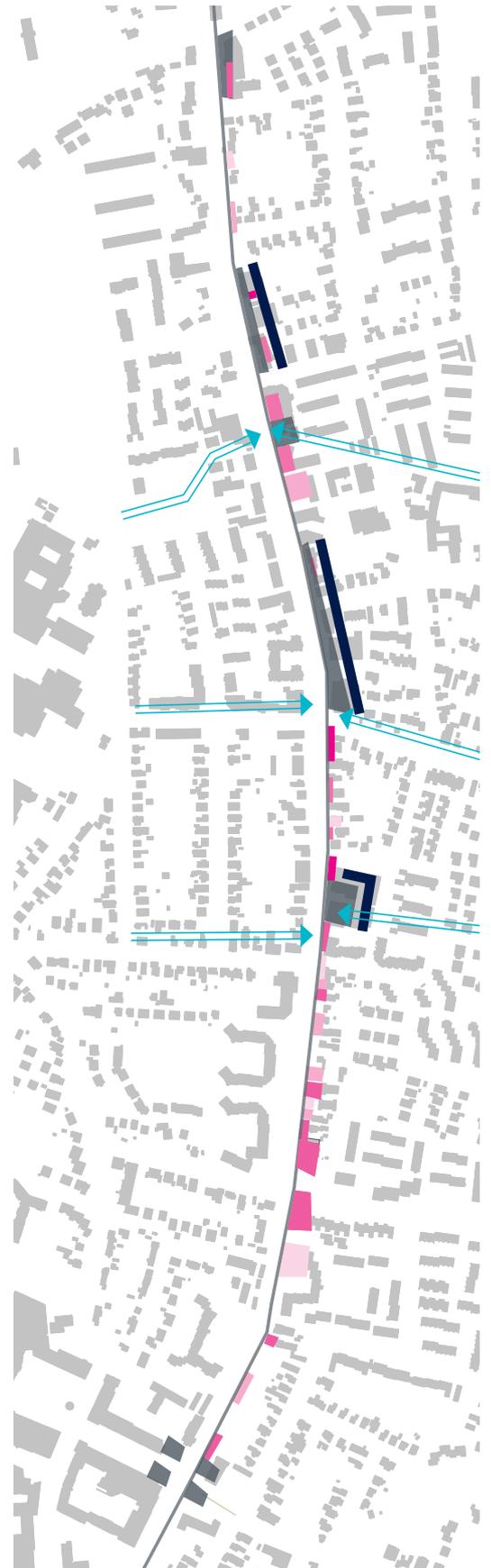


3 MitMach Boulevard

- Unterschiedlichkeit beider Straßenseiten herausarbeiten
- Kein symmetrischer Querschnitt
- Standardquerschnitt Westseite als „Standbein“
- Möglichst viel Fläche auf östlicher Seite gewinnen für das „Spielbein“
- Boulevard-Breite variiert – je nach Mitwirkung der Anlieger/-innen
- Querverbindungen an ausgesuchten Punkten stärken





Planungsvariante
Boulevard: Bestand und
städtebauliche Entwick-
lungspotenziale,
rechte Seite: Vertiefung
Nachbarschaftszentrum



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 raumpprägend 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 separaten Radwegführung 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 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 MitMachMeilensteine bevorzugt. Auch die Inszenierung besonderer Gebäude und die Einführung verbindender Elemente der Variante MitMachPerlen 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 Nachverdichtungspotenziale (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 zentrale 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

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. An erster Stelle wird die städtebauliche Umstrukturierung um das Nachbarschaftszentrum zu einer platzartigen Aufweitung gesehen, da hier bereits zu beiden Seiten der Straße eine gleichmäßig verteilte Einzelhandels- und Gewerbestruktur vorhanden ist. Es wird empfohlen, die Straßenbeläge in lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) 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 wenig Rollwiderstand zu verwenden. Im Hinblick auf die aus Sicht von Autofahrer/-innen häufig kritische Linksbiegesituation an der Einmündung des Steindamms wird empfohlen, 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 bzw. Abbiegehilfen nicht hinreichend berücksichtigt. Außerdem wird gefordert, dass im Bereich der „Meilensteine“ gesicherte Querungshilfen vorgesehen werden. Die Verkehrsbetriebe verweisen auf durchgängige Spurbreiten von mindestens 3,25 m. Diese Breite sollten aus Sicht der Verwaltung nicht überschritten werden. Grundsätzlich wird die höhere Anzahl an Quermöglichkeiten begrüßt, jedoch wird eine entsprechende Querungshilfe in Höhe des Poolstiags vermisst. Der Wegfall von Parkplätzen soll im Hinblick auf die Erfahrungen mit den Einzelhändler/-innen 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 Potenziale 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

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung und frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

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, komfortablen, getrennten 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 (zwei „Meilensteine“ mit Belagswechsel in der Fahrbahn)
- 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 und im Bereich der „Meilensteine“ ansiedeln
- Straßenquerschnitt mit baulich getrennten Radwegen, Fahrspurbreiten durchgängig von 3,25 m
- Boulevard-Breite variiert – je nach Mitwirkung der Anrainer/-innen
- 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

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Nach der Einarbeitung der Überarbeitungswünsche und Anpassung des Konzepts, wurden die verschiedenen Akteure (Öffentlichkeit, Fachdienststellen, Träger Öffentlicher Belange) in einer Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 4 (1) BauGB erneut beteiligt.

Die Gestaltung fand großen Zuspruch bei allen Beteiligten. Kritische Nachfragen haben gezeigt, dass insbesondere die Kosten der aus dem Rahmenkonzept resultierenden Maßnahmen einen offenen und dringend möglichst frühzeitig zu klärenden Punkt darstellen. Die Kosten sollten unbedingt transparent dargestellt werden, sobald hierzu Anhaltspunkte vorliegen. Thematisiert wurden weiterhin die Geschwindigkeitsbegrenzung, die Querungen, die Schulwegsicherung, die Baumpflanzungen, die eine Verlegung der Leitungen erfordern sowie erneut das Straßenprofil.

Geschwindigkeit

Es wurde kontrovers diskutiert, ob in den „Meilensteinen“ eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h festgelegt werden muss oder ob alleine durch einen Wechsel des Fahrbahnbelages mit dem einhergehenden Wechsel der Farbigkeit eine Geschwindigkeitsreduzierung erreicht werden kann. Es wird sich darauf geeinigt, dass im weiteren Planungsverlauf überprüft wird, ob die Breite der Fahrbahn zusätzlich durch seitliche Streifen aus lärmarmen/lärm mindernden Material optisch verschmälert werden kann, so dass die Gesamtheit der Maßnahmen zu der gewünschten Geschwindigkeitsreduzierung führt. Die zu Beginn der „Meilensteine“ angeordneten Sprunginseln wirken diesbezüglich ebenfalls begünstigend.

Eine Herabsetzung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird als nicht erforderlich angesehen, da die real gefahrenen Geschwindigkeiten nicht viel höher sein werden. Aufgrund des vorhandenen Verkehrsaufkommens sowie der Vielzahl an Anbindungen/Einmündungen ist das Geschwindigkeitsniveau insbesondere in den Spitzenstunden bereits heute relativ niedrig. Dies wird auch von der Stadt bzw. der Politik so eingeschätzt. Im Rahmenkonzept wird das Ziel verfolgt, über die besondere Gestaltung des Bereichs die real gefahrene Geschwindigkeit zu reduzieren. Sollte sich zeigen, dass dennoch Geschwindigkeiten deutlich über 30km/h auftreten, kann eine Ausweisung von 30km/h nachträglich erfolgen.

Querungsmöglichkeiten in den „Meilensteinen“

Der Mittelstreifen stellt keine gesicherte Querungshilfe dar, sondern erleichtert die Querungsmöglichkeit der Ulzburger Straße, um beide Seiten im Bereich der „Meilensteine“ besser miteinander zu verknüpfen. Im weiteren Planungsverlauf ist zu ermitteln, ob und in welcher Form es einer zusätzlichen gesicherten Querungshilfe bzw. Querungsstelle im mittleren Bereich der „Meilensteine“ bedarf. Weitere Aufweitungen der Straße werden aus städtebaulichen Gründen nicht favorisiert, da sie der Stringenz und Klarheit der Gestaltung weichen, die für die Funktionalität der Meilensteingestaltung relevant ist.

In welcher Form künftig eine gesicherte Querung der Ulzburger Straße am Steindamm ermöglicht wird, ist im weiteren Verfahren insbesondere unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zu klären; eine Beibehaltung der LSA ist dabei denkbar.

Baumpflanzungen

Die Prüfung auf Konzeptebene hat ergeben, dass Baumpflanzungen bei einer auf Teilbereichen notwendigen Verlegung der Leitungen grundsätzlich möglich sind. Die Realisierbarkeit der Maßnahme (mit den erforderlichen Abstandsmaßen) muss Bestandteil der weiterführenden Planungen im Zusammenhang mit den Anforderungen des zukünftigen Straßenquerschnitts sein.

Im Rahmenkonzept werden drei Umgangsweisen unterschiedlicher Priorität mit dem Gestaltungselement „Grünes Rückgrat“ aufgezeigt. Diese werden hier in absteigender Rangfolge genannt:

1. Mittelkronige, hochstämmige Baumpflanzungen auf der westlichen Straßenseite in Kombination mit öffentlichen Parkständen, um die an dieser Seite ausgeprägte Nutzung des Wohnens mit einem grünen Charakter zu stärken und das Wohnen von der Straße zu trennen.
2. Die beabsichtigte grünere Wirkung der westlichen Straßenseite wird im Zusammenwirken der öffentlichen Hand und der Anrainer/-innen hergestellt. Im Rahmenkonzept/Gestaltungshandbuch werden Vorschläge zur Gestaltung der Einfriedungen (Hecken) aufgezeigt, die als durchgehendes grünes Element die Vorbereiche von der Straße abtrennen. Zusätzlich prüft die Stadt Norderstedt die Möglichkeit, eine Reihe durchgehender grüner Elemente aufzustellen. Diese Notlösung vertikaler Elemente könnte durch Bäume in Kübeln (Prunus, Sophora, Tilia, Gleditsia-Arten), begrünte Rankhilfen (robuste Wisteria-Art) oder ggf. Hochbeete (mit 4-6 Leitstau-

denarten) realisiert werden.

3. In dem Fall, dass sich die Herstellung grüner vertikaler Elemente auf der Westseite als unmöglich erweist, sieht das Rahmenkonzept vor, den Baustein 11 „MitMach-Boulevard“ auf der östlichen Straßenseite zu stärken. Dies bedeutet, dass der auf der Westseite kombinierte Baum- und Parkstreifen als Längsparkstreifen mit ebenfalls 2 m Breite auf die östliche Seite verlegt und über die Materialität in den Boulevard integriert wird. Die grüne Stärkung der Westseite muss dann über die Gestaltung der Einfriedungen und privaten Vorbereiche hergestellt werden.

Straßenprofil

Die Beschränkung der Fahrstreifen auf 3,0 m Breite im Bereich der „Meilensteine“ ist grundsätzlich möglich. Das Rahmenkonzept sieht durchgängig 3,25 m breite Fahrstreifen vor. Im Bereich der „Meilensteine“ soll die Fahrbahn durch seitliche Streifen aus lärmarmen/lärm-mindernden Material optisch verschmälert werden.

Eine frühzeitige Absprache mit den jeweiligen Institutionen ist unbedingt zu gewährleisten; so sind mit den Stadtwerken die Versorgungsleitungen abzustimmen und mit den Verkehrsbetrieben die Standorte der Bushaltestellen, Fahrbahnbreiten etc.

