



**NORDERSTEDT**  
Zusammen. Zukunft. Leben.

TOP 6

BESPRECHUNGSPUNKT  
B-PLAN 322 OHEPARK

EINBLICK IN DEN  
AKTUELLEN STAND DER  
BEARBEITUNG

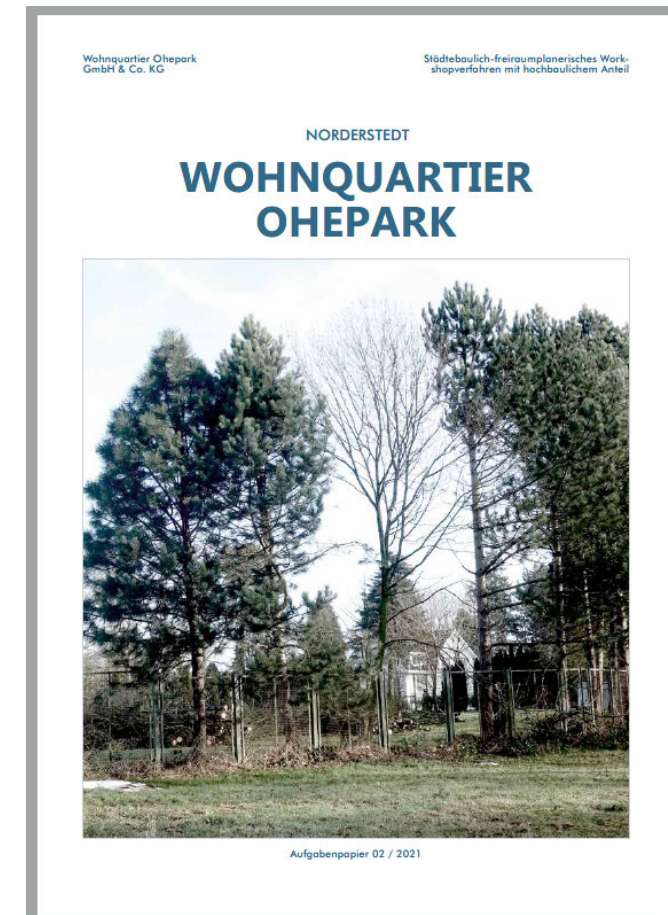
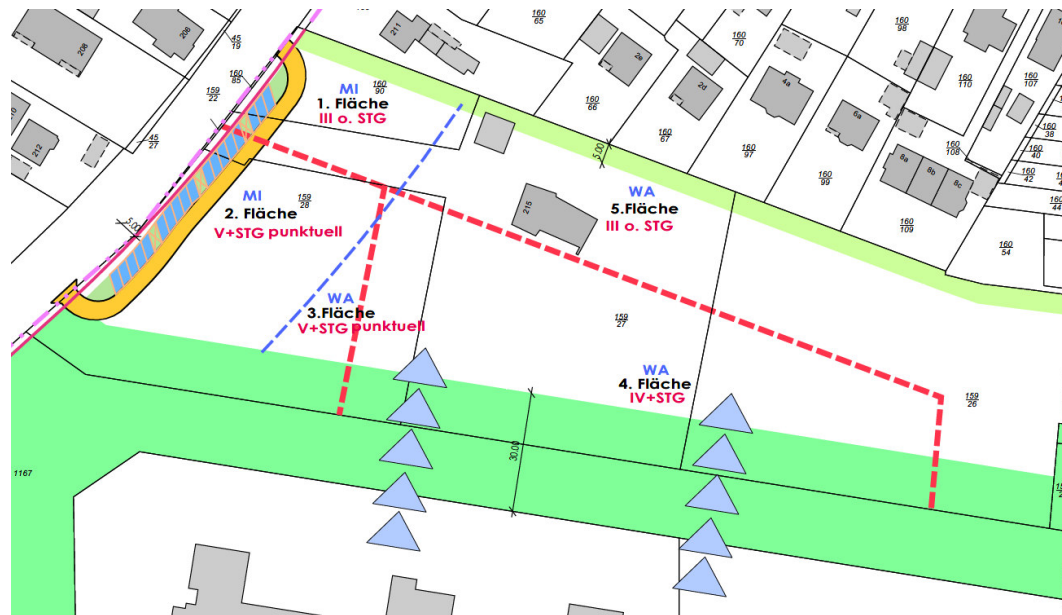
# WORUM GEHT ES HEUTE?



1. Rückblick
2. Prüfauftrag - Zwischenergebnisse
3. Weiterentwicklung städtebauliches Konzept

# 1. RÜCKBLICK

- Städtebaulich-freiraumplanerisches Workshopverfahren mit hochbaulichem Anteil
- Beschluss Auslobungspapier 19.11.2020



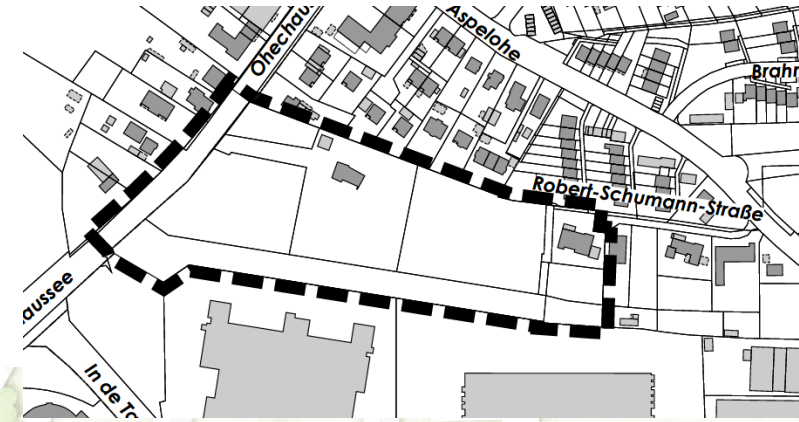
# 1. RÜCKBLICK

- Jurysitzung 11.06.2021
- Besetzung: Verwaltung, Politik, Investor, Externe Fachplaner



# 1. RÜCKBLICK

- Aufstellungsbeschluss 18.11.2021  
B322-NO-00 „An der Ohechaussee“
- Grundlage des Wettbewerb-Entwurfs vom  
Büro Stauth, Braunschweig



## 2. PRÜFAUFTRAG – 03.2022



Die Verwaltung wird beauftragt, vor einer weiteren Beschlussfassung die Folgen des im Bebauungsplan Nr. 322 geplanten „Oheparks“ auf die verkehrliche Infrastruktur im großräumigen Umfeld zu prüfen.

Folgende Punkte sind in dieser Prüfung zu bearbeiten:

1. Möglichkeiten und Voraussetzungen für ein sicheres und im Sinne des Verkehrsgeschehens verträgliches Ausfahren mit Kraftfahrzeugen von dem geplanten Wohnprojekt auf die Ohechaussee.
2. Möglichkeiten einer sicheren und schnellen Radwegführung zur nächstgelegenen U-Bahnstation Ochsenzoll und zum Herold-Center.
3. Möglichkeiten einer verbesserten Anbindung an den ÖPNV.
4. Möglichkeiten zur allgemeinen Verbesserung der fußläufigen Infrastruktur für einen reellen Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr.
5. Prüfung, welche zusätzliche Verkehrsbelastung auf der Ohechaussee anhand der aktuellen und der prognostizierten Zahlen noch verträglich ist.

## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



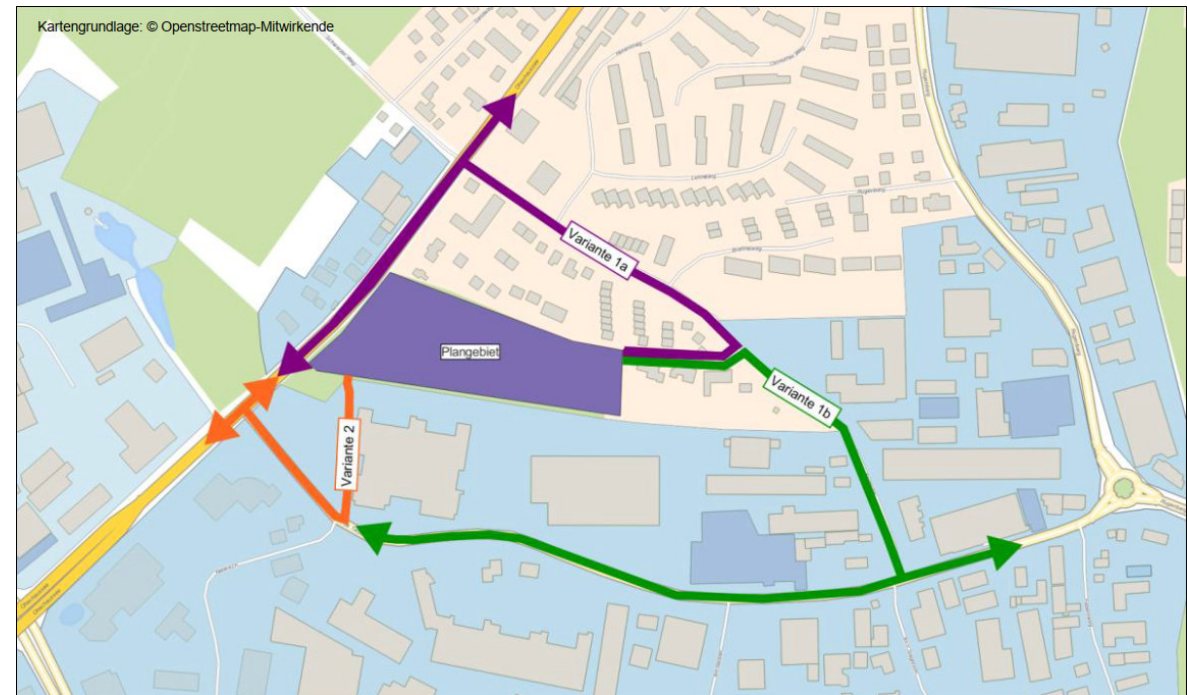
5. Prüfung, welche zusätzliche Verkehrsbelastung auf der Ohechaussee anhand der aktuellen und der prognostizierten Zahlen noch verträglich ist.

- Info: Geplante Anzahl der neuen Wohneinheiten hat sich verringert (alt: 289 WE, neu: ~ 200 WE)
- Allgemein: Durch das neue Wohngebiet und die gewerblichen Nutzungen verändert sich die Verkehrssituation auf der Ohechaussee nicht entscheidend

## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



1. Möglichkeiten und Voraussetzungen für ein sicheres und im Sinne des Verkehrsgeschehens verträgliches Ausfahren mit Kraftfahrzeugen von dem geplanten Wohnprojekt auf die Ohechaussee.





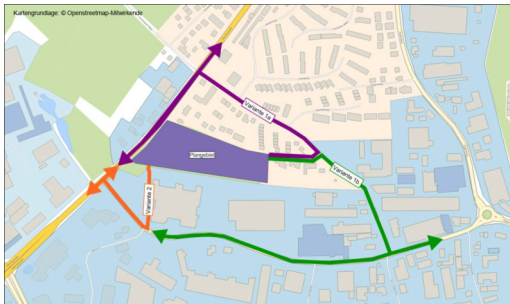
## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



1. Möglichkeiten und Voraussetzungen für ein sicheres und im Sinne des Verkehrsgeschehens verträgliches Ausfahren mit Kraftfahrzeugen von dem geplanten Wohnprojekt auf die Ohechaussee.

Variante 1a:

zusätzliche Anbindung  
an die Aspelohe  
> Ohechaussee



## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



1. Möglichkeiten und Voraussetzungen für ein sicheres und im Sinne des Verkehrsgeschehens verträgliches Ausfahren mit Kraftfahrzeugen von dem geplanten Wohnprojekt auf die Ohechaussee.

Variante 1b:

zusätzliche Anbindung  
an die Aspelohe  
> In de Tarpn

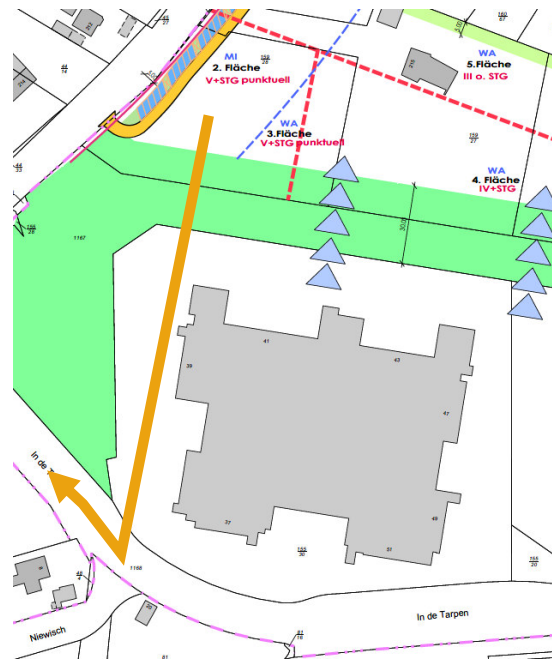
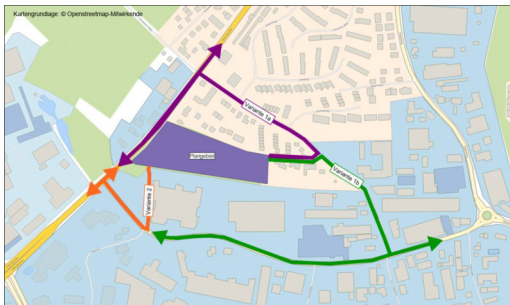


## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



1. Möglichkeiten und Voraussetzungen für ein sicheres und im Sinne des Verkehrsgeschehens verträgliches Ausfahren mit Kraftfahrzeugen von dem geplanten Wohnprojekt auf die Ohechaussee.

Variante 2:  
zusätzliche Anbindung  
an In de Tarpen



## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



1. Möglichkeiten und Voraussetzungen für ein sicheres und im Sinne des Verkehrsgeschehens verträgliches Ausfahren mit Kraftfahrzeugen von dem geplanten Wohnprojekt auf die Ohechaussee.

Fazit:

- Empfehlung der Stadt: Variante 1a oder 1b

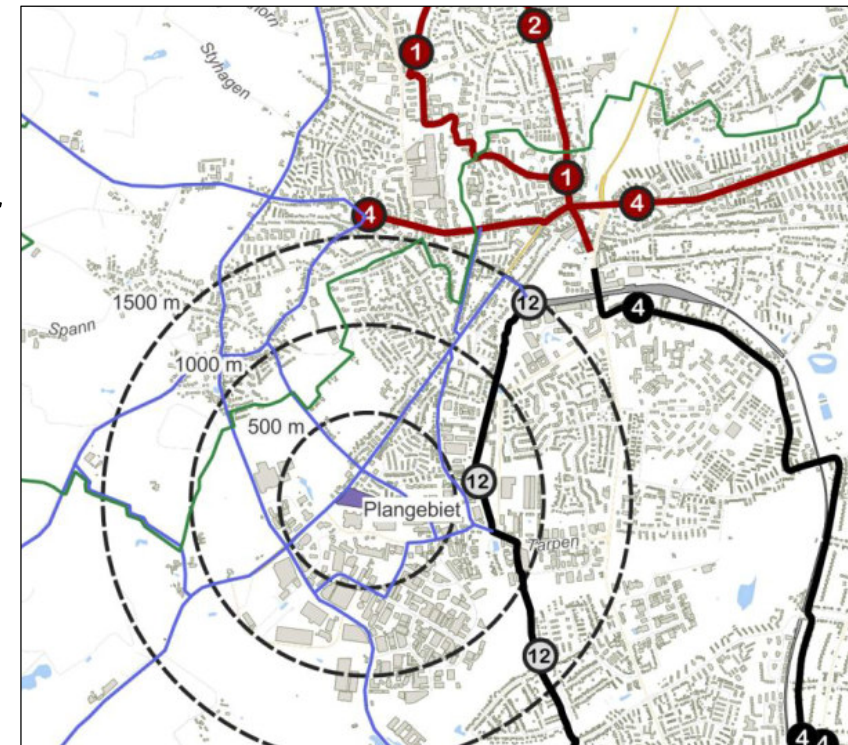
Unter Vorbehalt, dass die Robert-Schumann-Straße in das Eigentum des Investors gelangt

## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



2. Möglichkeiten einer sicheren und schnellen Radwegeführung zur nächstgelegenen U-Bahnstation Ochsenzoll und zum Herold-Center.

- gute Einbindung des Plangebiets in das städtische Haupttroutennetz im Radverkehr
- Ohechaussee, Aspelohe, Schwarzer Weg, In de Tarpen, Rugenbarg, Hempberg gewährleisten die Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Stadtgebiet mit dem Fahrrad

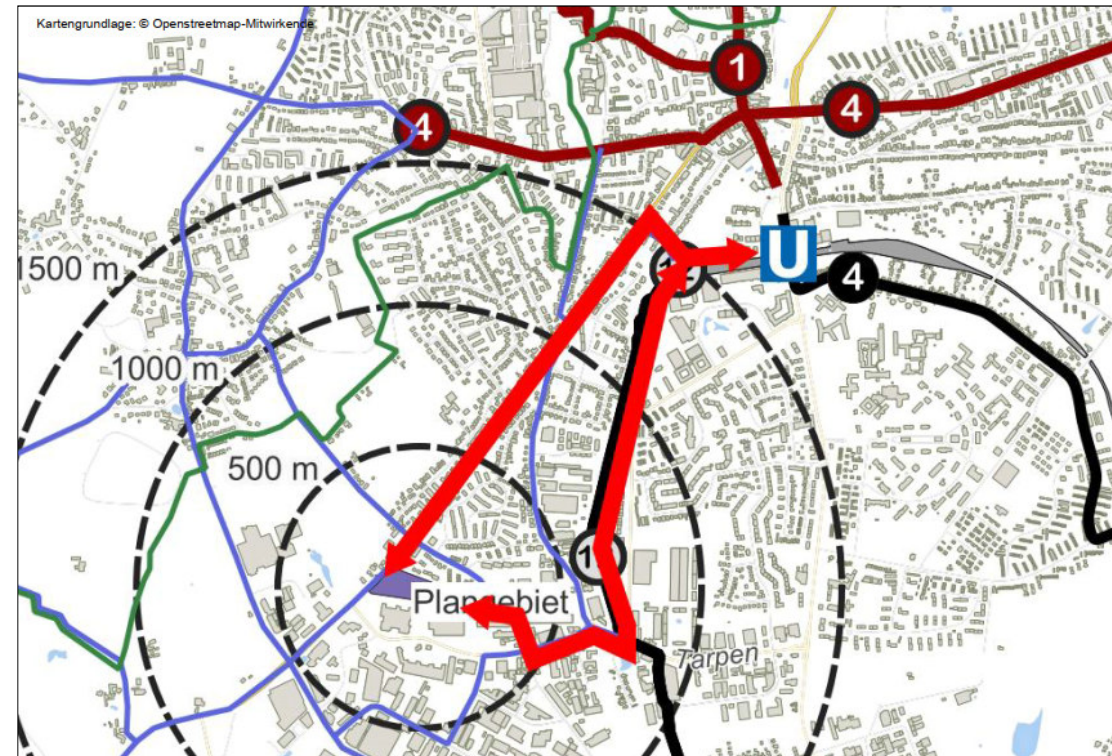


## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



2. Möglichkeiten einer sicheren und schnellen Radwegeführung zur nächstgelegenen U-Bahnstation Ochsenzoll und zum Herold-Center.

- Route 1 – Ohechaussee
- ca. 2,2 km bzw. rund 10 min
- Hauptroute des Radverkehrs
- straßengeleitende Radwege (ausreichende Breite)
- hohe soziale Sicherheit

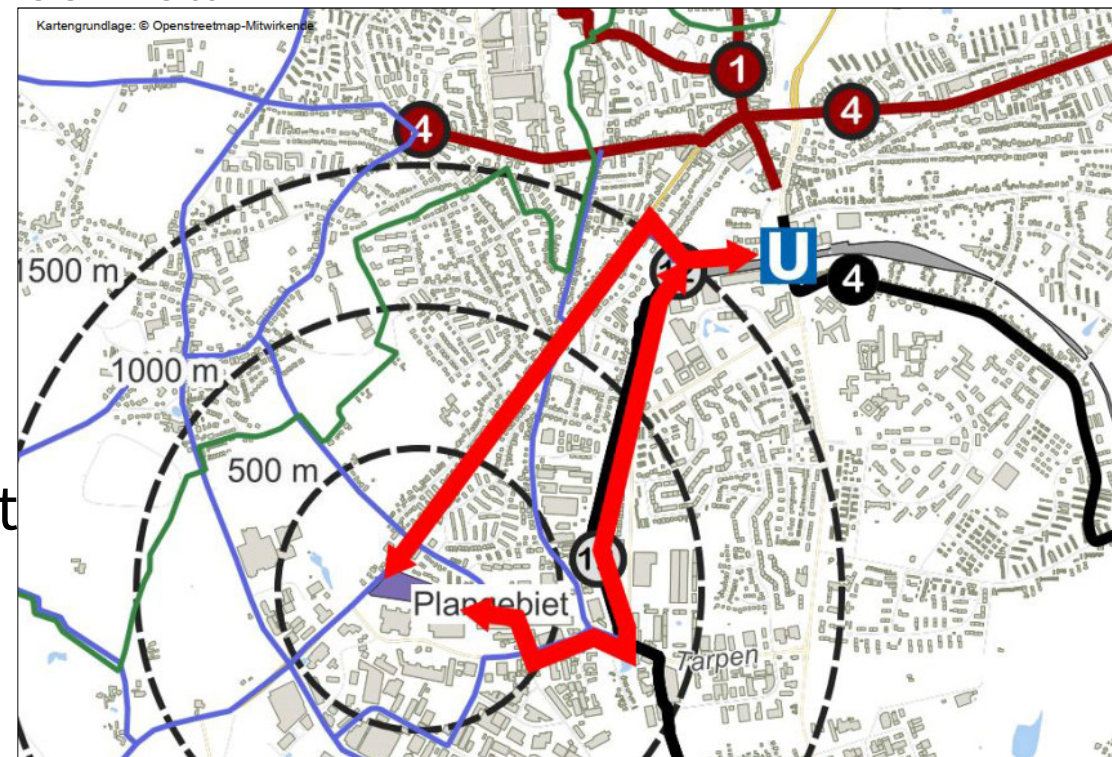


## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



2. Möglichkeiten einer sicheren und schnellen Radwegeführung zur nächstgelegenen U-Bahnstation Ochsenzoll und zum Herold-Center.

→ Route 2 Grünzug Tarpenbek  
ca. 2,7 km bzw. rund 10 min  
überwiegend straßenunabhängige  
Führung  
soziale Sicherheit ggf. eingeschränkt

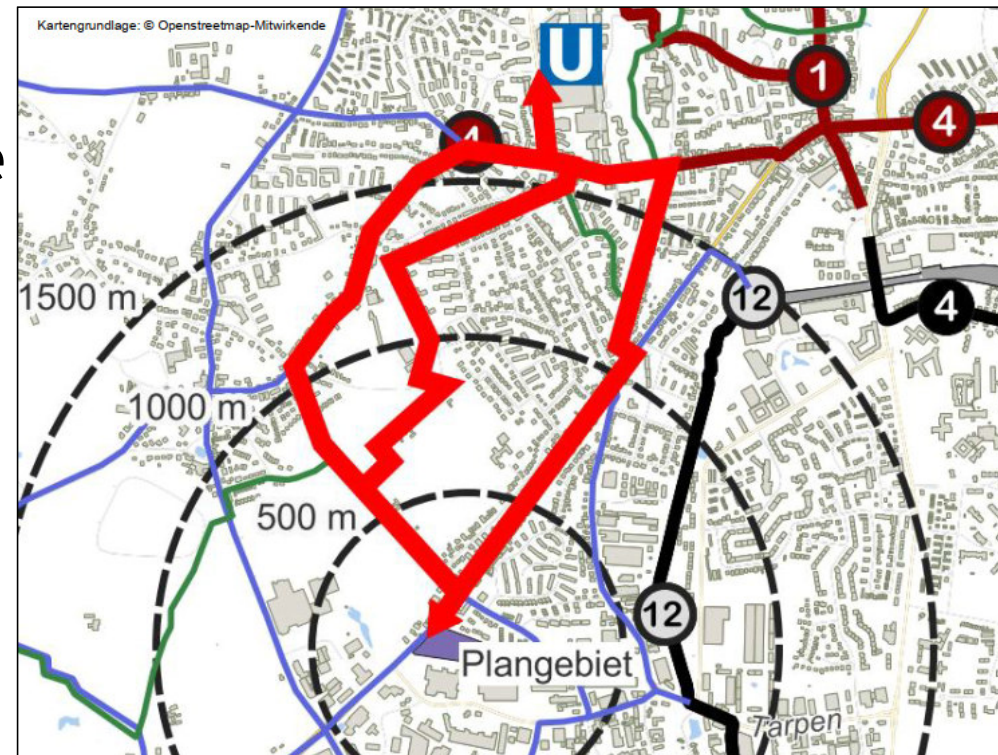


## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



2. Möglichkeiten einer sicheren und schnellen Radwegeführung zur nächstgelegenen U-Bahnstation Ochsenzoll und zum Herold-Center.

→ Schwarzer Weg/Ochsenzoller Straße  
Hauptroute des Radverkehr  
ca. 3,0 km bzw. rund 10 min  
Mischverkehr auf der Fahrbahn



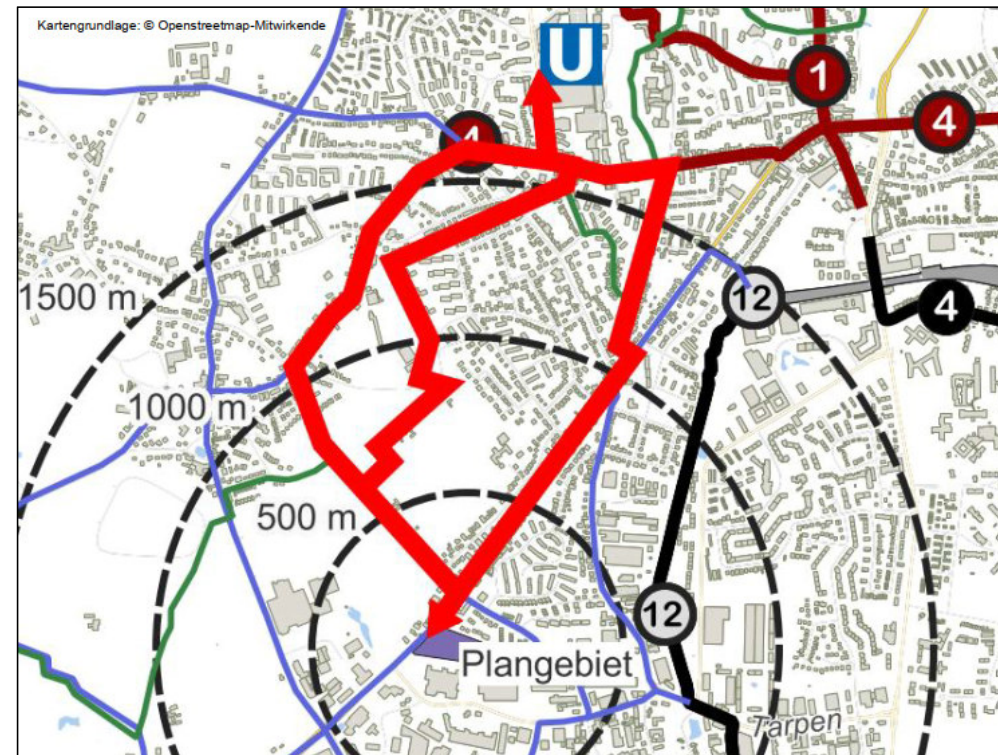


## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



2. Möglichkeiten einer sicheren und schnellen Radwegeführung zur nächstgelegenen U-Bahnstation Ochsenzoll und zum Herold-Center.

→ Ohechaussee / Hempberg:  
Hauptroute des Radverkehrs und  
Fahrradstraße  
ca. 3,0 km bzw. rund 10 min  
Radweg oder Fahrradstraße

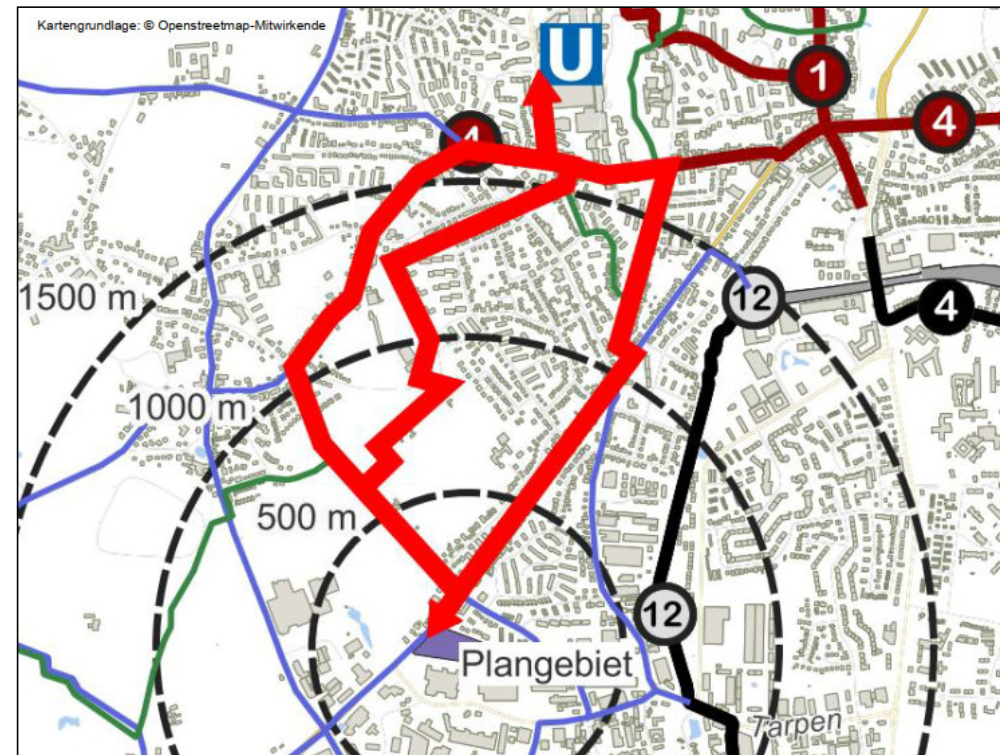


## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



2. Möglichkeiten einer sicheren und schnellen Radwegeführung zur nächstgelegenen U-Bahnstation Ochsenzoll und zum Herold-Center.

→ Schwarzer Weg / Grüner Ring  
ca. 3,0 km bzw. rund 10 min  
Hauptroute des Radverkehr /  
Mischverkehr /straßenunabhängige  
Führung



## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



2. Möglichkeiten einer sicheren und schnellen Radwegführung zur nächstgelegenen U-Bahnstation Ochsenzoll und zum Herold-Center.

Fazit:

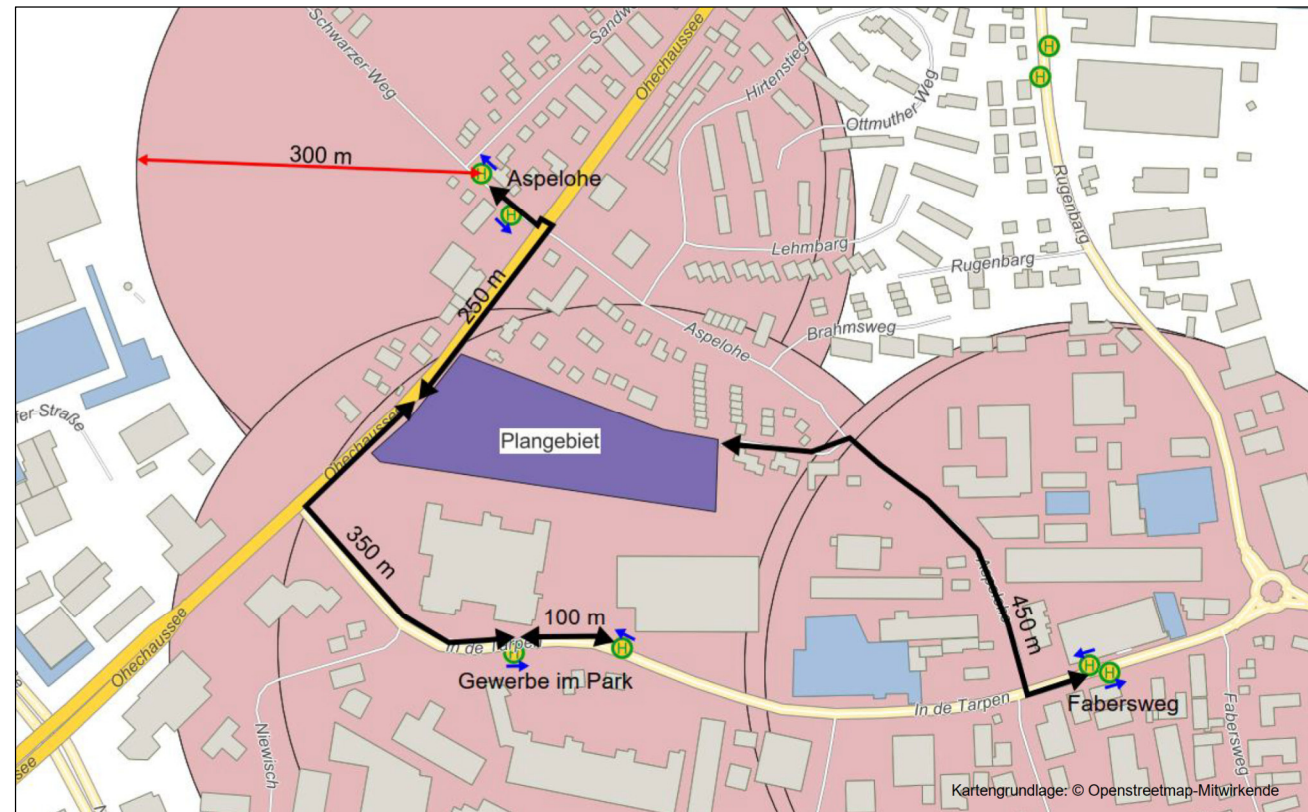
Verschiedene Wegführungen im Angebot, die je nach eigener Situation (Zeitdruck, Sicherheitsempfinden etc.) gewählt werden können.

## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



### 3. Möglichkeiten einer verbesserten Anbindung an den ÖPNV.

Wie ist die derzeitige Erschließungsqualität?

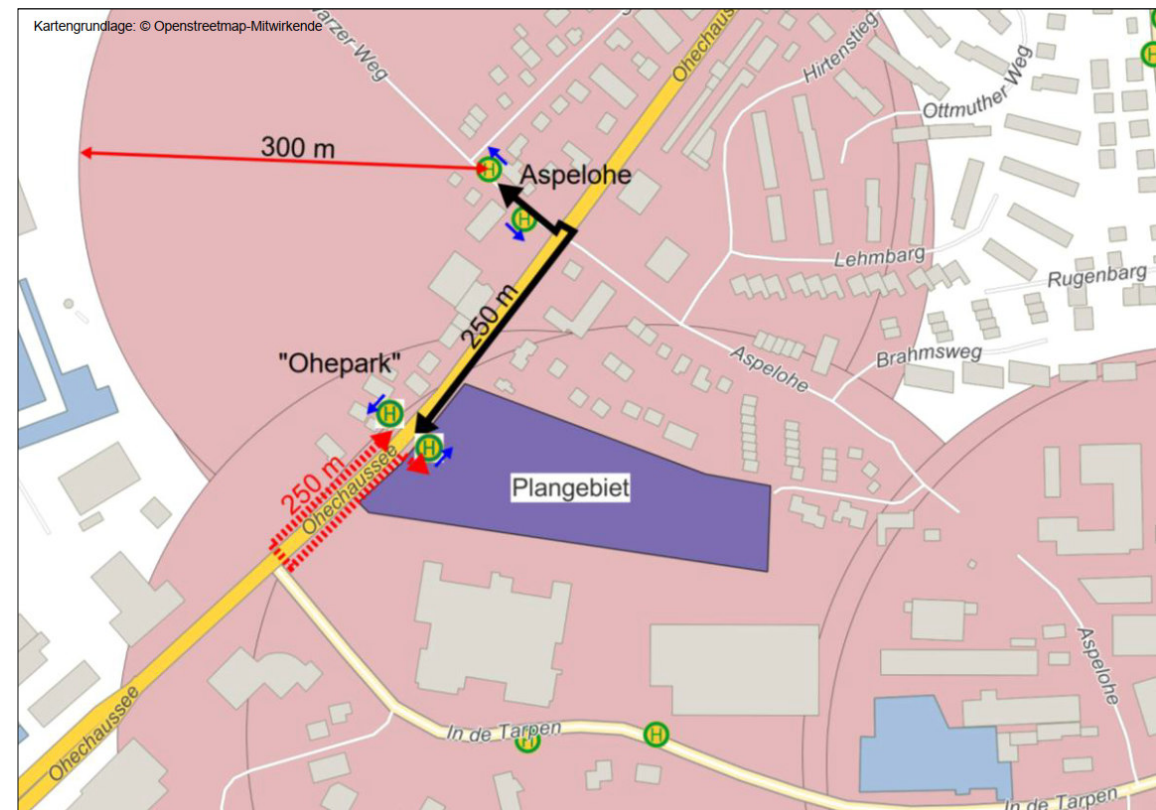


## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



### 3. Möglichkeiten einer verbesserten Anbindung an den ÖPNV.

Ist eine verbesserte Erschließungsqualität möglich?

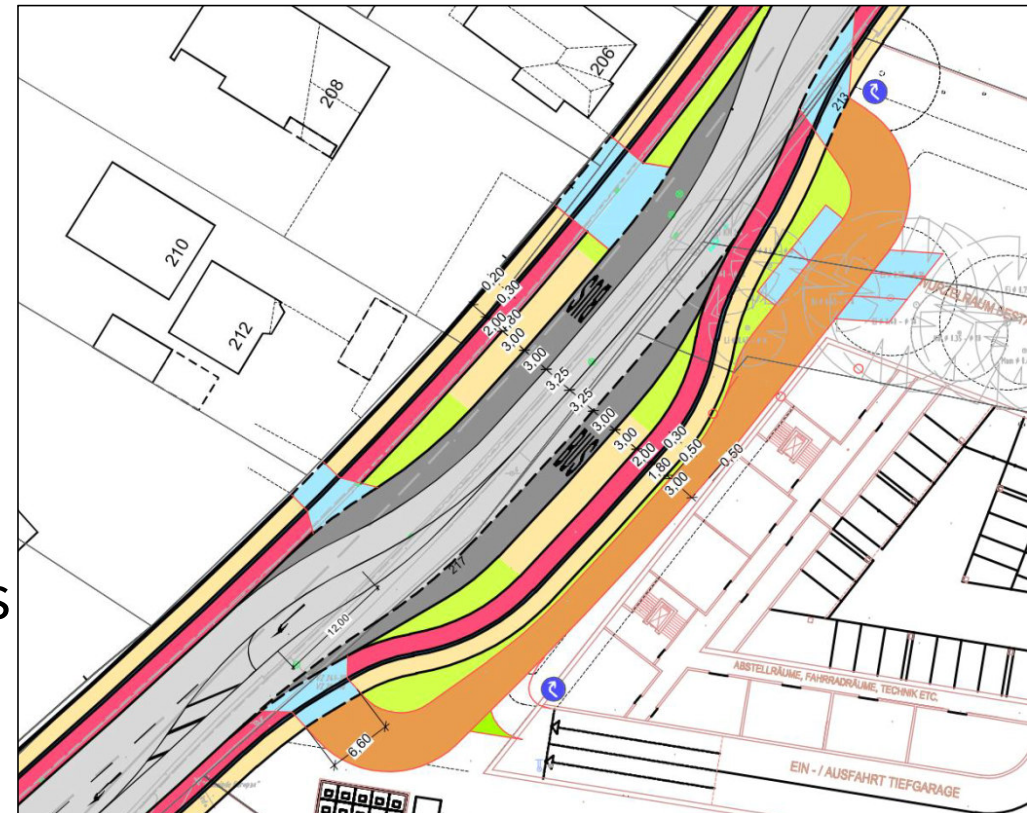


## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



### 3. Möglichkeiten einer verbesserten Anbindung an den ÖPNV.

- verkehrsplanerisch „unschöne“ Linienführung
- Querungsmöglichkeit der Straße nur an den benachbarten Knotenpunkten
- Oder: bei neuer Lichtsignalanlage kommt es zur Verlangsamung des Verkehrsflusses
- Abhängig vom LBV, da Bundesstraße



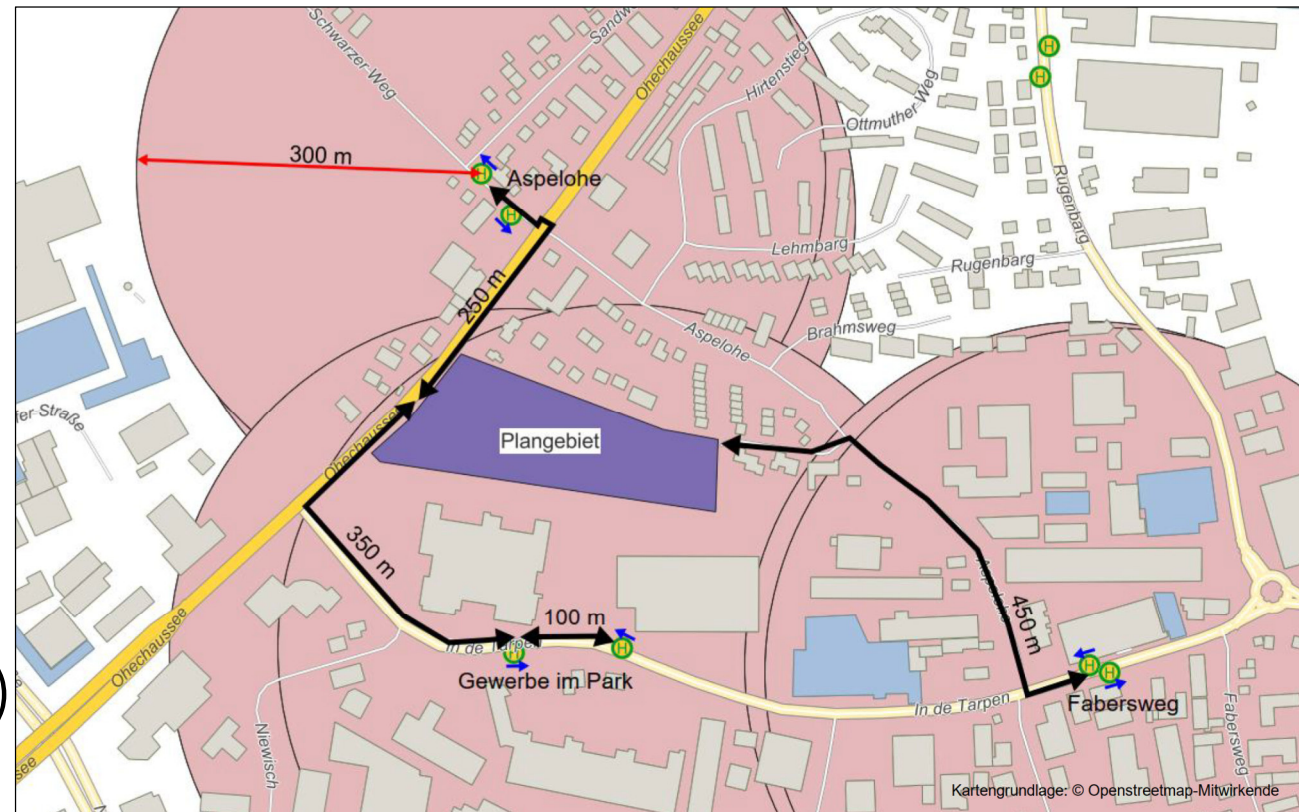
## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



### 3. Möglichkeiten einer verbesserten Anbindung an den ÖPNV.

Fazit:

- Gute Anbindung über mehrere Haltestellen in fußläufiger Erreichbarkeit
- Anstreben: Ausbau der Haltestellen im Umfeld (Unterstand, Sitzmöglichkeiten, Barrierefrei)



## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



4. Möglichkeiten zur allgemeinen Verbesserung der fußläufigen Infrastruktur für einen realen Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr.

- Nutzungsmischung im Quartier (z.B. Kita, Backshop, Arbeitsplätze)
- Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes auch über das Quartier hinaus (z. B. im grünen Leitsystem)
- Flächensicherung an der Ohechaussee zur Herstellung weiterer Fuß- und Radverkehrsanlagen über das Quartier hinaus
- Mobilitätsstation im neuen Quartier (z.B. Lastenräder, Car-Sharing) und Reduzierung von Fahrwegen (z.B. durch private Paketstation)

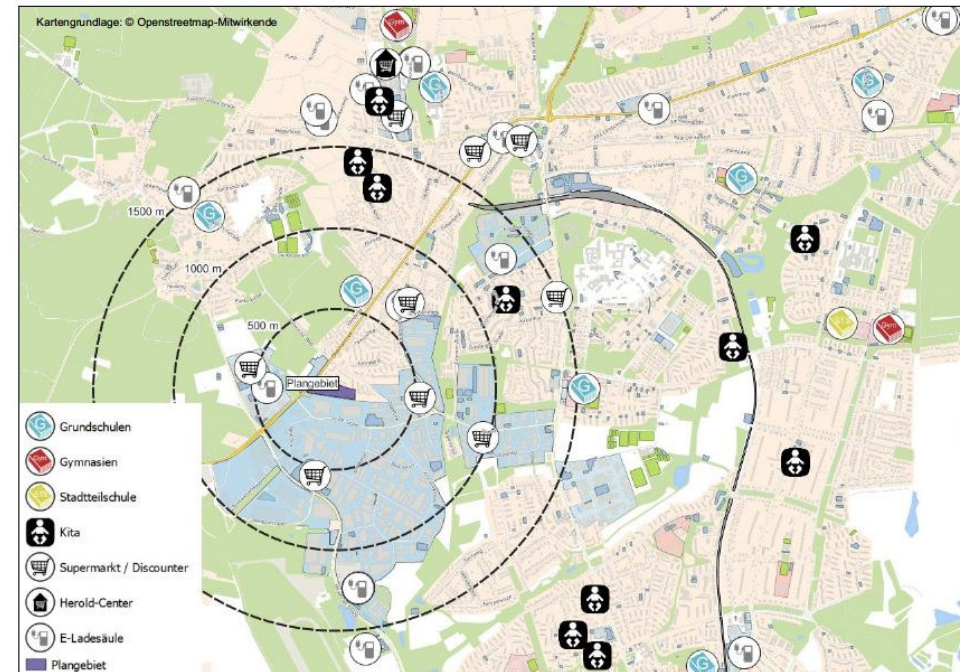


## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



4. Möglichkeiten zur allgemeinen Verbesserung der fußläufigen Infrastruktur für einen realen Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr.

- Soziale Infrastruktur (Kita, Schulen) in der näheren Umgebung nutzen
- Freizeitmöglichkeiten und Nahversorgungsangebote in der näheren Umgebung wahrnehmen



## 2. PRÜFAUFTRAG - ZWISCHENERGEBNISSE



Fazit:

- Absicht des Investors, die Robert-Schumann-Straße zu erwerben, damit das alternative Erschließungskonzept möglich wird und der Anschluss an die Ohechaussee verbessert wird
- Kontinuierliche Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes in Norderstedt, um den Umstieg vom Pkw auf alternative Fortbewegungsmittel angenehmer zu gestalten
- Umfeldverbesserungen an Haltestellen (nicht nur in Nähe des Plangebiets), um den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern

# 3. WEITERENTWICKLUNG STÄDTEBAULICHES KONZEPT





# 3. WEITERENTWICKLUNG STÄDTEBAULICHES KONZEPT

## Neuer Standort für das Kita-Gebäude





# 3. WEITERENTWICKLUNG STÄDTEBAULICHES KONZEPT

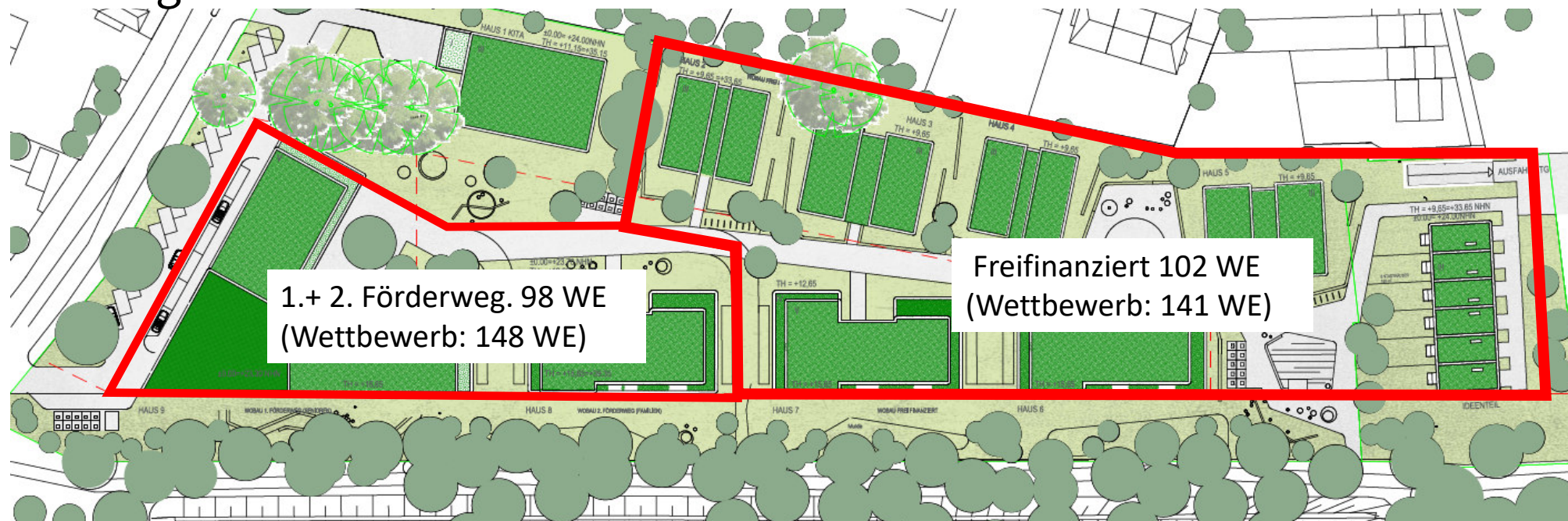
Erhalt der Bestandsbäume / Anpassung des städtebaulichen Konzepts





### 3. WEITERENTWICKLUNG STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Geringfügige Überarbeitung der Gebäudekörper im südlichen Bereich (Reduzierung der Treppenhäuser, Aufstellflächen für Feuerwehr) und Anordnung der Gebäude im nördlichen Bereich





# 3. WEITERENTWICKLUNG STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Verlagerung der Tiefgaragenein-/ausfahrt und  
zusätzliche Tiefgaragen Ausfahrt





# 3. WEITERENTWICKLUNG STÄDTEBAULICHES KONZEPT

## Lage und Anzahl der Unterflursysteme

