderstedt-Mitte.

Arbeitsprozess

Auf der Grundlage des verwaltungsinternen Vorentwurfs, der dem Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 05.06.2003 vorgestellt wurde, wurde eine Lärminderungsplanung für die südliche Ulzburger Straße in Auftrag gegeben. Um die Kosten zu reduzieren, wurden folgende Rahmenbedingungen zugrunde gelegt: möglichst kein Grunderwerb und kein baulicher Eingriff auf der Westseite der Straße.

Nach Vorliegen des Lärminderungsplans wurden in einer Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern des Fachbereichs Verkehr und Entwässerung, des FB Umwelt, des Teams Verkehrsaufsicht, des Teams Natur und Landschaft, der Liegenschaftsabteilung, der Polizei und des Teams Stadtplanung die verschiedenen Maßnahmen intensiv diskutiert und Vereinbarungen getroffen. Diese Vereinbarungen sind in die vom Verkehrsplanungsbüro Lenk + Rauchfuß ausgearbeiteten Entwurfspläne übernommen und weiterentwickelt worden. Danach folgten weitere Abstimmungen auch mit den Vertretern der Busbetriebe, der Feuerwehr, der Behinderten-Beauftragten und der AG Radverkehr.

Die hier vorgestellten Pläne sind Ergebnisse dieses Arbeitsprozesses.

Lärminderung

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr hat in seiner Sitzung am 19.6.2003 unter TOP 6 beschlossen, dass für den Umbau der südlichen Ulzburger Straße die weiteren Planungen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der 3. Stufe der Lärminderungsplanung betrieben werden sollen.

Zur Umsetzung dieses Beschlusses ist die 3. Stufe der Lärminderungsplanung für den südlichen Teil der Ulzburger Straße vorab beauftragt worden. Die Ergebnisse wurden dem Ausschuss am 4.12.2003 zur Kenntnis gegeben (Vorlage M 03/0504 mit Anlage: Lärminderungsplanung Norderstedt – Teiluntersuchung südliche Ulzburger Straße). Die wichtigsten der dort empfohlenen Maßnahmen zur Lärminderung sind:

- die Einhaltung eines Regelquerschnitts für Fußwege von 2,25m (das ist bereits ein Kompromiss zu Lasten der schwächsten Verkehrsteilnehmer/-innen: die 2002 erschienenen Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen sehen eine Mindestbreite für Fußwege von 2,50m vor, als unterstes Maß bei Wohnstraßen mit offener Bebauung: 2,10m),
- in Anbetracht der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit die Anlage von Radfahrstreifen auf der östlichen Fahrbahn in einer Breite von 1,85m (Regelmaß der ERA 95 inklusive Breitstrich), weil sonst die Einhaltung eines Regelquerschnitts für auf dem Hochbord geführte Radwege (laut ERA 95 mindestens 1,60m bei Straßen mit schwächerer Verkehrsbelastung, sonst 2,00m – jeweils plus Sicherheitsstreifen) ohne zusätzlichen Flächenerwerb nicht möglich ist,
- alternativ dazu: die Anlage von Angebotsstreifen auf der östlichen Fahrbahnseite (die Abgrenzung erfolgt durch einen unterbrochenen Schmalstrich) in einer Breite von 1,50m (auch das ist ein Kompromiss: laut ERA 95 beträgt die Regelbreite 1,60m, die Mindestbreite 1,25m),
- die Ausführung sämtlicher Bushaltestellen als Kaps, was bei aufsummierten Haltezeiten von ca. 1 Minute je Stunde zu keinen nennenswerten Verkehrsbehinderungen führen wird, dafür aber den Vorteil einer sicheren und komfortablen Ausgestaltung der Bushaltestellen und eine Minimierung der Konflikte bei einer Radwegeführung auf dem Hochbord bietet,
- eine Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,20m (unter Berücksichtigung des Flächenbedarfs von zukünftig bis zu 2,55m breiten Linienbussen) in Anlehnung an die EAHV 93, um angesichts der knappen Flächen zu möglichst ausgewogenen Planungen für alle Verkehrsträger kommen zu können,
- der Einsatz von Natursteinpflaster-Streifen an den Straßenrändern, die so ausgeführt werden müssen (und können), dass sie die Lärmemissionen nicht erhöhen und durch eine optische Verengung des Straßenraumes die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten psychologisch unterstützen,
- die Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes an der Einmündung der Marommer Str. zur lärmindernd wirkenden Verstetigung des KFZ-Verkehrs,
- der Einbau von Querungshilfen in die Fahrbahn sowie der zugehörigen Aufstellbereiche am Fahrbahnrand in Höhe Kiebitzstieg und Rüsternweg,
- eine abschnittsweise Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (in den Abschnitten, wo Regelquerschnitte nicht erreicht werden, ein Querungsbedarf für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen besteht und lärmempfindliche Nutzungen angrenzen), womit nachweislich keine nennenswerte Beeinträchtigung des Busverkehrs verbunden ist und eine Lärmreduzierung von immerhin 2,4 dB(A) erreicht werden kann,
- eine modellhafte Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den übrigen Straßenabschnitten auf 40 km/h, um dort eine Lärmreduzierung von 1,5 dB(A) zu erreichen,

- die Prüfung eines LKW-Fahrverbots in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr (wenn die Netzanschlüsse des äußeren Rings d.h. die Verlängerung der Oadby-and Wigston-Str. nach Norden mit Anschluss an die Quickborner Str. fertig gestellt sind), da im südlichen Teil der Ulzburger Str. eine starke Nachtbelastung durch LKW festgestellt wurde; hierdurch ist eine Lärminderung in den besonders problematischen Nachtstunden von 9 dB(A) in den Bereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bzw. 8 dB(A) in den Bereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu erzielen.

Die von den Lärmgutachtern favorisierte Lösung, einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn anzulegen, wird von ihnen zusätzlich mit Kostenvorteilen begründet, da dann keine Veränderung in der Symmetrie des Dachprofils der Fahrbahn erforderlich würde.

Die vorgelegten Entwürfe zur Straßenplanung enthalten unter Verwendung und Modifizierung der Gutachterempfehlungen folgende Maßnahmen, die sich lärmindernd auswirken werden:

- die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,25m (Variante 1) in den nicht aufgeweiteten Bereichen, um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auch durch den Ausbaustandard der Straße zu unterstützen (dies ist bei der Variante 2 ,mit einer Fahrbahnbreite von 6,50m, weniger gegeben),
- den Einbau von zusätzlichen Querungshilfen in die Fahrbahn in Höhe
 - Breslauer Str.,
 - Rüsternweg,
 - Kabels Stieg (überfahrbar, da der Lkw-Verkehr vom Getränkemarkt Schlichting in Richtung Norden über die Querungshilfe fahren muss),
 mit deren Hilfe die Leichtgängigkeit des querenden, nicht motorisierten Verkehrs erhöht wird und die einen geschwindigkeitsdämpfenden Effekt ausüben können,
- die Option eines Kreisverkehrsplatzes an der Einmündung der Marommer Str., der sich positiv im Hinblick auf eine Verstetigung des Verkehrs auswirkt, und
- einen durchgehenden Radweg auf der Ostseite der Ulzburger Str., der auf dem Hochbord geführt wird und eine Breite von 1,50m aufweist.

Entwurfsvarianten

Es wurden 2 Varianten erarbeitet. Beide Varianten sehen einen Geh- und Radweg auf der Ostseite der Ulzburger Straße von jeweils 1,50 m und einen Sicherheitsstreifen von 0,50 m vor. Die Fahrbahnbreite in Variante 1 beträgt 6,25 m und in Variante 2 wurden 6,50 m vorgesehen. Bei Variante 2 wird die angestrebte Gehwegbreite von 1,50 m in Teilabschnitten unterschritten. Diese Teilabschnitte addieren sich auf eine Gesamtlänge von 485m.

Um die Belange der behinderten Menschen zu berücksichtigen, sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Zur bestmöglichen Orientierung, ist Zwischen dem Geh- und Radweg ein taktiles Rechteckpflaster vorgesehen.
- Im Bereich der Buskaps wird der durchgehende Radweg durch eine Mischverkehrsfläche unterbrochen.
- Im Gehwegbereich wird bei abgesenkten Hochborden ein Vorstand von 3 cm eingehalten (auch bei den “aufgepflasterten” Fahrbahnquerungen).

Zur Erhöhung der Sicherheit ist für alle geplanten Querungshilfen eine zusätzliche Beleuchtung vorgesehen. Hierzu soll ein Beleuchtungskonzept erarbeitet werden.

Um dem Verkehrsfluss nicht zu beeinträchtigen, wurden die Bushaltestellen womöglich als Busbucht geplant. Dort, wo aus Gründen der mangelnden Flächenverfügbarkeit Busbuchten nicht zu realisieren sind, werden die heute vorhandenen Buskaps beibehalten. Aus Sicht der Busverkehrsbetriebe und der Behinderten-Beauftragten sind Buskaps vorzuziehen, daher sind teilweise beide Varianten dargestellt worden (siehe Tabelle).

Für die Einmündungen Ulzburger Straße/Marommer Straße und Ulzburger Straße/ Rathausallee/Alter Kirchenweg wurde die verkehrliche Leistungsfähigkeit geprüft. Für den Kreisel Marommer Straße/Ulzburger Straße ist eine gute Leistungsfähigkeit ermittelt worden. Für den Kreisel Rathausallee/Ulzburger Straße ist keine gute Leistungsfähigkeit prognostiziert worden. Deshalb wird die Errichtung vom Kreisel nur für den Bereich Marommer Straße/Ulzburger Straße empfohlen. Die Kreuzungsbereiche sind auch als Varianten dargestellt.

Kosten

Kostenermittlung:

Dem Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr wurde in der Sitzung am 5.6.2003 zum einen die Vorentwurfsplanung zur Umgestaltung der Ulzburger Straße vorgestellt und zum anderen die entsprechende Kostenschätzung der Sitzungs-Niederschrift beigelegt.

Der Kosten- und Finanzierungsplan vom 5.6.2003 lautete wie folgt:

Umbau der südlichen Ulzburger Straße

A) Planungs- und Herstellungskosten

1. Bauabschnitt	Breslauer Straße bis Marommer Straße	ca.	€ 800.000,00
2. Bauabschnitt	Marommer Straße bis Rathausallee	ca.	+ €1.200.000,00

<u>Gesamtkosten</u>		ca.	= €2.000.000,00
---------------------	--	-----	-----------------

B) Einnahmen Erstattung der Sanierung durch den Bund

<u>Gesamterstattung</u>			<u>- € 300.000,00</u>
-------------------------	--	--	-----------------------

C) Eigenanteil der Stadt Norderstedt

1. + 2. Bauabschnitt		ca.	= €1.700.000,00
-----------------------------	--	------------	------------------------

Finanzierung

Entsprechend der Kostenermittlung wurde in den Haushalt bzw. in das Investitionsprogramm der Stadt Norderstedt von 2003 bis 2006 folgender Finanzierungsplan eingestellt:

1. Jahr 2003	Planungskosten	€ 25.000,00
2. Jahr 2004	Planungs- und Baukosten	+ €1.000.000,00
3. Jahr 2004	Einnahme	- € 300.000,00
4. Jahr 2005	Planungs- und Baukosten	+ € 475.000,00
5. Jahr 2006	Planungs- und Baukosten	+ € 500.000,00

Gesamtausgabe (Planungs- und Baukosten minus Einnahme) = €1.700.000,00

In der ursprünglichen Kostenschätzung nicht berücksichtigt:

1. Kreisverkehrsplatz Marommer Straße / Ulzburger Straße	ca.	€ 127.000,00
2. Bauabschnitt Rathausallee bis Langenharmer Weg	ca.	+ € 275.000,00
3. neue Binderschicht, beidseitiger Wasserlauf, zus. Einbauten	ca.	+ € 300.000,00

Gesamt-Mehrkosten ca. = € 702.000,00

Zu 1.)

Nachträglich wurde ein Umbau des Knotenpunktes Marommer Straße / Ulzburger Straße zu einem Kreisverkehrsplatz aus städtebaulicher und verkehrstechnischer Sicht überprüft. Eine Realisierung ist wünschenswert und für diesen Bereich verkehrstechnisch und städtebaulich optimal. Ein Verzicht auf diese Maßnahme ergibt eine Kosteneinsparung in Höhe von € 127.000,00.

Aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht wird eine Realisierung empfohlen.

Zu 2.)

Alternativ wurde der Bauabschnitt von der Rathausallee bis zum Langenharmer Weg überplant. Ein zeitnaher Umbau dieses Bereiches erscheint städtebaulich und verkehrstechnisch wünschenswert. Zusätzliche Kosten in Höhe von €275.000,00 würden entfallen. Die Realisierung sollte zurückgestellt werden. Dieser Abschnitt wird in die Planung des nördlichen Bereiches der Ulzburger Straße einbezogen.

Zu 3.)

Kernbohrungen, die Anfang 2004 durchgeführt wurde, haben ergeben, dass die Binderschicht im südlichen Abschnitt der Ulzburger Straße ungenügend tragfähig ist. Der Einbau einer neuen Binderschicht ist dringend notwendig, erhöht die Lebensdauer der neu auszubauenden Verkehrsfläche und erspart der Stadt Folgekosten.

Die beidseitige Erneuerung des Wasserlaufes ist sinnvoll, da hierdurch die gesamte Ulzburger Straße einheitliche Regenwasser-Trummen erhält. Dadurch würden die Unterhaltungsarbeiten (Spülung, Reinigung der Trummen) vereinfacht und vereinheitlicht.

Da die Fahrbahn der Straße zukünftig in jedem Fall schmaler sein wird, würde durch die beidseitige Erneuerung auch vermieden werden, dass die alten Wassereinläufe häufig von LKW und Bussen überfahren werden, damit ein unangenehmes Überfahrgeräusch (Lärmschutz) vermieden werden kann.

Schlussendlich wurden zusätzliche Querungshilfen, Busbuchten und Leiteinrichtungen für behinderte Menschen eingeplant, welche dringend erforderlich sind.

Eine Realisierung der o. g. Maßnahme wird empfohlen.

Der neu ermittelte Eigenanteil der Stadt Norderstedt übersteigt bei Realisierung der von der Verwaltung vorgeschlagenen zusätzlichen Maßnahmen die bisher geschätzten Baukosten um ca. €427.000,00.

Eigenanteil der Stadt Norderstedt :

1. + 2. Bauabschnitt ca. = €1.700.000,00

plus zusätzliche Maßnahmen:

1. Kreisverkehrsplatz Marommer Straße / Ulzburger Straße ca. € 127.000,00

2. Zusätzliche Binderschicht, Wasserläufe und Einbauten ca. + € 300.000,00

Gesamtaufwendung ca. = €2.127.000,00

Die Finanzierung der ersten Bauabschnitte ist gesichert. Ob und inwieweit sich die Herstellungskosten evtl. noch reduzieren können, ist nach Submission der (des) ersten Bauabschnitte (s) abzusehen.

Um die gesamte Baumaßnahme, einschließlich des Kreisverkehrsplatzes, der zusätzlichen Binderschicht, der Wasserläufe und der zusätzlichen Einbauten umsetzen zu können, muss der Investitionshaushalt auf die dann erkennbaren Maßnahmen in 2006 fortgeschrieben werden. Darüber wird der Ausschuss entsprechend unterrichtet.

Anlage(n)

1. Zusammenfassende geplante Maßnahmen

2. Übersicht geplante Maßnahmen

3. Bauabschnitt und Kostenübersicht