

BESCHLUSSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: B 13/0664
604 - Fachbereich Verkehrsflächen und Entwässerung			Datum: 15.04.2013
Bearb.:	Herr Mario Kröska	Tel.: 258	öffentlich
Az.:	604-Herr Kröska/Ju		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	02.05.2013	Entscheidung

Umgestaltung der Ulzburger Straße, Abschnitt zwischen Breslauer Straße und der Einmündung in die Ohechaussee / Segeberger Chaussee (B 432) ; Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (= ASO)“, hier: Gestaltungskonzept / Entwurfsplanung

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr billigt die vorgestellte Entwurfsplanung zur Umgestaltung der Ulzburger Straße (zwischen der Breslauer Straße und der Einmündung in die Ohechaussee / Segeberger Chaussee) und macht diese zur Grundlage der weiteren Ausführungsplanung und der Beantragung für die ASO-Fördermittel.

Die Finanzierung des Projektes (Planungs- und Baukosten) soll aus dem Treuhandvermögen der Entwicklungsgesellschaft Norderstedt mbH erfolgen (vorbehaltlich der Entscheidung des Innenministeriums über die Förderfähigkeit).

Sachverhalt

ASO-Förderprogramm:

Das o.g. Teilstück der Ulzburger Straße befindet sich im Fördergebiet, welches mit der Gebietsfestlegung für das Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren politisch beschlossen wurde. Im Rahmen der Förderung wurde ein städtebauliches Entwicklungskonzept erstellt, welches für den Bereich die Attraktivitätssteigerung der Aufenthaltsqualität vorsieht. Das grundsätzliche Maßnahmenpaket aus dem städtebaulichen Entwicklungskonzept ist vom Innenministerium bewilligt. Für die Erschließungsmaßnahme wird nach dem Beschluss des ASUV über den Entwurf ein Einzelbewilligungsantrag gestellt werden.

Bereich „Ulzburger Straße“ Ausgangssituation:

Derzeit besitzt die Ulzburger Straße auf Höhe der Breslauer Straße jeweils zwei (ca. 3,50 m breite) Fahrspuren. In Fahrtrichtung zur Einmündung in die Ohechaussee weitet sich eine Spur in jeweils eine separate Rechtsabbiege- und eine Linksabbiegespur auf. In diesem Abschnitt befinden sich auf der Ostseite - parallel zum Fahrbahnrand - sechs öffentliche Längsparkplätze. Am westlichen Fahrbahnrand existiert eine Zone zum Be- und Entladen von Lieferfahrzeugen, die sich auf einer ehemaligen Radverkehrsfläche befindet. Teilweise wird dieser Bereich für Kurzzeitparkvorgänge genutzt. Zudem befinden sich auf diversen Privatgrundstücken Stellplätze vor Geschäften, Läden und Restaurants. Verkehrsteilnehmer/ innen müssen jeweils zum An- und Abfahren zu oder von diesen Stellplätzen grundsätzlich die öffentlichen Geh- und Radwegflächen in einer Weise überqueren, die als nicht verkehrssicher und unübersichtlich bezeichnet werden muss.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister

Insgesamt stehen, unter Berücksichtigung der „suboptimal angeordneten“ privaten Stellplätze, 26 öffentlich zugängliche KFZ-Parkstände in diesem Straßenabschnitt zur Verfügung. Zudem sind heute zwei Bushaltestellen beidseitig entlang der Fahrbahnen angeordnet. Eine Haltestelle ist als sog. „Buskap“ und die andere Haltestelle als Busbucht ausgestaltet. Weiterhin ist eine Querungshilfe (mit Mittelinsel) vorhanden. Durchgängige, richtungsbezogene Nebenanlagen für den Radverkehr bestehen dort insgesamt nicht. Schlussendlich befindet sich die gesamte öffentliche Verkehrsfläche in einem baulich schlechten Zustand. Das Pflaster, die Platten und die Asphaltstreifen auf den Nebenflächen sind erneuerungsbedürftig und die Fahrbahn stark beschädigt. Städtebaulich gesehen sind die gesamten Flächen und die Möblierung inhomogen und in keiner Weise ansprechend gestaltet, so dass die Nutzer/ innen nicht zum Verweilen eingeladen werden.

Ziele / Beschreibung der geplanten Maßnahmen:

Die positiven Erfahrungen infolge der abgeschlossenen Neugestaltung des Schmuggelstieges bilden die Basis für das Gestaltungskonzept zum Umbau der Ulzburger Straße (zwischen der Breslauer Straße und der Einmündung in die Ohechaussee / Segeberger Chaussee).

Somit werden durch die geplanten Umbaumaßnahmen folgende Ziele formuliert:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum;
- Verbesserung der Verkehrs- und Parkplatzsituation;
- Erhöhung der Sicherheit im öffentlichen Straßenraum;
- Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastung für die Anwohner/ innen und
- Erhalt der öffentlichen und privaten Immobilienwerte und Verbesserung der Außendarstellung der Gewerbeflächen.

Das Gestaltungskonzept beinhaltet u. a. folgende wesentliche zielunterstützende Maßnahmen:

- Im gesamten Abschnitt soll die KFZ- Fahrbahn dreistreifig, in annähernd geradem Verlauf, ausgebaut werden. Der neue, teilweise mit Betonsteinpflaster ausgestaltete, 3,25 m breite Mittelstreifen soll einerseits alternierend für Linksabbiegevorgänge in die B 432 und zum Parkplatz (Haus Nr. 10) zur Verfügung stehen und andererseits zusätzlichen Grünflächen sowie zwei neuen Querungshilfen Platz bieten. Die beiden Richtungsfahrbahnstreifen sollen weiterhin in einer Asphaltoberfläche hergestellt werden. Mit der vorhandenen Mittelinsel an der Breslauer Straße und der bereits umgebauten Lichtsignalanlage im Einmündungsbereich der Ohechaussee wären vier Querungsmöglichkeiten in einem Abschnitt von ca. 120 Meter Länge vorhanden. Somit wäre das Wechseln der Straßenseite für Fußgänger- und Radfahrer/ innen deutlich erleichtert und komfortabel möglich. Die Geschäfte auf beiden Straßenseiten wären sehr viel besser miteinander vernetzt.
- Parallel an die Fahrbahn angrenzend soll beidseitig ein durchgehender Multifunktionsstreifen angeordnet werden, auf dem die zukünftigen Parkplätze, die Grundstückszufahrten, die Buswartehallen und Fahrradabstellbügel positioniert sind. Auf diesem Streifen befinden sich insgesamt 26 öffentliche, gefahrlos ansteuerbare Längsparkplätze. Somit würde nach erfolgtem Umbau der Verkehrsanlage die gleiche Parkplatzanzahl zur Verfügung stehen. Allerdings dann gleichmäßig auf beide Straßenseiten verteilt und, nicht wie heute, fast ausschließlich am östlichen Fahrbahnrand.

- Es soll eine neue Möblierung (Bänke, Fahrradbügel, Abfallbehälter, etc.) auf den Nebenflächen geschaffen werden.
- Alle Straßennebenflächen und der neue Mittelstreifen in der Fahrbahn sollen - in Anlehnung an die Farb- und Oberflächengestaltung des Schmuggelstieges - durchgängig gepflastert und gegliedert werden. Differenziert über Tiefborde, durch die Veränderung der Pflasterrichtung und mittels Einbau eines etablierten Leitsystems für sehbehinderte Menschen mit eingelegten Pflaster-Streifen.
- Der neu umzugestaltende Straßenabschnitt ist im Lärmaktionsplan der Stadt Norderstedt als Lärmschwerpunkt definiert. Die Maßnahmen des Umgestaltungskonzeptes unterstützen die Ziele der Lärmaktionsplanung, weil die vorhandene Fahrbahn von heute ca. 7.00 m auf zukünftig 6.50 m (je Fahrspur stets = 3,25 m) reduziert werden soll. Zudem ist geplant, zwei zusätzliche Überquerungshilfen einzubauen und komfortable Nebenflächen anzulegen. Hierdurch würde der Rad- und Fußgängerverkehr gefördert. Die Haltestellen für den Umweltverbund sollen ebenfalls verbessert werden. Darüber hinaus erscheint die Herstellung der Asphaltoberflächen mit einer lärmoptimierten Verschleißdeckschicht (z. B. LOA 5D) zielunterstützend. Durch den Wegfall der Parkplätze vor den Gebäuden und der alternativen Anordnung entlang der Fahrbahn entsteht u. a. eine Reduzierung der Schadstoffbelastung infolge der vereinfachten Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten.
- In einem gleichmäßigen Rhythmus ist ebenfalls eine Neuordnung der Straßenbeleuchtung geplant. Diese soll (analog des Konzeptes im Einkaufsbereich Schmuggelstieg / Am Tarpenufer) das Konzept in die dritte Dimension projizieren und ebenfalls für eine blendfreie und effiziente Ausleuchtung sorgen.

Der neu zu gestaltende Geh- und Radweg müsste sich etwas in östliche Richtung verschieben und somit teilweise auf Privatgrund liegen. Insofern ist die Einbindung und Mitwirkung der dort ansässigen Geschäftsleute und privaten Grundstückseigentümer/ innen unerlässlich und eine Voraussetzung für die Umsetzung dieses Konzeptes. Separate Rad- und Gehwegflächen sind in diesem Bereich nicht geplant, sondern es soll eine einheitlich gestaltete Mischfläche für Fußgänger und Radfahrer entstehen. Dieses Prinzip hat sich bereits vergleichbar im Einkaufsquartier „Schmuggelstieg / Am Tarpenufer“ bewährt. Erst in Höhe der Breslauer Straße (Anschluss an den bereits neu ausgebauten südlichen Abschnitt der Ulzburger Straße) und im Bereich der Einmündung in die B 432 (Anschluss an den ausgebauten, planfestgestellten Abschnitt „Knoten Ochsenzoll“) sollen die Verkehrsarten wieder separiert geführt werden.

Dieser Lösungsvorschlag beruht einerseits auf der Tatsache, dass eine konventionelle Straßenraumgestaltung nicht den Anforderungen des „ASO-Förderprogrammes“ entspräche und würde andererseits die Lösung zur Schaffung großzügiger Nebenflächen (trotz der vorhandenen, sehr beengten Grundstücksbreiten) bringen. Es wäre nicht möglich, in diesem Abschnitt beidseitige Radwege (mindestens 1.50 Meter) anzulegen, ohne vollständig auf Parkplätze und ausreichend breite Gehwege (mindestens ebenfalls 1,50 Meter) zu verzichten.

Auf diese Weise kann die Neugestaltung des öffentlichen Straßenraumes einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, diesen Abschnitt der Ulzburger Straße mit dem bereits umgestalteten attraktiven Geschäftsbereich „Schmuggelstieg/ Am Tarpenufer“ optisch zu verbinden und zu vergrößern. Das Einzelhandelsquartier kann insgesamt - infolge der Attraktivitätssteigerungsmaßnahmen und der zusätzlichen Einbauten für die Barrierefreiheit – gestärkt werden.

Kosten / Finanzierung:

Für die Umsetzung aller o. g. Maßnahmen wurden Kosten in Höhe von € 530.000,00 (brutto, einschließlich Planungsleistungen) ermittelt. Finanzmittel stehen hierfür auf dem Treuhandkonto (ASO-Maßnahmen) der Entwicklungsgesellschaft Norderstedt zur Verfügung (vorbehaltlich Zustimmung des Innenministeriums).

Nach Prüfung des Entwurfs in der hauptamtlichen Verwaltung (Team Beiträge) steht fest, dass Ausbau- oder Erschließungsbeiträge für diese Maßnahme nicht erhoben werden können.

Weitere Vorgehensweise:

Vorbehaltlich des Grundsatzbeschlusses im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr sollen umgehend Gespräche (Entwicklungsgesellschaft / Liegenschaftsabteilung) mit den betroffenen Anliegern/ innen (Grundstückseigentümer/ innen und Geschäftstreibende) aufgenommen werden. Parallel dazu muss die politisch beschlossene Konzeption dem Innenministerium zur Prüfung vorlegt werden. Dort wird die abschließende Entscheidung getroffen, ob die Planung den Grundsätzen und Vorschriften des ASO-Förderprogramms (=„Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“) entspricht. Der Ausschuss wird über das Ergebnis in Kenntnis gesetzt.

Umsetzung / Zeitplan:

Für die bauliche Umsetzung des gesamten Vorhabens, unter der Bedingung einer überwiegenden Aufrechterhaltung des fließenden motorisierten Individualverkehrs, wurde eine Bauzeit von mindestens 7 Monaten ermittelt.

Der Baubeginn ist abhängig von der Entscheidung des Innenministeriums über die Förderfähigkeit und den Verhandlungsergebnissen mit den betroffenen privaten Grundstückseigentümern. Unter der Annahme, dass beide Bedingungen positiv beschieden, bzw. einvernehmlich verhandelt werden, erscheint der Baubeginn im April 2014 realistisch. Das Bauende wäre dann Anfang November 2014 zu erwarten.

Die Entwurfsplanung wird in der Sitzung detailliert vorgestellt und erörtert. Unter anderem stehen dafür die beauftragten externen Fachleute Herr Dähn (Ingenieurbüro WAACK + DÄHN GmbH, Norderstedt) und Herr Röhr-Kramer (WRS Architekten & Stadtplaner GmbH, Hamburg) zur Verfügung.