

## Rahmenkonzept Ulzburger Straße

**Anlage 03:** zur Vorlage Nr.: B 11 / 0274 des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 18.08.2011

**Betreff:** Rahmenkonzeptentwurf

**Hier:** Vermerk über das Ergebnis der frühzeitigen Behördenbeteiligung vom 29.07.2011

# Rahmenkonzept Ulzburger Straße

Stadt Norderstedt  
 Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr  
 Fachbereich Planung  
 Team Stadtplanung

Frühzeitige TÖB-Beteiligung gem. § 4 (1) BauGB  
 Stand: 29.07.2011

Lfd. Nr	Stellungnahme von/ vom	Thema	Stellungnahme	Behandlungsvorschlag	Beschluss			
					KN	BR	TB	NB
1	Verkehrsbetriebe Hamburg.Holstein AG (VHH) 05.04.2011	Buslinien	Die Ulzburger Straße wird auf dem hier besprochenen Teilstück von der Buslinie <b>194</b> (Quickborn – Ellerau - Norderstedt-Mitte) auf ganzer Länge und von den Buslinien <b>293</b> (Norderstedt-Mitte – Henstedt-Ulzburg – Kisdorf), <b>378</b> (Norderstedt-Mitte – Tangstedt – Glashütte – Garstedt), <b>493</b> (Norderstedt-Mitte – Glashütte), <b>494</b> (Norderstedt-Mitte – Harckesheyde) sowie 626 (Nachtbus Ringlinie Norderstedt-Mitte) auf Teilabschnitten befahren. Somit ist die Ulzburger Straße eine der Hauptschlagadern des Busverkehrs in Norderstedt. Grundsätzlich begrüßen wir eine Aufwertung der Ulzburger Straße.	Der Busverkehr wird in der Planung berücksichtigt.  Das Plangebiet umfasst folgende Busverbindungen: <u>Hauptroute</u> 194 (Alter Kirchenweg – Heidberg) Nachtbus 616 (Alter Kirchenweg – Heidberg) <u>Nebenrouten</u> 378 (Strecke: Alter Kirchenweg – Langenharmer Ring) 293 (Strecke: Schulweg – Heidberg) 493 (Strecke: Alter Kirchenweg – Langenharmer Ring) 494 (Strecke: Schulweg – Heidberg, kreuzt Harckesheyde) Nachtbus 626 (Strecke: Schulweg – Heidberg)  Im gesamten Planungsabschnitte verkehrt nur die Buslinie 194 sowie der Nachtbus 616, so dass häufige Begegnungsfälle Bus/Bus nicht zu erwarten sind.		X		
2	VHH 05.04.2011	Fahrbahnbreite	Da Omnibusse und Lastkraftwagen eine lichte Breite inklusive Außenspiegel von rund 3,00m haben, möchten wir darauf hinweisen, dass grundsätzlich eine <b>Fahrbahnbreite von mindestens 6,5m</b> erforderlich ist (vgl. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAS 06), um das gefahrlose Begegnen zweier Großfahrzeuge bei 50 km/h ermöglichen zu können. Problematisch bzw. nicht akzeptabel sind die in den Varianten 1 „Meilensteine“ und 2 „Perlen“ vorgesehenen Reduzierungen der Fahrspuren auf nur 3,00 Meter Breite. Auf kurzen Abschnitten und auf geradem Straßenverlauf, wenn also keine stärkeren Lenkmanöver zum Einschwenken z.B. in einen „Meilenstein“ erforderlich sind, ist eine Reduzierung der Fahrstreifen auf minimal 3,25 Meter möglich. Auch bei der Anlage von Sprunginseln (Varianten 2 „Perlen“ und 3 „Boulevard“) sind die erforderlichen Fahrstreifenbreiten gemäß RAS 06 vorzusehen.	Das Rahmenkonzept sieht vor die zum Teil sehr großzügigen Fahrstreifenbreiten auf Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 zu reduzieren, um die notwendigen Breiten für eine durchgängige Radverkehr- und Fußverbindung sicherzustellen und um eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Seiten der motorisierten Verkehrsteilnehmer zu bewirken. Die Fahrbahnbreite von 6,50 ist somit gewährleistet.  In Fällen geringer Begegnungshäufigkeit sieht die RAS bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen und unter Verzicht auf den Sicherheitsraum für den Begegnungsfall Bus/Bus eine <b>Reduzierung auf 6,0</b> m vor. Vorgesehen sind zwei hervorgehobene Bereiche (Meilensteine): Ulzburger Straße 336e bis 389 und Ulzburger Straße 451 bis 469. In den beiden Abschnitten ist zusätzlich zu den beiden Fahrstreifen von 3,25m Breite ein Mittelstreifen von 1,3m Breite geplant.		X		

# Rahmenkonzept Ulzburger Straße

				Die Gesamtbreite in diesen beiden Bereichen von 7,8m ermöglicht jederzeit einen gefahrlosen Begegnungsverkehr.				
3	VHH 05.04.2011	Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen	Die in der Variante 3 „Boulevard“ vorgesehenen Querstreifen zur Geschwindigkeitsdämpfung werden nicht näher beschrieben. Der mögliche <b>Einbau von Aufpflasterungen und Bodenwellen</b> zur Geschwindigkeitsdämpfung kann aus unserer Sicht in Straßen ohne Busverkehr erfolgen. In Straßen mit Busverkehr sollte er <b>unterbleiben</b> , da dies sonst zu einem Komfort- und somit Attraktivitätsverlust führen kann.	In den Planungsvarianten sind weder Bodenwellen noch Aufpflasterungen vorgesehen. Materialänderungen sollen ausschließlich niveaugleich oder als Markierungsauftrag umgesetzt werden.		X		
4	VHH 05.04.2011	Fahrzeitmehrbedarf und Geschwindigkeitsreduktion	Maßnahmen, die eine Verlangsamung des Verkehrs zur Folge haben, wie eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit oder bauliche Einengungen des Straßenquerschnitts bewirken einen <b>Fahrzeitmehrbedarf</b> . Hierdurch könnten möglicherweise bisher gesicherte Anschlüsse nicht mehr gehalten werden. Eine Verlängerung der Reisezeit sowie die Gefahr des Anschlussverlustes bedeuten einen deutlichen Attraktivitätsverlust des ÖPNV, den es zu verhindern gilt. Dies gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Klimaschutzdiskussion sowie dem hohen Engagement der Stadt Norderstedt für den ÖPNV (z.B. die Lichtsignalanlagenbeeinflussung).  Durch die hohe verkehrliche Priorität der Ulzburger Straße sollte, wenn überhaupt, eine Herabsetzung der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nur in einem kleinen Teilbereich erfolgen (< 50-75m). Nach Möglichkeit sollte dieser Bereich im Umfeld einer Haltestelle liegen, da hier der Einfluss der Maßnahme auf den ÖPNV am geringsten ist.	Die Höchstgeschwindigkeit wird nicht durch Beschilderung herabgesetzt. Die beiden Abschnitte (Meilensteine) , in denen durch eine Umgestaltung langsamer gefahren wird, haben eine max. Länge von 300 m. Da zu Spitzenzeiten ohnehin nicht viel schneller gefahren werden kann, werden sich <b>keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Fahrzeit</b> ergeben, insbesondere unter Berücksichtigung der vorgesehenen Haltestellenkaps im weiteren Verlauf und den damit verbundenen Zeitgewinnen.  Eine Geschwindigkeitsreduktion von 50 auf 30 km/h durch Beschilderung (Meilensteine an Nachbarschaftszentrum und Lüdemann/ean) wird im Konzept nicht verfolgt. Die Geschwindigkeitsreduzierung soll durch optische und bauliche Umgestaltung erfolgen. Am Nachbarschaftszentrum wird auch die Realisierung einer weiteren Haltestelle in Form eines Bus-Kaps angestrebt, so dass der Einfluss dieser Maßnahme auf den ÖPNV gering ist.		X		
5	VHH 05.04.2011	ÖPNV-Haltestellen	Die eventuelle Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle zur verbesserten Erschließung des Nachbarschaftszentrums (Variante 1 „Meilensteine“, zwischen den Einmündungen Waldstraße und Glashütter Weg) sollte in Zusammenarbeit mit der SVG, der VHH und dem HVV frühestmöglich und unter allen Aspekten (u.a. Fahrzeitmehrbedarf, Umlaufplanung) erörtert werden. Gleiches gilt, wenn alternativ geprüft werden soll, Haltestellen zu verlegen. Die Anlage von <b>Haltestellenkaps sehen wir positiv</b> . Zum einen verkürzt sich die im Vergleich zu einer Busbucht benötigte Länge	Es wird eine zusätzliche Haltestelle (Haltestellenkap) im Bereich des Nachbarschaftszentrums in Absprache und Zusammenarbeit mit dem SVG, VHH und HVV angestrebt. Gleiches gilt für die Beteiligung, wenn einzelne Haltestellen verschoben werden sollten. Des Weiteren wird empfohlen, die Haltestellen Weg am Denkmal (beide Richtungen) und Heidberg (Westliche Seite) durch Haltestellenkaps zu ersetzen. Die Haltestellenbuchten Heidberg (Östliche Seite), Alter Kirchenweg und Langenharmer Weg bleiben bestehen.		X		

# Rahmenkonzept Ulzburger Straße

			und zum anderen ist die Gefahr von missbräuchlicher Nutzung durch Kurzparker nicht oder nur kaum gegeben und die Haltestellen können gut bordsteinparallel angefahren werden.					
6	VHH 05.04.2011	Kreisverkehrsplätze /Verstetigung	Die Prüfung eines möglichen <b>Kreisverkehrsplatzes an der Harckesheyde sehen wir positiv</b> . Der Verkehrsablauf an diesem Knoten sorgt vor allem in der Morgenspitze regelmäßig für Stockungen auf der nördlichen Ulzburger Straße. Dies wiederum hat Verspätungen auf den Buslinien 194 und 293 zur Folge. Eine Verstetigung des Verkehrsflusses in diesem Bereich wird die Fahrplanstabilität erhöhen, hier besteht aus unserer Sicht Handlungsbedarf.	Die Prüfung der Kreisverkehre hat ergeben, dass diese weder an der Kreuzung Langenharmer Weg (aufgrund der hohen Verkehrsbelastung) noch an der Kreuzung Harckesheyde möglich sind. Eine geometrische Prüfung hat ergeben, dass ein Kreisverkehr an der Harckesheyde nicht ohne zusätzlichen Grunderwerb möglich ist. Bei Verringerung des Verkehrsaufkommens im Zuge des Ausbaus der Oadby-and-Wigston-Straße sollten diese erneut geprüft werden. Von überfahrbaren Kreiseln wird abgeraten, da diese eher zur Beschleunigung statt zur Verlangsamung des Verkehrs beitragen.  Im Zuge der Herstellung der Oadby-and-Wingston-Straße von der Ulzburger Straße bis Waldstraße wird der Knoten Harckesheyde teilweise ausgebaut. Dabei soll eine Rechtsabbiegerspur aus Richtung Norden hergestellt werden. Es wird davon ausgegangen, dass die zusätzliche Abbiegerspur die Situation in den Spitzenstunden entlastet.				X
7	Vattenfall 01.04.2011	Fernmeldekabel/Versorgungsleitungen	Wir haben die Unterlagen zum o. g. Konzept geprüft und teilen Ihnen mit, dass ein <b>Fernmeldekabel</b> der Vattenfall Europe Distribution Hamburg GmbH durch das Plangebiet verläuft, welches auch weiterhin benötigt wird. (Eingereicht wurden Übersichtspläne, die jedoch nicht für Aufgrabungen verwendet werden dürfen.)	Die benötigten Leitungen werden im Konzept berücksichtigt, auch wenn auf der westlichen Seite eine Baumreihe gepflanzt werden soll. Für den Fall, dass eine notwendige Verlegung von Versorgungsleitungen nicht möglich ist, werden im Rahmenkonzept Lösungsalternativen für die Straßenbegrünung vorgeschlagen.		X		
8	IHK zu Lübeck 07.03.2011		Keine Bedenken	Zur Kenntnis genommen	X			
9	Schleswig-Holstein-Netz AG 04.04.2011		Keine Bedenken	Zur Kenntnis genommen	X			
10	Global Connect 18.03.2011		Keine Versorgungsleitungen im Plangebiet	Zur Kenntnis genommen	X			
11	E-on Netz GmbH, 08.03.2011	Versorgungsleitung	Es ist keine Planung eingeleitet oder beabsichtigt.	Zur Kenntnis genommen	X			

Takla Zehrfeld  
601 / Frau Rimka z. K.

60 / Herrn Seevaldt z.K. nach Rückkehr

III / Herrn Erster Stadtrat Bosse z.K.

z. Vg. /zur Akte