

Rahmenkonzept Ulzburger Straße

Anlage 01: zur Vorlage Nr.: B 11 / 0274 des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 18.08.2011

Betreff: Rahmenkonzeptentwurf

Hier: Protokoll des Planungsdialogs vom 15.03.2011

RAHMENKONZEPT ULZBURGER STRASSE



PLANUNGSDIALOG/ 2. ZWISCHENPRÄSENTATION

Protokoll der Veranstaltung am 15.03.2011

Ihr Ansprechpartner für das Planungsverfahren

büro lucherhandt
stadtplanung.stadtforschung.stadtreisen

fon +49.40.707080-70

Im Auftrag der Stadt Norderstedt

Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr
Fachbereich Planung/Team Stadtplanung

fon +49.40.53595-207

Rathaus Norderstedt, Plenarsaal
19:00-21:15 Uhr
Teilnehmerzahl: ca. 60 Personen

Ablauf

19:05 Begrüßung
Thomas Bosse (Baudezernent Norderstedt)

19:15 Rückblick auf das bisherige Verfahren
Daniel Luchterhandt

19:20 Vorstellung der drei Planungsvarianten
- Variante 1: „Meilensteine“
- Variante 2: „Perlen“
- Variante 3: „Boulevard“

19:50 Offener Planungsdialog
Rückfragen und Diskussion

Zeigen eines Films aus Hennef: Straßengestaltung mit ähnlich hoher Verkehrsbelastung (15.000 Fahrzeuge/pro Tag) als Beispiel für eine gute Lösung der Verträglichkeit von Auto- und Fußgängerverkehr

20:40 Erläuterung der nächsten Schritte
Klärung weiterer Fragen

Moderation: Daniel Luchterhandt (büro luchterhandt)

21:05: Informeller Dialog an Plänen und Modell

Ende der Veranstaltung 21:15 Uhr

Themensammlung des Dialogs

Die Themen und Fragen sowie deren Antworten werden im Folgenden thematisch zusammengefasst wiedergegeben:

Kosten

Frage (F): Welche der Varianten ist von den Kosten und der zeitlichen Dimension am aufwändigsten zu realisieren?

Antwort (A): Es wird vermutet, dass es keine großen Unterschiede zwischen den Varianten gibt. In diesem Stadium der Konzeptfindung sollte zunächst darüber nachgedacht werden, welche Ziele für die Straße verfolgt werden, welche Wünsche insgesamt erfüllt werden müssten und was gebraucht wird. Danach ist zu überlegen, wie es finanziert werden kann und in welcher Qualität es jeweils realisiert werden kann.

F: Was kosten die Maßnahmen für die betroffenen Anlieger/-innen?

A: Da es sich bei den Vorschlägen um Konzepte handelt, gibt es noch keine konkreten Zahlen zu den Kosten. Es wird angeregt, das Thema Erschließungsbeiträge im nächsten Meilensteinchen (3. Bürgerzeitung) aufzunehmen. Es existieren rechtliche Satzungen, dass sich einzelne Anlieger/-innen an den Kosten beteiligen werden müssen.

Geschwindigkeitsreduzierung

F: Die Anlieger/-innen der Straße interessieren sich für eine Geschwindigkeitsreduzierung. Wird angedacht, zumindest in einem Teilbereich, die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu senken?

A: Ja, die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wird angestrebt und soll mindestens in einem Teilbereich realisiert werden. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der gesamten Strecke ist aber nicht vorgesehen.

Kreisverkehrsplätze

F: Ist an der Kreuzung Langenharmer Weg/Ulzburger Straße ein Kreisverkehr geplant?

A: Nach eingehender Prüfung ist ein Kreisverkehr aufgrund der Verkehrsbelastungen nicht möglich, auch wenn ein Kreisverkehrsplatz von den Ausmaßen passen würde.

Weiterhin wurde ein Kreisverkehr an der Kreuzung Harckesheyde/Ulzburger Straße geprüft. Hier kann es aufgrund der geometrischen Ausmaße schwieriger werden und es müssten private Flächen in Anspruch genommen werden. Bei der derzeitigen Verkehrsbelastung ist ein Kreisverkehr nicht zu empfehlen. Sollten sich die Verkehrszahlen bei der geplanten Ergänzung des umliegenden Straßennetzes jedoch reduzieren, könnte eine erneute Prüfung folgen.

F: Bei der Prüfung wurde auf die Ist-Zahlen des Verkehrs eingegangen. Nach einer baulichen Umgestaltung müsste doch von einer Reduzierung der Verkehrszahlen ausgegangen werden? Wäre dann ein Kreisverkehr denkbar?

A: Der Einwand ist berechtigt, aber da Planungen immer prozessual verlaufen, müssten zunächst die aktuellen Zahlen als Grundlage angenommen werden. Daher ist ein Kreisverkehrsplatz zum derzeitigen Stand nicht möglich.

Parken

F: Entfällt bei allen drei Varianten der Parkstreifen?

A: Es gibt unterschiedliche Auffassungen zu der Auslastung von Parkplätzen. In allen drei Varianten werden straßenbegleitend Parkplätze angeboten, die jedoch im Vergleich zur jetzigen Situation eine Reduzierung vorsehen.

Ein vollständiges Parkraumkonzept war bisher noch nicht Teil der Planungsvarianten. Es erfordert eine genaue Erhebung zu verschiedenen Tageszeiten, aber die Planer/-innen sind sich bewusst, dass die Einzelhändler teilweise auf die Parkplätze angewiesen sind.

Anlieferung

F: Das Nachbarschaftszentrum wird dreimal pro Tag beliefert und bei einer Verengung der Fahrbahn könnte die Anlieferung Probleme bereiten. Wäre eine rückwärtige Anlieferung durch das Wohngebiet denkbar?

Anmerkung aus dem Plenum: Eine Anlieferung durch das Wohngebiet ist undenkbar, da der Glashütter Weg bereits jetzt stark befahren und immer zugeparkt ist.

A: Die Anlieferung ist insgesamt ein wichtiges Thema, das in der Ausarbeitung der Planung berücksichtigt werden muss. Die Fragen sind zu prüfen und es ist darauf zu achten, dass es zu keiner Verlagerung der Probleme kommt.

F: Ist es möglich, die Anlieferung auf bestimmte Zeiten zu begrenzen?

A: Die Anlieferung hat keinen besonders großen Einfluss auf die Gestaltung, dennoch muss geprüft werden, wie diese organisiert werden kann.

Lärm

F: Wird es bei wechselnden Straßenbelägen zu zusätzlichen Lärmbelastungen kommen? Es wäre davon auszugehen, dass die An- und Abfahrtsbereiche in die besonders gestalteten Abschnitte einzugliedern sind, da auch die Beschleunigung und das Abbremsen zu erhöhten Lärmemissionen führen könnten.

A: Es wird zu keinen zusätzlichen Lärmemissionen kommen, denn bei den vorgeschlagenen Belagswechseln wird mit der Farbe gespielt. Bisher ist nicht vorgesehen ein anderes Material als Asphalt zu verwenden.

F: Könnte auch Flüsterasphalt verwendet werden, um den Lärm zu reduzieren?

A: Über den Einsatz von Flüsterasphalt kann nachgedacht werden, allerdings wirkt der übliche Flüsterasphalt erst bei einer hohen Geschwindigkeit und ist grobporig, so dass er die Winter nicht übersteht. Herr Bosse berichtet über die Erprobung eines neuen Asphalts, der kürzlich auf der Poppenbütteler Straße südlich der Segeberger Chaussee aufgebracht wurde. Dieser reduziert den Lärm um mehr als 3 dBa und funktioniert bereits bei einer geringeren Geschwindigkeit (LOA 5D).

F: Alle Maßnahmen, die zur Verkehrsberuhigung, zur Reduzierung des Verkehrs und zur Lärminderung beitragen, bedeuten eine erhöhte Lebensqualität an der Straße. Würden die Gestaltungsvorschläge hierzu eine vorbeugende Maßnahme darstellen?

A: Wichtig festzuhalten ist, dass die Ulzburger Straße eine Hauptverkehrsstraße bleibt und es in naher Zukunft nicht möglich sein wird, die Straße zu einer gemeinschaftlichen Wohnstraße zu entwickeln. Momentan liegt der Durchgangsverkehr bei knapp 10 %. Ziel- und Quell- sowie Binnenverkehre machen die anderen 90 % aus, das bedeutet, dass die Nutzer/-innen ihre Straße hauptsächlich zur Nahversorgung (Einkaufen, Friseur, Bank, etc.) aber auch für Fahrten innerhalb der Stadt (z.B. von Harksheide nach Norderstedt Mitte) benötigen. Um den Pkw-Verkehr insgesamt zu reduzieren, müsste ein gesellschaftliches Umdenken eingeleitet werden.

F: Wenn auf der Autobahn in Richtung Quickborn dichter Verkehr ist, kommt es auf der Ulzburger Straße zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Bereits ab 4 Uhr morgens fahren dann die Lkw und verursachen extremen Lärm. Kann etwas gegen die Lärmemission unternommen werden?

A: Sobald die A7 dreispurig ausgebaut ist (in ca. 5 Jahren), kann davon ausgegangen werden, dass der LKW-Verkehr auf der Ulzburger Straße abnimmt.

ÖPNV

F: Norderstedt hat die höchste Verkehrsdichte in Norddeutschland. Kann der ÖPNV ausgebaut bzw. erweitert werden? Können die Gestaltungskonzepte nicht noch mehr auf die Nutzung des ÖPNVs eingehen?

A: Der ÖPNV soll attraktiver werden, ein Konzept hierzu wurde Ende Februar 2011 im Ausschuss

vorgestellt. Die Politik befasst sich bereits intensiv mit diesem Thema.

F: Besteht die Möglichkeit der Einführung eines „Stadttickets“?

A: Es muss ein Umdenken in den Köpfen der Menschen erfolgen, vom Auto aufs Rad umzusteigen. Mit dem „Stadtticket“ könnte ein zusätzlicher Anreiz geschaffen werden.

Anmerkung aus dem Plenum: Die zusätzliche Haltestelle am Nachbarschaftszentrum wird positiv hervorgehoben.

Sicherheit

Anmerkung aus dem Plenum: Die durchgängigen Radwegeverbindungen werden als sehr positiv gesehen und die Sicherheit für Radfahrer/-innen damit als umgesetzt betrachtet.

F: Ist ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angedacht?

A: In der Variante „Boulevard“ wird auf beiden Straßenseiten ein durchgängiger Radfahrstreifen vorgeschlagen. Für die weitere Planung wird jedoch der durchgängige Radweg (auf Niveau des Gehwegs) favorisiert.

F: Gibt es gesetzliche Vorgaben für die Bordsteinhöhen? Können Rad- und Gehwegkanten abgesenkt werden?

Anmerkung aus dem Plenum: Wenn der Bordstein abgesenkt wird, besteht die Gefahr, dass die Autos diese nicht als Barriere wahrnehmen und den Bordstein überfahren.

A: Die Vorgaben sehen eine Bordsteinhöhe von 8-12 cm Höhe vor. Hinsichtlich der Vorgaben soll in der Planung auch auf die Behindertenfreundlichkeit geachtet und bei der Gestaltung der Nebenanlagen mit taktilen Leitstreifen gearbeitet werden.

In den Bereichen mit Geschwindigkeitsbegrenzung wird eine weiche Separation vorgeschlagen, d.h. ein Tiefbord (4 bis 0 cm) trennt die Fahrbahn von Rad- und Gehweg.

F: Kann sich die Stadt Norderstedt die Einrichtung einer Gemeinschaftsstraße vorstellen?

A: Die Durchsetzung einer Gemeinschaftsstraße ist einerseits schwierig und andererseits auf der Ulzburger Straße nicht notwendig. Wenn die Geschwindigkeit in Teilbereichen reduziert werden kann und weitere begleitende Maßnahmen geschaffen werden, wird sich die Qualität der Ulzburger Straße deutlich verbessern.

Varianten

F: Wäre es möglich, die Varianten zu mixen? Einen Stil-Mix aus den Varianten „Meilensteinen“, „Perlen“ und „Boulevard“ zu erzeugen?

A: Die drei klar voneinander getrennten Konzepte waren methodisch sinnvoll und notwendig, um die Möglichkeiten für die Ulzburger Straße aufzuzeigen. Im weiteren Vorgehen können sie als Fundus von Ideen verstanden werden, die zu einem starken Konzept zusammengeführt werden könnten. Eine Mischung muss sich an bestimmten Gestaltungslinien orientieren, über die sich in gemeinsamen Regeln verständigt werden muss. Es ist denkbar, die Varianten zu kombinieren, wobei die Elemente nicht beliebig zusammengewürfelt werden dürfen. Leitmotive sowie gestalterische Elemente sind abzustimmen. Auch in der Verkehrsführung wird man sich auf ein Konzept festlegen müssen.

F: Worin unterscheiden sich die Planungsvarianten? Es war bereits vor einem Jahr klar, dass die Ulzburger Straße mehr Aufenthaltsqualität bekommen muss. Was ist insbesondere der

Unterschied zwischen den Varianten „Meilensteine“ und „Perlen“?

A: Bei einem Fußweg von über 1,8 km Länge ist noch von keinem Boulevard auszugehen. Um einen Boulevardcharakter zu erzeugen, muss eine deutlich höhere Ausstattungsqualität erzielt werden als es bei auf einem üblichen Fußweg der Fall wäre.

Bei den „Meilensteinen“ und „Perlen“ werden hierzu Akzente gesetzt. Die Variante „Meilensteine“ strebt eine klare Gliederung in Nord-Süd-Richtung an; die Straße bekommt durch unterschiedlich gestaltete Abschnitte einen Rhythmus. Bei den „Perlen“ ist das Konzept kleinteiliger, die bestehenden Besonderheiten des Straßenverlaufs werden punktuell hervorgehoben und über ein verbindendes Element (z.B. Lichtband, Baumreihe) zusammengehalten.

Bei allen drei Varianten wird eine deutliche Qualitätssteigerung der Geh- und Radwege erreicht. Die Breite des Gehwegs über die gesamte Straßenlänge setzt eine Mindestbreite von 2,50 m voraus, der Radweg ist durchgängig auf 1,50 m angelegt.

F: Das gezeigte Video des Beispiels aus Hennef zeigt eine tolle Atmosphäre. Welche der Varianten verfolgt dieses Prinzip?

A: Die Variante „Meilensteine“ nimmt das Beispiel aus Hennef auf; es wird ein Mittelstreifen eingerichtet, der das Queren der Straße erleichtert. Es wird in allen drei Varianten, zumindest in Teilbereichen, angestrebt, eine ähnliche Qualität wie in dem Video dargestellt realisieren zu können.

Eigentum/Flächeninanspruchnahme

F: Wenn die Gehwege verbreitert werden und Radwege hinzukommen, wo kommen die zusätzlichen Flächen her? Werden Teile von Privatgrundstücken für die Maßnahmen benötigt? Werden Flächen hinzugekauft?

A: Bis auf zwei bis drei kleine Ausnahmen von bis zu 0,50 m kann der Straßenquerschnitt mit beidseitigem Geh- und Radweg in vorgeschlagener Breite auf öffentlichem Grund realisiert werden. Da die Fahrbahn auf eine Spurbreite von jeweils 3,25 m verschmälert wird, kann hier etwas Raum gespart werden. Bei dieser Thematik wird erläutert, dass der Stadt teilweise mehr Fläche gehört als sichtbar ist, d.h. an manchen Orten wurde den Privateigentümer/-innen erlaubt, ihre Hecke auf städtische Fläche zu setzen, so dass die Fläche als Privatgrundstück erscheint.

Begrünung

F: Bleibt bei der Anlage von beidseitigen Geh- und Radwegen noch Raum für Begrünung?

A: Eine straßenbegleitende Baumreihe ist in der Variante „Meilensteine“ vorgesehen, in den „Perlen“ und beim „Boulevard“ ist die Begrünung punktuell auf öffentlichem Grund und ergänzend auf Privatflächen geplant. Viel Raum ist nicht vorhanden und es muss sich bewusst gemacht werden, dass Bäume nur zu Lasten der Längsparker eingesetzt werden könnten. Auch vorhandene Grünflächen entlang der Straße sollen gesichert und aufgewertet werden.

Qualität

F: Würde eine Umgestaltung der Ulzburger Straße zu einer attraktiveren Straße mit mehr Lebensqualität führen?

A: Ja, Stadt und Planer/-innen glauben, dass sich die Aufenthaltsqualität deutlich verbessern wird. Es wird keine gemütliche Wohn- und Spielstraße werden, aber die Straße könnte sich zu einer lebendigen und attraktiven Lebensader mit urbanen Qualitäten entwickeln.

Infos für Gewerbetreibende

Im Jahr der Landesgartenschau 2011 wird es neben den bereits vier bestehenden Sonntagen sieben weitere Termine geben. Es besteht die Möglichkeit, an 11 Sonntagen im Jahr seine Türen zu öffnen. Wer hierzu weitere Informationen benötigt, wendet sich bitte an die Verwaltung.

Beteiligung/Weiteres Vorgehen

Anmerkung aus dem Plenum: Es wird positiv bemerkt, dass der Prozess einen großen Fortschritt gemacht hat. Es ist schön zu sehen, wie die Ideen und Anregungen der Bürger/-innen, besonders die Ergebnisse aus den Workshops, angenommen und konsequent eingearbeitet wurden.

F: Wie geht es weiter? Was wird nun von den Bürger/-innen erwartet? Welche Variante wird ausgearbeitet?

A: Ziel ist nicht, dass sich die Bürger/-innen für eine der drei Varianten entscheiden. Die Varianten stellen Möglichkeiten dar und zeigen eine Vielfalt auf. Für die weitere Ausarbeitung des Rahmenkonzepts sind die Anmerkungen, Anregungen und Hinweise der Bürger/-innen notwendig und weiterhin sehr wichtig.

Die Pläne werden bis zum 1. April im Flur des 3. Obergeschosses (zwischen den Räumen 369 und 370) im Rathaus aushängen, um eine weitere, vertiefende Betrachtung zu ermöglichen. Auch die aktuelle Ausgabe des Meilensteinchens 02 informiert über die drei Varianten. Die Pläne und Abbildungen der ausgearbeiteten Konzeptvarianten können unter folgendem Link in hoher Auflösung heruntergeladen werden:

<http://www.mediafire.com/?ze4jio2wccmpq>.

Der Link ist bis zum 1. April 2011 gültig.

Kritische Anmerkungen, Anregungen und Hinweise auf Details sind gewünscht und an das büro luchterhandt zu übermitteln.

Weitere wichtige Termine

- Der Termin für die nächste öffentliche Präsentation zum Rahmenkonzept Ulzburger Straße wird rechtzeitig bekannt gegeben.
- Hinweise und Anregungen zu den Planungsvarianten sind bis zum 1. April 2011 an das büro luchterhandt zu richten (Antwortkarte per Post, Fax oder Email).

büro luchterhandt, Rahmenkonzept Ulzburger Straße
Wrangelstraße 18
20253 Hamburg

Email: buero@luchterhandt.de

Telefon: 040-70708070

Fax: 040-707080780

Für das Protokoll:

Karolin Kaiser, Renée Tribble, Daniel Luchterhandt (büro luchterhandt)
Hamburg, 16.03.2011jshdghsdgfh

