

Rahmenkonzept Ulzburger Straße

Anlage 08: zur Vorlage Nr.: B 11 / 0274 des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 18.08.2011

Betreff: Rahmenkonzeptentwurf

Hier: Erläuterungsbericht zum Rahmenkonzept

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

Rahmenkonzept Ulzburger Straße – Städtebau, Freiraum, Verkehr - In einem kooperativen Beteiligungsverfahren

1. Einführung	2
2. Die Aufgabe	2
3. Die Straße, historische Entwicklung und heutige Gestalt	3
Historische Entwicklung	3
Städtebau und Nutzungsstruktur	4
Grün- und Freiraum	4
Verkehr	4
Lärm	5
Rechtliche Rahmenbedingungen	5
4. Der Prozess	6
5. Ideen der Bürger/-innen	8
6. SWOT-Analyse	10
Städtebau	10
Freiraum	11
Verkehr	11
7. Ziele des Rahmenkonzepts	11
8. Die drei Planungsvarianten – Meilensteine, Perlen und Boulevard	12
Variante 1: Meilensteine	13
Variante 2: Perlen	14
Variante 3: Boulevard	14
9. Stellungnahmen und Ergebnisse	15
10. Rahmenkonzept	19
a. Die Idee – Von der Durchgangsstraße zur lebendigen MitMachMeile	19
b. Der „Rahmen“ – Grundbausteine des Konzepts	19
c. Die MitMachMeilen-Bausteine – was die Straße unverwechselbar macht	22
d. Flankierende Maßnahmen	25
e. Plan und Prozess	27
i. Der Rahmenplan – das stabile Gerüst	27
ii. Strategie und Schrittweise Umsetzung	27
11. Empfehlungen zur Umsetzung	30
12. Impressum	31
13. Anlagen/Unterlagen/Verweise	31

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

Rahmenkonzept Ulzburger Straße – Städtebau, Freiraum, Verkehr - In einem kooperativen Beteiligungsverfahren

1. Einführung

Die Stadt Norderstedt grenzt unmittelbar nördlich an das Stadtgebiet Hamburgs an und liegt an der Siedlungsachse Hamburg - Kaltenkirchen. Im Verdichtungsraum der Metropolregion Hamburg nimmt Norderstedt mit einem Einzugsbereich von ca. 160 000 Einwohner/-innen die Funktion eines Mittelzentrums ein.

Der Siedlungsraum Norderstedt weist mit dem Zentrum Garstedt im Süden und Norderstedt Mitte im Norden eine bipolare Struktur auf. Neben der Ost-West-Verbindung der Segeberger Chaussee vom Zentrum Garstedt bis Glashütter Markt bilden die Ulzburger Straße sowie die Bahnstrecke des öffentlichen Nahverkehrs die Hauptentwicklungsachse Norderstedts, die in Nord-Süd-Richtung verläuft.

Ein Leitziel der Stadtentwicklung Norderstedt ist wie im Flächennutzungsplan 2020 (FNP) dargestellt die Stärkung der zentralörtlichen Funktionen in der Stadt. Erhalt und Stärkung der historischen Ortsteilzentren sind dabei von großer Bedeutung. Die Ulzburger Straße war und ist eine wichtige innerstädtische Hauptverkehrsstraße, die im FNP 2020 im nördlichen Abschnitt als Handelsstandort definiert ist. Die lineare Struktur des zentralen Standorts ist eine Besonderheit gegenüber anderen räumlich kompakten Zentren im Stadtgebiet.

Der städtebaulichen und verkehrlichen Umgestaltung der Ulzburger Straße kommt aufgrund ihrer zentralen Lage und verbindenden Funktion, insbesondere im Hinblick auf die im „Integrierten Stadtentwicklungskonzept - ISEK 2030“ formulierten Leitziele – Stadt der kurzen Wege, Binnenentwicklung und Flächenrecycling, Stärkung der zentralörtlichen Funktionen, Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, Stärkung des Wohnens in der Stadt, Umstrukturierung vorhandener Gebiete und Lärminderung –, eine besondere Bedeutung zu. Mit dem vorliegenden Rahmenkonzept werden die übergeordneten Ziele und die städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrsplanerischen Leitlinien für die zukünftige Entwicklung der Ulzburger Straße im Planungsabschnitt zwischen Rathausallee und Harckesheyde und darüber hinaus festgelegt. Der Erstellung des Rahmenkonzepts und der Erörterung der wesentlichen Fragestellungen und Handlungsbedarfe für eine nachhaltige Entwicklung kommt eine tragende Rolle zu.

Zudem hat sich die Stadt Norderstedt seit 1999 verpflichtet, die allgemein anerkannten Prinzipien der nachhaltigen Stadtentwicklung im Sinne der Agenda 21 zu verfolgen. So werden bei Planungsaufgaben ökonomische, soziale und ökologische Aspekte berücksichtigt. Lokale Akteure und Betroffene sind in Planungsprozesse eingebunden. Das Rahmenkonzept für den Abschnitt der Ulzburger Straße ist daher in einem intensiven Austausch mit der Stadt Norderstedt, den öffentlichen Fachdienststellen und den Norderstedter/-innen in einem kooperativen Beteiligungsverfahren entwickelt worden, um auch ein Ergebnis zu erhalten, dass von allen Akteuren getragen werden kann und eine breite Unterstützung / Zustimmung der Bürger/-innen erfährt. Nicht zuletzt ist die Umsetzung nur durch das Verfolgen gemeinsamer Ziele und das koordinierte Handeln sowohl der öffentlichen als auch der privaten Grundeigentümer/-innen möglich.

2. Die Aufgabe

Die Stadt Norderstedt stellt sich der komplexen Herausforderung, die stark frequentierte Ulzburger Straße zukünftig städtebaulich und gestalterisch so zu entwickeln, dass eine vielfältige Nutzungsstruktur gefördert, das Versorgungsangebot langfristig gewährleistet, die Aufenthaltsqualität gestärkt und die Verkehrssituation verbessert wird – kurz die Ulzburger Straße zu einem attraktiven, identitätsstiftenden Stadtraum wird, der ihrer zentralen und verbindenden Funktion sowie ihrer historischen Bedeutung nachhaltig und zukunftsweisend gerecht wird.

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

Mit der Erstellung des städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrsplanerischen Rahmenkonzepts soll das Fundament für die mittelfristige Umgestaltung der Ulzburger Straße zwischen Rathausallee und der Straße Harckesheyde gelegt werden. In einem integrativen und kooperativen Planungsprozess werden auf Basis des 2009 erstellten „Integrierten Stadtentwicklungskonzepts - ISEK 2030“ städtebauliche und gestalterische Handlungsbedarfe festgestellt. Es werden Ziele für den Planungsraum formuliert, die zudem die in den vorangegangenen und begleitenden Planungen festgestellten Planungsanforderungen an den Straßenraum integrieren (Lärmaktionsplan, Verkehrsgutachten, Parkraumanalyse, ...). Im ISEK 2030 sind für die Entwicklung des Rahmenkonzepts für die Ulzburger Straße die wesentlichen Ziele der Umgestaltung beschrieben: die stadtgestalterische Integration der einzelnen Stadtteile, die Aufwertung des öffentlichen Raums, die Verbesserung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer/-innen, Verringerung des Lärmeintrags auf die angrenzenden Nutzungen, energieeinsparende und CO₂-reduzierende Verbesserung im Gebäudebestand und im Neubau sowie die Stärkung der Nahversorgungsfunktion.

Neben den verkehrsplanerischen, städtebaulichen und freiraumplanerischen Umgestaltungsvorschlägen ist die zentrale Aufgabe des Rahmenkonzepts, eine Strategie zu entwerfen, die neben den öffentlichen Flächen auch die Flächen der privaten Eigentümer/-innen einbezieht. Eigentümer/-innen wie Anwohner/-innen sind in den Entwicklungsprozess und in die Umsetzung des Konzepts in einem zumutbaren Rahmen zu beteiligen. Denn die Eigentums- und Besitzverhältnisse in Verbindung mit der gegenwärtigen städtebaulichen Struktur zeigen deutlich, dass eine nachhaltige Aufwertung des Straßenraums sich dauerhaft nur in Zusammenarbeit von privaten und öffentlichen Grundeigentümern realisieren lässt.

Ziel des Verfahrens ist es, in einem schrittweisen Prozess die öffentliche Hand, fachplanerische Sicht und die Wünsche und Bedürfnisse der Anwohner/-innen sowie der Eigentümer/-innen zu einer gemeinsamen Haltung zusammen zu führen. Weitergehend sind diese Vorstellungen / Vorgaben in einem abgestimmten gestalterischen Handlungsrahmen für die öffentlichen und privaten Akteure zu formulieren.

3. Die Straße, historische Entwicklung und heutige Gestalt

Die Ulzburger Straße ist eine der wichtigsten Verkehrsadern der Stadt Norderstedt, die von Norden nach Süden führend fünf Stadtteile miteinander verbindet. Als Hauptverkehrsstraße übernimmt die Ulzburger Straße insbesondere im nördlichen Abschnitt die Aufgabe eines Nahversorgungszentrums und zentralen Wohnorts.

Historische Entwicklung

Die Ulzburger Straße diente Jahrhunderte sowohl als Grenze als auch als bedeutende Verbindung zwischen den Gemeinden nördlich von Hamburg. Ihren Namen erhielt sie im Norderstedter Bereich als Verbindungsstraße nach Ulzburg. Die Straße, ein Nebenweg des „Ochsenweges“ auf dem bis ins 19. Jahrhundert Ochsen von Jütland nach Hamburg und teilweise bis zur Fähre bei Zollenspieker getrieben wurden, hatte bis zur Stadtgründung Norderstedts eine doppelte Funktion: als Ost-West-Trennung der Landkreise und wichtige Nord-Süd-Verbindung Schleswig-Holsteins.

1868, mit der Gründung der Landkreise Stormarn und Pinneberg, diente die Ulzburger Straße als Kreisgrenze. Bis zur Stadtgründung Norderstedts 1970 trennte sie die Pinneberger Gemeinden Friedrichsgabe und Garstedt vom Stormarner Harksheide. Bereits 1919 erkannte Hamburgs Oberbaudirektor Fritz Schumacher die sowohl städtebauliche als auch verkehrsplanerische Bedeutung der Siedlungsachse und bezog diese in seinen „Achsenplan zur natürlichen Entwicklung des Organismus Hamburgs“ ein (Hamburger Federplan von 1920).

Nach Gründung der Bundesrepublik 1949 wurde die Ulzburger Straße als Bundesstraße klassifiziert und ausgebaut. Im Jahr 2003 erfolgte die Abstufung zur Stadtstraße. Die Straße, die Jahrhunderte als Grenze und Verbindungsstraße diente, soll zukünftig integrierendes Element sein, das als Rückgrat die unterschiedlichen Nutzungen sinnvoll miteinander verbindet.

(→ Wichtig: Quelle für historische Bilder „Stadtarchiv Norderstedt“)

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

Städtebau und Nutzungsstruktur

Das Plangebiet ist Teil einer gewachsenen straßenbegleitenden Bebauung entlang der historischen Landstraße zwischen Hamburg-Langenhorn und Kaltenkirchen/Neumünster, die Ende der 50er Jahre des 20. Jahrhunderts weitestgehend abgeschlossen war. Die ursprünglich primär Wohnzwecken dienende Bebauung wurde in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts in großen Teilen mehrfach überformt und nachverdichtet. Aufgrund der unmittelbaren Lage an einer wichtigen Verbindungsstraße siedelten sich vielfältige Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie und Gewerbe neben dem Wohnen an. Heute ist der Planungsraum durch heterogene Nutzungen charakterisiert, die sich maßgeblich auf die städtebauliche Qualität auswirken. Die Eigentümerstruktur ist entsprechend der historischen Entwicklung kleinteilig parzelliert.

Das Ortsbild ist in weiten Teilen sehr inhomogen mit häufigen Struktur- und Maßstabsbrüchen. Es überwiegen ein- bis viergeschossige Gebäude mit Wohnnutzungen sowie Gebäude mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss und Wohnungen in den Obergeschossen. Insbesondere die Gebäude für Einzelhandel, Gastronomie und Gewerbe jüngeren Datums sind häufig monostrukturell genutzt und zumeist freistehend und eingeschossig in Discounter-Typologie ausgeführt. In der Wohnbebauung überwiegen eingeschossige Einfamilienhäuser, zweigeschossige Doppelhäuser sowie viergeschossiger Geschosswohnungsbau. Auf den Planungsraum verteilen sich gut 10.000 qm Verkaufsfläche, die ca. 8,6 % der gesamten Verkaufsfläche Norderstedts entsprechen. Eine klare städtebauliche Trennung der verschiedenen Nutzungsarten sowie der öffentlichen, halb-öffentlichen und privaten Flächen ist entlang des Planungsabschnitts der Ulzburger Straße nicht ablesbar.

Grün- und Freiraum

Die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums im Planungsabschnitt entspricht in vielen Bereichen der einer Durchgangsstraße. Die heterogene städtebauliche Struktur findet in undefinierten und wenig geschützten Freiräumen ihre Entsprechung. Plätze oder Bereiche, die eine Aufenthaltsqualität besitzen und sich zur Straße orientieren, existieren nicht. Fehlende Stadtmöblierung wie beispielsweise Sitzgelegenheiten und Fahrradständer wirken sich weiterhin ungünstig auf die Aufenthaltsqualität und -dauer aus. Im öffentlichen Raum ist das Bestandsgrün direkt an der Ulzburger Straße nur partiell vorhanden. Zum grünen Eindruck tragen primär die privaten Vorgärten und teilweise aufwendig gestalteten Vorbereiche der Anwohner/-innen bei. Gleichzeitig lässt sich in anderen Bereichen eine deutliche Vernachlässigung der Pflege feststellen. Die Vernachlässigung der Flächen gilt gleichermaßen für private wie für öffentliche Räume. Restflächen, die teilweise mit Findlingen „aufgefüllt“ werden, werden an anderer Stelle zum informellen Parken genutzt. Neben vereinzelt Baumpflanzungen überwiegen zur Straße hin angeordnete PKW-Stellflächen im Straßenbild, wodurch ein insgesamt versiegelter, „grauer“ Eindruck entsteht. Gartenanlagen befinden sich vermehrt auf der straßenabgewandten Seite der Grundstücke, so dass diese nicht zur Qualität des Straßenbilds beitragen.

Verkehr

Gemäß FNP 2020 ist die Ulzburger Straße eine Hauptverkehrsstraße, die mit 20.000 Kfz/24 h hoch frequentiert ist. Als wichtige Nord-Süd-Verbindung wird sie häufig als Durchgangsstraße genutzt und viel von Lieferverkehren befahren. Aufgrund ihrer Versorgungsfunktion ist das größte Verkehrsaufkommen jedoch Ziel- und Quellverkehren innerhalb Norderstedts zuzuschreiben. Ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens die Geschwindigkeit in Stoßzeiten eher langsam und weit unter 50 km/h, so sind unter anderem aufgrund des gut ausgebauten und mitunter sehr breiten Straßenquerschnitts die Geschwindigkeiten in der Nacht bei geringem Verkehrsaufkommen mit bis zu 80 km/h sehr hoch.

Nach der Abstufung von der Bundesstraße zur Gemeindestraße wurde ein Abschnitt südlich des Planungsraums umgebaut, um beidseitige Geh- und Radwege zu schaffen. Im Planungsraum sind hingegen Radwege nur fragmentarisch und einseitig vorhanden. Separate Radwege sind im nördlichen Planungsabschnitt ab Harckesheyde bis Poolstraße auf der östlichen Seite und im südlichen Abschnitt zwischen Rathausallee bis Waldstraße auf der westlichen Seite vorhanden. Sie werden jeweils als gemeinsam genutzte Geh- und Radwege weitergeführt. Die Unfallstatistiken der letzten Jahre verzeichnen eine hohe Anzahl an Radverkehrsunfällen. Diese ereignen

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

sich insbesondere auf den westlich verlaufenden Radwegen an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten.

Die Ulzburger Straße ist in das öffentliche Nahverkehrsnetz des VHH als wichtige Busverbindung eingebunden. Im Planungsabschnitt wird sie von den Buslinien 194 (Quickborn – Norderstedt-Mitte), 293 (Norderstedt-Mitte – Kisdorf), 378 (Norderstedt-Mitte – Garstedt), 493 (Norderstedt-Mitte – Glashütte), 494 (Norderstedt-Mitte – Harckesheyde) sowie 626 (Nachtbus Ringlinie Norderstedt-Mitte) auf Teilabschnitten befahren.

In der Gesamtbetrachtung der öffentlichen und privaten Parkplätze zeigt sich, dass der Parkraum im Planungsraum noch Reserven aufweist. Die Auslastung liegt sowohl bei öffentlichen als auch bei privaten Stellflächen im Durchschnitt bei 49 % unter der Woche und 44 % an Samstagen. Die Anzahl der öffentlichen und privaten Parkplätze im Betrachtungsraum beträgt insgesamt 549 Parkplätze. Davon befinden sich 231 Parkplätze im Kernbereich südlich der Waldstraße bis nördlich des Nachbarschaftszentrums. Die Auslastung des ruhenden Verkehrs ist im Kernbereich deutlich höher als im gesamten Betrachtungsraum. Eine hohe Auslastung verzeichnen insbesondere die öffentlichen Parkplätze ohne zeitliche Begrenzung im Kernbereich, deren Anteil an der Gesamtzahl zudem verhältnismäßig gering ist. Falsch abgestellte Fahrzeuge befinden sich in Bereichen mit eingeschränktem Halteverbot, auf nicht für das Parken vorgesehenen Flächen und auf öffentlichen, zeitlich begrenzt nutzbaren Parkplätzen.

Lärm

Durch das hohe Verkehrsaufkommen ist die Lärmbelastung auf der Ulzburger Straße sehr hoch. Überwiegend sind die Gebäudefronten entlang der Ulzburger Straße einer ganztäglichen Lärmbelastung von über 70 dB(A) und einer nächtlichen Lärmbelastung von über 60 dB(A) ausgesetzt, die die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte übersteigen. Die strategischen Lärmkarten der Lärminderungsplanung haben den Abschnitt der nördlichen Ulzburger Straße von der Rathausallee bis zur Quickborner Straße als Belastungsschwerpunkt mit einem generellen Handlungsbedarf eingestuft. Dies sowohl aufgrund der hohen Lärmbelastung als auch aufgrund eines hohen Betroffenheitsgrades (mehr als 200 Betroffene auf einer Länge von 100 m Straße). Dies bedingt auch den Schwerpunkt für den Handlungsbedarf, der sich zumal aus der besonders problematischen nächtlichen Lärmbelastung ergibt. Negative Auswirkungen der erhöhten Lärmbelastung sind bei der Aufenthaltsqualität im Freien, der Möglichkeit zur Kommunikation im Freien und hinsichtlich eines ungestörten Schlafs zu verzeichnen. Der 2008 beschlossene Lärmaktionsplan sieht eine Lärminderung durch die Reduzierung des Straßenquerschnitts, den Einbau von Querungssicherungen für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen sowie den Ausbau des Umweltverbundes vor.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Der amtliche FNP 2020 (August 2008) dient als rechtliche Grundlage. Mit ihm wird die langfristige Stadtentwicklung der verkehrlich hoch belasteten Stadtstraßen Norderstedts als Gemischte Bauflächen verfolgt. Er stellt das Gebiet zwischen Rathausallee bis nördlich des Langenharmer Wegs als Wohngebiet dar. Das nördlich anschließende Gebiet ist als Gemischte Baufläche eingestuft. Die Darstellung als Gemischte Baufläche bildet die planerische Voraussetzung für die Umstrukturierung mit verstärkter Nutzungsmischung in dem Teilabschnitt der Straße. Ziel ist die Bewältigung des Konflikts zwischen Verkehrslärm und Wohnen und die Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum.

Im Zentrenkonzept der Stadt Norderstedt ist der nördliche Teilabschnitt des Planungsgebiets als sogenanntes „B-Zentrum“ eingestuft. Hiermit wird die Herausbildung von Schwerpunktbereichen mit zentrenrelevanten Funktionen angestrebt.

Das 2009 abgeschlossene „Integrierte Stadtentwicklungskonzept - ISEK 2030“ vertieft die im FNP 2020 genannten Leitbilder und Zielaussagen. Das ISEK 2030 dient der weiteren Entwicklung Norderstedts als dynamische Planungsgrundlage, um die genannten Ziele und Maßnahmen zu verfolgen und umzusetzen. Das vorliegende Rahmenkonzept für den Teilabschnitt der Ulzburger Straße fußt auf den Aussagen des ISEK 2030.

Für Teilabschnitte des Planungsraums zwischen Rathausallee und Harckesheyde liegen Bebauungspläne vor: im Abschnitt zwischen Poolstieg und Steindamm B-Plan Nr. 185, 4. Fassung, zwischen Moorbektwiete und Rehkamp B-Plan Nr. 128 Ost und West, im Bereich des Nachbar-

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

schaftszentrums Ulzburger Straße, südlich des Glashütter Wegs B-Plan Nr. 147 sowie südlich der Waldstraße, nördlich des Sanddornwegs B-Plan Nr. 160. Die wesentlichen städtebaulichen Aussagen der bestehenden B-Pläne wurden für die Ausarbeitung des Rahmenkonzepts übernommen. Im Falle der Umsetzung der bestehenden Planungen bedürfen diese einer genauen Prüfung und ggf. Anpassung.

4. Der Prozess

Die Bürger/-innen in Planungsprozesse einzubeziehen, hat in der Stadt Norderstedt einen hohen Stellenwert. So basiert auch die Erarbeitung des Rahmenkonzepts Ulzburger Straße auf einem kooperativen Beteiligungsverfahren. In einem transparenten und offenem Verfahren werden in dem auf etwa ein Jahr angelegten Prozess Bürger/-innen in Informationsveranstaltungen, Workshops und im Planungsdialog aktiv an der Entwicklung des Rahmenkonzepts beteiligt sowie die städtischen Institutionen und die Träger öffentlicher Belange (TÖB) frühzeitig in den Diskurs einbezogen. Auch die politischen Gremien werden kontinuierlich in den Prozess integriert.

Der Planungsprozess gliedert sich in drei Phasen: Einführungs-, Konzept- und Abschlussphase. In der Einführungsphase wird in vier Schritten die Annäherung an die Aufgabe verfolgt: Von der Grundlagenermittlung über die SWOT-Analyse und der MitMachMeile bis zur ersten Zwischenpräsentation.

Die Konzeptphase beginnt mit offenen Themenworkshops, um die Ziele für den Planungsraum zu formulieren. Im Anschluss daran werden diese in drei Planungsvarianten ausgearbeitet und in der anschließenden zweiten Zwischenpräsentation in Form eines Planungsdialogs zur Diskussion gestellt; ebenso werden die Träger öffentlicher Belange und die Fachdienststellen in die Diskussion einbezogen. Auf Grundlage der Rückmeldungen endet die Konzeptphase mit der Ausarbeitung und Vertiefung des Rahmenkonzepts, zu dem auch ein Gestaltungshandbuch entwickelt wird. Das ausgearbeitete Rahmenkonzept wird anschließend an die TÖB sowie an die Fachdienststellen für deren Stellungnahmen übergeben.

Die zweite MitMachMeile am autofreien Sonntag in der europäischen Mobilitätswoche bildet den Auftakt der Abschlussphase. Die Umgestaltungsvorschläge für die Ulzburger Straße und die Gestaltungsvorschläge werden im Modell anschaulich aufbereitet und mit den Bürger/-innen diskutiert. Anschließend wird das Rahmenkonzept an den nötigen Stellen entsprechend der Stellungnahmen angepasst und die Unterlagen für die finale Abstimmung in den Ausschüssen vorbereitet. Der Prozess endet mit der Fertigstellung des Rahmenkonzepts und des Gestaltungshandbuchs. Beides wird in der Abschlusspräsentation öffentlich vorgestellt.

Die Stadt Norderstedt wird während des gesamten Verfahrens in den regulären Ausschusssitzungen über den Verlauf und Fortschritt informiert. Vor den jeweiligen öffentlichen Präsentationen wird das Konzept im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr zur Kenntnisnahme bzw. zur Abstimmung vorgestellt.

Begleitet wird das Planungsverfahren von der Bürgerzeitung „Meilensteinchen“, die jeweils zu wichtigen Etappenzielen mit einer Auflage von jeweils 3.000 Stück erscheint und über den aktuellen Stand der Planung sowie die nächste öffentliche Veranstaltung informiert. Als Besonderheit gibt es ein Modell des Planungsraums im Maßstab 1:200, das als MitMachModell bei allen Veranstaltungen aufgebaut ist und die Planungsaufgabe für die Bürger/-innen anschaulich und nachvollziehbar macht.

Die Norderstedter/-innen haben über unterschiedliche Formate die Gelegenheit, sich mit Ideen, Ratschlägen, Visionen, Befürchtungen und konkreten Gestaltungsvorschlägen in den Planungsprozess einzubringen. In einem auf Offenheit und Transparenz basierendem Verfahren haben sowohl die Norderstedter/-innen als auch die jeweiligen Fachdienststellen und TÖB Gelegenheit, sich über ihre unterschiedlichen Anliegen und Interessen auszutauschen.

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Veranstaltungen chronologisch aufgeführt und deren Inhalte und Ergebnisse zusammengefasst.

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

Informationsveranstaltung

Die Einführungsphase bietet mit der Infoveranstaltung im Rathaus im September 2010 zunächst einen Einblick in das Projekt, stellt das Team sowie die Entscheidungsträger/-innen vor und präsentiert das 11m lange MitMachModell des Planungsabschnittes im Maßstab 1:200. Die vorgesehenen Planungsschritte werden dargelegt, die Möglichkeiten der Beteiligung aufgezeigt und es wird erläutert, wie die Norderstedter/-innen zukünftig informiert werden. Eine besondere Rolle für den weiteren Prozess nehmen hierbei die Visionen ein, die die Anwesenden formulieren.

Modellbauwerkstatt

Zwei Wochen später bietet der Workshop zum MitMachModell allen Anwohner/-innen die Gelegenheit, ihre eigene Parzelle sowie den öffentlichen Raum entlang des Planungsabschnitts zu gestalten und hierüber Wünsche zu formulieren.

Autofreier Sonntag 2010 - MitMachMeile

Die Ergebnisse werden am autofreien Sonntag 2010 im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche auf der MitMachMeile ausgestellt. Viele der etwa 30.000 Besucher/-innen des Straßenfestes nutzen die Gelegenheit, ihren Ideen freien Lauf zu lassen – von der Einrichtung eines Verkehrskreisels über völlig neue, farbige Straßenpflaster bis hin zu Photovoltaik- und Sonnendächern, die über die Straße gespannt werden.

Zudem kommt es unter den vielen Passant/-innen zu einem regen Austausch über die Straße, über die zu verfolgenden Planungsziele, über Maßnahmen und deren Machbarkeit. Mit Fähnchen werden an Plänen jene Orte markiert, die einer besonderen Aufmerksamkeit bedürfen. Es werden Fragen gestellt und zu einer kontroversen Diskussion der erarbeiteten Visionen angeregt.

„Meilensteinchen“ Nr. 1

Die 1. Ausgabe der begleitenden Bürgerzeitung, das „Meilensteinchen“, erscheint im Nachgang des autofreien Sonntags. Im „Meilensteinchen“ wird über das Verfahren informiert, werden die bisherigen Ergebnisse dokumentiert und zu der nächsten Veranstaltung eingeladen.

Themenworkshops und öffentliche Zwischenpräsentation

Die Konzeptphase beginnt im November 2010 mit drei Themenworkshops und einer ersten Zwischenpräsentation. Neben den Norderstedter/-innen werden Norderstedts Fachplaner/-innen und Experten/-innen zu den Workshops mit drei Themen eingeladen: AG 1 - Stadtplanung / Nutzung, AG 2 - Verkehrsplanung und AG 3 - Freiraumplanung.

In der AG 1 - Stadtplanung / Nutzung wird erörtert, dass die Ulzburger Straße ein einheitliches Gestaltungskonzept benötigt, dem sich einzelne Maßnahmen unterordnen können. Zudem ist eine Rhythmisierung der Straße gewünscht, die die Orientierung erleichtert, Identität schafft und die Anfangs- und Endbereiche des Planungsabschnitts einbezieht.

In der AG 2 - Verkehrsplanung werden konkrete Maßnahmen, wie beispielweise Kreisverkehre und beidseitige Rad- und Gehwege, und deren Umsetzbarkeit diskutiert. Eine wichtige Feststellung ist, dass die Ulzburger Straße eine Hauptverkehrsstraße ist und auch zukünftig bleibt. Konsens besteht in der Auffassung, dass sich die Situation für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen deutlich verbessern muss. Beidseitige Radwege haben höchste Priorität. Die Möglichkeit verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche für Teilabschnitte, genauso wie ein Belagswechsel in der Fahrbahn, wird diskutiert. Auch der ÖPNV muss optimiert sowie der Gefahrenpunkt Waldstraße behoben werden.

In der AG 3 - Freiraumplanung wird gemeinsam entworfen. Die Ulzburger Straße soll insgesamt grüner werden, und die Aufenthaltsqualität muss erhöht werden. Durch bauliche und grüne Gestaltungselemente könnte der Planungsabschnitt einen Rhythmus erhalten, der Orientierungspunkte bietet. Es werden Ideen wie eine abschnittsweise Alleepflanzung, Aufweitungen der Straße in Geschäftsbereichen und die Schaffung von Zonen des Aufenthalts diskutiert. Das Bewegen durch die Ulzburger Straße soll zu einem positiven Erlebnis werden.

In der öffentlichen Zwischenpräsentation am Abend werden den Teilnehmer/-innen und weiteren Gästen die Ergebnisse der Workshopgruppen vorgestellt und diskutiert.

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

„Meilensteinchen“ Nr. 2

Die zweite Ausgabe des „Meilensteinchen“ stellt die nach den Workshops erarbeiteten drei Planungsvarianten vor und lädt die Bürger/-innen ein, in der zweiten Zwischenpräsentation, dem Planungsdialog, die Varianten zu diskutieren.

Planungsdialog

Die Ergebnisse der Themenworkshops sowie der ersten Zwischenpräsentation bilden die Grundlage der drei Planungsvarianten, die dem Fachausschuss, den Fachdienststellen und TÖB sowie den Bürger/-innen vorgestellt werden. Beim Planungsdialog werden diese mit allen Interessierten und Vertreter/-innen von Politik und Verwaltung diskutiert und erörtert, welches Bild für die zukünftige Gestaltung der Ulzburger Straße denkbar ist. Die Diskussion ergibt, dass für den Entwurf des Rahmenkonzepts eine Kombination der vorgeschlagenen Maßnahmen aus den unterschiedlichen Varianten sinnfälliger ist und die bereits formulierten gestalterischen Leitlinien wie die Rhythmisierung des Straßenraums, gesteigerte Aufenthaltsqualität und Orientierung weiterhin verfolgt werden sollen.

Beteiligung TÖB/Fachdienststellen

[Fertigstellung erfolgt nach Beteiligung]

„Meilensteinchen“ Nr. 3

Vorstellung Rahmenkonzept

[Fertigstellung erfolgt nach Vorstellung ASuV]

Autofreier Sonntag 2011 – MitMachMeile 2

Auf der MitMachMeile am autofreien Sonntag 2011 wird das Modell im Maßstab 1:200 den Anwohner/-innen und Interessierten erneut präsentiert. Diesmal stellt es die konkrete Planung des Rahmenkonzepts dar. Auf der MitMachMeile besteht für die Norderstedter/-innen die Möglichkeit, sich über den Stand der Planungen und vorgesehenen Maßnahmen zu informieren und ihre Meinungen und Anregungen zu den Maßnahmen und Gestaltungsvorschlägen zu äußern.

„Meilensteinchen“ Nr. 4

Vorstellung Gestaltungshandbuch

[Fertigstellung erfolgt nach Vorstellung ASuV]

Abschluss des Verfahrens und Abschlusspräsentation

Auf der MitMachMeile am autofreien Sonntag 2011 (18.09.2011) wird das Modell im Maßstab 1:200 den Anwohner/-innen und Interessierten erneut präsentiert. Diesmal stellt es die konkrete Planung des Rahmenkonzepts dar. Auf der MitMachMeile besteht für die Norderstedter/-innen die Möglichkeit, sich über den Stand der Planungen und vorgesehenen Maßnahmen zu informieren und ihre Meinungen und Anregungen zu den Maßnahmen und Gestaltungsvorschlägen zu äußern.

5. Ideen der Bürger/-innen

In den unterschiedlichen Phasen der Konzepterstellung bestehen immer wieder Möglichkeiten Bürger/-innen einzubeziehen. Die Ideen, Anregungen und Meinungen werden gesammelt, aufbereitet und ausgewertet und fließen in unterschiedlicher Form in den Planungsprozess ein. Die ersten Ideen werden überspitzt zu Visionen für das zukünftige Bild der Ulzburger Straße, die Hinweise und Gestaltungsvorschläge im MitMachModell werden in einem Übersichtsplan dokumentiert und in der SWOT-Analyse ausgewertet. Die in den Themenworkshops gemeinsam formulierten Ziele bilden die Grundlage der drei erarbeiteten Konzeptvarianten und die Rückmeldungen im Planungsdialog geben die Stoßrichtung für den Entwurf des Rahmenkonzepts vor. Die Vielfältigkeit der Ideen und Anregungen und auch die bereits vorhandenen konkreten Vorstellungen sind bemerkenswert und bereichern die Planungen. Die sorgfältige Prüfung aller zum Teil auch konträren Vorschläge zeigt, dass diese ebenso wie die fachlichen Stellungnahmen hinsichtlich eines starken und umsetzbaren Konzepts (gegeneinander) in die Waagschale geworfen wer-

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

den müssen. Trotzdem ist deren Bedeutung für den Verlauf des Prozesses und des Ergebnisses deutlich herauszuheben und zu dokumentieren.

Visionen

(Sonderseite Bürgerbeteiligung, grau hinterlegt/pinker Rahmen bis zum Rand oder sonstiges – wird dann auch von außen ablesbar und leicht auffindbar)

Norderstedter Oase

Ein Gemeinschaftsraum zum Wohnen, Verweilen, und Austauschen

Lärmenden Verkehr und Autoabgase gibt es hier nicht. So weit das Auge reicht, finden sich grüne Wiesen, Bäume und einige Wohnhäuser in den schönsten Farben. Die Ulzburger Straße wird zu einer Allee voller Flair und Ambiente. Beim Spaziergang laden Ruhezonen und Wohlfühlzonen zum Verweilen und Entspannen ein. Neben den angebotenen Rückzugsorten gibt es aber auch solche, an denen sich alle Generationen treffen und austauschen können. Nachbarn und Anwohner/-innen kommen zusammen, um zu plaudern oder den Ort gemeinsam zu genießen. Eine Oase, in der man stundenlang verweilen möchte.

Norderstedter Meile

Die längste Einkaufstraße Schleswig-Holsteins

Einladende, aufwendig dekorierte und erlesene Geschäfte öffnen die Türen. Von Nord nach Süd erstreckt sich ein einziges Einkaufsparadies voller Leben und Unterhaltung. Den Kund/-innen wird jeder Wunsch erfüllt, ob kulinarische Köstlichkeiten, extravagante Abendgarderobe oder die alltäglichen Besorgungen. Anwohner/-innen und Besucher/-innen lassen sich beim Schaufensterbummel oder Flanieren von der Menge treiben. Sehen und gesehen werden ist das Motto. Vor Regen schützen hierbei die wohlgeformten Arkaden. Straßenkünstler/-innen und Cafés sorgen für ein lebendiges Flair und Ambiente. Eine italienische Piazza.

Ulzburger Highway

Hightech, Highfrequency, Highpotential

Höher, schneller, weiter: Die Ulzburger Straße wird zu einer gigantischen Durchgangsverkehrsstraße in urbanem Umfeld, das einer Trabantenstadt gleicht. Ein Vorort, indem es entscheidend ist, schnell von einem Ort zum nächsten zu kommen. Hochgeschwindigkeitszüge bringen Pendler an ihren Wohnort. Alles ist auf das Auto ausgerichtet. Neben Beton und Asphalt beherrschen neue Tankstellen und Drive-in-Restaurants die Szenerie. Jeder darf sie mit eigener Graffiti-Kunst verschönern. Eine Straße von künstlerischen Autodidakten. Hoch-Verkehrte Welt.

Ulzburger Straße Goes Green

Ein Zentrum für Ökologie, Nachhaltigkeit und Effizienz

Die Zukunft macht auch vor der Ulzburger Straße nicht halt: Ein großes Forschungszentrum ist Basis eines Pilotprojekts zu den Themen Umweltschutz und Nachhaltigkeit. Plus Energie Häuser, die mehr Energie produzieren als sie verbrauchen, säumen den Straßenrand. Die Fortbewegung auf der Ulzburger Straße erfolgt über solarbetriebene Straßenbahnen, Hybridautos, das Norderstedter Stadtrad und Fahrradrikschas. Eine üppige Bepflanzung mit viel Grün sorgt für das notwendige Klima zum Wohlfühlen. Eine Straße, in der man sich gerne und mit gutem Gewissen aufhält. Volle Energie.

Western City Norderstedt

Ein Leben wie im Wilden Westen

Wie vor 200 Jahren im Wilden Westen: Eingeschossige Holzhäuser, Saloons, überdachte Terrassen und eine Gemeinschaftsstraße, auf der sich alle Anwesenden gleichberechtigt frei bewegen dürfen. Die Häuser sind von eigener Hand errichtet. Alles sieht ein bisschen gebastelt aus – sehr individuell und bunt, aber nicht für die Ewigkeit gebaut. Man fühlt sich wie in einer Dorfgemeinde, hilft sich untereinander beim Bau und Renovieren des geliebten Hauses, diskutiert ge-

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

meinsam über die Farben des Lacks. Keine große Architektur, aber anheimelnde Häuser. Ein Paradies für echte Norderstedter Cowboys und -girls.

Maßnahmenkatalog/-vorschläge der Bürger/-innen

Die Ideen und Vorschläge der Bürger/-innen, die sich in der Einführungsphase und dem Auftaktworkshop vor Beginn der Erarbeitung des Rahmenskonzepts eingebracht hatten, beinhalten eine Vielzahl von Gestaltungsmöglichkeiten, Ideen für den Umgang mit dem Verkehr und schlagen ergänzende Nutzungen vor. Es werden neue Cafés, Spielplätze und attraktive Geschäfte gewünscht, ein farbenfrohes Miteinander und gebündelte Nutzungsschwerpunkte. Im Freiraum werden Ruhezeiten und Räume zum Verweilen vermisst, auch Hundewiesen, Grünpatenschaften oder besondere Sprayer-Wände könnten die Freizeitnutzungen ergänzen. Gestalterisch könnten besondere Baumarten, ein künstlicher Bachlauf und ein einheitlicher Bodenbelag das Straßenbild prägen. Insbesondere bei der Thematik Verkehr zeigen sich auch die teilweise konträren Ideen und Lösungsvorschläge: Vom 3-spurigen Ausbau bis zu keiner Veränderung der Straße, Gemeinschaftszonen und verkehrsberuhigten Bereichen bis zu einer kompletten Untertunnelung oder einer Straßenbahn reichen die Vorstellungen.

(Abbildungen: Fotos MitMachModell, Plan der Beobachtungen und Ideen (Mittelteil, Meilensteinchen 1), Tabelle der Vorschläge für Städtebau/Nutzungen, Freiraum und Verkehr)

6. SWOT-Analyse

Mit der SWOT-Analyse werden die Stärken (**Strength**) und Schwächen (**Weakness**) sowie Chancen (**Opportunities**) und Risiken (**Threads**) im Bestand der Ulzburger Straße untersucht. Die Analyse des Planungsraums basiert auf den Erkenntnissen der Bürgerbeteiligung und den vorhandenen Bestandsdaten. Hinzu kommen die Ergebnisse eines Bürger-Workshops im Jahr 2009 sowie die Dokumentation der Aktionen im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche 2009. Außerdem werden die Wünsche, Anregungen und Hinweise der Bürger/-innen ausgewertet, die in der Infoveranstaltung, auf der MitMachMeile und am MitMachModell deutlich wurden.

Weitere Bestandsdaten sind die umfangreiche Zusammenstellung planrechtlicher Grundlagen und bereits erstellter Konzepte: Der FNP 2020 mit Umweltbericht, das ISEK 2030, die Unfallstatistik, der Lärmaktionsplan und das klimaschutzorientierte Energiekonzept, das Wohnungsmarktkonzept, das Einzelhandelskonzept, das Radwegekonzept, der VEP 2020, die Daten zur kleinräumlichen Gliederung, die Bebauungspläne, Informationen zum städtischen Eigentum, das Strukturkonzept und die verkehrsräumlichen Untersuchungen.

Für die SWOT-Analyse wird der Planungsraum in die drei Teilbereiche Abschnitt Nord, Abschnitt Mitte und Abschnitt Süd untergliedert. Die jeweiligen Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken werden jeweils für die drei Themenbereiche Städtebau, Verkehr und Freiraum ermittelt.

Städtebau

Die Analyse zeigt, dass die Stärken vor allem in der angebotenen Nutzung bestehen. Im Planungsabschnitt befinden sich drei unterschiedlich ausgestattete Versorgungszentren: Von Elektro Alster Nord bis zur Sparkasse im Norden, Rewe und Rewe-Getränkemarkt in der Mitte und rund um das Nachbarschaftszentrum im Süden kleinteilige Angebote. Diese Frequenzbringer stellen zugleich auch Mängel dar, da hier phasenweise durch hohes Verkehrsaufkommen Konflikte einzelner Verkehrsteilnehmer entstehen, Abbiegeprozesse den Verkehrsfluss stauen und ein hoher Druck auf die vorhandenen Parkplätze entsteht. Vereinzelt bereichern historische Gebäude den Straßenraum, deren Präsenz in der Heterogenität der Straße jedoch zumeist wenig hervortritt. Städtebauliche Mängel sind in den wenig ausgebildeten Eingangsbereichen und vor allem in der entlang der Straße immer wieder vorhandenen fehlenden baulichen Korrespondenz der beiden Straßenseiten zu verzeichnen. Parkplätze sind häufig vor den Hausfronten zur Straße ausgerichtet und prägen damit das Straßenbild. Die großzügigen Straßen- und Kreuzungsräume erscheinen überdimensioniert und lassen den motorisierten Verkehr als vorrangig erscheinen.

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

Freiraum

Als vorherrschende Qualität lassen sich die bereits vorhandenen Grünstrukturen im Umfeld der Ulzburger Straße nennen; vereinzelt prägen erhaltenswerter Baumbestand und von Anwohner/-innen aufwendig gestaltete Bereiche den Straßenraum. Gleichzeitig sind diese überwiegend durch hohe oder undurchsichtige Einfriedungen vom Straßenraum nicht erlebbar oder haben einen stark abschottenden Charakter. Mangelhaft gepflegte Flächen und wechselnde, häufig unterschiedliche und beschädigte Bodenbeläge hinterlassen einen vernachlässigten Eindruck. Im zentralen Bereich von Rewe-Einkaufsmarkt bis zum Nachbarschaftszentrum führen die hohe Konzentration von Parkplätzen und der untergenutzte östliche Randstreifen zu einer geringen Aufenthaltsqualität. Einige der Geschäftsvorbereiche sind in ihrer Nutzung nicht ausgelastet und wirken wie „Restflächen“; sie werden von einem Überangebot an Parkplätzen dominiert oder sind in ihrer Aufenthaltsqualität nicht einladend/überzeugend. Den Vorbereichen der Ulzburger Straße 360 - 362 (ean) sowie der Vorzone der Nummer 352 (DEVK-Versicherung, Makler- und Steuerbüro), die im städtischen Besitz liegt, und dem Vorbereich des Rewe-Markts mangelt es an Gliederung und Gestaltung. Insgesamt fehlen im Straßenraum vor allem zusammenhängende, durchgängige Grünstrukturen. Der begrünte Wall, der den Häuserkomplex an der Kreuzung Langenharmer Weg umgibt, hat aus Straßensicht eine abschottende Wirkung. Auch die grünen Gärten der Einfamilienhäuser nördlich des Alten Kirchenwegs sind von der Straße aus nicht erlebbar.

Verkehr

Als bereits vorhandene Stärken sind der ausgebaut Radweg im südlichen Bereich zwischen Rathausallee und Waldstraße auf der östlichen Straßenseite und im nördlichen Abschnitt ab Poolstraße auf der westlichen Straßenseite zu nennen. Die vorhandenen Lichtsignalanlagen wirken sich erleichternd für die Querung der Straße aus und im Bereich nördlich des Nachbarschaftszentrums bis zum Glashütter Weg sind ausreichend straßenbegleitende Stellplätze auf der östlichen Seite zu verzeichnen. Insgesamt überwiegen jedoch die Mängel. Insbesondere die Unfallhäufigkeit an der Waldstraße wird als Gefahrenstelle mit dringendem Handlungsbedarf eingestuft. Auch die fehlende Radwegeverbindung beidseitig der Straße wirkt sich gravierend auf die Sicherheit und Qualität der Straße aus. In stark frequentierten Bereichen fehlen zusätzliche Querungshilfen und die ÖPNV-Unterversorgung in Höhe des Nachbarschaftszentrums verstärkt die defizitäre Wirkung insbesondere für Fußgänger/-innen. Das hohe Verkaufsaufkommen und die hohe Anzahl an Grundstückszufahrten führen zu häufigen Abbiegeprozessen, die wiederum zu Rückstaus und Stockungen im Verkehrsfluss beitragen. Insbesondere für Linksabbieger sind damit lange Wartezeiten verbunden, die den Eindruck einer problematischen Verkehrssituation hinterlassen. Das hohe Verkehrsaufkommen und auch der Zustand des Straßenbelags führen zu starken Geräuschemissionen, die Anwohner/-innen und Besucher/-innen der Straße einer hohen Lärmbelastung aussetzen. Unerlaubt und falsch abgestellte Fahrzeuge verweisen auf fehlende Parkmöglichkeiten und mangelndes Interesse am Straßenraum.

Abbildungen und Tabelle für Abschnitte (siehe Abb. in „Meilensteinchen“ Nr. 1), SWOT-Pläne

7. Ziele des Rahmenkonzepts

Übergeordnete Ziele:

Ziel des Rahmenkonzepts ist es, den Rahmen für die zukünftige Entwicklung und Umgestaltung der Ulzburger Straße aufzuzeigen. Es beschreibt das räumliche Konzept zur Gliederung des Straßenraums, benennt städtebauliche Potentiale, schlägt die Grün- und Freiraumstruktur vor und ordnet den Verkehrsraum neu. Bei der Betrachtung der drei wesentlichen Teilaspekte des Rahmenkonzepts – Städtebau, Freiraum und Verkehr – haben sich aus den Untersuchungen / SWOT-Analyse und dem Dialog mit Bürger/-innen sowie den Fachdienststellen übergeordnete Ziele herauskristallisiert, die bei der Entwicklung aber auch bei der Umsetzung des Rahmenkonzepts mit Priorität zu verfolgen sind.

Höchste Priorität hat die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer/-innen: Ausreichende Weg- und Fahrbahnbreiten, ohne durch Überdimensionierung zu zu schnellem Fahren zu verleiten; über-

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				luchterhandt <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

sichtliche und einsehbare Straßenräume sowie eine Gestaltung, die eine aufmerksame Verhaltensweise unterstützt.

Um die Ulzburger Straße zu einem lebendigen und attraktiven Stadtraum in Norderstedt werden zu lassen, werden eine stärkere Raumbildung, eine bessere Orientierung und Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsdauer und –qualität gefordert: Klar lesbare Räume, deren öffentliche oder Einzelhandelsnutzung deutlich werden und deren räumliche Kanten gefasst sind; besondere Orte, die baulich oder raumstrukturell herausgearbeitet sind und so die Orientierung erleichtern; geschützte Räume und Straßenmöbel, die zum Verweilen einladen. Ebenso wird eine wesentlich grünere Wirkung des Straßenraums gewünscht, wie auch eine stärkere Gliederung: kontinuierliche Elemente, die den Raum rhythmisieren und die Länge der Straße unterteilen. Alle neuen gestalterischen, verkehrlichen und nutzungsrelevanten Maßnahmen müssen vor allem eins: sich positiv auf die vorhandenen Lärmemissionen auswirken und dazu beitragen, diese zu reduzieren.

Von Bedeutung für die weitere Entwicklung der Ulzburger Straße ist auch deren Erreichbarkeit und Einbindung in das örtliche und übergeordnete Wegenetz. Die Ulzburger Straße soll kein Hindernis darstellen, sondern leicht und sicher zu queren sein. Sowohl von einer Straßenseite zur anderen als auch auf den Schulwegen und Freizeitradwegen. Eine gute Erreichbarkeit ist gleichermaßen für Fußgänger/-innen, Rad- und Autofahrer/-innen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen als auch für alle Altersgruppen der Bevölkerung sicherzustellen. Als Rückgrat und innerstädtische Hauptverkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung soll sie ihre zentrale Rolle innerhalb der Stadt auch zukünftig wahrnehmen können. Nutzungen sollen wo möglich ergänzt, intensiviert und der Bestand gestärkt werden. Damit verbunden ist auch die Sichtbarkeit sowohl der Nutzungen entlang der Straße als auch ihre Präsenz im Stadtbild und im Bewusstsein der Bürger/-innen. Dies geht einher mit einer eigenen, klaren Identität der Ulzburger Straße, die sich unter anderem dadurch auszeichnen soll, dass ein Besuch der Straße als ein Erlebnis, als angenehmer und spannender Aufenthalt, wahrgenommen wird.

(Abbildung: Wertung übergeordnete Ziele)

- Sicherheit

- Raumbildung
- Aufenthaltsdauer / -qualität
- Orientierung

- Begrünung
- Lärmemissionen
- Rhythmus

- Sichtbarkeit
- Identität
- Querungen / Verbindungen
- Erlebnis
- Nutzungen intensivieren
- Bestand stärken
- Erreichbarkeit

(ggf. Abbildung Plan 1 der Konzeptvarianten)

8. Die drei Planungsvarianten – Meilensteine, Perlen und Boulevard

Auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse wurden drei Planungsvarianten erarbeitet, die sowohl in den baulichen Maßnahmen als auch in der angestrebten Atmosphäre unterschiedliche

Positionen einnehmen. Die erste Variante richtet den Fokus auf eine horizontale Gliederung der Straße, sie schafft einen Rhythmus. Das zweite Konzept schafft eine durchlaufende Basisstruktur und betont punktuell die vorhandenen Qualitäten. Die dritte Variante setzt auf die Unterschiedlichkeit der beiden Straßenseiten und stärkt diese in ihren überwiegenden Nutzungen. Mit unterschiedlichen Maßnahmen und vielfältigen Elementen wird versucht, neben den technischen Anforderungen das gewünschte Bild der Straße zu erzielen.

Variante 1: Meilensteine

Teppiche rhythmisieren als Plätze den Straßenraum!

Die Ulzburger Straße wird neu gegliedert. Der Straßenraum erfüllt vollends die verkehrlichen Anforderungen für Fuß-, Rad- sowie Bus- und Autoverkehr. Ausgehend von dieser Ausstattungsqualität wird ein rhythmisierter Straßenraum geschaffen. Mit den sogenannten „Meilensteinen“ wird die Kontinuität der Straße bewusst unterbrochen, mit einem Wechsel des Bodenbelags sowie weiteren begleitenden Maßnahmen (Mittelstreifen, Verengung der Fahrspuren) die Autofahrer/-innen zur Reduzierung der Geschwindigkeit und zu erhöhter Aufmerksamkeit angeregt. Dieser Belagswechsel findet an Orten statt, die für die Straße eine besondere Bedeutung haben oder einer hohen Nutzung unterliegen. So wird es gelingen, den Passanten/-innen diese Orte bewusst zu machen und im Idealfall auch für die Nutzung des vielfältigen Angebots an der Strecke anzuregen. Die Bereiche zwischen den „Meilensteinen“ beschreiben eigene Abschnitte der Straße, die den Fokus auf das Wohnen richten. Sie werden zurückhaltender und ruhiger gestaltet, so dass sie auch zur Betonung der wichtigen „Meilensteine“ beitragen. Ebenso stärken sie die Wohnqualität entlang des Planungsabschnitts der Ulzburger Straße. Ein weiteres Ziel ist es, einen grünen Straßenraum zu schaffen. Hierzu wird eine auf der westlichen Straßenseite durchlaufende Baumreihe auf öffentlichem Grund geschaffen, die in bestimmten Abschnitten von Längsparkplätzen unterbrochen wird. Auf der östlichen Seite kann die Baumreihe als Allee ausgebildet werden, wenn die privaten Grundeigentümer/-innen daran in Eigeninitiative mitwirken.

Städtebauliche Ergänzungen

Die heterogene Bebauungsstruktur entlang der Ulzburger Straße wird auch künftig den Ort prägen. Punktuell jedoch können bestehende Strukturen durch neue ersetzt werden, mit denen es gelingt, dem Straßenraum an wesentlichen Stellen Fassung zu geben. Mit dem Vorschlag punktueller Verdichtung wird der Gewerbe- und Wohnstandort an der Ulzburger Straße gestärkt. Daher ist es wichtig, mit den Neubauten das Lärmproblem weiter zu reduzieren. Auch ist ein lebendiges Wechselspiel zwischen dem neu geschaffenen oder aufgewerteten öffentlichen Raum und den angrenzenden Erdgeschosszonen entscheidend für eine spürbare Belebung der Ulzburger Straße.

Gestaltungsthemen/MitMachModule

Die Ulzburger Straße ist eine MitMachMeile: Die vorgeschlagene räumliche Struktur der Straße beschreibt mit den „Meilensteinen“ Felder öffentlicher Aktivität und nachbarschaftlichen Engagements. Die Plätze sind in Kooperation von Stadt und Privaten gemeinsam gestaltete Orte - mit einheitlicher Oberfläche, einem abgestimmten (Gestaltungs-)Thema und „MitMachModulen“, mit denen sich die Anrainer der Straße (z. B. Einzelhändler, Kulturschaffende, soziale Einrichtungen, Anwohner/-innen) präsentieren können. Entstehen soll eine Platzgestaltung, die in ihrer Atmosphäre und Anmutung unverwechselbar ist, neue Orientierung schafft und die Passanten zum Verweilen anregt.

Die „Mitmacher/-innen“ erhalten im Bereich der „Meilensteine“ ihre Bühne. Dabei kann und soll sich das „aufzuführende Stück“ immer wieder verändern. An der Gestaltung der Zwischenbereiche sollen die Anwohner/-innen ebenso mitwirken können – in einem für jeden Anrainer überschaubaren Rahmen. Um zu einem einheitlichen und besonderen Straßenraum zu gelangen, gibt ein Gestaltungshandbuch Orientierung bei der Umgestaltung der eigenen Vorzonen. Es zeigt eine Bandbreite von Möglichkeiten auf – von der Pflanzung bestimmter Baumarten bis zur Gestaltung der Besucherstellplätze oder die Entsiegelung /Begrünung der Vorzonen.

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

Variante 2: Perlen

Eine Reihe Schmuckstücke ziert die Ulzburger Straße!

Das Konzept der MitMachPerlen verfolgt den Ansatz, die Besonderheiten entlang der Ulzburger Straße prägnant herauszuarbeiten und auf diese Weise die Kleinteiligkeit der Straße in einem ablesbaren, die Gemeinsamkeit des Raums betonenden Rahmen abzubilden. Die Besonderheiten sind als „Perlen“ der Straße aufgefädelt, die so zu einer „Kette“ wird, die den funktionalen und technischen Anforderungen des Raums gerecht wird. Die „Perlen“ stellen eine Abfolge der vielfältigen Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten entlang der Straße dar. Das Konzept sieht drei unterschiedliche Wertigkeiten vor, die jeweils differenziert ausgestaltet werden:

1. Die „Stadtperlen“ sind Ausdruck höchster Aktivität und Attraktivität. Sie bezeichnen die stark frequentierten Orte, haben Ausstrahlung und laden ein. „Stadtperlen“ liegen auf der Straße und verbinden beide Straßenseiten miteinander.
2. Die „Straßendiamanten“ betonen die kleinen Kostbarkeiten entlang der Wegesstrecke. Sie zeugen und erzählen von der Geschichte der Straße. Es können auch grüne Bereiche sein, die das Freiraumangebot für die Nachbarschaften aufwerten.
3. Die „Anwohnerjuwelen“ sind individuelle Schmuckstücke der Anlieger/-innen - ausschließlich auf ihrem jeweiligen Grundstück. Die Anwohner/-innen können sich mit einer „Perle“ an der Entwicklung der Straße beteiligen.

Erst ein durchgehender Belag sowie Beleuchtungs- und Begrünungselemente fügen die einzelnen Perlen zu einer Perlenkette zusammen. Die Elemente betonen die lineare Struktur der Straße, schaffen Wiedererkennungswert und Orientierung. Sie geben der Straße insgesamt ein einheitliches Profil.

Städtebauliche Ergänzungen

Langfristige, städtebauliche Verbesserungen finden sich auch bei diesem Konzept. Insgesamt werden Bebauungsvorschläge unterbreitet, die im Sinne des Perlenkonzepts größeren Wert auf singuläre Gebäude legt. Mit der neuen Verbindung „Moorbektwiete“ – „Am Schulwald“ über eine „Stadtperle“ könnte auch das unbebaute Areal an der Moorbektwiete städtebaulich für Wohnungsbau entwickelt werden.

Gestaltungsthemen/MitMachModule

Das Motiv der Perlen findet sich auch in der Wahl der Gestaltungselemente wieder – zum Beispiel in der Art der in den Boden eingelassenen Leuchten, die ein Perlenspiel „auf Schritt und Tritt“ erlebbar machen. Ebenso könnten grafische Elemente auf dem Boden Spielmöglichkeiten eröffnen.

Über die „Anwohnerjuwelen“ hinaus soll bei der Gestaltung des öffentlichen Raums der MitMach-Faktor greifen: in gemeinsamen Aktionen sollen Themen für die „Perlen“ gefunden, Gestaltungsvorschläge entworfen und umgesetzt werden. Selbst die Gestaltung von Pflastersteinen könnte einen Beitrag zur Perlenkette leisten, damit diese unverwechselbar und unübersehbar als ein Produkt der Norderstedter/-innen wahrgenommen werden.

Variante 3: Boulevard

Ein Leben auf der Flaniermeile!

Dieses Konzept verfolgt das Ziel, die Ulzburger Straße in dem zu beplanenden Abschnitt zu einem großzügigen, auf der östlichen Straßenseite verlaufenden Boulevard zu entwickeln. Ausgehend von den Mindestanforderungen an die volle Funktionalität der Straße für Fuß-, Rad- sowie Bus- und Autoverkehr wird der Straßenraum so gegliedert, dass möglichst viel Fläche für den Boulevard verbleibt. Dazu wird die westliche Straßenseite auf öffentlichem Grund zu einem komfortablen, durchgehend verlaufenden Fuß- und Radweg umgebaut. Gewissermaßen wird diese Seite zum „Standbein“ der Umgestaltung. Der Boulevard hingegen reagiert als „Spielbein“ flexibel auf die räumliche Verfügbarkeit der Flächen. Damit kann er unterschiedliche Wegebreiten aufweisen – ohne dabei an der Qualität eines Boulevards einzubüßen. An den zentralen öffentlichen

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

Bereichen weitet sich der Boulevard platzartig auf, bietet Raum zum Innehalten, Beobachten, Verweilen, aber auch einen Ort für Aktionen. Die Platzbereiche unterstreichen in ihrer linearen Ausrichtung zusätzlich das Boulevard-Thema. Somit entstehen entlang der Ulzburger Straße zwei ganz unterschiedliche Atmosphären – die ruhige, mehr dem Wohnen zugewandte Seite und die aktive, mehr mit dem Einzelhandel verwandte Seite. Eine dezente Ausnahme bilden die auf der Westseite vorhandenen Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen, die gegenüber den platzartigen Aufweitungen des Boulevards hinreichend wahrnehmbar sein werden.

Städtebauliche Ergänzungen

Die platzartigen Aufweitungen werden durch bauliche Ergänzungen bzw. Umbauten stadträumlich betont und durch neue Nutzungen gestärkt. Dies betrifft nicht nur die beiden zentralen Bereiche, sondern auch die Passage nördlich vom Poolstiege. Insbesondere dort ansässige Unternehmen sollen künftig viel stärker als räumliche Einheit wahrnehmbar sein und voneinander profitieren. Ebenso erhält die Einmündung am Schulwald durch ein signifikantes Eckgebäude eine ablesbare Eingangssituation. Insgesamt konzentrieren sich bauliche Ergänzungen auf der östlichen Straßenseite. Nachverdichtungspotenziale westlich der Straße sollten sich allenfalls im Bereich des Wohnens bewegen.

Gestaltungsthemen/MitMachModule

Die Umsetzung des Konzepts des Boulevards funktioniert grundsätzlich ohne Mithilfe privater Grundeigentümer/-innen. Jedoch wird er seine volle Stärke erst in der Kooperation von privaten und öffentlichen Grundeigentümer/-innen entfalten können. Dies betrifft primär seine platzartigen Bereiche, die allein durch Umgestaltung Bestandteil des Boulevards werden. Auch für die Anrainer in den anderen Bereichen gilt: Wenn jeder sich mit zwei bis drei Metern seines Grundstücks an dem Boulevard beteiligte, gewissermaßen den privaten Teppich auf den öffentlichen Raum ausrollte, wird der Boulevard räumlich wachsen und zudem als gemeinsames Werk der Nachbarschaft wahrgenommen werden.

Für die Umgestaltung dieser im privaten Besitz befindlichen (und dann öffentlich nutzbaren) Flächen sollen MitMachModule den Eigentümer/-innen ermöglichen, sich (innerhalb eines vorgegebenen Rahmens) individuell zu präsentieren - zum Nutzen jedes/jeder Einzelnen und zur Freude der Gemeinschaft.

Für die Grundstückseigentümer/-innen der westlichen Seite bestehen ebenfalls Mitwirkungsmöglichkeiten und Gestaltungsrichtlinien – z. B. in der Begrünung ihrer Vorgärten zur Aufwertung ihres Privatgrundstückes. Ihre Flächen jedoch bleiben zur Umsetzung des Konzepts weitestgehend unangetastet.

9. Stellungnahmen und Ergebnisse

Die Rückmeldungen der Träger öffentlicher Belange, der Verwaltung und der Politik der Stadt Norderstedt sowie der Bürger/-innen ergeben eine durchaus positive aber gleichwohl differenzierte Beurteilung der drei vorgestellten Konzeptvarianten.

Von den drei Varianten wird die stärkste räumliche Ausprägung für die Variante 1 - MitMachMeilensteine und die Variante 3 - MitMachBoulevard konstatiert. Die Variante 2 - MitMachPerlen werden aufgrund ihrer Kleinteiligkeit als wenig raumprägend wahrgenommen. Gleichwohl enthält die Variante einige Vorschläge, wie die Lichtinszenierung einzelner bedeutender Gebäude, die durchaus auch mit den anderen beiden Varianten kombinierbar erscheinen.

Zusammenfassung der Stellungnahmen

Die erstmalige Herstellung einer beidseitigen Radwegeverbindung wird einstimmig begrüßt. Sowohl aus Sicherheitsaspekten als auch hinsichtlich einer höheren Akzeptanz und damit Förderung des nicht motorisierten Verkehrs wird diese als vordringlich eingestuft. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Ulzburger Straße wird die Ausführung in Form von baulich getrennten Radwegen bevorzugt. Die klare Gliederung der Straße durch die „Meilensteine“ sowie die Baumallee und stärkere Begrünung der einzelnen Zwischenabschnitte wird ebenso positiv gewertet wie die Herausarbeitung der Unterschiedlichkeit der beiden Straßenseiten. Dabei liegt eine

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

Betonung auf der grünen, eher für Wohnen genutzten westlichen Seite und auf der östlichen Seite der breite, zum Flanieren einladende großzügige Gehweg in der Variante des Boulevards. Insgesamt wird ein grünes Rückgrat und aus verkehrlicher Sicht die klare Linienführung der Variante „Meilensteine“ bevorzugt. Auch die Inszenierung besonderer Gebäude und die Einführung verbindender Elemente der Variante Perlen wie Stadtmöbel, Lichtbänder oder durchlaufende Pflasterstraßen stoßen auf Gefallen.

Eine wichtige Grundlage für die probate Aufwendung öffentlicher Mittel ist die übergreifende Entscheidung zunächst auf alle bereits in öffentlicher Hand befindlichen Flächen zurückzugreifen, um die Realisierung des angestrebten Straßenquerschnitts zu erreichen. Aus städtebaulicher Sicht werden die Abschnittsbildung und die Betonung der Eingangssituationen begrüßt. Auch die herausgearbeiteten Nutzungsschwerpunkte städtebaulich neu zu strukturieren und zu fassen wird unter Ausnutzung der bereits rechtswirksam festgestellten Nachverdichtungspotentiale (B-Pläne) positiv für den Standort eingestuft. Um die besondere Bedeutung des öffentlichen (und privaten) Raums an diesen Standorten zu betonen, wäre auch die abschnittsweise andere Farbigkeit ein geeigneter Vorschlag. Ebenfalls unterstreicht eine über diese Bereiche hinausgehende einheitliche Belagsgestaltung der Nebenflächen die Aufwertung sowohl der öffentlichen als auch der privaten Bereiche.

Die Betonung des Bereichs um das Nachbarschaftszentrum als platzartige Gestaltung wird als wichtige Maßnahme bestätigt. In der Weiterentwicklung dieses bereits existierenden Schwerpunkts können somit wichtige Kommunikationsräume geschaffen werden. Selbst die Gestaltung zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich ist für einige denkbar. In vielen Rückmeldungen, insbesondere der Bürger/-innen, werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen für eine höhere Aufenthaltsqualität begrüßt.

Auch eine bessere Erreichbarkeit durch eine zusätzliche Bushaltestelle im Bereich des Nachbarschaftszentrums stellt eine wünschenswerte Maßnahme für viele Anwohner/-innen dar. Von den Verkehrsbetrieben wird diese Maßnahme als positive Beeinflussung für die Nutzung und Wahrnehmung des öffentlichen Nahverkehrs gewertet. Insbesondere die Ausführung neuer und die Umwandlung bestehender Haltestellen als Buskaps wird begrüßt. Von Seiten der Verkehrsbetriebe wird auch die Prüfung eines möglichen Kreisverkehrs an der Kreuzung Harckesheyde im weiteren Planungsverlauf positiv gewertet.

Kontrovers diskutiert wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Teilbereichen der Ulzburger Straße. Während sich viele Bürger/-innen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in den Schwerpunktbereichen aussprechen und einige Fachplaner/-innen die Möglichkeit eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs aufzeigen, können sich dies die Verkehrsbetriebe nur einmalig auf einem Bereich von 50 – 75 m Länge vorstellen.

Für die weitere Ausarbeitung und spätere Umsetzung werden bereits folgende Empfehlungen der beteiligten Fachplaner/-innen und Bürger/-innen benannt. In Anbetracht der Länge des Planungsabschnitts wird auch im Hinblick auf verkehrliche Belange die Bildung von zwei anstelle von drei Schwerpunkten empfohlen. Die Abschnitte sollten nicht zu lang sein. Gleichzeitig wird empfohlen, die Bereiche der „Meilensteine“ so zu verlängern, dass die Hauptzuwegungen aus den angrenzenden Quartieren und Schulwegen auf die „Meilensteine“ münden und eine sichere Querung ermöglicht wird. Von Seiten der Bürger/-innen werden für diese abschnittsweise andersartigen Beläge auch andersfarbige wie grüne oder rote „Meilensteine“ angeregt. Auch unterschiedliche Farbigkeiten der zwei Abschnitte werden vorgeschlagen. Die städtebauliche Umstrukturierung um das Nachbarschaftszentrum zu einer platzartigen Aufweitung wird, aufgrund der hier bereits vorhandenen dichten und gleichmäßig zu beiden Seiten der Straße verteilten Einzelhandels- und Gewerbestruktur, an erster Stelle gesehen. Es wird empfohlen, die Straßenbeläge in lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) oder mit ähnlicher lärmreduzierender Wirkung auszuführen. Hinsichtlich der geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung wird vorgeschlagen, mit Hilfe von lärmarmen Pflasterflächen an den Randbereichen die Fahrbahn optisch weiter zu verkleinern. Für die Radwege wird empfohlen, das großformatige Hamburger Pflaster oder ein Material mit ähnlich

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

wenig Rollwiderstand zu verwenden. Im Hinblick auf die aus Autofahrer/-innen Sicht häufig kritische Linksabbiegesituation an der Einmündung des Steindamms wird empfohlen, hier die Signalisierung zu prüfen.

Bemängelt wird, dass in dem vorgestellten Planungsstand keine Kreisverkehre vorgeschlagen werden. Aus verkehrlicher Sicht sind weiterführende Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs wie zusätzliche Linksabbiegestreifen nicht hinreichend berücksichtigt. Die Verkehrsbetriebe weisen auf durchgängige Spurbreiten von mindestens 3,25 m, diese Breite sollten aus Sicht der Verwaltung nicht überschritten werden. Grundsätzlich wird die höhere Anzahl an Querungsmöglichkeiten begrüßt, jedoch wird eine entsprechende Querungshilfe in Höhe des Poolstiegs vermisst. Der Wegfall von Parkplätzen soll im Hinblick auf die Erfahrungen mit den Einzelhändlern überprüft werden. Aus städtebaulicher Sicht wird festgestellt, dass keine der gezeigten Varianten eine bauliche Fassung der östlichen Straßenseite nördlich des Alten Kirchenwegs vorschlägt.

Die drei Planungsvarianten enthalten unterschiedliche Potentiale für eine Lärminderung. Dabei erscheint eine Kombination aus der Variante „Meilensteine“ und „Boulevard“ die effektivste Möglichkeit zu sein, um eine wirksame Lärminderung durch Verstetigung des Straßenverkehrs und eine Förderung des Umweltverbundes zu erreichen. Eine abschnittsweise, deutlich herausgearbeitete Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit in – auch farblich - hervorgehobenen Straßenabschnitten mit Querungshilfen an Orten mit einem hohen Querungsbedarf verhindert den Gewöhnungseffekt der Autofahrer/-innen. Gleichzeitig fördert sie die Akzeptanz, die Straße weiterhin zu befahren, ohne einen Schleichverkehr in den Nebenstraßen auszulösen. Dies gilt insbesondere für die Nachtzeiten.

Die Förderung einer „ruhigen Wohnbebauung auf der Westseite“ und einer „lauteren Nutzung für den Einzelhandel“ auf der Ostseite, die der „Boulevard“ verfolgt, ist aus städtebaulicher Sicht in Verbindung mit dem Ziel des Lärmschutzes ebenfalls zu begrüßen. Dadurch bestünde die Möglichkeit, sensible Wohnnutzungen auf der ruhigeren Westseite auszurichten und durch eine vor dem Lärm schützende Riegelbebauung die dahinterliegenden Nutzungen abzuschirmen. Auf der Ostseite wird eine lärmindernde Grundrissgestaltung der Wohnbebauung aufgrund der ungünstigen Himmelsrichtung grundsätzlich erschwert. Im Rahmen der weiteren Planungen könnte eine schalltechnische Abschätzung zur Bewertung der geplanten Baukörper unterstützend wirken. Im Zuge der Planungen ist zu prüfen, wie Sanierungsmaßnahmen an vorhandenen Gebäuden neben dem Klimaschutz auch der Lärminderung dienen können, z. B. durch Vorhangfassaden für Balkone, schallgedämmte Lüftungsanlagen und Lärmschutzfenster.

Ergebnisse

Aus den Stellungnahmen der Fachdienststellen und den Trägern öffentlicher Belange sowie aus den Rückmeldungen der Öffentlichkeit ergibt sich eine eindeutige Empfehlung für eine Kombination der beiden vorgestellten Konzeptvarianten „Meilensteine“ und „Boulevard“.

Die höchste Priorität in der Umsetzung haben beidseitig durchgängige Radwege und komfortable Gehwegbreiten, um die Sicherheit und Qualität im Planungsabschnitt wesentlich zu steigern. In der Kombination der Varianten soll der Ausbau eines beidseitig verlaufenden abgesetzten, komfortablen Fuß- und Radwegs und eine öffentliche Straßenbaumreihe in Verbindung mit Längsparkplätzen auf der Westseite verfolgt werden. Zwei „Meilenstein“-Bereiche stärken die vorhandenen Nutzungsschwerpunkte durch die städtebaulich-freiraumplanerische Umgestaltung. Zukünftig sollen weitere Angebote dort gebündelt werden, um die Attraktivität der Orte langfristig zu sichern. Die Steigerung der Aufenthaltsqualität ist insbesondere an den neu entstehenden Plätzen und Aufweitungen vorrangig, wird aber im gesamten Planungsabschnitt durch entsprechende Gestaltungsvorschläge verfolgt.

Es ergeben sich folgende Grundprinzipien für die Umgestaltung des Planungsabschnitts:

- Beidseitiger, durchgängiger Radweg
- Rhythmisierung durch Abschnittsbildung (2 „Meilensteine“ mit Belagswechsel in der Fahrbahn)

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				luchterhandt <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

- Straßenverlauf so weit westlich wie möglich, um den Boulevardcharakter auf der östlichen Seite zu erreichen
- Volle Funktionalität auf beiden Seiten leisten
- Unterschiedlichkeit beider Straßenseiten herausarbeiten
- Wohnen auf westlicher Seite stärken, Geschäfte (Mischnutzung) verstärkt auf östlicher Seite sowie im Bereich der „Meilensteine“ ansiedeln
- Straßenquerschnitt mit baulich getrennten Radwegen, Fahrspurbreiten durchgängig von 3,25 m
- Boulevard-Breite variiert – je nach Mitwirkung der Anrainer
- Querverbindungen an benannten Stellen ausbauen

- Kennzeichnung des Auftakts/Übergangs
- Städtebauliche (Neu-)Fassung der „Meilensteine“
- Grüne Gestaltung der Zwischenzonen, insbesondere auf der westlichen Seite

- Beleuchtung und Möblierung nach Gestaltungshandbuch
- Einheitliche Beschilderung/Reduzierung der Schilder

- MitMachModule, die den Charakter des linearen Straßenraums aufnehmen
- MitMachModule zur Erweiterung des „Boulevards“

- Integriertes Parkkonzept

(Abbildung Leitlinien)

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

10. Rahmenkonzept

Das Rahmenkonzept „MitMachMeile“ formuliert städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrsplanerische Leitlinien und Maßnahmen für die Ulzburger Straße im Abschnitt zwischen Rathausallee und Harckesheyde. Ausgehend von einer räumlichen Idee (a), die die grundlegende Entwicklungsrichtung für den Stadtraum beschreibt, wird der Rahmen (b) mit den notwendigen Grundbausteinen für eine neue, zukunftsweisende Ulzburger Straße aufgespannt. Innerhalb dieses Rahmens legen die sogenannten MitMachBausteine (c) die Grundlage für eine individuelle Umgestaltung der Straße, die es in dieser Form nur in Norderstedt geben wird. Flankierende Maßnahmen (d) schließlich ergänzen die Palette für einen umfassenden, integrierten Wandel dieses Stadtraums.

Nicht zuletzt verkörpert auch das Rahmenkonzept jene Haltung, die schon bei seiner Erarbeitung wesentlich war und ist: Plan und Prozess (e) gehen Hand in Hand, Baumaßnahme und Beteiligung ergänzen sich und führen zu einem speziell auf den Ort gemünzten Ergebnis. Wie dies bei der Konkretisierung und Umsetzung der Planung auch weiterhin gelingen kann, wird abschließend in der Strategie erläutert.

a. Die Idee – Von der Durchgangsstraße zur lebendigen MitMachMeile

Die Ulzburger Straße hat sich gegenüber dem heutigen Bild deutlich weiterentwickelt: ein großzügig gestalteter und lebendiger Stadtraum prägt den Abschnitt zwischen Rathausallee und Harckesheyde, in dem sich insbesondere Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen über wesentlich mehr Raum- und Bewegungsfreiheit freuen dürfen. Ein „Boulevard“ mit unterschiedlichen Platzsituationen, eine Straße mit grünen, ruhigen Abschnitten und steinernen, belebten Bereichen, den „Meilensteinen“. Hier trifft man sich, erledigt Besorgungen, wartet auf den Bus oder schaut einfach nur dem bunten Treiben zu, hier kann man über den „Boulevard“ flanieren oder sich einfach nur komfortabel und sicher die Straße entlang bewegen.

Und auch den Autofahrer/-innen bietet sich ein neues, interessanteres Straßenbild. Sie erleben eine klar rhythmisierte Straße, einen abwechslungsreichen Stadtraum, in dem die „Meilensteine“ in ihrer Bedeutung erlebbar werden und ihre einladende Wirkung entfalten. Mittel- bis langfristig sollen die gewerblichen Nutzungen in und um die Bereiche der „Meilensteine“ angesiedelt und das Wohnen auf der Westseite gestärkt werden.

Besonders in den Abschnitten der „Meilensteine“ verhalten sich alle Verkehrsteilnehmer/-innen rücksichtsvoll, umsichtig und zuvorkommend. Die Gestaltung des Raums fördert dies, weckt bei allen Aufmerksamkeit für diese unverwechselbare Anmutung des Ortes und trägt insgesamt zur Entschleunigung der Straße bei.

Es entsteht zudem ein Raum, der nicht nur auf die öffentlichen Flächen „vertraut“, sondern den gesamten, die Straße prägenden Bereich von Hauskante zu Hauskante in den Fokus nimmt und damit auch die privaten Eigentümer/-innen einlädt, an der Umgestaltung mitzuwirken. Ihre ganz besondere Note als MitMachMeile erhält die Ulzburger Straße schlussendlich über Elemente, die Bürger/-innen, Gewerbetreibende und Anwohner/-innen, Kinder und Jugendliche gemäß des gemeinsam entwickelten Leitthemas selbst entwerfen und umsetzen.

b. Der „Rahmen“ – Grundbausteine des Konzepts

Die Planung für einen derart langen Straßenabschnitt von 1,8 km Länge verlangt ein stabiles Gerüst und eine ebenso klare wie einfache Vorstellung von dem Raum. Das Rahmenkonzept sieht daher eine Reihe von Grundbausteinen vor, die für einen grundlegenden Wandel vom Straßen- zum Stadtraum wesentlich sind.

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

Zwei unterschiedliche Straßenseiten fügen sich zu einem Ganzen – den Straßenraum im Querschnitt neu gliedern

Mit dem Rahmenkonzept wird das Ziel verfolgt, orientiert an den vorhandenen Nutzungsstrukturen die Unterschiedlichkeit der beiden Straßenseiten auch gestalterisch herauszuarbeiten. Dabei soll die westliche Seite, die weitgehend von Wohnnutzungen bestimmt ist, grün ausgebildet werden, so dass die privaten Bereiche vom Straßenlärm abgeschirmt werden und diese Seite insgesamt von einem ruhigen Thema bestimmt ist. Auf der östlichen Seite hingegen, die in starkem Maße vom Einzelhandel geprägt ist, werden durch die Verschiebung der östlichen Straßenkante nach Westen zusätzliche Flächenpotenziale für Nebenflächen (Fuß- und Radverkehr) gewonnen. Das Rahmenkonzept folgt dem Prinzip, die westliche Straßenseite über den gesamten Planungsabschnitt in gleicher Breite auszubilden, während die östliche Seite – in Abhängigkeit von den verfügbaren Flächen und/oder der Mitwirkungsbereitschaft privater Eigentümer/-innen – möglichst breite Fußgängerbereiche erhalten soll.

(Abbildung: Systemquerschnitt des Straßenraums)

Baustein 1: Durchgängige Radwege auf beiden Seiten der Straße machen Radfahren attraktiver

Beidseitige Radwege sind ein Muss für die Umgestaltung, weil sie nicht nur eine signifikant höhere Verkehrssicherheit garantieren, sondern auch die Akzeptanz in der Nutzung der Ulzburger Straße verbessern. Als wichtige Hauptverbindungsstraße Norderstedts ist sie ein Hauptziel des Radverkehrs und ihre Verkehrssicherheit somit auch ein Hauptanliegen von Radfahrer/-innen.

Mit der beidseitigen Führung wird die Anzahl von Gegenverkehren auf der falschen Straßenseite reduziert. Mit 1,50 m Breite ist zudem eine großzügige Wegbreite gesichert, die an Engstellen vereinzelt zugunsten des Fußverkehrs auf bis zu 1,50 m inklusive Sicherheitsstreifen verschmälert wird.

Der Förderung des Radverkehrs auf der Ulzburger Straße sollen zudem neue, zusätzliche Radabstellanlagen dienen – gerade im Bereich der Nutzungsschwerpunkte sind gut platzierte und gebündelte Anlagen ein attraktives Angebot für Radfahrer/-innen, im Idealfall sogar überdacht und in Nähe der Bushaltestellen.

Baustein 2: Komfortable Gehwege fördern Begegnung und Kommunikation

Ebenso wie die Radwege sind die Fußgängerbereiche wichtige Grundlage für eine Belebung des öffentlichen Raums – technisch bezogen auf ihre Breite und ästhetisch hinsichtlich ihrer Anmutung. Geplant ist daher über den gesamten Planungsabschnitt eine Gehwegbreite von mindestens 2,5 m auf beiden Seiten. Auf der östlichen Seite wird, sofern weitere öffentliche Flächen zur Verfügung stehen, der Gehwegbereich erweitert, so dass eine großzügige Flaniermeile entsteht. Diese Wirkung kann von den Anrainer/-innen noch unterstützt werden, wenn diese ihre privaten Vorbereiche der Gestaltung des öffentlichen Raums anpassen.

Für die Bereiche vor Ladenzeilen und anderen Stellen mit erhöhtem Aufkommen an Fußgänger/-innen werden boulevardartige Gehwegbreiten von 3,5 - 5,0 m angestrebt. In den Meilensteinen sollen sich die Gehwege zu platzartigen Zonen aufweiten, um einerseits Räume mit Aufenthalts- und Kommunikationsangeboten zu schaffen und andererseits die ansässigen Gewerbetreibenden und Unternehmen mit einer starken Adressbildung zu unterstützen.

Auch die Sicherheitsansprüche (insbesondere von Kindern/Jugendlichen, Senioren und Behinderten) werden berücksichtigt: Zwischen den Fahrspuren und Radwegen werden jeweils Sicherheitsstreifen von 0,5 m Breite angelegt, taktile Leitstreifen sind obligatorisch in der Gestaltung der Gehwegbereiche vorgesehen.

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

Für die Gehwegflächen im Planungsabschnitt ist ein einheitlicher Belag zu wählen, der zu dem gewählten/zu wählenden Thema inhaltlich und ästhetisch passt. Hinweise und Vorschläge sind dem Gestaltungshandbuch zu entnehmen.

Baustein 3: Grünes Rückgrat – Hochstämmige Bäume gliedern und rhythmisieren den Straßenraum

Eine im Westen durchlaufende Baumreihe mittelkroniger Straßenbäume, die teilweise von Längsparkplätzen und Zufahrten zu den Grundstücken unterbrochen wird, bildet das Rückgrat der Ulzburger Straße. Sie prägen in Habitus und Größe und durch ihre regelmäßige Anordnung die gewünschte raumbildende Kante aus. Ggf. kann stellenweise eine Verlegung einzelner Leitungen (Fernwärme, Frischwasser, Telefon, Steuerkabel, Gas und Fernmeldekabel der Vattenfall GmbH) erforderlich werden. Sollte die Verlegung nicht möglich sein, werden Zierobst-Pflanzungen (Prunus-Art) in Kübeln vorgeschlagen, die entlang der Straße aufgestellt werden. Auch Blauregen (Wisteria-Art) mit einer schlicht gestalteten Rankhilfe ist alternativ als begrünendes Element denkbar.

Baustein 4: Reduzierung des Fahrbahnprofils/Fahrbahnquerschnitts

Der Straßenraum wird zukünftig eine andere Prägung erfahren. Die dominierende Wirkung des motorisierten Verkehrs wird zugunsten eines beidseitigen, durchgängigen Radwegs und ausreichender Gehwegbreiten zurückgenommen (Bausteine 1 und 2). Der Regelstraßenquerschnitt sieht daher folgendes Straßenprofil von West nach Ost vor: 2,50 m Gehweg, 1,50 m Radweg, 0,50 m Sicherheitsstreifen, 2,00 m Park- und Grünstreifen, 6,50 Fahrbahn, 0,50 m Sicherheitsstreifen, 1,50 m Radweg, 2,50 m Gehweg. Zusätzlich können die Randbereiche der Fahrstreifen mit Hilfe von lärmarmen Pflasterflächen optisch verkleinert werden.

Zu Gunsten der Anlage von attraktiven Rad- und Fußwegen wird über die gesamte Länge des Plangebiets eine Fahrbahnbreite von 6,50 m eingehalten (Fahrspur 3,25 m). Damit erhalten alle Verkehrsteilnehmer/-innen ausreichend Raum, um einander störungsfrei zu begegnen und den Verkehrsraum gerecht und gleichwertig aufzuteilen.

Baustein 5: Querungshilfen – Beide Straßenseiten eng miteinander verknüpfen

Die Querung der Straße wird zukünftig durch eine höhere Anzahl von Querungshilfen erleichtert. Außerhalb der beiden „Meilensteine“ wird die Querung über Sprunginseln sicher gestellt. Diese verbessern als gesicherte Querungshilfen die Quermöglichkeiten der Straße und mindern so die Barrierewirkung des Verkehrsflusses. Gleichzeitig bewirken sie keine zusätzliche Stockung des Verkehrs. Mit einer Breite von 2,50 m bieten diese eine gesicherte Aufstellfläche sowohl für Radfahrer/-innen als auch für Menschen mit Kinderwagen oder Gehhilfen.

Baustein 6: Erhöhung der Haltestelldichte – Bessere Erreichbarkeit für alle Altersgruppen

Das Nachbarschaftszentrum ist eines der zentralen Ziele, das häufig aufgesucht wird. Die gute Erreichbarkeit für alle Ziele entlang der Straße sollte für alle Alterstufen gewährleistet sein. Dies betrifft auch die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine zusätzliche Bushaltestelle im Bereich des Nachbarschaftszentrums schließt eine Lücke in der ÖPNV-Versorgung eines stark frequentierten Bereichs mit zahlreichen Ziel-/ Quellverkehrsbezügen. Eine zusätzliche Haltestelle wird an diesem Standort in Abstimmung mit dem SVG, VHH und HVV vorgeschlagen.

Baustein 7: Buskaps – Moderne Haltestellen beschleunigen den Busverkehr

Die zusätzliche Haltestelle auf beiden Seiten im Bereich des Nachbarschaftszentrums wird als Haltestellenkap ausgeführt. Auch die Haltestellen Weg am Denkmal (beide Richtungen) und Heidberg (westliche Seite) werden durch Haltestellenkaps ersetzt. Die Haltestellenbuchten Heid-

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

berg (östliche Seite), Alter Kirchenweg und Langenharmer Weg werden in die neue Planung hingegen integriert.

Die Entscheidung für Buskaps an den genannten Standorten liegt darin begründet, dass diese im Vergleich zu einer Busbucht einen geringeren Platzbedarf erfordern, sie bordsteinparallel angefahren werden können, Radwege weniger häufig verschwenkt werden müssen und diese nicht von Kurzparkern missbraucht werden können.

Baustein 8: Parkstreifen – Öffentliche Parkplätze sichern die gute Erreichbarkeit

In Verbindung mit dem grünen Rückgrat auf der westlichen Seite sind öffentliche Parkplätze in Form eines Längsparkstreifens vorgesehen. Diese werden alle drei Plätze durch ein grünes Element aufgelockert. Als verbindendes Element zwischen den beiden „Meilensteinen“, stehen somit jeweils vor und nach diesen ausreichend öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Die „Meilensteine“ selbst werden von Längsparkbuchten zugunsten des zusammenhängenden Raumeindrucks freigehalten. Die daraus erfolgende Reduktion von straßenbegleitenden öffentlichen Parkplätzen wird durch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs im gesamten Plangebiet nicht nur mengenmäßig kompensiert, sondern bezogen auf die Standorte auch optimiert.

Baustein 9: Integriertes Parkraumkonzept – Hier dürfen Sie parken – gemeinsam mehr Platz haben

Bestandteil des Rahmenkonzepts sind ferner Grundzüge eines integrierten Parkraumkonzepts. So werden die enormen Kapazitäten insbesondere auf den privaten Stellplatzflächen entsprechend einer im Juni 2011 durchgeführten Parkraumerhebung bewusst in die Gesamtplanung einbezogen. Unter Nutzung der im Planungsraum vorhandenen größeren Sammelstellplatzanlagen, die zum Teil auch im städtischen Besitz sind, gelingt es, den ruhenden Verkehr in Teilen unauffällig und gut erreichbar zu organisieren. Auf diese Weise können zentrale öffentliche Flächen als Platzflächen mit hoher Aufenthaltsqualität vom Parken befreit ausgestaltet werden – es befinden sich jedoch stets Stellplätze in fußläufiger Entfernung.

Eine gute Beschilderung der Parkplatzflächen und ggf. eine zeitliche Bewirtschaftung erhöhen die Auffindbarkeit der Anlagen und helfen, das Parkraumangebot weiter zu optimieren.

c. Die MitMachMeilen-Bausteine – Was die Straße unverwechselbar macht

Die alleinige Anwendung der Bausteine 1 - 9 auf den gesamten Straßenraum bewirkt gegenüber dem heutigen Zustand vor allem einen funktionalen Mehrwert. Damit die Straße jedoch besonders wird, bedarf es der Alleinstellungsmerkmale, die aus und mit dem Ort etwas Unverwechselbares machen und des Mutes, dies auch in die Realität umzusetzen. Das Rahmenkonzept sieht mit den MitMachMeilen-Bausteinen Maßnahmen vor, die die räumliche Struktur wesentlich prägen, sie rhythmisieren und der Raumgestaltung ihren individuellen Stempel aufdrücken. Meilensteine, Boulevard und Auftaktbereiche sind die Anker des Konzepts der MitMachMeile, das inhaltlich in starkem Maße von den vielen Akteuren selbst ausgefüllt wird. Nicht zuletzt sollen diese Elemente durch ihre Andersartigkeit in funktionaler und ästhetischer Hinsicht die besondere Aufmerksamkeit und die Neugierde der Menschen wecken, Aktivität und Kommunikation anregen, Handel und Einkaufslust beleben – bei Tag und Nacht Visitenkarte sein.

Baustein 10: „MitMachMeilensteine“ – Plätze rhythmisieren den Stadtraum

Dort, wo sich bereits heute Schwerpunkte in der Nutzung abzeichnen, werden sich auch zukünftig die anziehungsstarken Einrichtungen befinden. Im nördlichen Bereich des Planungsabschnitts ist zwischen Poolstieg und An der Schulkoppel mit diversen großflächigen Einzel- und Spezialhandel eine Konzentration an Nah- und übergeordneten Versorgungseinrichtungen zu verzeichnen. Im mittleren Teil des Planungsabschnittes ist mit dem Nachbarschaftszentrum und dem dort ansässigen Einzelhandel und den gastronomischen Betrieben ebenfalls ein zentraler Ort auszu-

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

machen. Die „Meilensteine“ unterstreichen die damit verbundene zentrale Bedeutung des öffentlichen Raums dieser Abschnitte.

Im Bereich der „Meilensteine“ sind in Zusammenarbeit mit den Einzelhändlern (Einzelhändlerinitiative) die Sicherung und der Ausbau nachfragestarker Angebote und Dienstleistungen konzentriert zu verfolgen. Die Ausgewogenheit des angebotenen Nutzungsmixes ist relevant für die langfristige Attraktivität beider Orte. Aber auch die Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums muss die Bedeutung dieser Bereiche herausheben und erlebbar machen. Neben einer guten Erreichbarkeit müssen behagliche Räume zum Verweilen einladen. Diese können insbesondere in Zusammenarbeit mit den Einzelhändlern realisiert werden, wenn diese ihre Vorzonen als Bestandteil des öffentlichen Raums verstehen und an einer einheitlichen Gestaltung mitwirken.

Mit MachMeilensteine werden es nicht allein durch Einbeziehung privater Flächen. Vielmehr gilt es, die Öffentlichkeit an der Gestaltung der öffentlichen Plätze zu beteiligen – von der Idee bis zum selber Handanlegen (Baustein 13).

Einfach. Besonders. Schön. – Materialwechsel und Einheitlichkeit machen einen besonderen Raum erlebbar

Die „Meilensteine“ heben sich durch einen Materialwechsel gestalterisch deutlich vom übrigen Straßenraum ab. Dies kann durch eine besondere Farbigkeit noch verstärkt werden. Beteiligen sich die umliegenden Grundeigentümer/-innen an der Meilensteingestaltung auf ihren Grundstücken, werden die „Meilensteine“ zu platzartigen Aufweitungen, die bis an die Gebäudekanten heranragen. Es entstehen zusätzliche Kommunikationsräume und nachbarschaftliche Treffpunkte.

Der Wechsel des Fahrbahnbelags mit dem einhergehenden Wechsel der Farbigkeit bewirken eine Reduzierung der Geschwindigkeit und ein an die Gegebenheiten angepasstes Verhalten der Verkehrsteilnehmer/-innen. Die schwache Trennung der Bereiche (niedrige Borde, gleiche Belagfarbe u. a.) verdeutlichen die Besonderheit des Ortes und die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/-innen. Es sind weder Bodenwellen noch Aufpflasterungen vorgesehen, die Änderungen im Belag erfolgen niveaugleich oder als Farbmarkierungsauftrag. Um den „Meilenstein“ als einheitliche und zusammengehörige Fläche zu betonen, werden die Radwege in diesem Bereich mit Fahrbahnmarkierungsfarbe oder einem auffälligen, eingelassenen Stein von dem übrigen Bereich abgrenzt. Farbigkeit und Material sind auf den „Meilenstein“ abgestimmt.

Gegen den Strom – weiche Separation bringt Straßen- und Nebenflächen einander näher

Niedrige Borde grenzen die Fahrbahn mit 3 cm Höhenversprung von den übrigen Nebenverkehrsflächen ab. Die weiche Separation unterstützt die Barrierefreiheit, macht die Zuordnung der Straßenräume klar lesbar und zeigt dennoch die Zusammengehörigkeit des Raums. Der Randstein soll sich durch hohe Qualität und Langlebigkeit auszeichnen. Seine Farbigkeit orientiert sich an der des „Meilenstein“-Bereichs, gleichzeitig hebt er ihn seine andersartige Materialität/sein Format oder seine Ausrichtung von der unmittelbaren Umgebung ab.

Leicht zu queren – der Mittelstreifen macht's möglich

Ein durchgängiger Mittelstreifen mit einer Breite von 1,30 m erleichtert das Queren für Fußgänger/-innen in diesen aufgrund der angesiedelten Nutzungen stark frequentierten Bereichen. Zu Beginn jedes „Meilensteins“ dient eine Sprunginsel in beiden Richtungen sowohl als Aufmerksamkeitshinweis als auch als zusätzliche gesicherte Querungshilfe mit einer ausreichenden Aufstellbreite für Fahrräder und Kinderwagen.

Durch die Breite des Mittelstreifens von 1,30 m wird die Gesamtbreite der Fahrbahn in diesem Bereich 7,80 m betragen. In diesen Bereichen sind 25 cm Breite Randstreifen jeweils beidseitig der Fahrbahn im Material des Mittelstreifens gehalten, um eine optische Verschmälerung zu bewirken. In den beiden „Meilensteinen“ führt die gestalterische und bauliche Veränderung zu einem veränderten Verhalten aller Verkehrsteilnehmer/-innen und zu einer Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs.

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

Baustein 11: MitMach-Boulevard – Flanieren auf der Meile

Der Baustein 11 lässt sich zu einem vollständigen MitMach-Baustein weiterentwickeln. Ziel ist es, den Gehweg als einen großzügigen, breiten Boulevard zu errichten, der nicht nur die Plätze miteinander verbindet, sondern zum Flanieren einlädt. Durch die Verlegung des Straßenquerschnitts in Richtung Westen werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, auf der östlichen Seite zusätzliche Flächen zu gewinnen, die dem Gehweg zugeschlagen werden können. Passend zu der nutzungsintensiveren, östlichen Straßenseite soll ein in Material und Farbe abgestimmter Boulevard entstehen, in dem nach Möglichkeit die privaten Vorzonen insbesondere von Dienstleistern und Einzelhändlern so einbezogen sind, dass private und öffentliche Flächen in der äußeren Gestalt eine Einheit bilden. Wiederkehrende Elemente wie Straßenleuchten, Sitzmöglichkeiten, Fahrradbügel und mit Sonnenschirmen überdachte Außengastronomie tragen zu einem belebten, einladenden Eindruck bei. Die Mitwirkung der privaten Grundstückseigentümer/-innen ist also notwendige Bedingung für die Realisierung des MitMach-Boulevards. Wie dies im Einzelnen aussehen kann, welche Gestaltungsmöglichkeiten jedem einzelnen obliegen, darüber gibt das Gestaltungshandbuch Auskunft.

Baustein 12: Auftaktbereiche – Orientierung stärken

Da der Planungsabschnitt nur ein Teilbereich der Ulzburger Straße ist, weil diese im Norden und Süden weiterläuft, werden entsprechende Eingangs- bzw. Übergangsbereiche gestalterisch herausgearbeitet. Sie haben nicht den Stellenwert, wie die „Meilensteine“, sollen jedoch durch ihre Ausgestaltung Signalwirkung ausüben und die Orientierung erleichtern. Im Norden bildet die vorhandene Raumaufweitung an der Harckesheyde den Auftakt und die Kreuzung Langenharmer Weg bildet das südliche Gegenstück. Auch wenn der hier betrachtete Planungsraum bereits an der südlicheren Kreuzung Rathausallee/Alter Kirchenweg beginnt, ist in der Wahrnehmung der nächsten Kreuzung innerhalb des Planungsabschnittes wesentlich markanter. Für beide Auftaktbereiche soll an ihre raumbildende Wirkung und damit Wiedererkennbarkeit angeknüpft werden.

Gestalterisch tritt die MitMachMeile zunächst erst südlich der Kreuzung Harckesheyde in Erscheinung. Die Fahrbahn verzüngt sich auf den neuen Querschnitt und in den Nebenflächen beginnen der Belagwechsel und die durchgängigen Radwege. Perspektivisch kann die Gestaltung des Planungsabschnitts aber auch auf der nördlichen Ulzburger Straße weitergeführt werden. Um den Auftakt entsprechend zu betonen, ist auch eine bauliche Fassung des Straßenraums südlich der Kreuzung sinnvoll.

Der Auftakt-/Übergangsbereich Langenharmer Weg/Ulzburger Straße ist durch die offene Kreuzung bereits als (vom Verkehr dominierter) Auftakt gekennzeichnet. Auf der südöstlichen Seite hebt die öffentliche Grünfläche den historischen Baumbestand hervor. Gegenüber befindet sich mit der Tankstelle eine prägnante Anlaufstelle, die im südlichen Abschnitt in Teilen auch die örtliche Nahversorgungsfunktion übernimmt. Diese Eigenschaft bietet die Möglichkeit, über eine Aufwertung der zur Straße orientierten Vorbereiche in Verbindung mit dem Tankstellenshop temporäre Aufenthaltszonen zu schaffen und den Auftakt darüber hinaus zu beleben. Langfristig kann anstelle der Tankstelle eine städtebauliche Erneuerung verfolgt werden, die dann auch eine bauliche Fassung des Auftaktbereichs ermöglicht.

Besondere Elemente kennzeichnen den Auftakt der MitMachMeile

Da in den Auftaktbereichen kaum zusätzliche öffentliche Flächen zur Verfügung stehen, wird vorgeschlagen, zur Betonung des Auftakts auf größere bauliche Eingriffe zu verzichten und an beiden Orten einige Flaggenmasten zu positionieren, die den „Eingang“ zum besonderen Straßenabschnitt kennzeichnen. Jeweils versetzt markieren längliche Banner mit dem Emblem der MitMachMeile auf beiden Straßenseiten Anfang und Ende der MitMachMeile. Diese können zu besonderen Anlässen anders gestaltet werden. So kann auf wichtige, übergeordnete Events, wie der „Autofreie Tag“ bzw. die „Europäische Mobilitätswoche“ hingewiesen werden.

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

Neben den Fahnenmasten ergänzen besondere Gestaltungselemente (wie farbige Stelen oder skulpturale Leuchten) die Eingangsbereiche. Denkbar ist auch, die Masten durch eine auffällige Markierung hervorzuheben, oder Kunstskulpturen als einen „Drive-in-Gallerypoint“ eine besondere räumliche Wirkung entfalten zu lassen.

Baustein 13: MitMach-Module – Thema finden, Projekte entwickeln, gemeinsam umsetzen

MitMach-Module sind Elemente, die das Mitgestalten oder das Mitmachen der Bürger/-innen sowohl bei der Gestaltung der Bausteine des Rahmenkonzepts als auch im eigenen privaten Bereich der Anrainer/-innen ermöglichen. Dies umfasst z. B.

- die Bereitstellung privater Grundstücksflächen, um den öffentlichen Raum zu erweitern und sich thematisch wie gestalterisch diesem anzuschließen
- Oberflächengestaltung, Möblierungs- und Pflanzungsobjekte, die einem abgestimmten Gestaltungskanon folgen, wie er im Gestaltungshandbuch vorgelegt wird
- eigene, neue Mitmachobjekte, die in Teiligungsaktionen geschaffen werden und in den öffentlichen Raum eingebaut werden (z. B. selbst gestaltete Pflastersteine, Kunstobjekte).

Das Rahmenkonzept ermöglicht, fordert und fördert das Mitwirken aller interessierten Akteure an der Umgestaltung der Straße. Der Gestaltungswille der Anrainer/-innen ist dabei ein großes Potenzial, das es produktiv zu nutzen gilt: Gewerbetreibende, Eigentümer/-innen, Mieter/-innen, Schulklassen, Kund/-innen, Künstler/-innen, alle Interessierten – sie alle sind in geeigneten Teiligungsformaten an der Umgestaltung zu beteiligen. Möglicherweise ergibt sich auch die Verbindung von Bildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen zur Umgestaltung der Ulzburger Straße. Als Basis der Beteiligung ist von allen Mitwirkenden auch die Bereitschaft zum Kompromiss mitzubringen. Rahmenkonzept (und Gestaltungshandbuch) sind dabei wichtige fachliche Setzungen, die bereits auf einem breiten gesellschaftlichen Konsens basieren.

Baustein 14: Gestaltungsthema: Bedeutungsvoller Raum – die „Story“

Das Rahmenkonzept formuliert den raum-strukturellen Rahmen und stellt damit verbindliche Regeln im Sinne eines stabilen Gerüsts auf. Für die konkrete freiraumplanerische Gestaltung des Raums bedarf es zudem eines Leitthemas, das das Rahmenkonzept inhaltlich anreichert, gewissermaßen die Geschichte der Straße und des Raums erzählt und den Zusammenhang aller Elemente der MitMachMeile auch Unkundigen nachvollziehbar erscheinen lässt – im Bodenbelag, der Möblierung, der Beleuchtung...

(Da die Entwicklung des einheitlichen Themas unter Beteiligung der Öffentlichkeit erst in dem nächsten Planungsschritt erfolgt, kann das Thema hier noch nicht eingehender erläutert werden.)

Baustein 15: Gestaltungshandbuch (Verweis)

[erfolgt nach Öffentlichkeitsbeteiligung] *Die Gestaltung wird zudem im das Rahmenkonzept begleitenden Gestaltungshandbuch detaillierter beschrieben werden.)*

d. Flankierende Maßnahmen

Neben den Bausteinen unterstützt eine Reihe von flankierenden Maßnahmen die räumliche Ausprägung des Rahmenkonzepts. Diese sind in erster Linie städtebaulich umstrukturierender Natur. Die Umgestaltung des Planungsabschnitts wird in weiten Teilen zwar auch ohne diese erfolgreich stattfinden können, doch ist ihr Einfluss für die gesamtäumliche Wirkung wesentlich.

Städtebauliche Nachverdichtung

Zum einen gilt es die aufgezeigten, städtischen Nachverdichtungspotentiale zu nutzen. Diese Nachverdichtungen sind gemäß den rechtskräftigen B-Plänen 128 Ost und West sowie 185, 4. Änderung möglich. Insbesondere die Umsetzung des B-Plans 128 West ermöglicht es, wichtige innerstädtische Flächen für Wohnen zu erschließen und gleichzeitig eine weitere fußläufige Querung von Ost nach West in Verlängerung der Schulkoppel herzustellen. Die Vorgaben des B-Plans 128 Ost treffen Aussagen zur städtebaulichen Nachverdichtung des nördlichen Meilen-

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

steins. Die Umsetzung des B-Plans erscheint wesentlich für den effektiven Ausbau und Konzentration attraktiver Nutzungsangebote in diesem Bereich, da die heute vorhandenen grünen Strukturen weder ausreichend städtische Wirkung entfalten noch dementsprechend Aufenthaltsqualitäten bieten.

Wie der B-Plan 128 Ost sieht auch der weiter nördlich gelegene B-Plan 185, 4. Fassung, eine straßenbegleitende Bebauung vor, die die dahinter liegenden Bereiche vor Lärmemissionen schützt und für Wohnen attraktiv macht.

Maßgebend für die Qualität der Wohnbereiche ist der Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen, so dass Wohn- und Schlafräume sowie die Außenwohnbereiche wie Terrassen und Balkone durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zugeordnet oder durch passive Schallschutzmaßnahmen gesichert werden.

Ein weiteres städtebauliches Entwicklungspotential wird für den Bereich des Rewe- und Rewe-Getränkemarkts zwischen Weg am Denkmal und Glashütter Weg festgestellt. Die baulich-räumliche Umstrukturierung böte für den dritten Versorgungsschwerpunkt im Planungsabschnitt neben einer nahezu platzartigen länglichen Aufweitung des Boulevards die Gelegenheit, den Knick des Straßenverlaufs mit einem markanten architektonischen Zeichen zu betonen. Mit der Verlagerung der Stellplätze auf die straßenabgewandte Seite der Gebäude können zudem Vorbereiche aufgewertet werden und einen weiteren attraktiven Treffpunkt auf der MitMachMeile bieten. Hierfür wäre die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

Auch im Bereich des Nachbarschaftszentrums schlummern langfristige Entwicklungspotentiale. Die städtebauliche Schließung der östlichen rückwärtigen Kante ermöglicht es, für den zentralen pavillonartigen Bau eine alternative Fläche bereitzustellen und damit den „Meilenstein“ um einen echten Platz zu bereichern. So eine Entwicklung bedarf der Änderung des B-Plans 147.

Grüne Weiterentwicklung

Perspektivisch wird die Gestaltung weiterer grüner Aufenthaltsbereiche verfolgt. Dies ist unter anderem die in öffentlicher Hand befindliche aber langfristig verpachtete Fläche vor dem Gebäude 352. Die städtische Fläche soll mittel- bis langfristig zu einer qualitätsvollen Freifläche entwickelt werden. Der entstehende Pocketpark wird die benötigten Parkplätze für die ansässigen Firmen integrieren. Eine weitere Fläche für einen Pocketpark ist die bereits heute durch Bestandgrün gekennzeichnete Fläche westlich des nördlichen „Meilensteins“ entlang des Fußweges in Richtung Schulzentrum. An den neu entstehenden Plätzen sind weitere kleinkronige, mehrstämmige Baumpflanzungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität vorgesehen. Im südlichen Abschnitt bietet die Grünfläche, die als eine Art Wall im nordwestlichen Bereich der Kreuzung Langenharmer Weg die dahinterliegende Wohnbebauung abschirmt, Möglichkeiten einer Neugestaltung. Diese wird so ergänzt, dass die Abschirmung der Wohnbebauung erhalten bleibt, die Barrierewirkung zum Straßenraum jedoch aufgehoben wird. Ebenso bietet der südlichste Abschnitt zwischen Rathausallee und Langenharmer Weg die Möglichkeit diesen Bereich als grüne Übergangszone, als grünes Entree der MitMachMeile zu begreifen. Die angrenzenden privaten Gärten auf der östlichen Seite sollen von der Straße aus erlebbar als sichtbare Grünräume entwickelt werden. Auch auf der westlichen Seite bieten die dort vermehrt zur Straße orientierten Stellflächen und Grundstückszufahrten Anlass, diese durch eine grünere Gestaltung aufzuwerten.

„Kreisel“ bei Abnahme Verkehrszahlen und Ausbau der Kreuzung Harckesheyde

Sollte sich mit dem Ausbau der Oadby-and-Wigston-Umgehungsstraße zukünftig eine Entlastung der Ulzburger Straße ergeben, sollte die Möglichkeit, an den Kreuzungspunkten Langenharmer Weg und Harckesheyde Kreisverkehre zu realisieren, erneut geprüft werden. Diese könnten durch eine markante Gestaltung die Auftaktbereiche der MitMachMeile besonders in Szene setzen.

Weniger Lärm

Eines der übergeordneten Ziele ist die Senkung von Lärmemissionen. Im Lärmaktionsplan der Stadt Norderstedt sind dazu eine Reihe von Maßnahmen und Vorgehensweisen benannt, die auch im Rahmenkonzept verfolgt werden. Grundsätzlich steht eine Vielzahl von aktiven und passiven Maßnahmen zur Senkung des Straßenverkehrslärms zur Verfügung. Dazu gehört die För-

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

derung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehrs, Geschwindigkeitssenkungen, eine Verstärkung des Verkehrs und die Verlagerung eines Teils des motorisierten Straßenverkehrs auf weniger sensible Straßen. Auch die gezielte Lenkung des Lkw-Verkehrs kann erheblich zu einer verbesserten Situation beitragen.

Zusätzlich können schalltechnische Maßnahmen bei Sanierungen und im Zuge von Neubauten getroffen werden. Um besser auf die Lärmemissionen zu reagieren, sollten Schlafräume auf der verkehrsabgewandten Seite angeordnet werden. Darüber hinaus wird der Einbau von lärmminimierenden Fahrbahnbelägen verfolgt.

Mehr Energie und Klimaschutz

Aus der Sicht des Klimaschutzes ist es vorteilhaft, durch Anreize oder Auflagen zu vermehrter baulicher Aktivität und damit zu Bestandssanierungen und Neubauten anzuregen, für die das Erreichen bestimmter energetischer Ziele (KfW 40, EnEV 2012) und ein erhöhter Wärmeschutz verfolgt wird. Dies betrifft auch die Verwendung von ökologischen und nachwachsenden Materialien. Grundsätzlich kommen alle verlangsamenden und verstetigenden Maßnahmen für den motorisierten Straßenverkehr auch dem Klimaschutz zugute, weil dadurch die verkehrlichen CO₂-Emissionen gesenkt werden können. Im öffentlichen Raum sollen bei der Gestaltung energiesparende Leuchtmittel eingesetzt werden.

e. Plan und Prozess

i. Der Rahmenplan – Das stabile Gerüst

(Planabbildung Rahmenplan)

ii. Strategie und schrittweise Umsetzung

Die Umsetzung des Rahmenkonzepts erfordert eine langfristige öffentlich-private Kooperation und Weitsicht für grundlegende, bereits heute zu treffende Entscheidungen. Entscheidend für die Qualität der Realisierung wird die konsequente Verfolgung der übergeordneten Ziele sein. Denn jede einzelne Maßnahme trägt zur schrittweisen Verbesserung der gegenwärtigen Situation und zum Gelingen der angestrebten Umgestaltung bei. So gibt es eine Reihe von Maßnahmen die grundlegender Struktur sind – die Grundbausteine. Diese regeln den Grundaufbau und die Breite des Straßenquerschnitts und sichern die mit oberster Priorität zu verfolgenden Ziele wie durchgängige, beidseitige Radwege aber auch die damit einhergehende grundsätzliche Gliederung und Prägung des Planungsabschnitts und der Straßenseiten.

Wie jede andere Umsetzung bedarf auch die Umsetzung eines Rahmenkonzepts einer eigenen Strategie. Entscheidend ist nicht nur die Kooperation privater und öffentlicher Grundeigentümer/-innen, sondern auch den offenen Planungsprozess weiterzuführen. Die Bürger/-innen sind ebenso wie Verwaltung, Politik und Träger öffentlicher Belange weiterhin frühzeitig in den Prozess einzubeziehen. Notwendige zu treffende Entscheidungen sollen frühzeitig kommuniziert und die Konsequenzen für alle Beteiligten aufgezeigt werden. Transparente Entscheidungsstrukturen sind für die gemeinsame Weiterentwicklung und Umsetzung des Konzepts ein Erfolgsfaktor.

Übergeordnete Regeln

Mit der Umsetzungsstrategie sind übergeordnete Regeln verbunden, die grundsätzliche Regeln für die Umsetzung vorgeben und somit zur konsequenten räumlichen Ausprägung im Sinne des Rahmenkonzepts beitragen. Dies betrifft die Anordnung und Kombination einzelner Elemente des Rahmenkonzepts:

- In „Meilensteinen“ werden zusätzliche Bäume als Baumgruppen mit mehrstämmigen, kleinkronigen Bäumen angeordnet
- Im Längsparkstreifen auf der westlichen Seite ist mindestens nach 3 Parkplätzen ein Baum (hochstämmig, mittelkronig) zu pflanzen
- Längsparkstände auf der westlichen Seite beginnen und enden grundsätzlich mit einem Baum

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

- Können keine Bäume gepflanzt werden, sind mindestens nach 3 Parkplätzen grüne Elemente (Zierobst-Pflanzungen (Prunus-Art) in Kübeln/Blauregen (Wisteria-Art) mit Rankhilfe) zu setzen. Gleiches gilt für Anfang und Ende des Streifens
- Straßenleuchten, Schilder sind nach Möglichkeit im Sicherheitsstreifen anzuordnen
- Die Beschilderungen für Geschäfte/Hinweise sollten einheitlich sein
- Straßenverkehrsschilder sind auf ihre Notwendigkeit zu prüfen und ggf. abzubauen. Dies gilt insbesondere im Bereich der „Meilensteine“, um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten
- Die Radwege sollten möglichst wenig verschwenkt werden (Vorzug von Buskaps)
- Öffentliche Parkplätze sollen zeitlich bewirtschaftet werden. Im Hinblick auf ein integriertes Parkkonzept wird vorgeschlagen, dieses auch auf die privaten größeren Sammelplätze auszuweiten.
- Grundstückszufahrten sind auf ihre notwendige Breite zu prüfen und ggf. zu verschmälern. Generell sollten Grundstückszufahrten gebündelt und auf 3,50 m reduziert werden
- Zu Beginn aller Seitenstraßen, die als 30er-Zonen gekennzeichnet sind, sind lärmarme Aufpflasterungen vorzusehen

(Abbildung Schema-Piktogramme: Gesamt, Freiraum, Straßenseiten, Gliederung)

Auf öffentlichen Flächen...

Die Umsetzungsstrategie setzt an der heutigen Situation an. Es wird zunächst bewusst mit den verfügbaren (öffentlichen) Flächen gearbeitet, um über die Umsetzung der Grundbausteine zumindest eine funktionale Umgestaltung des Straßenabschnitts zu ermöglichen. Wissend, dass dieser Ausbaustand zwar schon eine Verbesserung, aber noch nicht viel von der angestrebten Atmosphäre und radikalen Veränderung spürbar werden lässt, schon gar keine MitMachMeile ist, sind in Planung und Umsetzung die Voraussetzungen für die weiterreichenden MitMach-Bausteine zu schaffen.

MitMach-Verfahren für Teilbereiche anstoßen...

Für die inhaltliche Weiterentwicklung der MitMach-Bausteine, insbesondere der „Meilensteine“, sind entsprechende Beteiligungsverfahren anzuregen und durchzuführen, die mit Implementation der Ergebnisse in die konkrete Planung und Umsetzung enden. Empfohlen wird als erster Teilraum der „Meilenstein“ am Nachbarschaftszentrum.

Pilotprojekt mit Aufbruchstimmung...

Das Rahmenkonzept ist ein innovativer Planungsprozess, der über die Grenzen von Norderstedt hinaus einen modellhaften und vorbildgebenden Charakter haben kann – gerade in Zeiten, in denen informelle Beteiligung zunehmend an Bedeutung gewinnt. Dies kann und sollte die Realisierung des Rahmenkonzepts beflügeln. Der Größe der Maßnahme wegen wird eine Realisierung nur in Abschnitten möglich sein. Umso wichtiger ist es, dass der erste Realisierungsabschnitt Aufbruchstimmung erzeugt, zum Mitmachen animiert und Signalwirkung verbreitet. Der „Meilenstein“ am Nachbarschaftszentrum hat hierfür das größte Potenzial und ist daher prioritär – gemeinsam mit der Beteiligungsmaßnahme – zu verfolgen.

Abschnittsweise fortschreiten...

Um die Auswirkungen durchgängiger Radwege möglichst früh im Umsetzungsprozess zu erreichen, soll die Abschnittsbildung stets von einem Kreuzungsbereich zum nächsten erfolgen. Dies bedeutet, dass der erste Realisierungsabschnitt vom Langenharmer Weg bis zum Glashütter Weg erfolgen sollte. Anschließend erfolgt die Ausbildung des südlichen Auftakts in den zur Verfügung stehenden Nebenflächen am Langenharmer Weg. Damit einhergehen sollten die gestalterischen Maßnahmen wie die Betonung der Auftaktbereiche durch Stelen auch am nördlichen Eingang an der Harckesheyde, um den besonderen Abschnitt der Ulzburger Straße ablesbar zu machen. Nachdem der Schwerpunktbereich in der Mitte hergestellt ist, wird die Straße abschnittsweise nach Norden weiterentwickelt. Die nächsten Abschnitte sind somit Glashütter Weg bis An der Schulkoppel, anschließend der nördliche „Meilenstein“ von An der Schulkoppel bis zur Moorbektwiete/Poolstieg, und schließlich Poolstieg bis Harckesheyde. Nach Möglichkeit sollte

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

daran anschließend auch die Neugestaltung des nördlichen Auftakts erfolgen. Diese Maßnahme ist aber mit den Planungsfortschritten zum Ausbau der Oadby-and-Wigston-Straße abzustimmen. Der Planungsabschnitt wird komplettiert mit der Umgestaltung des südlichsten Abschnitts zwischen Rathausallee und Langenharmer Weg.

(Abbildung Abschnitte/Etappierung)

MitMachen – Beteiligen weiter kultivieren

Beteiligungsprojekte sind auch im weiteren Prozess integraler Bestandteil von Planung um Umsetzung – dann allerdings auf Projektebene.

Grundsätzlich sind allen Akteuren, die an der Umgestaltung mitwirken können oder wollen, die Vorgaben/Leitlinien des Rahmenkonzepts zu vermitteln sowie über Intention und Gebrauch des Gestaltungshandbuchs zu informieren. Auch nach Beschluss des Rahmenkonzepts ist eine aktivierende und fachlich begleitende Zusammenarbeit mit den Akteuren vor Ort zu suchen. Informationsabende für die unmittelbar betroffenen Anwohner/-innen sollen über die verfolgten Ziele informieren und Möglichkeiten individuellen Mitwirkens aufzeigen. Zur kontinuierlichen Beratung der Anrainer/-innen in Umgestaltungsfragen der privaten Flächen an der Ulzburger Straße ist eine Ansprechperson in der Verwaltung zu benennen.

Für die Vertiefung einzelner Projekte sind auf die jeweilige Planungsaufgabe Beteiligungsformate zu entwickeln und dabei genau zu überlegen, welche Akteure besonders geeignet für eine tatkräftige Mitwirkung erscheinen. Die Einbindung von Schulen und Kindergärten ist grundsätzlich in Erwägung zu ziehen. Über grundsätzliche Beteiligungswünsche und –ideen von Seiten der Schule sind rechtzeitig Gespräche zu führen und MitMach-Formate zu entwickeln. Ebenso ist an die Einbindung lokaler Bau- und Handwerksunternehmen zu denken, insbesondere wenn es um die Schaffung von lokal verankerten Gestaltungsideen geht. Auch über die Gründung von Schülerfirmen in Verbindung mit Norderstedter Betrieben ist nachzudenken.

Ergänzend sind Aktionen wie Workshops zur Gestaltung besonderer Elemente (z. B. Trittsteine, seniorengerechte Gestaltung) oder zur temporären Bespielung (Kunstaussstellungen im öffentlichen Raum, Platzaktionen, Autofreier Sonntag, ...) vorstellbar.

Die Tradition der ortsansässigen Unternehmen, jahreszeitliche Anlässe auch auf der Ulzburger Straße zu zelebrieren, könnte künftig noch stärker auf die geplante Raumstruktur der Ulzburger Straße eingehen (temporäre Umgestaltung, exemplarische Bespielung von Teilbereichen o. ä.) oder dazu genutzt werden, Menschen für die Umsetzung des Konzepts zu gewinnen und zu begeistern. Bewährte Beteiligungsaktionen sind Wettbewerbe (grünster Vorgarten, beste Bank, Gartengalerie, ...) mit denen eine Aufwertung der Straße einhergeht, oder zumindest eine Sensibilisierung für den Stadtraum gefördert wird und gemeinsame Verantwortung übernommen wird.

Projekt	020 Rahmenkonzept Ulzburger Straße Norderstedt				 <small>stadtplanung • stadtforschung • stadtreisen</small>
Gegenstand	Rahmenkonzept				
Stand	Entwurf	Datum	01.08.2011	Seite	

11. Empfehlungen zur Umsetzung

Über die grundlegenden Maßnahmen des Rahmenkonzepts hinaus, werden folgende Empfehlungen für den Betrachtungsraum und anschließende Abschnitte formuliert. Diese stellen weiterführende Tipps und Handlungsanweisungen dar und wirken unterstützend, um die angestrebten Planungsziele zu erreichen.

Städtebauliche Ziele

- Alle Maßnahmen sollten auf ihre Auswirkung auf eine mögliche Reduzierung von Lärmemissionen bewertet werden
- Verbesserte Maßnahmen zum Schallschutz bei Bestandssanierung und Neubaumaßnahmen
- Energetische Sanierung im Bestand
- Berücksichtigung der Festsetzungen der betreffenden B-Pläne
- Bei Neuordnung des Bereichs am Langenharmer Weg (Tankstelle) Berücksichtigung eines zur Ulzburger Straße ausgerichteten Vorbereichs ggf. mit Außennutzung

Verkehrliche Ziele

- Ziele des FNP, VEP und LAP weiterverfolgen und die Straße entlasten
- Verzicht auf zusätzliche Ampeln, um lärmträchtige Anfahrten zu vermeiden
- damit möglichst auch ein Abbau der bestehenden Bedarfs-LSA, wenn Querungssicherheit gegeben ist
- Optimierung der Taktung der verbleibenden LSA
- Grüne Welle bei Tempo 40 prüfen
- Anpassung der LSA-Schaltung für Radfahrer/-innen
- Entwicklung und Umsetzung eines Integrierten Parkraumkonzepts; gezielte Ansprache der Eigentümer/-innen und Ladenbesitzer/-innen, ihre jeweiligen Stellplätze nach Geschäftsschluss zur freien Verfügung zu stellen bzw. auch während der Geschäftszeiten Nicht-Kund/-innen das Parken zumindest zeitlich beschränkt zu erlauben
- Planung und Einsatz von Mieträder-Stationen (nextbike), um den Radverkehr zu stärken; potentielle Orte wären die Bereiche der „Meilensteine“ Mitte und Nord sowie U-Bahnhof und AKN-Station außerhalb des Plangebiets
- Bedarf und Anzahl (überdachter) Radabstellanlagen überprüfen, Standorte prüfen (z. B. Nähe zu Bushaltestellen)
- Prüfung der exakten Lagen der Querungshilfen im Rahmen der weiterführenden Planung (möglichst in der Nähe von Bushaltestellen und Schulwegverbindung)
- Erneute Prüfung der Möglichkeit von Kreisverkehren, wenn es im Zuge des Ausbaus der Oadby-and-Wigston-Straße zu Verkehrsabwanderungen auf den äußeren Ring kommt. Eine zusätzliche Frequenz auf der Falkenbergstraße ist unbedingt zu vermeiden.
- Damit auch Prüfung zusätzlicher Abbiegerspuren: Im Zuge der Herstellung der Oadby-and-Wigston-Straße wird der Knoten Harckesheyde teilweise ausgebaut werden. Eine Rechtsabbiegerspur aus Richtung Norden kann die Situation in den Spitzenstunden entlasten
- Bei der Prüfung der Anordnung von Abbiegehilfen im Planungsabschnitt zur Verstetigung des Verkehrs, darf die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung des vorgesehenen Ausbauprofils nicht durch die Anlage der Abbiegerspuren wieder aufgehoben werden. Das ist baulich sicherzustellen, es sollten ausschließlich Abbiegehilfen für Pkw-Breiten angeboten werden
- Verwendung von lärmreduzierendem Asphalt (lärmindernde Fahrbahnbeläge wie LOA5D oder andere Lösungen mit gleicher Wirkung)
- Bei Materialwahl von Rad- und Fußwegen sowie allen weiteren verwendeten Belägen wird besonderer Wert auf den Lärmschutz gelegt
- Anordnung von Schachtdeckeln in den Seitenbereichen der Straße, so dass sie nicht ständig überfahren werden und zusätzlichen Lärm verursachen
- Ein- und Zufahrten bündeln sowie auf eine Breite von 3,50 m reduzieren

Freiraumplanerische Ziele

- Werkstatt mit den Anwohner/-innen, um das übergeordnete Thema für die Straße zu entwickeln und die Bewohner/-innen intensiv am Erscheinungsbild „ihrer“ Straße mitwirken zu lassen. In weiteren Beteiligungsaktionen kann ebenso diskutiert werden, ob sich die „Meilensteine“ in ihrer Thematik und ihrer Farbigkeit voneinander unterscheiden.
- Erstellung eines durchgängigen Beleuchtungskonzepts unter Einsatz von umwelt- und ressourcenschonenden Leuchtmitteln, das sich in das übergeordnete Thema einfügt: Gestaltung der Straßen- und Aufenthaltsbereiche mit LEDs
- Anlage eines Grünstreifens mit mittelkronigen Bäumen auf privater Fläche, um den grünen Charakter der Zwischenabschnitte zu stärken. Die Pflanzung der Bäume im Straßenraum würde durch die Stadt erfolgen; Errichtung bis auf die Meilenstein-Bereiche durchgängig auf der westlichen Seite. Es wäre wünschenswert, wenn die Anwohner/-innen die Pflege übernehmen bzw. sich daran beteiligen.

Ausführung/Umsetzung

- Realisierung des „Meilensteins“ Mitte als erste Priorität umsetzen, da in diesem Bereich dringlichster Handlungsbedarf besteht und dieser präzise Ort den Modellcharakter des Planungsvorhabens stärkt
- Entwicklung einer geeigneten Kommunikationsstrategie, um die Anwohner/-innen für eine Beteiligung zu überzeugen: Die im Besitz der Stadt befindlichen Flächen sind bereits in die Umgestaltung des Planungsabschnitts einbezogen. Partiiell werden weitere private Flächen notwendig sein, die es gilt von den betreffenden Eigentümer/-innen zu erwerben.
- Weitere Beteiligung und Engagement der Bürger/-innen wird auch in der Umsetzung der einheitlichen Gestaltung unerlässlich: Über den gesamten Planungsabschnitt soll beidseitig eine Gehwegbreite von mindestens 2,50 m eingehalten werden. Auf Abschnitten, in denen auf der Ostseite mehr öffentliche Fläche zur Verfügung steht, werden die Gehwege breiter angelegt. Steht nicht genügend öffentliche Fläche zur Verfügung und soll darüber hinaus ein noch breiterer Gehweg erreicht werden, bedarf es der Beteiligung von Einzelhändlern und Privatpersonen.
- Einwerbung von Haushaltsmitteln, hierfür ist insgesamt ein geringer Flächenbedarf anzustreben, der Kauf von privaten Flächen (besonders in Bereichen mit geplanten Querungshilfen, Bushaltestellen sowie weiteren besonderen Nutzungen) wird notwendig sein.
- Frühzeitige Entwurfsvermessung mit Grenzaufdeckung im Rahmen einer Vorentwurfs- und Entwurfsplanung.

12. Impressum

13. Anlagen/Unterlagen/Verweise

Faltplan M 1:1000 (herausnehmbar)
 Vertiefungsbereiche M 1:500
 Gestaltungshandbuch