

Rahmenkonzept  
Ulzburger Straße Norderstedt



# Das Rahmenkonzept und seine Bausteine

## Das Rahmenkonzept

Das Rahmenkonzept „MitMachMeile“ formuliert städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrsplannerische 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 wird sich im Abschnitt zwischen Rathausallee und Harckesheyde gegenüber dem heutigen Bild deutlich verändern: Ziel der Umgestaltung ist es, einen großzügig gestalteten und lebendigen Stadtraum zu erhalten, 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.

Ebenso bietet sich 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.

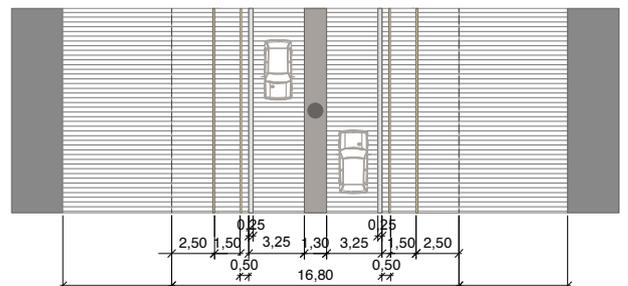
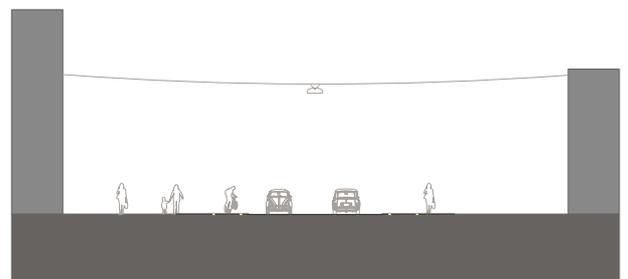
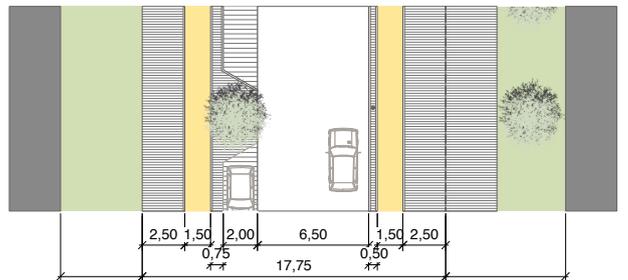
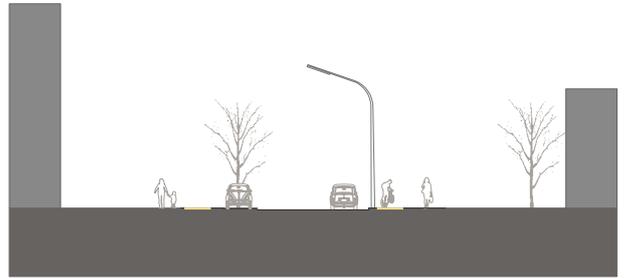
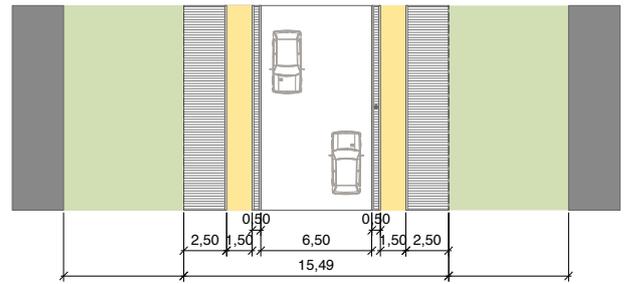
Es entsteht zudem ein Raum, der nicht nur auf die öffentlichen Flächen „vertraut“, sondern den gesamten, die Straße prägenden Bereich von Hauskante zu Hauskante in den Fokus nimmt und damit auch die privaten Eigentümer/-innen einlädt, an der Umgestaltung mitzuwirken. Ihre ganz besondere Note als MitMachMeile 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.

### 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 von der Straße/vom Verkehr abgeschirmt werden und diese Seite insgesamt von einem ruhigen Thema bestimmt ist. Das Rahmenkonzept folgt dem Prinzip, die westliche Straßenseite über den gesamten Planungsabschnitt in gleicher Breite auszubilden, während die östliche Seite, die bereits im starkem Maße von Einzelhandel geprägt ist – in Abhängigkeit von den verfügbaren Flächen und/oder der Mitwirkungsbereitschaft privater Eigentümer/-innen – möglichst breite Fußgängerbereiche erhalten soll.



Signalwirkung zum Auftakt  
(Elemente, z.B.Flaggenmaste)

Haltestellenbuch Westen (Bestand)

Sprunginsel

Haltestellenkap Osten

Städtebauliches  
Entwicklungspotential  
(bestehender B-Plan 185)

Sprunginsel

Städtebauliche Erneuerung  
(bestehender B-Plan 128)

Bereich Meilenstein Nord  
Geschwindigkeitsreduzierende Gestaltungsmaßnahmen,  
Mittelstreifen ohne Einbauten, Weiche Separation,  
250m Länge, 2.Priorität in der Realisierung

Öffentlicher Freiraum,  
Wegeverbindung stärken

Sprunginsel  
Städtebauliches  
Entwicklungspotential  
(bestehender B-Plan 128)

Öffentlicher Freiraum  
mit Aufenthaltsqualität,  
pocketpark

Sprunginsel

Haltestellenkap

Sprunginsel

Haltestellenkap

Sprunginsel  
Punktueller städtebauliche Erneuerung

Sprunginsel

Bereich Meilenstein Mitte  
Geschwindigkeitsreduzierende Gestaltungsmaßnahmen,  
Mittelstreifen ohne Einbauten, weiche Separation,  
ca. 300m Länge, 1. Priorität in der Realisierung

zusätzlicher Haltepunkt,  
Haltestellenkap

Sprunginsel

Straßenraumwirksame Grünanlage,  
Parkplätze integrieren

Punktueller städtebauliche Erneuerung  
als langfristige Perspektive

Haltestellenbuch (Bestand)

Öffentlicher Freiraum mit Aufent-  
haltsqualität, Erhaltenswerten  
Baumbestand stärken

Signalwirkung zum Auftakt  
(Elemente, z.B.Flaggenmaste)

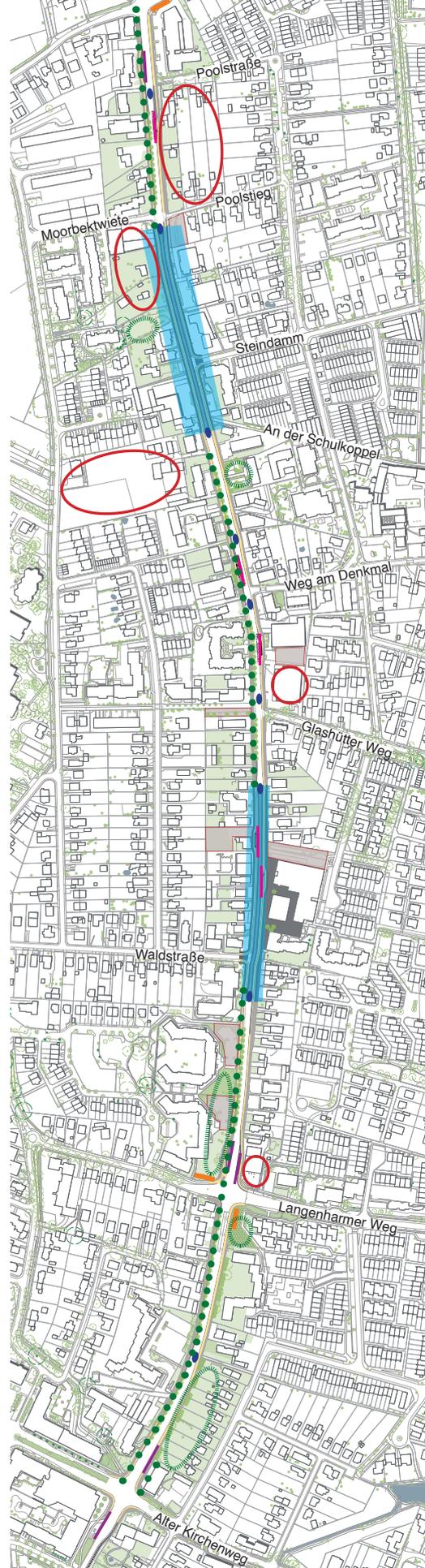
Sprunginsel

Privater, aber straßenraumwirksamer grüner  
Raum,Grüne Fassung des Straßenraums,  
Wohnen in zweiter Reihe

Haltestellenbuch (Bestand)

Baumreihe und Parkplätze  
auf westlicher Straßenseite

Haltestellenbuch (Bestand)



### Übergeordnete Ziele:

- .... Sicherheit
- ... Raumbildung
- ... Aufenthaltsdauer / -qualität
- ... Orientierung
- .. Begrünung
- .. Lärmmissionen
- .. Rhythmus
- Sichtbarkeit
- Identität
- Querungen / Verbindungen
- Erlebnis
- Nutzungs intensivieren
- Bestand stärken
- Erreichbarkeit

### Grundprinzipien:

- Beidseitiger, durchgängiger Radweg
- Straßenverlauf so weit westlich wie möglich, um den Boulevardcharakter auf der östlichen Seite zu erreichen (Variante Boulevard)
- Wohnen auf westlicher Seite stärken, Geschäfte (Mischnutzung) eher auf östlicher Seite und im Bereich der Meilensteine ansiedeln
- Rhythmisierung durch Abschnittsbildung (2 Meilensteine mit Belagswechsel in der Fahrbahn)
- Straßenquerschnitt wie in Variante Meilensteine
- Beleuchtung und Möblierung nach Gestaltungshandbuch
- Einheitliche Beschilderung/Reduzierung der Schilder
- Elemente (Flaggen zur MitMachMeile) kennzeichnen den Auftakt/Übergang
- Integriertes Parkkonzept

Variantekombination Boulevard und Meilensteine  
**Leitlinien für das Rahmenkonzept**

Rahmenkonzept  
Ulzburger Straße Norderstedt

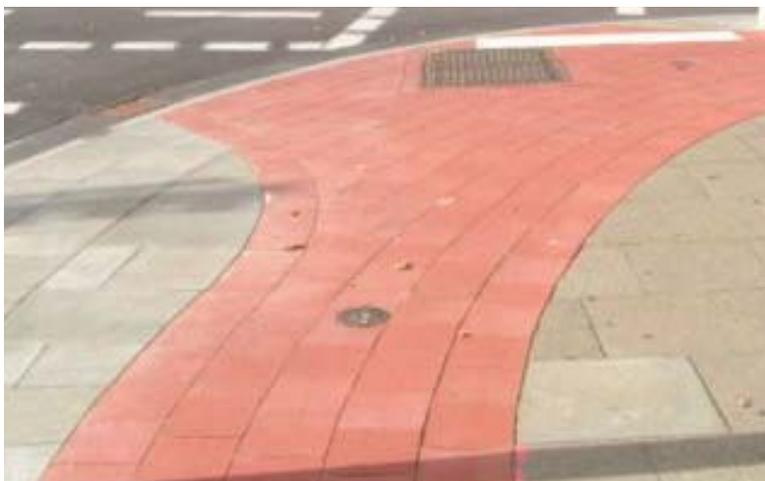
# 15 Bausteine des Rahmenkonzepts

**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. Neben der Breite trägt ein Belag mit geringem Rollwiderstand zum Komfort der Radwege bei.

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 einzuhalten. 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 allgemein gültigen Sicherheitsansprüche (insbesondere von Kindern/Jugendlichen, Senioren und Behinderten) werden berücksichtigt: Zwischen den Fahrspuren und Radwegen werden nach RAST und ERA konforme Sicherheitsstreifen von jeweils 0,50 m bzw. angrenzend an Längsparkstände von 0,75 m Breite angelegt. Auch taktile Leitstreifen sind obligatorisch in der Gestaltung der Gehwegbereiche vorgesehen.

Für die Gehwegflächen im Planungsabschnitt ist sowohl für die Westseite als auch für den Boulevard im Osten ein einheitlicher Belag zu wählen, der einen freundlichen Eindruck vermittelt und dennoch robust und pflegeleicht ist. Die Grundstückszufahrten müssen deutlich erkennbar sein und werden durch ein abgesenktes Bord hervortreten. Um den Eindruck der Linearität nicht zu unterbrechen, sollten die Zufahrten in derselben Materialität wie die Gehwegflächen angelegt werden, unterscheiden sich aber in der Verlegerichtung und/oder dem Format der gewählten Platten. 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 grüne Rückgrat der Ulzburger Straße. Sie prägen in Habitus und Größe und durch ihre regelmäßige Anordnung die gewünschte raumbildende Kante aus. Die Baumpflanzungen auf der westlichen Straßenseite in Kombination mit öffentlichen Längsparkständen unterstreichen zudem die an dieser Seite ausgeprägte Nutzung des Wohnens und die Trennung der Wohnbereiche von der Straße. Es wird stellenweise eine Verlegung einzelner Leitungen (Fernwärme, Frischwasser, Telefon, Steuerkabel, Gas und Fernmeldekabel der Vattenfall GmbH) erforderlich. Ein grünes, von Straßenbäumen geprägtes Rückgrat eignet sich jedoch am besten, um als kontinuierliches Element den Straßenraum zu fassen.

Sollte die Verlegung von Leitungen nicht möglich sein, werden zwei Alternativen unterschiedlicher Priorität aufgezeigt: Die beabsichtigte grünere Wirkung der westlichen Straßenseite wird im Zusammenwirken der öffentlichen Hand und der Anrainer/-innen hergestellt. Im Rahmenkonzept/Gestaltungshandbuch (Baustein 15) werden Vorschläge zur Gestaltung der Einfriedungen (Hecken) aufgezeigt, die als durchgehendes grünes Element die Vorbereiche von der Straße abtrennen. Zusätzlich würde die Stadt Norderstedt die Möglichkeit prüfen, 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 (4-6 Leitstaudenarten) realisiert werden.

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 ohne Bäume 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.

Die größeren Bestandsbäume auf der östlichen Straßenseite sollen in die Neugestaltung integriert werden. Diese stellen zum einen Bezüge zur historischen Gestaltung der Straße her und sind prägende, grüne Orientierungspunkte im Straßenverlauf.

#### **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 (bzw. angrenzend an Parkstreifen 0,75 m) Sicherheitsstreifen, 2,00 m Park- und Grünstreifen, 6,50 m 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 STRASSESEITEN 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 Querungsmöglichkeiten 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 Gehilfen.



#### **BAUSTEIN 6: ERHÖHUNG DER HALTESTELLEDICHTE – 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 Altersstufen gewährleistet sein. Dies betrifft auch die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine zusätzliche Bushaltestelle am Nachbarschaftszentrum 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 Bushaltestellen werden in einigen Bereichen als Buskaps ausgebildet. Sie kommen dort zum Einsatz, wo Busbuchten aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeiten nicht realisierbar sind. Buskaps können bordsteinparallel angefahren werden, Radwege müssen weniger häufig verschwenkt werden und sie können nicht von Kurzparkern missbraucht werden. Zudem können Buskaps zügiger angefahren werden und entsprechend werden die Haltezeiten verkürzt. Dies macht den Busverkehr zum einen attraktiver und trägt zum anderen dazu bei, den Umweltverbund (ÖPNV, Rad-/Fußverkehr) zu stärken. Ein Ziel, das langfristig die Qualität an der Ulzburger Straße verbessert.

Daher wird empfohlen, die zusätzliche Haltestelle auf beiden Seiten im Bereich des Nachbarschaftszentrums als Haltestellenkap auszubilden. Auch die Haltestellen Weg am Denkmal (beide Richtungen) und Heidberg (westliche Seite) sollten durch Haltestellenkaps ersetzt werden. Am Heidberg (östliche Seite), Alter Kirchenweg und Langenharmer Weg wird empfohlen die Ausbildung der Bushaltestellen als Haltebuchten in die neue Planung zu übernehmen.



### **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 nach maximal drei Stellplätzen durch ein grünes Element aufgelockert. Als verbindendes Element zwischen den beiden „Meilensteinen“ stehen somit jeweils vor und nach diesen Bereichen ausreichend öffentliche Parkplätze auf der westlichen Straßenseite 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 kann bezogen auf die Standorte auch weiter optimiert werden. Das Angebot öffentlicher Parkplätze auf der östlichen Straßenseite soll im weiteren Planungsverlauf im Zusammenhang mit dem integrierten Parkraumkonzept (Baustein 9) ausgelotet werden.



### BAUSTEIN 9: INTEGRIERTES PARKRAUMKONZEPT – HIER DÜRFEN SIE PARKEN – GEMEINSAM MEHR PLATZ HABEN

Bestandteile 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 (ARGUS 2011) bewusst in die Gesamtplanung einbezogen. Ziel ist es, die im Planungsraum vorhandenen Sammelstellplatzanlagen, die teilweise in städtischem und teilweise in privatem Besitz sind, zu nutzen und den ruhenden Verkehr somit unauffällig und gut erreichbar zu organisieren. Auf diese Weise können die zentralen öffentlichen Flächen als Platzflächen mit hoher Aufenthaltsqualität vom Parken befreit ausgestaltet werden. In fußläufiger Entfernung befinden sich jedoch stets Stellplätze.

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

WIR MACHEN MIT!

## PARKKONZEPT ULZBURGER STRASSE

PARKEN ERLAUBT, FÜR ALLE KUNDEN UND ANWOHNER DER ULZBURGER STRASSE. BIS ZU EINER DAUER VON MAXIMAL 2 STUNDEN SIND JEGLICHE STELLPLÄTZE VOR DEN GESCHÄFTEN ZU NUTZEN!



### 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 zwischen Poolstieg und An der Schulkoppel konzentrieren sich Nah- und übergeordnete Versorgungseinrichtungen mit einigen großflächigen Einzel- und Spezialhandelseinrichtungen. Im mittleren Teil des Planungsabschnitts ist mit dem Nachbarschaftszentrum, dem dort ansässigen Einzelhandel und den gastronomischen Betrieben ebenfalls ein zentraler Ort auszumachen. Die „Meilensteine“ unterstreichen die damit verbundene zentrale Bedeutung des öffentlichen Raums dieser Abschnitte.



Im Bereich der „Meilensteine“ sind in Zusammenarbeit mit den Einzelhändler/-innen (Einzelhändlerinitiative IKUS) 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, ebenso wie die gute und leichte Erreichbarkeit für alle Altersgruppen. Die „Meilensteine“ zeichnen sich durch eine hohe Gestaltqualität des öffentlichen Raums aus, die ihre zentrale Bedeutung im Straßenverlauf heraushebt und erlebbar macht. Durch eine einheitliche Gestaltung sind die „Meilensteine“ als ein zusammenhängender Raum erkennbar, der den Straßenraum in die Platzfläche integriert. Die Raumkanten der „Meilensteine“ werden durch die Gebäudefronten östlich und westlich der Ulzburger Straße gefasst. Besondere Aufenthaltsbereiche finden sich als Verweilenseln an verschiedenen Standorten in den „Meilensteinen“. In die Gestaltung integrierte punktuelle Spiel- und Sportangebote können zur Stärkung der familienfreundlichen Stadt beitragen.



Hell gehaltene Beläge in warmen Farben tragen zur freundlichen Atmosphäre und Behaglichkeit der Orte bei und schaffen zusätzliche Kommunikationsräume und Treffpunkte für die Nachbarschaft. Vielfältige Nutzungsangebote tragen zur Attraktivität der „Meilensteine“ für alle Generationen bei. Insbesondere in Zusammenarbeit mit den Einzelhändler/-innen und Grundeigentümer/-innen entfalten die „Meilensteine“ ihre volle Wirkungskraft wenn diese ihre Vorzonen als Bestandteil des öffentlichen Raums verstehen und an einer einheitlichen Gestaltung mitwirken.

Mit MachMeilensteine werden es jedoch 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 15). Die betrifft die Art der Nutzungen, die gemeinsame Gestaltung der Flächen bis hin zur Möblierung. Das Gestaltungs- und Prozesshandbuch gibt weitere Hinweise zur Qualität und Ausformulierung der Gestaltung.

### **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 „Meilenstein“-Gestaltung auf ihren Grundstücken, werden die „Meilensteine“ zu platzartigen Aufweitungen, die bis an die Gebäudedekanten heranragen.

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.) vermittelt einen Platzcharakter, in dem die beiden Straßenseiten eng miteinander verknüpft sind. Sie verdeutlicht die Besonderheit des Ortes, an dem besondere Achtsamkeit gefordert ist. 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 abgegrenzt. Farbigkeit und Material sind auf die Gesamtanmutung des „Meilensteins“ 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 durch 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. Es wird vorgeschlagen, in den Bereichen des Mittelstreifens am äußeren Rand der Fahrbahn jeweils einen Streifen aus lärmarmen/lärm mindernden Material/Farbigkeit zu anzulegen, um eine optische Verschmälerung zu bewirken. Die detaillierte Ausgestaltung, die ggf. auch durch optische Signale verdeutlicht, dass hier ein anderer Verkehrsraum beginnt, ist in der weiteren Detailplanung auszuloten.

In den beiden „Meilensteinen“ soll die gestalterische und bauliche Veränderung sowie die Stringenz und Klarheit der Gestaltung zu einem veränderten Verhalten aller Verkehrsteilnehmer/-innen sowie zu einer Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs führen.



## 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 genauso 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 Dienstleister/-innenn und Einzelhändler/-innen 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 fördern den belebten, einladenden Eindruck. Die Mitwirkung der privaten Grundstückseigentümer/-innen ist also notwendige Bedingung für die Realisierung des MitMach-Boulevards. Vorschläge für die MitMach- und Gestaltungsoptionen bietet das Prozess- und Gestaltungshandbuch (Baustein 15).



## **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 die nächste 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 verjüngt sich auf den neuen Querschnitt und in den Nebenflächen beginnen der Belagswechsel und die durchgängigen Radwege. Perspektivisch kann die Gestaltung des Planungsabschnittes aber auch auf der nördlichen Ulzburger Straße weitergeführt werden. Um den Auftakt entsprechend zu betonen, ist langfristig auch eine bauliche Fassung des Straßenraums südlich der Kreuzung sinnvoll. Dazu müsste das Gebäude auf der süd-westlichen Seite ersetzt werden. Ein signifikanter Neubau, der sich zwar in Formensprache und Architektur an den übrigen Gebäuden orientiert und dennoch als repräsentative Besonderheit absetzt, wäre als Auftakt der MitMachMeile wünschenswert.

Der Auftakt-/Übergangsbereich Langenharmer Weg/ Ulzburger Straße ist durch die offene Kreuzung bereits als (vom Verkehr dominierter) Auftakt gekennzeichnet. Auf der südöstlichen Seite befindet sich wertvoller historischer Baumbestand, der zur Zeit von einer schlichten Grünfläche umgeben wird. Gegenüber befindet sich mit der Tankstelle eine prägnante Anlaufstelle, die im südlichen Abschnitt in Teilen auch die örtliche Nahversorgungsfunktion übernimmt. Diese Eigenschaften bieten die Möglichkeit in Verbindung mit dem Tankstellen-shop temporäre Aufenthaltszonen zu schaffen und den Auftakt darüber hinaus zu beleben und so die zur Strasse orientierten Vorbereiche aufzuwerten. Der neugestaltete öffentliche Freiraum betont den Baumbestand und schafft einen rückwärtigen (straßenabgewandten) Aufenthaltsraum, der trotz der stark befahrenen Stras-

se einen Rückzugsort in „grüner“ Atmosphäre schafft. Langfristig kann anstelle der Tankstelle eine städtebauliche Erneuerung verfolgt werden, die dann auch eine bauliche Fassung des Auftaktbereichs ermöglicht. Auch hier wäre ein besonderes, höhergeschossiges Gebäude denkbar, das einen repräsentativen Auftakt markiert und eine Gastronomie-Nutzung in den Erdgeschosszonen vorsieht. Ziel ist es, den Auftaktbereich städtebaulich hervorzuheben und trotz des Verkehrslärm mit einer Aufenthaltsqualität zu versehen.

### **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 Meile und können zu besonderen Anlässen anders gestaltet werden. So kann auf wichtige, übergeordnete Events, wie der „Autofreie Tag“ bzw. die „Europäische Mobilitätswoche“ hingewiesen werden.

Neben den Fahnenmasten ergänzen besondere Gestaltungselemente (wie farbige Stelen oder skulpturale Leuchten) die Eingangsbereiche. Denkbar ist auch, die notwendigen Masten durch eine auffällige Markierung hervorzuheben, oder Kunstskulpturen als einen „Drive-in-Gallerypoint“ eine besondere räumliche Wirkung entfalten zu lassen. Eine Drive-in-Gallery besteht aus (Kunst-)Objekten, die für alle Passierenden, auch aus dem fahrenden Auto mit höherer Geschwindigkeit, erkennbar sind. Dies könnten entweder großformatige oder einfach zu erfassende Installationen sein, zum Beispiel Plakatwände oder Skulpturen.





### 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, die Oberflächengestaltung, Möblierungs- und Pflanzobjekte, die einem abgestimmten Gestaltungskanon folgen, wie er im Gestaltungshandbuch vorgelegt wird sowie eigene, neue Mitmachobjekte, die in Beteiligungsaktionen geschaffen werden und in den öffentlichen Raum eingebaut werden können (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, Kunden/-innen, Künstler/-innen – alle Interessierten sind in geeigneten Formaten 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“ MACHEN

Das Rahmenkonzept formuliert den raum-strukturellen Rahmen und stellt damit verbindliche Regeln im Sinne eines stabilen Gerüsts auf. Für die konkrete freiraum-planerische 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 etc.

Das Thema der „MitMachMeile“ zieht sich nicht nur durch den gesamten Prozess, sondern stellt sich auch als zukünftiges Thema als sehr geeignet dar. Die Besonderheit der Ulzburger Straße ist das große Engagement der Anwohner/-innen, Geschäftsleute und Eigentümer/-innen im Planungsabschnitt. Als wichtigste Leitsätze haben sie Gemeinschaft, Nachbarschaft, Familie und Familienfreundlichkeit angegeben. Daneben ist ihnen MitMachen und MitReden bei der zukünftigen Gestaltung besonders wichtig. Weiterhin tauchen die Themen „grüne Oase“ als Wunsch und „Roter Klinker“ sowie „Norddeutschland“ als charakteristische Merkmale Norderstedts immer wieder auf.

Die persönlichen Geschichten der Norderstedter/-innen können in dem Thema „MitMachMeile“ ebenso verarbeitet werden wie die Eigenschaften Norddeutschlands; das, was für viele nordisch, Heimat und Erholung bedeutet. Diese Geschichten und ortsspezifischen Merkmale werden im weiteren Prozess von den Bürger/-innen geprägt. Diese Beteiligung kann auf drei Ebenen funktionieren. Erstens wirken sie unterstützend bei der Entwicklung und Planung der konkreten Ausgestaltung, zweitens sind sie an der Umsetzung beteiligt oder drittens übernehmen sie die Pflege und Weiterentwicklung der Elemente und Gestaltung.

##### Größe/Dimensionierung

großformatiges Pflaster (Plattengröße min. 30x45 cm); Legeordnung lotrecht zur Fahrbahn



##### Markierung

eingearbeitet in Pflaster oder durch Belagwechsel; bei Asphalt durch farbige Markierung



#### BAUSTEIN 15: GESTALTUNGSHANDBUCH

Es ist vorgesehen, den Beteiligungsprozess auch nach Fertigstellung des Rahmenkonzepts weiterzuführen. Formen und Prozesse der Beteiligung sind im Gestaltungshandbuch beschrieben. Es gilt, das Motto „MitMachMeile“ für den Planungsraum zu besetzen und langfristig identitätsstiftend wirksam zu machen. Das Gestaltungshandbuch ist somit auch ein Prozesshandbuch – eine Anleitung zum Mitmachen. WIMS Ulzburger kann darin zur Hauptfigur werden: Der Slogan „Willkommen In Meiner Straße“ (WIMS) drückt aus, was das Gestaltungshandbuch bewirken will: Die gemeinsame und ineinandergreifende Gestaltung des Planungsraums durch die Kooperation aller Beteiligten und die Freude, Menschen einzuladen und am Prozess teilzuhaben.

Als informelles Planungsinstrument gibt das Gestaltungs- und Prozesshandbuch Leitlinien vor und stellt insbesondere für alle „MitMacher/-innen“ eine Hilfestellung zur gemeinsamen Umsetzung der im Rahmenkonzept formulierten Ziele dar. Das Handbuch enthält zu verschiedenen Bereichen der Gestaltung wie Belag, Stadtmöblierung, Beleuchtung und zum Prozess der Umgestaltung Vorschläge, die in ein Gesamtgestaltungskonzept passen und langfristig bei der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen eine Einheitlichkeit herstellen sollen, ohne Wahlfreiheiten zu nehmen.