

### III. Das Rahmenkonzept

Das Rahmenkonzept „MitMachMeile“ formuliert städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrsplannerische Leitlinien und Maßnahmen für die Ulzburger Straße im Abschnitt zwischen Rathausallee und Harckesheyde. Das Rahmenkonzept ist eine informelle Planung, die als Grundlage für zukünftige Maßnahmen ermöglicht, diese aufeinander abgestimmt zu entwickeln und umzusetzen. Der Rahmenplan konkretisiert den Flächennutzungsplan, entfaltet jedoch noch keine Rechtswirkung, wie ein Bebauungsplan. Das Rahmenkonzept MitMachMeile stellt aufbauend auf den oben genannten Zielen zur Entwicklung der Ulzburger Straße im Abschnitt zwischen Rathausallee und Harckesheyde ein konkretes Konzept dar, dass auch die Grundlage für ein Umsetzungs- und Finanzierungskonzept sein soll.

#### Aufbau und Struktur des Rahmenkonzepts

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. Komplettiert wird das Rahmenkonzept von den flankierenden Maßnahmen (d) und Erläuterung von Plan und Prozess (e). Die Darstellung des Rahmenkonzepts beschränkt sich in der Kurzfassung auf die Teile (a), (b) und (c). Teile der Abschnitte „flankierende Maßnahmen“ (d) und „Plan und Prozess“ (e) finden sich unter Punkt V der Kurzfassung „Umsetzung – Nächste Schritte“.

Das Rahmenkonzept benennt folgende Grundprinzipien für die Umgestaltung des Planungsabschnitts:

- Beidseitiger, durchgängiger Radweg
- Rhythmisierung durch Abschnittsbildung (2 „Meilensteine“ mit Belagswechsel in der Fahrbahn)
- Straßenverlauf so weit westlich wie möglich, um den Boulevardcharakter auf der östlichen Seite zu erreichen
- Volle Funktionalität auf beiden Seiten leisten
- Unterschiedlichkeit beider Straßenseiten herausarbeiten
- Wohnen auf westlicher Seite stärken, Geschäfte (Mischnutzung) verstärkt auf östlicher Seite sowie im Bereich der „Meilensteine“ ansiedeln
- Straßenquerschnitt mit baulich getrennten Radwe-

- gen, Fahrspurbreiten durchgängig von 3,25 m
- Boulevard-Breite variiert – je nach Mitwirkung der Anrainer/-innen
- Querverbindungen an benannten Stellen ausbauen
- Kennzeichnung des Auftakts/Übergangs
- Städtebauliche (Neu-)Fassung der „Meilensteine“
- Grüne Gestaltung der Zwischenzonen, insbesondere auf der westlichen Seite
- Beleuchtung und Möblierung nach Gestaltungshandbuch
- Einheitliche Beschilderung/Reduzierung der Schilder
- MitMachModule, die den Charakter des linearen Straßenraums aufnehmen
- MitMachModule zur Erweiterung des „Boulevards“
- Integriertes Parkkonzept

#### 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: ein großzügig gestalteter und lebendiger Stadtraum, in dem sich insbesondere Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen über wesentlich mehr Raum- und Bewegungsfreiheit freuen. Ein „Boulevard“ mit unterschiedlichen Platzsituationen, eine Straße mit grünen, ruhigen Abschnitten und steinernen, belebten Bereichen, den „Meilensteinen“. Autofahrer/-innen erleben eine klar rhythmisierte Straße – einen abwechslungsreichen Stadtraum, in dem die „Meilensteine“ in ihrer Bedeutung erlebbar werden und ihre einladende Wirkung entfalten. Besonders in den Abschnitten der „Meilensteine“ weckt die Gestaltung des Raums die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer/-innen und fördert rücksichtsvolles Verhalten, insgesamt trägt dies auch zur Entschleunigung der Straße bei.

Es entsteht ein Raum, der 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. Die MitMachMeile kennzeichnet eine Reihe von Elementen, die Bürger/-innen, Gewerbetreibende und Anwohner/-innen, Kinder und Jugendliche gemäß des gemeinsam entwickelten Leitthemas selbst entwerfen und umsetzen.



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
- Nutzungen 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

## Der Rahmenplan – Das stabile Gerüst



Betonung Auftaktbereich

Private Parkplätze

Bushaltestellenbuch Bestand

Querungshilfe

Bushaltestellenkap

BOULEVARD

Baumreihe und  
Längsparkstreifen

MEILENSTEIN

Querungshilfe

Seitliche Streifen aus  
lärmarmen Material

Integration der Bestandsbäume

Private Parkplätze

Mittelstreifen

Private Parkplätze

Private Parkplätze

Querungshilfe

Privater Parkplatz/Langfristig  
öffentlicher Freiraum mit  
integrierten Parkplätzen

Baumreihe und  
Längsparkstreifen

Querungshilfe

Bushaltestellenkap

Querungshilfe

Baumreihe und Längsparkstreif

Bushaltestellenkap

Private Parkplätze

Querungshilfe

Öffentliche Parkplätze  
Integration der Bestandsbäume

Baumreihe und  
Längsparkstreifen