

IV. Kontinuierliche und anstehende Aufgaben

Die Voraussetzungen und die rechtlichen Grundlagen für den Umgestaltungsprozess zu schaffen, ist die Aufgabe von Politik und Verwaltung. Das Rahmenkonzept gibt als informelles Planungsinstrument den möglichen Rahmen für die Umgestaltung vor und zeigt durch die Bewilligung des Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr der Stadtvertretung auch den Willen der Politik. Für die erfolgreiche Umsetzung ist die Fortsetzung des bereits beschrittenen Weges der kooperativen und integrierten Planung wesentlich.

Vorhandenes Planungsrecht Flächennutzungsplan 2020

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Norderstedt - FNP 2020 in der gültigen Fassung von August 2008 - dient als rechtliche Grundlage für die Umgestaltung des Ulzburger Straße. Der FNP 2020 stellt für den Abschnitt zwischen Rathausallee und Langenharmer Weg Wohnbauflächen dar und auf der östlichen Seite nördlich des Langenharmer Wegs bis zum Ende des Betrachtungsraums gemischte Bauflächen. Dieser Abschnitt ist Bestandteil des Zentrenkonzepts Norderstedt und als zentraler Standort eingestuft. Ziel ist die Stärkung der Ulzburger Straße als zentrales Rückgrat der Norderstedter Siedlungsentwicklung. Die im Rahmenkonzept vorgeschlagenen „Meilensteine“ stellen innerhalb dieses Abschnitts die Nutzungsschwerpunkte dar, an denen sich auch auf der westlichen Seite mit dem Wohnen vereinbarende und der Versorgung dienende Läden und Gewerke konzentrieren dürfen. Das Rahmenkonzept stützt sich auf die Aussagen des gültigen FNP.

Integrierte Stadtentwicklungskonzept - ISEK 2030

Das 2009 abgeschlossene „Integrierte Stadtentwicklungskonzept - ISEK 2030“ vertieft die im FNP 2020 genannten Leitbilder und Zielaussagen. Das ISEK 2030 dient der weiteren Entwicklung Norderstedts als dynamische Planungsgrundlage, um die genannten Ziele und Maßnahmen zu verfolgen und umzusetzen. Das vorliegende Rahmenkonzept fußt auf den Zielen des ISEK 2030 für eben diesen Teilabschnitt der Ulzburger Straße: stadtgestalterische Integration der einzelnen Stadtteile, Aufwertung des öffentlichen Raums, Verbesserung der Verkehrssituation, Verringerung des Lärmeintrags, energieeinsparende und CO₂-reduzierende Verbesserung von Gebäuden sowie die Stärkung der Nahversorgungsfunktion.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Der FNP 2020 sowie die bestehenden Bebauungspläne (B-Pläne) stellen die rechtlichen Rahmenbedingungen dar. Folgende Bebauungspläne liegen für Teilabschnitte des Planungsraums zwischen Rathausallee und Harckesheyde vor: im Abschnitt zwischen Poolstiege und Steindamm B-Plan Nr. 185, 4. Fassung, zwischen Moorbektwiete und Rehkamp B-Plan Nr. 128 Ost und West, im Bereich des Nachbarschaftszentrums Ulzburger Straße, südlich des Glashütter Wegs B-Plan Nr. 147 (Nachbarschaftszentrum) sowie südlich der Waldstraße, nördlich des Sanddornwegs B-Plan Nr. 160. Östlich der Kreuzung Ulzburger Straße/Langenharmer Weg grenzt der B-Plan 107 an und südlich der Kreuzung der B-Plan 105.

Die vorliegenden Bebauungsplanungen stehen teilweise im Widerspruch 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 Ost) sowie die Auftaktbereiche an der Harckesheyde (B-Plan 185) und Langenharmer Weg (B-Plan 107 und ggf. 160 Ost).

Anstehende Aufgaben

Idealquerschnitt und benötigte Flächen

Das Rahmenkonzept sieht einen Regelquerschnitt des Straßenraums mit genügend Platz für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen vor, dessen Breite sich an den zur Verfügung stehenden öffentlichen Flächen orientiert. Dennoch wird, um die Planungen umsetzen zu können, in einigen Teilbereichen weiterer Grunderwerb notwendig sein, um den idealen Querschnitt des Straßenraums realisieren zu können.

Grünes Rückgrat - Baumpflanzungen

Die Prüfung auf Konzeptebene hat ergeben, dass Baumpflanzungen bei einer im Teilbereichen notwendigen Verlegung von Leitungen grundsätzlich möglich sind. Die Realisierbarkeit der Maßnahme muss Bestandteil der weiterführenden Planungen im Zusammenhang mit den Anforderungen des zukünftigen Straßenquerschnitts sein. Im Rahmenkonzept werden daher drei Umgangsweisen unterschiedlicher Priorität mit dem Gestaltungselement „Grünes Rückgrat“ (Baustein 3) aufgezeigt.

Integriertes Parkraumkonzept

Um genügend Platz für die Neuordnung und Gestaltung der öffentlichen Flächen zu schaffen, aber auch um eine optimierte Parkraumversorgung entsprechend der Bedarfe im Planungsabschnitt sicherzustellen, ist die Aufstellung eines integrierten Parkraumkonzepts wesentlich (Baustein 9). Neben den auf der westlichen Seite angeordneten öffentlichen Längsparkplätzen werden öffentliche wie private Sammelstellplatzanlagen auf beiden Seiten der Ulzburger Straße verfolgt. Gemeinsam mit den privaten Stellplatzanlagen kann über eine zeitliche Bewirtschaftung nachgedacht werden. Es bedarf der gemeinsamen Anstrengung und Kooperation aller Beteiligten, um hier eine möglichst optimale Ausgangslage für den Planungsraum zu schaffen. Die Aufnahme von Gesprächen mit den Anrainer/-innen und Gewerbetreibenden ist daher ein wesentlicher in naher Zukunft zu verfolgender Schritt.

Auch um die gewünschte gestalterische Wirkung zu erzielen, ist es notwendig, dass sich die Bürger/-innen im weiteren Planungsprozess und am Gestaltungsplan beteiligen, um die privaten Stellplätze in die Gestaltung zu integrieren. Die bauleitplanerische Möglichkeit Stellplätze in sensiblen Bereichen langfristig z.B. rückwärtig unterzubringen sollte im weiteren Planungsverlauf geprüft werden.

Akzeptanz von Bushaltestellenkaps

Im Rahmenkonzept ist vorgesehen einige Bushaltestellen zukünftig als Buskaps auszubilden, um die Attraktivität des Umweltverbunds zu erhöhen und die klare Linie der Gestaltung zu unterstreichen. Im Zuge der Umplanungen sollten die Vorzüge von Buskaps in der Öffentlichkeit diskutiert werden, um deren Akzeptanz in der Bevölkerung und bei Autofahrer/-innen zu fördern.

V. Umsetzung – Nächste Schritte

Die Umsetzung des Rahmenkonzepts erfordert eine langfristige öffentlich-private Kooperation und Weitsicht für grundlegende, bereits heute zu treffende Entscheidungen. Entscheidend für die Qualität der Realisierung wird die konsequente Verfolgung der übergeordneten und langfristigen Ziele sein. Die Empfehlungen zur Umsetzung für den Betrachtungsraum stellen weiterführende Tipps und Handlungsanweisungen dar, die unterstützend wirken, um die angestrebten Planungsziele zu erreichen.

Empfehlungen zur Umsetzung

- Frühzeitige Entwurfsvermessung mit Grenzaufdeckung im Rahmen der Vorentwurfs- und Entwurfsplanung, Verkehrsplanerische Vorprüfung, Einwerbung von Haushaltsmitteln
- 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 gilt von den betreffenden Eigentümer/-innen zu erwerben
- Weitere Beteiligung und Engagement der Bürger/-innen wird 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.

Übergeordnete Regeln

Mit der Umsetzungsstrategie sind übergeordnete Regeln verbunden, die grundsätzliche Regeln für die Gestaltung vorgeben und somit zur konsequenten räumlichen Ausprägung im Sinne des Rahmenkonzepts beitragen.

- 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 30-er-Zonen ausgewiesen sind, lärmarme Aufpflasterungen vorzusehen

Umsetzungsstrategie

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.

Auf öffentlichen Flächen...

Die Umsetzungsstrategie setzt an der heutigen Situation an. Es wird zunächst bewusst mit den verfügbaren (öffentlichen) Flächen gearbeitet, 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 Umsetzungskonzept 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 Kreuzungsbe- reich 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 zur Betonung des nördlichen Auftaktbereichs an der Harckesheyde. Nachdem der Schwerpunktbereich in der Mitte hergestellt ist, sollte die Straße abschnittsweise nach Norden weiterentwickelt werden. Der Planungsabschnitt sollte mit der Umgestaltung des südlichsten Abschnitts zwischen Rathausallee und Langenharmer Weg komplettiert werden.

Die exakte Abschnittsbildung ist im weiteren Planungs- verlauf zu definieren und kann erst abschließend fest- gelegt werden, wenn die Vorplanungen für den Ge- samtabschnitt 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 alle Akteure, die an der Umgestal- tung mitwirken können oder wollen, über die Vorgaben/ Leitlinien des Rahmenkonzepts sowie über Intention und Gebrauch des Gestaltungshandbuchs zu informie- ren. Auch nach Beschluss des Rahmenkonzepts ist eine aktivierende und fachlich begleitende Zusammenarbeit mit den Akteuren vor Ort zu suchen. Zur kontinuierlichen Beratung der Anrainer/-innen in Umgestaltungs- fragen der privaten Flächen an der Ulzburger Straße wird empfohlen einen Gestaltungsbeirat zu gründen, der aus gewählten Mitgliedern der Verwaltung, des IKUS sowie den Vertreter/-innen der Anwohner/-innen besteht. Für die Umsetzung der Maßnahmen sollte auch über ein mögliches Quartiersmanagement nach- gedacht wurden.

Für die einzelnen Projekte sind jeweils Beteiligungsfor- mate zu entwickeln und zu überlegen, welche Akteure besonders tatkräftig mitwirken könnten.

- Einbindung von Schulen und Kindergärten

- Einbindung lokaler Bau- und Handwerksunterneh- men
- Aktionen zum europaweiten Sonntag in der europä- ischen Mobilitätswoche
- Workshops zur Gestaltung besonderer Elemente
- temporäre Bespielung & Umgestaltung zu jahres- zeitlichen Anlässe
- Beteiligungsaktionen wie Wettbewerbe zur Sensibi- lisierung für den Stadtraum

MitMachen

MitMachen! Der Name des Rahmenkonzepts für die Ulzburger Straße in Norderstedt ist gleichzeitig sein Programm. Für das ambitionierte Ziel der Umge- staltung der Straße zur MitMachMeile ist vor allem die offene, nachbarschaftliche und sich gegenseitig befördernde Zusammenarbeit aller relevant. Denn nur ein in Kooperation erzielttes Ergebnis kann sich auf die breite Zustimmung der Akteure berufen und die Basis für ein Ziel bilden, das Bürger/-innen, Verwaltung und Politik dauerhaft und gemeinsam verfolgen können.

Anlagen/Unterlagen/Verweise

Rahmenkonzept Langfassung
mit Faltplan Rahmenplan M 1:1000
Gestaltungs- und Prozesshandbuch

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 Pg_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.

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

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.