



Stadt Norderstedt
Der Oberbürgermeister

Rahmenkonzept
Ulzburger Straße Norderstedt
- Kurzfassung -



MitMachMeile Norderstedt

Entwicklung des nördlichen Abschnitts der
Ulzburger Straße in Norderstedt
in einem kooperativen Beteiligungsverfahren

Hamburg/Norderstedt März/2012

Herausgeber/Auftraggeber

Stadt Norderstedt
Der Oberbürgermeister
Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr
Rathausallee 50
22846 Norderstedt

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

Ansprechpartnerin:
Beate Kroker
Fachbereich Planung

Verfasser

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

Wrangelstraße 18
20253 Hamburg

040 70708070
www.lucherhandt.de

MitMachMeile Norderstedt

Entwicklung des nördlichen Abschnitts der Ulzburger Straße
in Norderstedt in einem kooperativen Beteiligungsverfahren

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| Vorwort | 5 |
| I. Anlass | 7 |
| Städtebau und Nutzungsstruktur | 8 |
| Grün- und Freiraum | 8 |
| Verkehr | 10 |
| Lärm | 10 |
| II. Ziele des Rahmenkonzepts | 12 |
| Leitziele des Rahmenkonzepts | 12 |
| Langfristige Ziele | 14 |
| III. Das Rahmenkonzept | 16 |
| a. Die Idee – Von der Durchgangsstraße zur lebendigen MitMachMeile | 16 |
| Der Rahmenplan – Das stabile Gerüst | 18 |
| b. Der „Rahmen“ – Grundbausteine des Konzepts | 21 |
| c. Die MitMachMeilen-Bausteine – Was die Straße unverwechselbar macht | 25 |
| IV. Kontinuierliche und anstehende Aufgaben | 29 |
| Vorhandenes Planungsrecht | 29 |
| Anstehende Aufgaben | 29 |
| V. Umsetzung – Nächste Schritte | 30 |
| Empfehlungen zur Umsetzung | 30 |
| Übergeordnete Regeln | 31 |
| Umsetzungsstrategie | 31 |
| MitMachen – Beteiligen weiter kultivieren... | 32 |
| MitMachen | 32 |

Vorwort

Auf die Straße, fertig, ... los!

Liebe Norderstedterinnen und Norderstedter,

jetzt geht's los: das vorliegende Rahmenkonzept ist die Grundlage für eine Neugestaltung der Ulzburger Straße, die wichtige Verkehrs- und Lebensader in unserer Stadt.

Ziel ist, die Ulzburger Straße im Abschnitt zwischen Rathausallee und Harckesheyde wieder zu einem lebendigen und attraktiven Stadtraum zu machen, der zum Verweilen einlädt und Visitenkarte sein kann. In vielen Informationsveranstaltungen, Workshops und Planungssitzungen ist dieses Rahmenkonzept einer „Mitmachmeile“ gemeinsam von Bürgern, Fachplanern, Politik und Verwaltung erarbeitet worden.

Dieser herausfordernden Aufgabe nehmen wir uns jetzt an. Gemeinsam mit Ihnen, den Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Besucherinnen und Besuchern der Ulzburger Straße, entwickeln wir nun die konkreten Pläne für die Umsetzung.

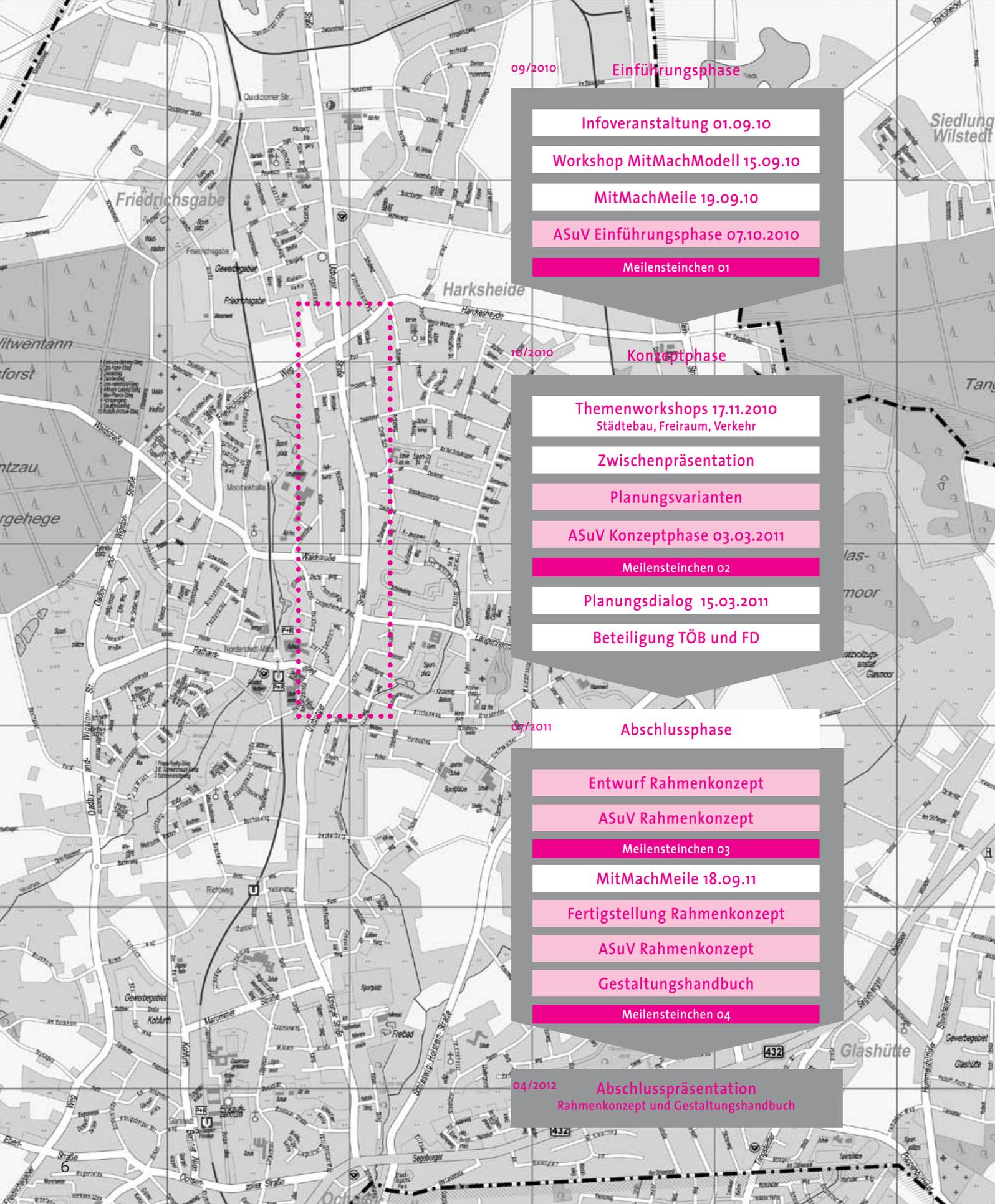
Gestalten Sie mit und entscheiden Sie mit, wie sich Ihre Ulzburger Straße zukünftig präsentieren soll. Die Grundlage ist geschaffen, das Rahmenkonzept bildet die Basis weiterer Beschlussfassungen.

Für Ihr bisheriges und zukünftiges Engagement für die Entwicklung unserer Ulzburger Straße danke ich Ihnen.

Ihr



Thomas Bosse
Baudezernent und Stadtrat, Stadt Norderstedt



09/2010

Einführungsphase

Infoveranstaltung 01.09.10

Workshop MitMachModell 15.09.10

MitMachMeile 19.09.10

ASuV Einführungsphase 07.10.2010

Meilensteinchen 01

10/2010

Konzeptphase

Themenworkshops 17.11.2010

Städtebau, Freiraum, Verkehr

Zwischenpräsentation

Planungsvarianten

ASuV Konzeptphase 03.03.2011

Meilensteinchen 02

Planungsdialog 15.03.2011

Beteiligung TÖB und FD

07/2011

Abschlussphase

Entwurf Rahmenkonzept

ASuV Rahmenkonzept

Meilensteinchen 03

MitMachMeile 18.09.11

Fertigstellung Rahmenkonzept

ASuV Rahmenkonzept

Gestaltungshandbuch

Meilensteinchen 04

04/2012

Abschlusspräsentation

Rahmenkonzept und Gestaltungshandbuch

I. Anlass

Die Ulzburger Straße ist eine der wichtigsten Verkehrsadern der Stadt Norderstedt, die von Norden nach Süden führend vier Stadtteile miteinander verbindet. Als Hauptverkehrsstraße übernimmt die Ulzburger Straße insbesondere im nördlichen Abschnitt zwischen Waldstraße und Harckesheyde die Aufgabe eines Nahversorgungsbereiches und zentralen Wohnorts. Das 2009 erstellte „Integrierten Stadtentwicklungskonzepts - ISEK 2030“ verfolgt für den Planungsabschnitt des Rahmenkonzepts zwischen Rathausallee und Harckesheyde als oberstes städtisches Ziel die Stabilisierung eines attraktiven Nachbarschaftszentrums mit Versorgungsfunktion für Anwohner/-innen sowie damit einhergehend die verkehrliche Umgestaltung vor dem Hintergrund einer angestrebten Lärminderung und des Klimaschutzes.

In einem integrativen und kooperativen Planungsprozess werden mit dem Rahmenkonzept aufbauend auf dem ISEK 2030 und den vorangegangenen und begleitenden Planungen (Lärmaktionsplan, Verkehrsgutachten, Parkraumanalyse) städtebauliche und gestalterische Handlungsbedarfe festgestellt und Ziele für die zukünftige Entwicklung des Planungsraums formuliert.

Städtebau und Nutzungsstruktur

Das Plangebiet ist Teil einer gewachsenen straßenbegleitenden Bebauung entlang der historischen Landstraße zwischen Hamburg-Langenhorn und Kaltenkirchen/Neumünster, die Ende der 50er Jahre des 20. Jahrhunderts weitestgehend abgeschlossen war. Heute ist der Planungsraum durch heterogene Nutzungen charakterisiert, die sich maßgeblich auf die städtebauliche Qualität auswirken. Die Eigentümerstruktur ist entsprechend der historischen Entwicklung kleinteilig parzelliert. Das Ortsbild ist in weiten Teilen sehr inhomogen mit häufigen Struktur- und Maßstabsbrüchen. Es überwiegen zwei- bis drei geschossige Gebäude, teilweise gibt es viergeschossige Gebäude mit Wohnnutzungen sowie Gebäude mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss und Wohnungen in den Obergeschossen. Vereinzelt finden sich eingeschossige Wohngebäude und im südlichen Teil des Planungsabschnitts siebengeschossige Wohnbauten. Insbesondere die Gebäude für Einzelhandel, Gastronomie und Gewerbe jüngerer Datums sind häufig monostrukturell genutzt. In der Wohnbebauung überwiegen Einfamilien- und Doppelhäuser sowie Geschosswohnungsbau. Auf den Planungsraum verteilen sich gut 10.000 qm Verkaufsfläche. Eine klare städtebauliche Trennung der verschiedenen Nutzungsarten sowie der öffentlichen, halb-öffentlichen und privaten Flächen ist entlang des Planungsabschnitts der Ulzburger Straße nicht ablesbar.

Im Planungsabschnitt befinden sich drei unterschiedlich ausgestattete Versorgungszentren mit einem eher unausgewogenen Branchenmix: Von Elektro Alster Nord (Hausnr. 362) bis zur Sparkasse (Nr. 453) im Norden, Rewe (Nr. 332) und Rewe-Getränkemarkt (Nr. 330) in der Mitte und rund um das Nachbarschaftszentrum im Süden überwiegen kleinteilige Angebote wie Handarbeitsmaterial und Gesundheitsbedarf. Zwischen Waldstraße und Harckesheyde übernimmt die Ulzburgerstraße als Einzelhandelsstandort eine wichtige Versorgungsfunktion für die Grundversorgung im Tages- und Wochenbedarf, z.T. auch im aperiodischen Bedarf für die Wohnbevölkerung im Einzugsbereich.

Vereinzelt bereichern historische Gebäude den Straßenraum, deren Präsenz in der Heterogenität der Straße jedoch zumeist wenig hervortritt. Städtebauliche Mängel sind in den wenig ausgebildeten Eingangsbereichen und vor allem in der entlang der Straße immer wieder fehlenden baulichen Korrespondenz der beiden Straßenseiten zu verzeichnen. Die unterschiedlichen Typologien führen auf beiden Straßenseiten zu Brüchen in

der Bebauungsstruktur, die verspringenden Baufronten und Gebäudehöhen lassen eine einheitliche Raumkante vermissen. Parkplätze sind häufig vor den Hausfronten zur Straße ausgerichtet und prägen damit das Straßenbild. Die aufgrund des Ausbaus zur Bundesstraße großzügig dimensionierte Fahrbahnbreite erscheint überdimensioniert und lässt den motorisierten Verkehr vorrangig erscheinen. Insgesamt ist im Planungsabschnitt keine Gesamtgestaltungs idee erkennbar.

Grün- und Freiraum

Die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums im Planungsabschnitt entspricht in vielen Bereichen der einer Durchgangsstraße; die bestehenden Freiräume sind meist undefiniert und wenig geschützt. Plätze oder Bereiche, die eine Aufenthaltsqualität besitzen und sich zur Straße orientieren, existieren nicht. Fehlende Stadtmöblierung wirkt sich weiterhin ungünstig auf die Aufenthaltsqualität und -dauer aus. Im zentralen Bereich von Rewe-Einkaufsmarkt bis zum Nachbarschaftszentrum führen die hohe Konzentration von Parkplätzen und der untergenutzte östliche Randstreifen zu einer geringen Aufenthaltsqualität. Wechselnde, häufig unterschiedliche und beschädigte Bodenbeläge verstärken diesen Eindruck. Gleichzeitig finden sich in anderen Bereichen Restflächen, die ihrer Präsenz im Straßenraum nicht entsprechend gestaltet sind. Dies gilt gleichermaßen für private wie für öffentliche Räume. Teilweise sind diese mit Findlingen aufgefüllt und werden an anderer Stelle zum informellen Parken genutzt. Im Straßenbild überwiegen zur Straße hin angeordnete PKW-Stellflächen, wodurch ein insgesamt versiegelter, „grauer“ Eindruck entsteht. Einige der Geschäftsvorbereiche erscheinen in ihrer Nutzung nicht ausgelastet, auch sie werden von einem Überangebot an Parkplätzen dominiert.

Als vorherrschende Qualität lassen sich die bereits vorhandenen Grünzüge im Umfeld der Ulzburger Straße nennen. Vereinzelt prägen erhaltenswerter Baumbestand und von Anwohner/-innen aufwendig gestaltete Bereiche den Straßenraum. Gleichzeitig sind diese überwiegend durch hohe oder undurchsichtige Einfriedungen vom Straßenraum nicht erlebbar oder haben einen stark abschottenden Charakter. Gartenanlagen befinden sich vermehrt auf der straßenabgewandten Seite der Grundstücke, so dass diese nicht zur Qualität des Straßenbilds beitragen. Auffällig sind jedoch zwei

*Aufnahme der Ulzburger Straße
Höhe Langenharmer Weg, Blick von Süden, 2011*



star
120.9
139.9
139.9
145.9

← 408 m

Gruppen größerer Straßenbäume auf der Ostseite der Ulzburger Straße auf Höhe der Einmündung Glashütter Weg und auf Höhe der Hausnummer 360. Insgesamt fehlen im Straßenraum vor allem zusammenhängende, durchgängige Grünstrukturen.

Verkehr

Die Ulzburger Straße ist eine Hauptverkehrsstraße, die mit rd. 20.000 Kfz/24 h hoch frequentiert ist. Als wichtige Nord-Süd-Verbindung wird sie häufig als Durchgangsstraße genutzt. Aufgrund ihrer Versorgungs- und Verteilungsfunktion ist das größte Verkehrsaufkommen jedoch Ziel- und Quellverkehren innerhalb Norderstedts zuzuschreiben. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist in den Hauptverkehrszeiten aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und häufiger Abbiegevorgänge eher niedrig und auch die hohe Anzahl an Grundstückszufahrten und Einmündungen führen zu häufigen Abbiegeprozessen, die wiederum zu Rückstaus und Stockungen im Verkehrsfluss beitragen. Insbesondere für Linksabbieger sind damit lange Wartezeiten verbunden, die den Eindruck einer problematischen Verkehrssituation hinterlassen.

Im Planungsraum sind Radwege nur fragmentarisch und einseitig vorhanden, einen in beide Fahrrichtungen genutzten Radweg gibt es nur im südlichen Abschnitt zwischen Rathausallee bis Waldstraße auf der westlichen Seite. Er wird in nördliche Richtung als gemeinsam genutzter Geh- und Radweg weitergeführt. Die Unfallstatistiken der letzten Jahre verzeichnen eine hohe Anzahl an Radverkehrsunfällen. Diese sind schwerpunktmäßig an der Einmündung Waldstraße zu verzeichnen und sind auf den gegenläufigen Radverkehr zurückzuführen. Die fehlenden separaten beidseitigen Radwege und die streckenweise viel zu schmalen Gehwege wirken sich gravierend auf die Sicherheit und Qualität der Straße aus. Insbesondere die Unfallohäufigkeit an der Waldstraße wird als Gefahrenstelle mit dringendem Handlungsbedarf eingestuft.

Die Ulzburger Straße ist in das öffentliche Nahverkehrsnetz des VHH als wichtige Busverbindung eingebunden. Im Planungsabschnitt wird sie von sechs Buslinien auf Teilabschnitten befahren. In stark frequentierten Bereichen fehlen zusätzliche Querungshilfen und die Entfernung zwischen den Haltepunkten sowie eine fehlende Haltestelle in Höhe des Nachbarchaftszentrums verstärken die defizitäre Wirkung für den Umweltverbund.

Unerlaubt und falsch abgestellte Fahrzeuge verweisen partiell auf fehlende Parkmöglichkeiten für Anwohner/-innen. In der Gesamtbetrachtung der öffentlichen und privaten Parkplätze zeigt sich jedoch, dass der Parkraum im Planungsraum noch Reserven aufweist. Die Auslastung liegt sowohl bei öffentlichen als auch bei privaten Stellflächen im Durchschnitt bei 49 % unter der Woche und 44 % an Samstagen. Die Anzahl der öffentlichen und privaten Parkplätze im Betrachtungsraum beträgt insgesamt 549 Parkplätze. Die Auslastung des ruhenden Verkehrs ist im Kernbereich deutlich höher als im gesamten Planungsraum. Eine hohe Auslastung verzeichnen insbesondere die öffentlichen Parkplätze mit zeitlicher Begrenzung im Kernbereich, deren Anteil an der Gesamtzahl zudem verhältnismäßig gering ist. Falsch abgestellte Fahrzeuge befinden sich in Bereichen mit eingeschränktem Halteverbot, auf nicht für das Parken vorgesehenen Flächen und auf öffentlichen, zeitlich begrenzt nutzbaren Parkplätzen. Weiterhin fallen die zahlreichen privaten Stellplatzanlagen auf, die in Senkrechtaufstellung unmittelbar an die Geh-, bzw. kombinierten Geh- und Radwege grenzen, und somit eine starke Gefährdung für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen darstellen.

Lärm

Durch das hohe Verkehrsaufkommen ist die Lärmbelastung auf der Ulzburger Straße sehr hoch. Überwiegend sind die Gebäudefronten entlang der Ulzburger Straße einer ganz täglichen Lärmbelastung von über 70 dB(A) und einer nächtlichen Lärmbelastung von über 60 dB(A) ausgesetzt, die die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte übersteigen. Auf den strategischen Lärmkarten der Lärminderungsplanung ist der Abschnitt der nördlichen Ulzburger Straße zwischen Rathausallee bis Quickborner Straße aufgrund der hohen Lärmbelastung und eines hohen Betroffenheitsgrades als Belastungsschwerpunkt mit einem generellen Handlungsbedarf eingestuft. Zumal sich aus dem Betroffenheitsgrad (mehr als 200 Betroffene auf 100 m) eine besonders problematische nächtliche Lärmbelastung ergibt. Der 2008 beschlossene Lärmaktionsplan sieht eine Lärminderung durch die Reduzierung des Straßenquerschnitts, den Einbau von Querungssicherungen für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen sowie den Ausbau des Umweltverbundes vor.

STÄRKEN | SCHWÄCHEN

VORSCHLÄGE FÜR VERORTETE MASSNAHMEN

VORSCHLÄGE FÜR ALLGEMEINE, NICHT VERORTETE MASSNAHMEN

Abschnitt Nord

STÄRKEN

- VERKEHR**
- Hohes Radverkehrsaufkommen
 - Gute Nord-Süd Verbindung
 - Guter Verkehrsfluss

STADTBAU/NUTZUNGEN

- Nahversorgungsangebote
- Bunt gewachsene Struktur
- Geschäftsvielfalt
- Gute Einkaufsmöglichkeit
- Gute Mischung - Wohnen und Einzelhandel
- Vielfältige Nahversorgung

SCHWÄCHEN

- VERKEHR**
- Schlechter Verkehrsfluss
 - Busliniennetz weist Lücken auf
 - Wenig Querungen für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen
 - Unebene Radweg
 - Kein durchgängiger beidseitiger Radweg
 - Keine Markierung von Bürgersteigen (Stichwort Sehbehinderte)
 - Schlechte Qualität der Bürgersteige
 - Fehlender Linksabbiegemöglichkeiten
 - Zu wenige öffentliche Stellplätze
 - LKW-zu viele und zu laut
 - Beistigung durch Verkehrslärm
 - Staus, wenn Autobahn verstopft
 - Unfallrisiko ist hoch

FREIRAUM

- Zu wenig Mülleimer
- Keine Ruhebänke
- Keine Sitz- und Ruhezonen
- Viel zu wenig Grün
- Zu viele ungepflegte Flächen

STADTBAU/NUTZUNGEN

- Unschönes Erscheinungsbild
- Uneinheitliches Gesamtbild
- Kein Wohlfühl-Charakter
- Lädt nicht zum Bummeln ein
- Zu große Distanzen zwischen Geschäften (Nutzung des Kfz für kurze Strecken)
- Wenig hochwertiger Wohnraum
- Wild-West-Bebauung (z.B. Minimax)
- „Straße ist eine städtebauliche Katastrophe, B-Pläne dringend erforderlich.“

Abschnitt Mitte

STÄRKEN

- VERKEHR**
- Hohes Radverkehrsaufkommen
 - Gute Parkmöglichkeiten
 - Gute Busanbindung
 - Hohes Verkehrsaufkommen bringt viele Kunden
 - Gute verkehrliche Erreichbarkeit

STADTBAU/NUTZUNGEN

- Branchen-Mix
- Vielfalt von Gewerbe und Dienstleistungen
- Nahversorgungszentrum
- Fachgeschäftangebot
- Nähe zwischen Wohnungen/Läden/Dienstleistungen
- Zentrale Lage, kurze Wege zum Einkaufen und zu den Ärzten
- Gefühler Mittelpunkt von Nordenstedt

SCHWÄCHEN

- VERKEHR**
- Lärm, fast 24h
 - Zu wenig Parkplätze
 - Durchgangs-„Rennstrecke“
 - Viele Gefahrenquellen für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen
 - Ampel oder Kreisell fehlt an der Waldstraße
 - Schlechte Überquerungsmöglichkeiten
 - Nur eine Fußgängerampel

FREIRAUM

- Wenig Grünflächen und Begrünung
- Wenig Flair
- Keine Alteingestaltung
- Keine Flaniermeile
- Keine Parkbänke
- Windkanal, Kamineffekt
- Regenwasserabläufe mangelhaft

STADTBAU/NUTZUNGEN

- Attraktivität des Einzelhandels
- Uneinheitliches Erscheinungsbild
- Unordnung, heterogene Struktur, Unübersichtlichkeit

Abschnitt Süd

STÄRKEN

- VERKEHR**
- Hohes Radverkehrsaufkommen
 - Gute ÖPNV Anbindung
 - Fahrradweg auf einer Seite
 - Akustiksignale LSA Rathausallee
 - Getrennter Geh- und Radweg (Langenharmer Weg – Rathausallee)

STADTBAU/NUTZUNGEN

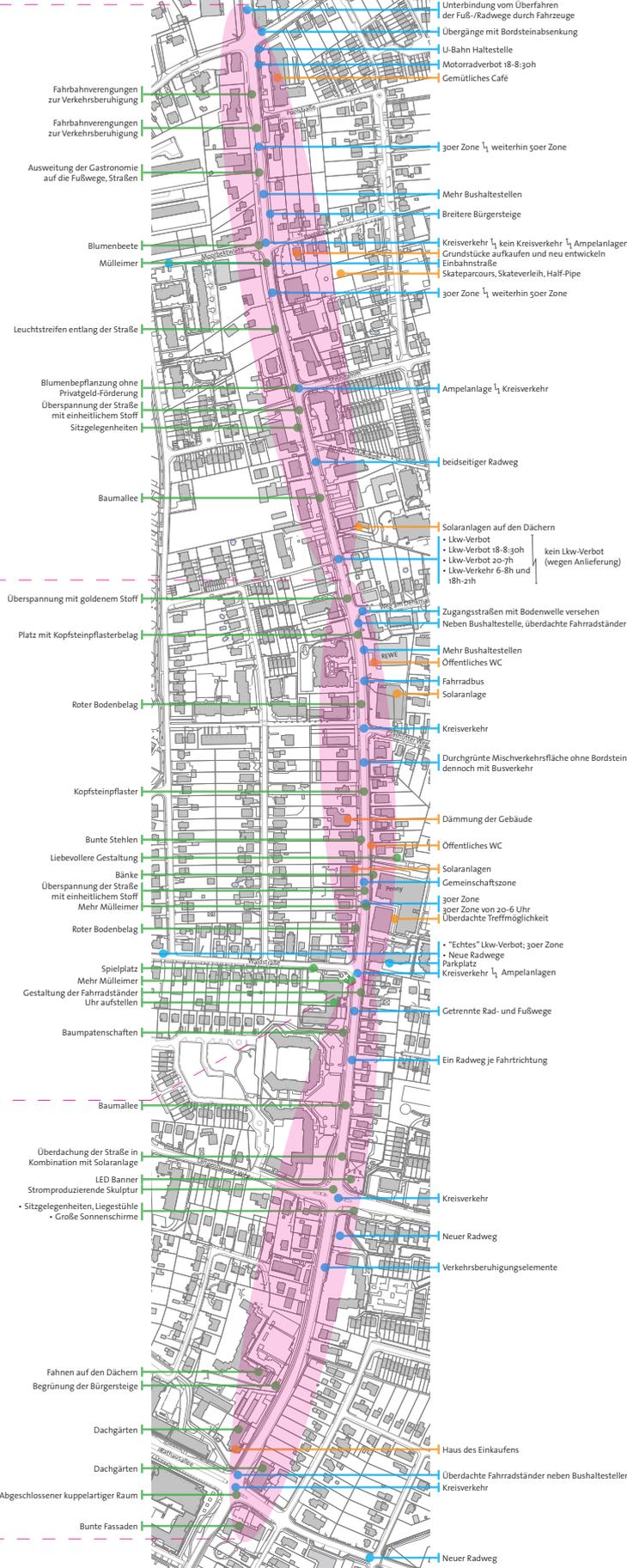
- Zentrale Lage, kurze Wege
- Attraktive Dienstleistungen und Tankstelle

SCHWÄCHEN

- VERKEHR**
- Radwege nicht beidseitig
 - Fehlende Parkplätze (Park & Ride)
 - LKW Verkehr
 - Lärmbelastung durch Verkehr
 - Kein fester Blitzer
 - Keine Abbiegespur und Möglichkeit für Anlieger aus Richtung Rathaus
 - Keine Akustiksignale Lichtsignalanlage (LSA) am Langenharmer Weg
 - Zu langer Fussweg zur nächsten Ampel (Rathausallee)
 - Fehlender Übergang (Hohe Waldstrasse)
 - Keine taktilen Leitstreifen (30cm)
 - Auffahrt auf die Ulzburger Str. von den Grundstücken
 - Zu hohe Querriegelung der Grundstückszufahrten

FREIRAUM

- Keine Hundekot Service Stationen



Städtebau/ Nutzungen

- BÄULICHE MASSNAHMEN**
- Bauliche Individualität erhalten
 - Einheitliche Gestaltung der Bauten und Werbeschilder
 - Einheitliches Erscheinungsbild
 - Zurückbau von Seitenbauten
 - Geschlossene, zur Straße hin offene Gebäude mit Geschäften im EG und Wohnungen/Büros darüber
 - Kein neuartiger Bauhaus-Schmick-Schnack
 - Andere Gestaltung als südlich der Rathausallee
- NEUE FASSADENGESTALTUNG**
- Ein fröhliches, farbiges Miteinander, ähnlich wie Hundertwasser
 - Fassaden der Häuser verändern bzw. verbinden

- GESCHÄFTE/GASTRONOMIE**
- Café mit Garten für Kinder
 - Attraktive Gaststätten, Restaurants und Eisdielen mit gemütlichen Sitzgruppen draußen
 - Tante-Emma-Läden
 - Kein Spielcasino im Wohngebiet
 - Attraktive Geschäfte und Dienstleister (lokales Handwerk)
 - Bereiche mit schwerpunktmäßiger Nutzung (Handwerk/Wohnen/Shoppen/Freizeit)

- SPIELMÖGLICHKEITEN FÜR KINDER SCHAFFEN**
- Spielplätze
 - Edeltahlspielgeräte

- Freiraum**
- TREFFPUNKTE SCHAFFEN**
- Treffpunkt-Inseln nach Themen, z.B. Ruhezone mit Stühlen zum Relaxen, Sonnenschirmen, Sand
 - Ein Raum zum Verweilen mit Ruhezonen
 - Ein Raum für Kinder und Senioren (mit WC)
 - Öffentliche Sitzmöglichkeiten nach Themenvorgaben
 - Sitzflächen etwas abseits der Straße
 - Chill-Out-Elemente (Entspannungszone)
 - Unterstände
 - Nischen

- GESTALTUNGSELEMENTE**
- Schöne Bänke, Schirme, Topfpflanzen und Markisen
 - Große Sonnenschirme
 - Gestaltung durch Elemente am Straßenrand und über der Straße
 - Kleine Mauern als verbindende, gestaltende Elemente
 - Erneuerung der Leuchtreklame
 - Modernisierung der Straßenbeleuchtung
 - Plakatwände zum Besprühen
 - Akzente/Blickpunkte
 - Offene Gestaltung der Vorgärten
 - Anreize für Anlieger, die Straßenseite zu verschönern, z.B. keine Müllboxen vor Mietshäusern

- ANLEGEN VON GRÜN-/WASSERFLÄCHEN**
- Hundewiesen
 - Kleine Rasenflächen
 - Begrünung des Straßenrands
 - Grünpatenschaften
 - Künstlicher Bachlauf (Sumpfbepflanzung)

- BAUMPFLANZUNGEN**
- Obstbäume als Allee
 - Ginkgobäume

- NEUER BODENBELAG**
- Klare Farbgebung des Bodens für Sichtbarmachung der funktionalen Unterteilung (Fuß-/Rad-/PKW-Verkehr)
 - Einheitliche Bodengestaltung (Radweg, Fußweg, Fahrbahn)
 - Lärmreduzierender Straßenbelag

- Verkehr**
- AUSBAU/UMBAU DER STRASSE**
- Kein Umbau der Ulzburger Straße
 - 3-spuriger Ausbau der Straße
 - Verlängerung der Abbiegespuren
 - Fahrbahn verengend auf zwei Spuren, außer bei Abbiegespuren

- OPTIMIERUNG DES VERKEHRSSLUSSES**
- Mehr Kreisverkehre
 - Optimierung der Lichtsignalanlage (LSA)
 - Autoverkehr ähnlich wie Ahrensburg

- MASSNAHMEN DER VERKEHRSBERUHIGUNG**
- Wechselseitige Straßenschnittstelle
 - Ausbuchtungen und Verengungen
 - Umleitung des Verkehrs
 - Verkehr in einen unterirdischen Tunnel verlegen
 - Verkehrsberuhigte Ulzburger Straße durch Ausbau der Schleswig-Holstein-Straße

- GEMEINSCHAFTSZONE**
- Shared Space für einen Abschnitt der Ulzburger Straße
 - Eine Gemeinschaftszone
 - Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/-innen

- OPTIMIERUNGEN FÜR RADVERKEHR**
- Radfahweg auf die Straße legen
 - Mofa fahren auf Radwegen muss stärker kontrolliert werden

- OPTIMIERUNGEN FÜR FUSSVERKEHR**
- Keine Bordsteine
 - Teilweise überdacht, breiter Bürgersteig
 - Verkehrsinseln als Übergänge für Fußgänger/-innen

- AUSBAU DES ÖPNV**
- Straßenbahn

- OPTIMIERUNG DER PARKMÖGLICHKEITEN**
- Parkräume hinter die Häuser verlegen
 - Parkräume schaffen
 - Kunden der Ulzburger Straße dürfen jeden Parkplatz an der Ulzburger Straße nutzen
 - Parkhaus