

d. Flankierende Maßnahmen

Neben den Bausteinen unterstützt eine Reihe von flankierenden Maßnahmen die räumliche Ausprägung des Rahmenkonzepts. Diese sind in erster Linie städtebaulich umstrukturierender Natur. Die Umgestaltung des Planungsabschnitts wird in weiten Teilen zwar auch ohne diese erfolgreich stattfinden können, doch ist ihr Beitrag für die gesamträumliche Wirkung wesentlich und wünschenswert.

Leitlinien für den Städtebau Eigenständigkeit bewahren

Wenige aber wesentliche Leitlinien helfen, die städtebauliche Entwicklung flankierend zur Umgestaltung der Straße zu lenken. Die historische Entwicklung, die örtlichen Besonderheiten und die kleinteilige Struktur des Bestands werden als Potenzial aufgegriffen, das ausgebaut werden sollte. Die Kleinteiligkeit zeigt sich auch in der Reihung straßenbegleitender Einzelhausbebauung. Für die Rhythmisierung des Straßenraums sollte daher an dieser im Grundsatz festgehalten werden. In der Geschossigkeit weist diese innerhalb der an der Straße zu findenden Typologien die niedrigste Geschossigkeit auf. Es wird vorgeschlagen dieses als ortstypisch erkennbares Motiv zu erhalten. Verdichtungspotenziale liegen hier eher in der zweiten Reihe. Damit verbinden sich weitere Vorteile: Das Angebot an unterschiedlichen Wohnformen (von urban bis ländlich) bleibt erhalten, und möglichst viele Räume können an der lärmabgewandten Seite angeordnet werden.

Abschnitte bilden

Die Ulzburger Straße ist als Rückgrat Norderstedts insgesamt fast 10 km lang. Die Gliederung in einzelne Abschnitte und die Zusammengehörigkeit des Planungsabschnitts als zentraler Bereich der Ulzburger Straße deutlich ablesbar zu gestalten erscheinen daher maßgebend. Die vorgesehene Untergliederung in zwei „Meilensteine“ und dazwischen liegende grünere Abschnitte sollte durch raumbildende Maßnahmen unterstützt werden, um in den „Meilensteinen“ langfristig eine klare bauliche Fassung zu erzielen. Auch die bauliche Ausnutzung und Präsenz am Straßenbild kann hier deutlicher ausfallen.

Schwerpunktbereiche und besondere Orte herausarbeiten

Die Auftaktbereiche des Planungsabschnitts (Kreuzung Harckesheyde und Langenharmer Weg), die „Meilensteine“ und das Gelenk an der Straßenbiegung zwischen Weg am Denkmal und Glashütter Weg (heute

REWE Getränkemarkt) können als städtebaulich prägnante Orte mehr Aufmerksamkeit erfahren. Dies kann zum einen durch eine höhere Geschossigkeit als die der unmittelbaren Umgebung oder auch durch besondere, architektonisch anspruchsvolle Bauten erreicht werden.

Klare Linie

Einheitliche Baufluchten und Geschossigkeiten können langfristig die Zusammengehörigkeit der unterschiedlichen Abschnitte unterstreichen. In den Bereichen zwischen den „Meilensteinen“ können die Gebäude in weiterer Entfernung zur Straße stehen, um eine grünere Wirkung der Vorbereiche entfalten zu können. In den „Meilensteinen“ wird langfristig ein Vis à Vis der beiden Straßenseiten mit jenen Gebäuden angestrebt, die eine höhere Präsenz im Straßenbild entfalten.

Städtebauliche Nachverdichtung

Bereits 2003 wurde von der Stadt das sogenannte Nachverdichtungskonzept erarbeitet und am 05.06.2003 durch den Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr beschlossen. Ziel des Konzepts war und ist es, Nachverdichtungspotenziale herauszuarbeiten, um die bestehenden Ressourcen nutzen zu können. Auch entlang der Ulzburger Straße zeigte das Konzept Potenziale auf, die bereits planungsrechtlich umgesetzt wurden (B 185, 4. Änderung).

Entlang der Ulzburger Straße gibt es darüber hinaus weitere Nachverdichtungspotenziale in bestehenden Bebauungsplänen, die noch nicht ausgeschöpft sind. Insbesondere die Umsetzung des B-Plans 128 West ermöglicht es, wichtige innerstädtische Flächen für Wohnen zu erschließen und gleichzeitig eine weitere fußläufige Ost-West Querung in Verlängerung der Schulkoppel herzustellen. Die städtebaulichen Aussagen zur Art der baulichen Nutzung, der Baugrenzen und der Ausrichtung der Gebäude der bestehenden B-Pläne sind in dem Rahmenkonzept übernommen. Die umgebende Reihenhausstruktur wird um vier Riegel ergänzt, die sich in ihrer Länge an den gestaffelten Reihenhäusern am Rehkamp orientieren. Die Erschließung erfolgt von der Moorbekstraße. Das Maß der baulichen Nutzung wird in Teilen leicht modifiziert.

Die Vorgaben des B-Plans 128 Ost zwischen Moorbektwiete und Rehkamp treffen Aussagen zur städtebaulichen Nachverdichtung des nördlichen „Meilensteins“. Die Umsetzung des B-Plans erscheint wesentlich für den effektiven Ausbau und die Konzentration attraktiver Nutzungsangebote in diesem Bereich, da die heute vorhandenen grünen Strukturen weder ausreichend

städtische Wirkung entfalten noch Aufenthaltsqualitäten bieten. Eine kammartige Struktur bietet Raum für vom Straßenlärm abgeschirmtes Wohnen. Zur Straße hin zeigen die Kammköpfe Präsenz am „Meilenstein“, gleichzeitig ist die Struktur durch 2-geschossige, gewerbliche Bauten untergegliedert und nimmt so den Rhythmus der einzelständigen Gebäude auf. Die Paktplätze werden im Norden gebündelt angeboten und Kurzzeitparkplätze vor den Gebäuden in die „Meilenstein“ Gestaltung integriert. Die Wohnbebauung wird rückseitig über eine Stichstraße von der Moorbektwiete aus erschlossen.

Wie der B-Plan 128 Ost sieht auch der weiter nördlich gelegene B-Plan 185, 4. Fassung, zwischen Poolstieg und Steindamm eine straßenbegleitende Bebauung vor, die die dahinterliegenden Bereiche vor Lärmemissionen schützen und für Wohnen attraktiv machen. Strukturell nimmt die straßenseitige Bebauung die Länge der großformatigen umgebenden Gebäude auf, die durch gestalterisch ansprechende Lärmschutzelemente, wie verglaste Loggien, gegliedert sind.

Maßgebend für die Qualität der Wohnbereiche ist der Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen, so dass Wohn- und Schlafräume sowie die Außenwohnbereiche wie Terrassen und Balkone durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zugeordnet oder durch passive Schallschutzmaßnahmen gesichert werden.

Ein weiteres städtebauliches Entwicklungspotenzial wird für den Bereich des REWE- und REWE-Getränkemarkts zwischen Weg am Denkmal und Glashütter Weg festgestellt. Die baulich-räumliche Umstrukturierung böte für den dritten Versorgungsschwerpunkt im Planungsabschnitt neben einer nahezu platzartigen länglichen Aufweitung des Boulevards die Gelegenheit, den Knick des Straßenverlaufs mit einem markanten architektonischen Zeichen zu betonen. Die punktuelle Ausbildung eines bis zu fünfgeschossigen Kopfbaus fungiert mit einer entsprechenden anspruchsvollen Gestaltung in der Mitte der MitMachMeile als Blickpunkt sowohl von Norden als auch von Süden. Mit der Verlagerung der Stellplätze auf die straßenabgewandte Seite der Gebäude können neue Spielräume für die Aufwertung von Vorbereichen gewonnen werden und einen weiteren attraktiven Treffpunkt auf der MitMachMeile bieten. Hierfür wäre die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

Auch im Bereich des Nachbarschaftszentrums sind langfristig Entwicklungspotenziale zu erkennen. Die städtebauliche Schließung der östlichen rückwärtigen Kante in gleicher Höhe der benachbarten Bebauung ermöglicht es, für den zentralen pavillonartigen Bau eine alternative Fläche bereitzustellen und damit den „Meilenstein“ um einen stadttypischen Platz mit einer städtebaulichen Fassung zu bereichern. Solch eine Entwicklung bedarf der Änderung des B-Plans 147 südlich des Glashütter Wegs.

Grüne Weiterentwicklung

Perspektivisch wird die Gestaltung weiterer grüner Aufenthaltsbereiche entlang der Straße verfolgt. Dies betrifft unter anderem die in öffentlicher Hand befindliche aber langfristig verpachtete Fläche vor dem Gebäude 352. Die städtische Fläche soll mittel- bis langfristig zu einer qualitätsvollen Freifläche entwickelt werden. Der entstehende Pocketpark wird die benötigten Parkplätze für die ansässigen Firmen integrieren. Weiterhin soll die Grünfläche einen Treffpunkt für die Nachbarschaft darstellen, (Spiel-)Angebote wie ein Boule-Platz oder Schachfeld bieten auch für die älteren Generationen einen attraktiven Zeitvertreib. Mit der angestrebten engen Verknüpfung der Erdgeschosszonen und des Außenraums ist auch ein gastronomisches Angebot im angrenzenden Gebäude wünschenswert. Nicht nur, weil im nördlichen Teil des Planungsabschnitts mehr Gastronomie gewünscht wurde, sondern auch weil eine solche Nutzung die Belegung des öffentlichen Raums garantiert.

Eine weitere Fläche für einen Pocketpark ist die bereits heute durch Bestandsgrün gekennzeichnete Fläche westlich des nördlichen „Meilensteins“ entlang des Fußwegs in Richtung Schulzentrum. An den neu entstehenden Plätzen sind weitere kleinkronige, mehrstämmige Baumpflanzungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität vorgesehen. Im südlichen Abschnitt bietet die Grünfläche, die als eine Art Wall im nordwestlichen Bereich der Kreuzung Langenharmer Weg die dahinterliegende Wohnbebauung abschirmt, Möglichkeiten einer Neugestaltung. Diese wird so ergänzt, dass die Abschirmung der Wohnbebauung erhalten bleibt, die Barrierewirkung zum Straßenraum jedoch aufgehoben wird. Ebenso bietet der südlichste Abschnitt zwischen Rathausallee und Langenharmer Weg die Möglichkeit, diesen Bereich als grüne Übergangszone, als grünes Entrée der MitMachMeile zu begreifen. Die angrenzenden privaten Gärten auf der östlichen Seite sollen von der Straße aus erlebbar als sichtbare Grünräume entwickelt

werden. Auf privater Fläche wird ein Grünstreifen mit mittelkronigen Bäumen angelegt, um den grünen Charakter zu stärken. Auch auf der westlichen Seite bieten die dort vermehrt zur Straße orientierten privaten Stellflächen und Grundstückszufahrten Anlass, diese durch eine grünere Gestaltung aufzuwerten.

Sollte sich mit dem Ausbau der Oadby-and-Wigston-Umgehungsstraße zukünftig eine Entlastung der Ulzburger Straße ergeben, sollte die Möglichkeit, an den Kreuzungspunkten Langenharmer Weg und Harckeshyde Kreisverkehre zu realisieren, erneut geprüft werden. Diese könnten durch eine markante Gestaltung die Auftaktbereiche der MitMachMeile besonders in Szene setzen.

Weniger Lärm

Eines der übergeordneten Ziele ist die Senkung von Lärmemissionen. Im Lärmaktionsplan der Stadt Norderstedt sind dazu eine Reihe von Maßnahmen und Vorgehensweisen benannt, die auch im Rahmenkonzept verfolgt werden. Grundsätzlich steht eine Vielzahl von aktiven und passiven Maßnahmen zur Senkung des Straßenverkehrslärms zur Verfügung. Dazu gehört die Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehrs, Geschwindigkeitssenkungen, eine Verstetigung des Verkehrs und die Verlagerung eines Teils des motorisierten Straßenverkehrs auf weniger sensible Straßen. Auch die gezielte Lenkung des Lkw-Verkehrs kann erheblich zu einer verbesserten Situation beitragen. Hinsichtlich der Netzfunktion der Ulzburger Straße im Stadtgebiet Norderstedt erscheint es sinnvoll, geplante Netzergänzungen wie die Verlängerung der Oadby – and – Wigston- Straße zwischen Waldstraße und Harckeshyde sowie in der weiteren Verlängerung nach Norden im zeitlichen Vorlauf oder zumindest in zeitlicher Nähe zu dem anvisierten Umbau der Ulzburger Straße durchzuführen. Auch wenn die Ulzburger Straße nach wie vor eine Hauptverkehrsstraße bleiben wird, sind durch die genannten Straßenneubaumaßnahmen (äußerer Ring) punktuelle Entlastungen zu erwarten, die zusammen mit der Umgestaltung der Ulzburger Straße die Qualität der Straße erhöhen.

Zusätzlich können schalltechnische Maßnahmen bei Sanierungen und im Zuge von Neubauten getroffen werden. Um besser auf die Lärmemissionen zu reagieren, sollten Schlafräume auf der verkehrsabgewandten Seite angeordnet werden. Darüber hinaus wird der Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen verfolgt.

Mehr Energie und Klimaschutz

Aus Sicht des Klimaschutzes ist es vorteilhaft, durch Anreize oder energetische Auflagen zu vermehrter baulicher Aktivität und damit zu Bestandssanierungen und Neubauten anzuregen, für die das Erreichen bestimmter energetischer Vorgaben (KfW 40, EnEV 2012) und darüber hinaus eine nachhaltigere Energiebilanz verfolgt werden. Dies betrifft auch die Verwendung von ökologischen und nachwachsenden Materialien. Grundsätzlich kommen alle verlangsamenden und verstetigenden Maßnahmen für den motorisierten Straßenverkehr auch dem Klimaschutz zugute, weil dadurch die verkehrlichen CO₂-Emissionen gesenkt werden können. Im öffentlichen Raum sollen bei der Lichtgestaltung energiesparende Leuchtmittel eingesetzt werden.



e. Plan und Prozess
i. Der Rahmenplan – Das stabile Gerüst



Rahmenkonzept Ulzburger Straße
MITMACHMEILE

- Betonung Aufenthaltsbereich
- Private Parkplätze
- Bauhertellenbuch Bestand
- Querungshilfe
- Bauhertellenkap
- BOULEVARD
- Baumreihe und längsparietreien
- MEILENSTEIN
- Querungshilfe
- Schalische Steilen aus Isarmarmel/ Isarmindernde Material
- Integration der Bestandsbaume
- Private Parkplätze
- Mittelstraßen
- Private Parkplätze
- Private Parkplätze
- Querungshilfe
- Private Parkplatz/Langfristig öffentlicher Freiraum mit integrierten Parkplätzen
- Baumreihe und längsparietreien
- Querungshilfe
- Bauhertellenkap
- Querungshilfe
- Baumreihe und längsparietreien
- Bauhertellenkap
- Private Parkplätze
- Querungshilfe
- Öffentliche Parkplätze
- Integration der Bestandsbaume
- Baumreihe und längsparietreien

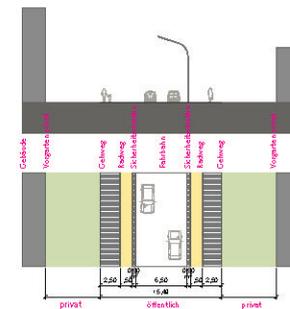




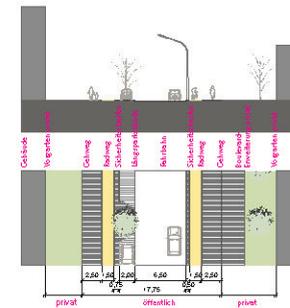
- MEIENSTEIN
- Querungshilfe
- Mittelstreifen
- Seitliche Streifen aus Birmarmen/ Birnrunderem Material
- Burhahertellenkap
- Integration der Bestandsbauweise
- Private Parkplätze
- Burhahertellenkap
- Mittelstreifen
- Querungshilfe
- BOULEVARD
- Öffentliche Parkplätze
- Baumreihe und Langparaleltreien
- Private Parkplätze
- Öffentliche Parkplätze
- Burhahertellenbucht (Bestand)
- Befestigung Aufenthaltsbereich
- Öffentlicher Freiraum mit integriertem Baumbestand
- Baumreihe und Langparaleltreien
- Private Parkplätze
- Querungshilfe
- Baumreihe und Langparaleltreien
- Burhahertellenbucht (Bestand)



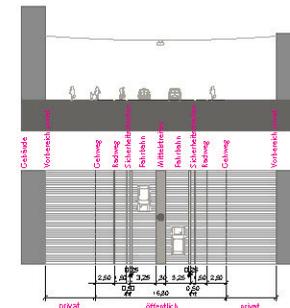
Prinzipschnitte und -aufsichten M 1:200



Angestrebtes Standard Straßenprofil



Angestrebtes Standard Straßenprofil, Langparalel und Busse



Angestrebtes Profil im Bereich Meienstein mit Boulevard-Erweiterung

ii. Strategie und schrittweise Umsetzung

Die Umsetzung des Rahmenkonzepts erfordert eine langfristige öffentlich-private Kooperation und Weitsicht für grundlegende, bereits heute zu treffende Entscheidungen. Für die Qualität der Realisierung wird die konsequente Verfolgung der übergeordneten Ziele entscheidend sein. Denn jede einzelne Maßnahme trägt zur schrittweisen Verbesserung der gegenwärtigen Situation und zum Gelingen der angestrebten Umgestaltung bei. So gibt es eine Reihe von Maßnahmen die grundlegender Struktur sind – die Grundbausteine. Diese regeln den Grundaufbau und die Breite des Straßenquerschnitts und sichern die mit oberster Priorität zu verfolgenden Ziele wie durchgängige, beidseitige Radwege aber auch die damit einhergehende grundsätzliche Gliederung und Prägung des Planungsabschnitts und der Straßenseiten.

Wie jede andere Umsetzung bedarf auch die Umsetzung eines Rahmenkonzepts einer eigenen Strategie. Entscheidend ist nicht nur die Kooperation privater und öffentlicher Grundeigentümer/-innen, sondern auch den offenen Planungsprozess weiterzuführen. Die Bürger/-innen sind ebenso wie Verwaltung, Politik und Träger öffentlicher Belange weiterhin frühzeitig in den Prozess einzubeziehen. Notwendige zu treffende Entscheidungen sollen frühzeitig kommuniziert und die Konsequenzen für alle Beteiligten aufgezeigt werden. Transparente Entscheidungsstrukturen sind für die gemeinsame Weiterentwicklung und Umsetzung des Konzepts ein Erfolgsfaktor.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Der FNP 2020 sowie die bestehenden Bebauungspläne (B-Pläne) stellen die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Planungsabschnitt dar. Die vorliegenden und festgestellten B-Pläne stehen teilweise in Konflikt zu den Aussagen des gültigen FNP 2020 und den Zielen des Rahmenkonzepts. Bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen im Zuge der Umgestaltung der Ulzburger Straße sind daher die vorliegenden rechtlichen Grundlagen zu prüfen und entsprechend anzupassen. Dies betrifft im besonderen die Schwerpunktbereiche der „Meilensteine“ (B-Plan 147 und B-Plan 128 West) sowie die Auftaktbereiche an der Harckesheyde (B-Plan 185) und Langenharmer Weg (B-Plan 107 und ggf. 160 Ost). In diesen Bereichen weisen die zur Zeit geltenden B-Pläne WB-Flächen - besondere Wohngebiete und in wenigen Fällen WA-Flächen - allgemeine Wohngebiete aus.

Übergeordnete Regeln

Mit der Umsetzungsstrategie sind übergeordnete Regeln verbunden, die grundsätzliche Regeln für die Umsetzung vorgeben und somit zur konsequenten räumlichen Ausprägung im Sinne des Rahmenkonzepts beitragen. Dies betrifft die Anordnung und Kombination einzelner Elemente des Rahmenkonzepts:

- In „Meilensteinen“ werden zusätzliche Bäume als Baumgruppen mit mehrstämmigen, kleinkronigen Bäumen angeordnet
- Im Längsparkstreifen auf der westlichen Seite ist maximal nach 3 Parkplätzen ein Baum (hochstämmig, mittelkronig) zu pflanzen (12 m³ Pflanzraum bei einer Breite von mind. 2 m und Tiefe von 1,5 m)
- Längsparkstände auf der westlichen Seite beginnen und enden grundsätzlich mit einem Baum
- Können keine Bäume gepflanzt werden, sind mindestens nach 3 Parkplätzen grüne Elemente (Zierobst-Pflanzungen (Prunus-Art) in Kübeln/ Blauregen (Wisteria-Art) mit Rankhilfe zu setzen. Gleiches gilt für Anfang und Ende des Parkstreifens
- Die Beschilderungen für Geschäfte/Hinweise sollten einheitlich und zurückhaltend gestaltet sein
- Straßenverkehrsschilder sind auf ihre Notwendigkeit zu prüfen und ggf. abzubauen. Dies gilt insbesondere im Bereich der „Meilensteine“, um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten
- Die Radwege sollten möglichst wenig verschwenkt werden (Vorzug von Buskaps)
- Öffentliche Parkplätze sollen zeitlich bewirtschaftet werden. Im Hinblick auf ein integriertes Parkkonzept wird vorgeschlagen, dieses auch auf die privaten größeren Sammelparkplätze auszuweiten
- Grundstückszufahrten sind auf ihre notwendige Breite zu prüfen und ggf. zu verschmälern. Generell sollten Grundstückszufahrten gebündelt und auf 3,50 m reduziert werden
- Parallel zur Ulzburger Straße sind in den Einmündungsbereichen der Seitenstraßen, die als 30er-Zonen ausgewiesen sind, lärmarme Aufpflasterungen vorzusehen

Auf öffentlichen Flächen...

Die Umsetzungsstrategie setzt an der heutigen Situation an. Es wird zunächst bewusst mit den verfügbaren (öffentlichen) Flächen geplant, um über die Umsetzung der Grundbausteine zumindest eine funktionale Umgestaltung des Straßenabschnitts zu ermöglichen. Wissend, dass dieser Ausbaustand zwar schon eine Verbesserung, aber noch nicht viel von der angestrebten Atmosphäre und radikalen Veränderung spürbar werden lässt, schon gar keine MitMachMeile ist, sind in Planung und Umsetzung die Voraussetzungen für die weiterreichenden MitMach-Bausteine zu schaffen.

MitMach-Verfahren für Teilbereiche anstoßen...

Für die inhaltliche Weiterentwicklung der MitMach-Bausteine, insbesondere der „Meilensteine“, sind entsprechende Beteiligungsverfahren anzuregen und durchzuführen, die mit Implementation der Ergebnisse in die konkrete Planung und Umsetzung enden. Empfohlen wird als erster Teilraum der „Meilenstein“ am Nachbarschaftszentrum.

Pilotprojekt mit Aufbruchstimmung...

Das Rahmenkonzept ist ein innovativer Planungsprozess, der über die Grenzen von Norderstedt hinaus einen modellhaften und vorbildgebenden Charakter haben kann – gerade in Zeiten, in denen informelle Beteiligung zunehmend an Bedeutung gewinnt. Dies kann und sollte die Realisierung des Rahmenkonzepts beflügeln. Der Größe der Maßnahme wegen wird eine Realisierung nur in Abschnitten möglich sein. Umso wichtiger ist es, dass der erste Realisierungsabschnitt Aufbruchstimmung erzeugt, zum Mitmachen animiert und Signalwirkung verbreitet. Der „Meilenstein“ am Nachbarschaftszentrum hat hierfür das größte Potenzial und ist daher prioritär – gemeinsam mit der Beteiligungsmaßnahme – zu verfolgen.

Aufeinander abstimmen...

Neben der Strategie sorgt ein auf die Vor- und Entwurfsplanung aufbauendes Umsetzungs-konzept für die zeitliche Koordination und Budgetabstimmung der durchzuführenden Maßnahmen. Die Aufstellung eines Kosten- und Zeitplans sollte anhand einer abschnittsweisen Realisierung und darauf abgestimmten Maßnahmen erfolgen.

Abschnittsweise fortschreiten...

Um die Auswirkungen durchgängiger Radwege möglichst früh im Umsetzungsprozess zu erreichen, wird empfohlen, Abschnitte stets von einem Kreuzungsbereich zum nächsten zu bilden. Dies bedeutet, dass der erste Realisierungsabschnitt vom Langenharmer Weg bis zum Glashütter Weg erfolgen sollte. Anschließend sollte die Ausbildung des südlichen Auftakts in den zur Verfügung stehenden Nebenflächen am Langenharmer Weg erfolgen. Damit einhergehen sollten nach Möglichkeit bereits erste gestalterische Maßnahmen wie die Betonung der Auftaktbereiche durch Stelen auch am nördlichen Eingang an der Harckesheyde, um den besonderen Abschnitt der Ulzburger Straße ablesbar zu machen. Nachdem der Schwerpunktbereich in der Mitte hergestellt ist, sollte die Straße abschnittsweise nach Norden weiterentwickelt werden. Die nächsten Abschnitte sind somit Glashütter Weg bis An der Schulkoppel, anschließend der nördliche „Meilenstein“ von An der Schulkoppel bis zur Moorbektwiete/Poolstieg, und schließlich Poolstieg bis Harckesheyde. Nach Möglichkeit sollte daran anschließend auch die Neugestaltung des nördlichen Auftakts erfolgen. Diese Maßnahme ist aber mit den Planungsfortschritten zum Ausbau der Oadby-and-Wigston-Straße abzustimmen. Der Planungsabschnitt sollte mit der Umgestaltung des südlichsten Abschnitts zwischen Rathausallee und Langenharmer Weg komplettiert werden. Die exakte Abschnittsbildung ist im weiteren Planungsverlauf zu definieren und kann erst abschließend festgelegt werden, wenn die Vorplanungen für den Gesamtabschnitt vorliegen und die Flächenverfügbarkeit geklärt ist.

MitMachen – Beteiligen weiter kultivieren

Beteiligungsprojekte sind auch im weiteren Prozess integraler Bestandteil von Planung um Umsetzung – dann allerdings auf Projektebene.

Grundsätzlich sind allen Akteuren, die an der Umgestaltung mitwirken können oder wollen, die Vorgaben/Leitlinien des Rahmenkonzepts zu vermitteln sowie über Intention und Gebrauch des Gestaltungshandbuchs zu informieren. Auch nach Beschluss des Rahmenkonzepts ist eine aktivierende und fachlich begleitende Zusammenarbeit mit den Akteuren vor Ort zu suchen. Informationsabende für die unmittelbar betroffenen Anwohner/-innen sollen über die verfolgten Ziele informieren und Möglichkeiten individuellen Mitwirkens aufzeigen. Zur kontinuierlichen Beratung der Anrainer/-innen in Umgestaltungsfragen der privaten Flächen an der Ulzburger Straße sollte ein Gestaltungsbeirat initiiert werden, der aus gewählten Mitgliedern der Verwaltung, des IKUS sowie den Vertreter/-innen der Anwohner/-innen besteht. Für die Umsetzung der Maßnahmen könnte auch ein Quartiersmanagement eingesetzt werden.

Für die Vertiefung einzelner Projekte sind auf die jeweilige Planungsaufgabe Beteiligungsformate zu entwickeln und dabei genau zu überlegen, welche Akteure besonders geeignet für eine tatkräftige Mitwirkung erscheinen. Die Einbindung von Schulen und Kindergärten ist grundsätzlich in Erwägung zu ziehen. Über grundsätzliche Beteiligungswünsche und -ideen von Seiten der Schule sind rechtzeitig Gespräche zu führen und MitMach-Formate zu entwickeln. Ebenso ist an die Einbindung lokaler Bau- und Handwerksunternehmen zu denken, insbesondere wenn es um die Schaffung von lokal verankerten Gestaltungsideen geht. Auch über die Gründung von Schülerfirmen in Verbindung mit Norderstedter Betrieben ist nachzudenken.

Ergänzend sind Aktionen wie Workshops zur Gestaltung besonderer Elemente (z. B. Trittsteine, senioren-gerechte Gestaltung) oder zur temporären Bespielung (Kunstaussstellungen im öffentlichen Raum, Platzaktionen, Autofreier Sonntag, u.a.) vorstellbar.

Die Tradition der ortsansässigen Unternehmen, jahreszeitliche Anlässe auch auf der Ulzburger Straße zu zelebrieren, könnte künftig noch stärker auf die geplante Raumstruktur der Ulzburger Straße eingehen (temporäre Umgestaltung, exemplarische Bespielung von Teilbereichen o. ä.) oder dazu genutzt werden, Menschen für die Umsetzung des Konzepts zu gewinnen und zu begeistern. Bewährte Beteiligungsaktionen sind Wettbewerbe (z.B. grünster Vorgarten, beste Bank, Gartengalerie) mit denen eine Aufwertung der Straße einhergeht, oder zumindest eine Sensibilisierung für den Stadtraum gefördert wird und gemeinsame Verantwortung übernommen wird.



Rahmenkonzept
Ulzburger Straße Norderstedt

7 Empfehlungen zur Umsetzung

Empfehlungen zur Umsetzung und langfristige Ziele

Über die grundlegenden Maßnahmen des Rahmenkonzepts hinaus, werden folgende Empfehlungen für den Betrachtungsraum und anschließende Abschnitte formuliert. Diese stellen weiterführende Tipps und Handlungsanweisungen dar und wirken unterstützend, um die angestrebten Planungsziele zu erreichen.

Städtebauliche Ziele

- Abschnitte bilden: Lesbarkeit zusammengehöriger Bereiche erleichtern
- Nutzungsschwerpunkte definieren
- Schwerepunktebereiche und besondere Orte herausarbeiten: Auftakte, markante Stellen und zentrale Bereiche betonen
- Stärkung der Wohnfunktion auf der Westseite
- Eigenständigkeit bewahren: Kleinteilige Struktur und Vielfältigkeit ausbauen
- Klare Linie: Einheitliche Baufluchten und Geschossigkeiten in Teilbereichen unterstreichen die Abschnittsbildung
- Alle Maßnahmen sollten auf ihre Auswirkung auf eine mögliche Reduzierung von Lärmemissionen bewertet werden
- Verbesserte Maßnahmen zum Schallschutz bei Bestandssanierung und Neubaumaßnahmen
- Energetische Sanierung im Bestand
- Berücksichtigung der Festsetzungen der betreffenden B-Pläne
- Bei Neuordnung des Bereichs am Langenharmer Weg (Tankstelle) Berücksichtigung der angestrebten Auftaktwirkung verbunden mit einer höheren Aufenthaltsqualität (zur Ulzburger Straße ausgerichtetem Vorbereichs ggf. mit Außennutzung)

Verkehrliche Ziele

- Ziele des FNP, VEP und LAP weiterverfolgen und die Straße entlasten
- Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer/-innen
- Verzicht auf zusätzliche Lichtsignalanlagen (LSA), um lärmträchtige Anfahrten zu vermeiden damit möglichst auch ein Abbau der bestehenden Bedarfs-LSA, wenn Querungssicherheit gegeben ist
- Optimierung der Taktung der verbleibenden LSA
- Grüne Welle bei Tempo 40 prüfen
- Anpassung der LSA-Schaltung für Radfahrer/-innen
- Entwicklung und Umsetzung eines Integrierten Parkraumkonzepts; gezielte Ansprache der Eigentümer/-innen und Ladenbesitzer/-innen, ihre

jeweiligen Stellplätze nach Geschäftsschluss zur freien Verfügung zu stellen bzw. auch während der Geschäftszeiten Nicht-Kund/-innen das Parken zumindest zeitlich beschränkt zu erlauben

- Planung und Einsatz von Mieträdler-Stationen (nextbike), um den Radverkehr zu stärken; potenzielle Orte wären die Bereiche der „Meilensteine“ Mitte und Nord sowie U-Bahnhof und AKN-Station außerhalb des Plangebiets
- Bedarf und Anzahl (überdachter) Radabstellanlagen überprüfen, Standorte prüfen (z. B. Nähe zu Bushaltestellen)
- Ausgestaltung neuer Bushaltestellen wenn möglich als Buskaps, Aufklärung und Information über Vorteile von Buskaps (keine Verschwenkung von Radwegen, Förderung des Umweltverbands, Vorteile für Anfahrtszeiten der Busse, keine illegalen Parkplätze, u.a.)
- Prüfung der exakten Lagen der Querungshilfen im Rahmen der weiterführenden Planung (möglichst in der Nähe von Bushaltestellen und Schulwegverbindung)
- Erneute Prüfung der Möglichkeit von Kreisverkehren, wenn es im Zuge des Ausbaus der Oadby-and-Wigston-Straße zu Verkehrsabwanderungen auf den äußeren Ring kommt. Eine zusätzliche Frequenz auf der Falkenbergstraße ist unbedingt zu vermeiden
- Damit auch Prüfung zusätzlicher Abbiegerspuren: Im Zuge der Herstellung der Oadby-and-Wigston-Straße wird der Knoten Harckesheyde teilweise ausgebaut werden. Eine Rechtsabbiegerspur aus Richtung Norden kann die Situation in den Spitzenstunden entlasten
- Bei der Prüfung der Anordnung von Abbiegehilfen im Planungsabschnitt zur Verstetigung des Verkehrs, darf die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung des vorgesehenen Ausbauprofils nicht durch die Anlage der Abbiegerspuren wieder aufgehoben werden. Das ist baulich sicherzustellen, es sollten ausschließlich Abbiegehilfen für Pkw-Breiten angeboten werden
- Verwendung von lärmreduzierendem Asphalt (lärmmindernde Fahrbahnbeläge wie LOA5D oder andere Lösungen mit gleicher Wirkung)
- Bei Materialwahl von Rad- und Fußwegen sowie allen weiteren verwendeten Belägen wird ebenfalls Wert auf den Lärmschutz gelegt
- Anordnung von Schachtdeckeln so, dass sie nicht ständig überfahren werden und zusätzlichen Lärm verursachen

- Ein- und Zufahrten bündeln sowie auf eine Breite von 3,50 m reduzieren

Freiraumplanerische Ziele

- Baumpflanzungen bis auf die „Meilenstein“-Bereiche durchgängig auf der westlichen Seite
- Beteiligung und Übernahme von Verantwortung von Seiten der Anwohner/-innen an der Gestaltung (siehe Baum-/Baumscheibenpatentschaften, Gestaltungs- und Prozesshandbuch)
- Schaffung von Freiräumen mit hohen Qualitäten und Aufenthaltsqualitäten, die den Planungsraum gliedern sowie Förderung des Mikroklimas
- Anlage eines Grünstreifens mit mittelkronigen Bäumen auf privater Fläche, um den grünen Charakter der Zwischenabschnitte zu stärken. Die Pflanzung der Bäume im Straßenraum würde durch die Stadt erfolgen; Errichtung bis auf die „Meilenstein“-Bereiche durchgängig auf der westlichen Seite. Es wäre wünschenswert, wenn die Anwohner/-innen sich an der Gestaltung beteiligen und somit Verantwortung übernehmen (Baum-/Baumscheibenpatentschaften, siehe Baustein 15)
- Weitere Workshops mit den Anwohner/-innen, um das übergeordnete Thema für die Straße weiterzuentwickeln und die Bewohner/-innen intensiv am Erscheinungsbild „ihrer“ Straße mitwirken zu lassen. In weiteren Beteiligungsaktionen kann ebenso diskutiert werden, ob sich die beiden „Meilensteine“ in ihrer Thematik und ihrer Farbigkeit voneinander unterscheiden
- Erstellung eines durchgängigen Beleuchtungskonzepts unter Einsatz von umwelt- und ressourcenschonenden Leuchtmitteln, das sich in das übergeordnete Thema einfügt: Gestaltung der Straßen- und Aufenthaltsbereiche mit LEDs

Ausführung/Umsetzung

- Realisierung des „Meilensteins“ Mitte als erste Priorität, da in dem Bereich um die Waldstraße dringlichster Handlungsbedarf besteht und dieser repräsentative Ort den Modellcharakter des Planungsvorhabens stärkt
- Entwicklung einer geeigneten Kommunikationsstrategie, um die Anwohner/-innen für eine Beteiligung zu überzeugen: Die im Besitz der Stadt befindlichen Flächen sind bereits in die Umgestaltung des Planungsabschnitts einbezogen. Partiiell werden weitere private Flächen notwendig sein, die es von den betreffenden

Eigentümer/-innen zu erwerben gilt

- Weitere Beteiligung und Engagement der Bürger/-innen ist auch in der Umsetzung der einheitlichen Gestaltung unerlässlich: Über den gesamten Planungsabschnitt soll beidseitig eine Gehwegbreite von mindestens 2,50 m eingehalten werden. Auf Abschnitten, in denen auf der Ostseite mehr öffentliche Fläche zur Verfügung steht, werden die Gehwege breiter angelegt. Steht nicht genügend öffentliche Fläche zur Verfügung und soll darüber hinaus ein noch breiterer Gehweg erreicht werden, bedarf es der Beteiligung von Einzelhändler/-innen und Privatpersonen
- Einwerbung von Haushaltsmitteln, hierfür ist insgesamt ein geringer Flächenbedarf anzustreben, der Kauf von privaten Flächen (besonders in Bereichen mit geplanten Querungshilfen, Bushaltestellen sowie weiteren besonderen Nutzungen) wird notwendig sein
- Frühzeitige Entwurfsvermessung mit Grenzaufdeckung im Rahmen einer Vorentwurfs- und Entwurfsplanung

Impressum

Herausgeber/Auftraggeber
Stadt Norderstedt
Der Oberbürgermeister
Amt für Stadtplanung, Umwelt und Verkehr
Rathausalle 50
22846 Norderstedt

Tel.: 040/53595-0
Fax: 040/53595-610
Internet: www.norderstedt.de

Ansprechpartnerin:
Beate Kroker
Fachbereich Planung

Norderstedt, März 2012

Konzeption, Gestaltung, Texte, Grafiken und Pläne
büro lucherhandt, Hamburg

Bildnachweis
Seite 13-15, Stadtarchiv Norderstedt
Alle weiteren Fotos und Abbildungen stammen
vom büro lucherhandt oder werden von den Urhe-
bern freundlicher Weise zur Verfügung gestellt

Verfasser
büro lucherhandt
stadtplanung.stadtforschung.stadtreisen
Daniel Lucherhandt,
Karolin Kaiser, Renée Tribble, Vanessa Weber

Wrangelstraße 18
20253 Hamburg

040 70708070
www.lucherhandt.de

Anlagen/Unterlagen/Verweise

- Faltplan M 1:1000 (herausnehmbar)
- Gestaltungs- und Prozesshandbuch
- Kurzfassung

Quellen

Stadt Norderstedt 2007: Flächennutzungsplan 2020. Bearbeitet von PPL Gesellschaft für Hochbau, Städtebau und Forschung, Hamburg.

Stadt Norderstedt 2007: Umweltbericht zum Flächennutzungsplan 2020 der Stadt Norderstedt. Bearbeitet von Planung+Umwelt Planungsbüro Dr. Michael Koch, Stuttgart/Berlin.

Stadt Norderstedt 2009: ISEK Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030. Bearbeitet von FIRU-mbH Forschungs- und Informations-Gesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung mbH und Brien Wessels Werning, freie Landschaftsarchitekten, Berlin/Lübeck.

Stadt Norderstedt 2009: Verkehrsentwicklungsplan 2020 der Stadt Norderstedt - Fortschreibung 2007. Planfall P9_2020. Bearbeitet von Ingenieurgemeinschaft Schnüll, Haller und Partner, Hannover.

Stadt Norderstedt 2008: Lärminderungsplanung Norderstedt. Lärmaktionsplan. Bearbeitet von Planungsbüro Richter-Richard, Aachen/Berlin.

Stadt Norderstedt 2009: Klimaschutzorientiertes Energiekonzept für den Gebäudesektor in Norderstedt. Bearbeitet von Ecofys Germany GmbH, Köln.

Stadt Norderstedt 2009: Wohnungsmarktkonzept Norderstedt Teil 1. Bearbeitet von GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH, Hamburg.

Stadt Norderstedt 2010: Plan zur Darstellung der Eigentumsverhältnisse. Erstellt von Amt 10, Fachbereich 104 (EDV).

Stadt Norderstedt 2008: Radwege in Norderstedt. Ausbau und Unterhaltungsmaßnahmen in den Jahren 2007-2012, Norderstedt.

Stadt Norderstedt 1998: Rahmenkonzept zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung. Bearbeitet von Junker und Kruse, Stadtforschung, Stadtplanung, Dortmund.

ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung 2011: Ulzburger Straße Norderstedt – Parkraumuntersuchung. Erstellt von ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg. Im Auftrag der Stadt Norderstedt.

Waack/Dähn 2008: Verkehrsräumliche Untersuchungen. Bearbeitet von Waack + Dähn Ingenieurbüro, Hamburg. Im Auftrag der Stadt Norderstedt.