

RAHMENKONZEPT ULZBURGER STRASSE



THEMENWORKSHOPS UND ZWISCHENPRÄSENTATION

Protokoll der Veranstaltung am 17.11.2010

Ihr Ansprechpartner für das Planungsverfahren

büro luchterhandt
stadtplanung.stadtforschung.stadtreisen

fon +49.40.707080-70
e-mail buero@luchterhandt.de

Im Auftrag der Stadt Norderstedt

Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr
Fachbereich Planung/Team Stadtplanung

fon +49.40.53595-207
e-mail claudia.takla-zehrfeld@norderstedt.de

Albert-Schweitzer Haus, Schulweg 30, Norderstedt
10:30-20:30 Uhr
Teilnehmerzahl: ca. 60 Personen

A Programm

Workshops mit Fachplaner/-innen und Experten/-innen

10:30 Begrüßung und Einführung Workshops Team Norderstedt
Thomas Bosse (Baudezernent Norderstedt)

10:55 Vorstellung des Verfahrens, Einführung Workshops
Daniel Luchterhandt (büro luchterhandt)

11:15 Workshops mit Fachplanern/-innen und Experten/-innen
AG 1 Stadtplanung/Nutzung
AG 2 Verkehrsplanung
AG 3 Freiraumplanung

13:30 Vorstellung Ergebnisse Workshops
AG 1 Daniel Luchterhandt (büro luchterhandt)
AG 2 Renée Tribble (büro luchterhandt)
AG 3 Karolin Kaiser, David Senger (büro luchterhandt)

Öffentliche Workshops

15:30 Begrüßung und Einführung öffentliche Workshops
Daniel Luchterhandt

16:00 Begrüßung Norderstedter/-innen
Thomas Bosse

16:15 Öffentliche Workshops
AG 1 Stadtplanung/Nutzung
AG 2 Verkehrsplanung
AG 3 Freiraumplanung

Öffentliche Zwischenpräsentation

19:00 Öffentliche Zwischenpräsentation
Daniel Luchterhandt

Vorstellung Ergebnisse Workshops

AG 1 Daniel Luchterhandt
AG 2 Renée Tribble
AG 3 Karolin Kaiser, David Senger

20:10 Offene Fragerunde und Diskussion, im Anschluss Ideenaustausch am Modell
Moderation: Daniel Luchterhandt

Ende der Veranstaltung 20:30 Uhr

B Workshops mit Fachplaner/-innen, Experten/-innen und Norderstedter/-innen

Die Ergebnisse der Themenworkshops mit Fachplanern/-innen und Experten/-innen am Vormittag sowie der öffentlichen Workshops am Nachmittag werden im Folgenden zusammengefasst vorgestellt:

AG 1 Stadtplanung/Nutzung

Ein an die Vorstellungsrunde angeschlossenes Meinungsblitzlicht dient einem ersten Kennenlernen der Anwesenden und deren Einschätzung der städtebaulichen Situation der Ulzburger Straße. Der Fokus der Diskussionsrunde liegt auf dem städtebaulichen Rhythmus der Straße. Hierbei spielen insbesondere die Anfangs- und Endbereiche des Planungsraumes sowie die im Straßenverlauf bestehenden Zentren und deren räumliche Taktung eine wichtige Rolle.

Thema der Straße

Die Straße braucht ein übergeordnetes Thema, dem weitere Themen für einzelne Bereiche untergeordnet werden können. Das übergeordnete Thema muss so stark sein, dass es bei der Ausführung in den einzelnen Bereichen nicht an Bedeutung und Zusammenhang verliert.

Mögliche übergeordnete Themen sind: Retro-Style, Ökologische Straße, Historie des Ortes, Flaniermeile wie Mönckebergstraße oder Kurfürstendamm

Einheitliches Bild der Straße

Einheitliche Gestaltungselemente (Gaslaternen, Bodenbeläge etc.)

Bindung der gewerblichen Nutzer an das Gestaltungskonzept

Einheitliche Dekoration zu bestimmten Jahreszeiten (Weihnachtsbeleuchtung)

Einheitliche Beete und Bepflanzung im öffentlichen Raum

Fahnenmasten entlang der Straße, um ein einheitliches Bild zu erzeugen

Bestand

Kleinteiligkeit des Bestands als Potential aufgreifen und fördern

Standort für gewerblichen Einzelhandel stärken

Bestand der Wohnhäuser soll erhalten bleiben

Gastronomie am Standort sichern

Sanierung des Bestands

Energetische Sanierung der Bebauung (Umwelt als Thema)

Sanierung der Wohngebäude und Beratung der Anwohner/-innen zu Themen der Ökologie und des Immissionsschutzes (Grundrissgestaltung, Lärmschutz)

Eingangsbereiche

Definieren des schlecht ausgeprägten Eingangsbereichs im Norden

Sollte der nördliche Eingangsbereich eventuell verlegt werden? (Höhe Budnikowski, Sparkasse?)

Stärkung der Eingangsbereiche, um das Plangebiet zu definieren

Plangebiet bei der Betrachtung nicht an der Rathausallee enden lassen, sondern Norderstedt Mitte und den weiteren Verlauf der Ulzburger Straße in die Planung einbeziehen

Generell weiterdenken, die Ulzburger Straße setzt sich über die Grenzen des Plangebiets fort

Zentren (Mischnutzung)

Entwicklungszentren entlang der Ulzburger Straße definieren, um eine Taktung zu erzeugen

Nachbarschaftszentrum aufgreifen und weiterentwickeln

Einzelhandelszentrum ausweiten

Zentren funktional definieren

Aufwertung, um den Standort langfristig für den Einzelhandel attraktiv zu gestalten

Zwischenräume (Wohnnutzung)

Wohnnutzung in den Zwischenräumen sichern

Mischung aus urbanem und ländlichem Wohnen

Bereiche der Wohnnutzung stärken und lärmtechnisch verbessern

Mit Rücksicht auf die Anlieger/-innen Bereiche nur entwickeln, wenn Bedarf besteht

Entwicklungsabschnitte

Aufzeigen von exemplarischen Entwicklungsabschnitten, die tatsächlich umsetzbar sind

Entwicklung soll behutsam erfolgen

1. Entwicklungsabschnitt: Qualifizierung öffentlicher Raum

2. Entwicklungsabschnitt: städtebauliche Maßnahmen

Aktionen zur Aufwertung: z.B. Wettbewerbe

Wer hat den schönsten Vorgarten?

Themenjahre zur einheitlichen Gestaltung der Privatflächen

Erzeugung eines Wir-Gefühls durch gemeinsame Aktionen

Finanzierung

Stadt muss Finanzierungskonzept vorstellen

Finanzierung durch die Stadt und dem ansässigen Einzelhandel (Entlastung der privaten Anwohner/-innen)

Je mehr sich die Stadt und die privaten Anwohner/-innen annähern, desto besser ist das zu erwartende Ergebnis

AG 2 Verkehrsplanung

Beginnend mit einer Vorstellungsrunde wird sich zunächst über den Charakter der Ulzburger Straße verständigt. Die Ulzburger Straße bleibt in Norderstedt selbst bei einem möglicherweise reduzierten Verkehrsaufkommen eine Hauptverkehrsstraße. Im Vordergrund stehen bei den kommenden Planungen die Sicherheit und die Qualität für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen. Die im Meilensteinchen veröffentlichten Wünsche und Vorschläge der Norderstedter/-innen werden unter Bezugnahme der vom büro lucherhandt analysierten Stärken und Schwächen im Einzelnen besprochen:

Verkehrsberuhigung

Eine Tempo 30 -Zone im Planungsabschnitt „Rahmenkonzept Ulzburger Straße“ ist ausgeschlossen. Die Möglichkeit eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in einem Teilbereich der Ulzburger Straße ist im Detail zu prüfen.

Die Ausweisung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30Km/h (VZ 274-53) in einem Teilbereich ist möglich, ggf. kann in diesem Bereich auch auf die Mittelmarkierung verzichtet werden.

Die Ausweisung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30Km/h (VZ 274-53) auf gesamter Länge wird als nicht sinnvoll eingeschätzt.

Aufpflasterungen, Bodenwellen etc. als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen sind auf der Ulzburger Straße direkt nicht möglich. Optische Gestaltung, Wechsel des Fahrbahnbelags/-farbe, Einengungen (2-streifig mit mind. 6,0 m Breite), Querungshilfen etc. dagegen sind denkbar.

Querungshilfen in Form von Sprunginseln (auch für Radfahrer/-innen) sind denkbar.

Die Reduzierung der Fahrstreifenbreite auf 3,00 – 3,25 m ist denkbar (dabei zu berücksichtigen: Busverkehr, Winterdienst).

Es ist zu prüfen, ob verkehrsberuhigende Elemente an den einmündenden Straßen entlang des Planungsabschnitts ergänzt/optimiert werden können. Bodenwellen oder andere Elemente können als städtebauliches Element zu Beginn von Tempo-30-Zonen vorgesehen werden und zu einem einheitlichen Bild der Straße beitragen.

Wirksame geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, insbesondere in den Nachtstunden, sind wünschenswert.

Bei verkehrsberuhigenden Maßnahmen ist darauf zu achten, dass der Verkehr nicht auf die Nebenstraßen verlagert wird.

Die gute Erreichbarkeit der Geschäfte soll erhalten bleiben.

Verstetigung

Lärmemissionen sollen reduziert werden.

Die Verstetigung des Verkehrs z. B. durch Optimierung der Lichtsignalanlagen ist ein erklärtes Ziel der Verkehrsplanung. Eine „Grüne Welle“ bei 40km/h besteht bereits.

Es ist zu prüfen, ob und welche Maßnahmen wie Abbiegehilfen zur Verstetigung beitragen können und realisierbar sind.

Im Zuge der geplanten Umbaumaßnahmen am Knotenpunkt Ulzburger Straße/Friedrichsgaber Weg ist ein Rechtsabbiegefahrstreifen geplant.

Radwege

Durchgehende, beidseitige Radverkehrsverbindungen sind unbedingt notwendig.

Dabei ist unter Berücksichtigung sämtlicher Rahmenbedingungen (Längsparkstände, Führung im Bereich der einmündenden Straßen, Benutzung durch ältere Menschen und Kinder etc.) zu prüfen und genau abzuwägen, ob die Realisierung von Radfahrstreifen oder Radwegen empfohlen wird.

Es wird vermutet, dass die Akzeptanz für Radfahrstreifen in der Bevölkerung gering ist, da diese Form der Radverkehrsführung in Norderstedt bisher nicht vorkommt.

Radwege werden favorisiert. Grundsätzlich ist eine Breite von 1,50 m (ohne Sicherheitsstreifen) anzustreben.

An Engstellenbereichen ist zu prüfen, ob die Breite der Radwege zugunsten des Gehwegs ggf. auf 1,50 m reduziert werden kann.

Die Ausweisung von Schutzstreifen ist ausgeschlossen.

Die Ulzburger Straße ist eine Hauptroute im Radverkehr Norderstedts.
Die zurzeit vorhandenen, tatsächlichen Radverkehrsaufkommen sollten gezählt werden.

ÖPNV

Es ist zu prüfen, wie die Anbindungslücken im ÖPNV-Netz geschlossen werden können. Eine zusätzliche Haltestelle am Nachbarschaftszentrum ist wünschenswert, ggf. ist aber auch eine Verschiebung der Haltestellenstandorte ausreichend.

Die Taktzeiten könnten weiter optimiert werden, dies muss in Abwägung mit der Rentabilität der ÖPNV-Unternehmen betrachtet werden.

Die Realisierung von Haltestellenkaps im Bereich der Ulzburger Straße wird als grundsätzlich möglich eingestuft. Es ist im Rahmen der Umplanung zu prüfen, in welchen Bereichen dies sinnvoll ist.

Der Bedarf an überdachten Fahrradabstellanlagen entlang der Ulzburger Straße wird als gering betrachtet. Dieser Aspekt sollte in einer gesamtstädtischen Betrachtung geprüft werden.

Lärmemissionen durch am Fahrbahnrand angeordnete, überfahrbare Schachtdeckel werden als erheblich eingeschätzt. Es ist zu prüfen, ob dies im Zuge von Umgestaltungsmaßnahmen vermieden werden kann.

Kreisverkehrsplätze

An der Rathausallee, am Glashütter Weg, am Steindamm, an der Waldstraße und an der Moorbektwiete sind Kreisverkehrsplätze aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht realisierbar.

An der Harkesheyde und am Langenhamer Weg ist zu prüfen, ob Kreisverkehrsplätze eine sinnvolle Alternative darstellen (Leistungsfähigkeit, Geometrie).

Lkw-Verkehr

Ein generelles Lkw-Verbot für die Ulzburger Straße ist nicht umsetzbar. Ein Lkw-Lenkungskonzept sollte in die Verkehrsplanungen einbezogen werden.

Restriktionen für die Lkw-Anlieferung („Anlieferzeiten“ festlegen) sind denkbar, zuvor ist jedoch zu prüfen, inwiefern und in welchem Maß das geltende Recht ggf. nicht eingehalten wird. Es besteht ein generelles Verbot von Nachtanlieferungen.

Auf der Waldstraße gilt bereits ein Lkw-Verbot (Anlieger/-innen ausgenommen), hier sind die gesetzlichen Möglichkeiten bereits voll ausgeschöpft worden.

Ein generelles Be- und Entladeverbot auf der Fahrbahn ist gesetzlich nicht möglich.

Taktile Leitsysteme

Taktile Leitelemente sollen bei der zukünftigen Gestaltung der Ulzburger Straße im Bereich der Nebenflächen berücksichtigt werden.

Ruhender Verkehr

Die Anforderungen an den ruhenden Verkehr (private Stellplätze und öffentliche Parkplätze) sind in einem ganzheitlichen Konzept zu klären. Es ist zu prüfen, wie hoch die Auslastung der Längsparkstände im Planungsabschnitt ist.

Gefahrenstelle Waldstraße

Die Entschärfung der Gefahrenstelle Waldstraße wird als vordringlicher Handlungsbedarf eingestuft. Eine wesentliche Entschärfung wird mit Umsetzung beidseitiger Radverkehrsführungen vermutet. Ob kurzfristige Maßnahmen (z. B. Aufstellung einer Lichtsignalanlage) Anwendung finden können, ist weiterhin zu prüfen.

AG 3 Freiraumplanung

Die Fachplaner/-innen und Experten/-innen sowie Anwohner/-innen, die am Nachmittag an der AG Freiraumplanung teilnehmen, erläutern im Rahmen einer Vorstellungsrunde kurz ihre persönlichen Wünsche und Leitbilder für die Ulzburger Straße. Sie diskutieren über die übergeordneten Ziele, die mit Hilfe der Freiraumplanung erreicht werden könnten. Alle sind sich einig, dass der Abschnitt insgesamt sehr viel grüner und die Aufenthaltsqualität deutlich gestärkt werden muss, um die Verweildauer der Menschen auf der Straße zu erhöhen. Teilweise werden bereits sehr konkrete Maßnahmen vorgeschlagen und die Vorschläge im Plan festgehalten.

Begrünung

Zusammenhängende Begrünung schaffen

Großgrün (d.h. straßenwirksames Grün) verwenden

Alleecharakter schaffen; zumindest in Teilabschnitten denkbar, entweder beidseitig oder versetzt einseitig

Versorgungsleitungen beachten, auf gesamter östlicher Seite liegen unter den Rad- und Fußwegen

Leitungstrassen, d.h. hier sind Baumpflanzungen schwierig

Sollte der Platz im öffentlichen Raum nicht ausreichen, müssten Eigentümer/-innen überzeugt werden, einen Streifen ihres Grundstücks zur Verfügung zu stellen

= Zusammenarbeit von Stadt und Anwohner/-innen unbedingt erforderlich

Wenn nicht genügend Platz für Straßenbäume zur Verfügung steht:

Thema „Grün“ neu interpretieren, z. B. eine berankte Leuchte

Grüne Akzente setzen mit Sträuchern, Staudenbeeten, Rasenflächen und Blumenzwiebeln

Sorge: Eigentümer/-innen haben kein Interesse an Begrünung, weil die Bäume ihr Grundstück verschatten und zuviel „Dreck“ (Laub im Herbst) bereiten

Gewerbetreibende befürchten, dass ihr Geschäft durch die Bäume verdeckt werden könnte

Grüne Elemente wie Rasenflächen oder Sträucher können die Raumwirkung von Bäumen nicht ersetzen

Verbindungen

Querverbindungen stärken

Punkte, die für weitläufigere Verbindungen in Norderstedt wichtig sind und die Ulzburger Straße kreuzen, herausheben und auch in der Wahrnehmung stärken (z.B. Schulwege, Anbindung AKN und Verbindungen zu Sportvereinen verlaufen über die Ulzburger Straße)

Image

Image aufwerten

Die Ulzburger Straße zu einer Marke machen

Einen „WOW“-Effekt schaffen

Eigene Identität herausbilden (z. B. Leitsystem)

Struktur und Rhythmus

Etappengliederung

Den Nutzungen entsprechend eine Atmosphäre zuweisen: im Wohnbereich über Begrünung, Alleen; in Geschäfts- und Einzelhandelzonen über Platzcharakter und die Schaffung von Aufenthaltsqualität.

Maßnahmen hierzu:

Abschnittsweise Allee pflanzen

Aufweitung der Straße in Geschäftsbereichen

Zonen des Aufenthalts schaffen, z. B. an Bushaltestellen ggf. auch Bushaltepunkte verlegen (Haltestellen sind Orte des Zwangsaufenthalts)

Einheitlichkeit

Wiederkehrende Elemente verwenden (z. B. Ausstattung, Mobiliar)

Der Straße eine „einheitliche Handschrift“ geben

Mobiliar als besonderes Erkennungsmerkmal

Sorge: Monotonie vermeiden

Raumerlebnis schaffen

Die Ulzburger Straße soll zu einer aufregenden und bunten Straße werden

Die zurückzulegenden Wege (z. B. von Supermarkt zu Frisör) sollen zu einem Erlebnis werden, Einkaufen soll Spaß machen

Orientierungspunkte schaffen (besondere Standorte markieren, um den Passanten zu zeigen, auf welcher Höhe der Ulzburger Straße sie sich gerade befinden)

Generationsübergreifendes Angebot schaffen; Attraktionen für alte und junge Menschen gleichermaßen einbinden

Radwege attraktiv gestalten (beidseitiger Radweg notwendig)

Sorge: Spielangebot verträgt sich nicht mit der stark befahrenen Straße; Spielelemente nur in Aufweitungen zur Verfügung stellen (evtl. nur ein Angebot für Kleinkinder anbieten); größere Spielflächen werden als nicht realisierbar angesehen

Raumbildung

Straßenraum durch Baumkanten fassen

Es ist zu prüfen, ob Stelen oder Leuchten die Baumwirkung ersetzen können

Maßnahmen und Ideen, die die Einzigartigkeit der Straße unterstützen könnten:

Sitzmöglichkeiten, Überdachungen, überdachte Quermöglichkeiten, Beleuchtung der Bäume (an besonderen Orten), Leitsystem entwickeln, Fahrradabstellmöglichkeiten integrieren, Straßenbeleuchtung (mit intelligenter Lichtsteuerung)

Bei allen Ideen und Maßnahmen gilt es, den Straßenquerschnitt unbedingt freizuhalten. Weiterhin wird angemerkt, dass rote Radwege eine Norm darstellen und anders farbige Radwege in Norderstedt bereits diskutiert, aber nicht genehmigt worden sind.

Auf die Frage, ob es etwas sehr Ortspezifisches, Norderstedttypisches gäbe, tauchten nach einiger Bedenkzeit die Themen „Grenze, Torfabbau und Landwirtschaft“ auf. Es ist zu prüfen, ob diese Themen in der weiteren Bearbeitung aufgenommen werden sollten.

C Öffentliche Zwischenpräsentation

Um 19h begrüßt Daniel Luchterhandt (büro luchterhandt) die Norderstedter/-innen zur ersten Zwischenpräsentation und erläutert den bisherigen Verlauf sowie den weiteren Prozess zum Rahmenkonzept der Ulzburger Straße.

Mit der ersten öffentlichen Zwischenpräsentation endet die beteiligungsintensive Auftaktphase, die mit der öffentlichen Veranstaltung am 1. September begann, und mit dem Workshop zum MitMachModell, der MitMachMeile am autofreien Tag sowie der ersten Ausgabe des Meilensteinchens – mit allen wichtigen Informationen rund ums Rahmenkonzept sowie den Wünschen und Vorschlägen der Anwohner/-innen zur Umgestaltung der Ulzburger Straße – die Grundlage für die weitere Bearbeitung bildet. Wichtige Grundlagen stellen auch die Schwächen und Stärken im Planungsgebiet dar, die mit Vorstellung der Stärken-Schwächen-Analyse erläutert werden. Auch werden kurz die Nordersteder Visionen für die Ulzburger Straße in Erinnerung gerufen.

Im Anschluss daran werden die Ergebnisse der Themenworkshops (AG1 Stadtplanung/Nutzung, AG2 Verkehrsplanung und AG3 Freiraumplanung) nacheinander vorgestellt.

In der nachfolgenden offenen Diskussionsrunde stehen für die Fragen der Anwohner/-innen auch die Teilnehmer/-innen der Workshops zur Verfügung. Herr Bosse, Baudezernent Stadt Norderstedt, Fachplaner/-innen der Stadt Norderstedt und weitere Experten/-innen beantworten die Fragen zu Verkehr, Umgestaltung, Parkplatzangebot, Planrecht und zum PACT (Partnerschaft zur Attraktivierung von City-, Dienstleistungs- und Tourismusbereichen) an der Rathausallee. In der Diskussion wird zudem darauf hingewiesen, dass die Ulzburger Straße von Verkehren zur und von der Autobahn entlastet werden sollte, dabei aber die Belastung anderer Straßen berücksichtigt werden müsse.

Die Fragen werden im Einzelnen wie folgt beantwortet:

Werden bei der Umgestaltung lokal ansässige Unternehmen berücksichtigt?

Ja, es wird versucht werden, auch lokale Unternehmen zu beteiligen.

Müssen Bebauungspläne (B-Pläne) geändert werden?

Es ist nicht auszuschließen, dass B-Pläne geändert werden müssen. Die Änderung von B-Plänen ist von der zukünftigen Planung abhängig.

Werden Parkplätze schwerpunktmäßig behandelt?

Die Anforderungen des ruhenden Verkehrs (private Stellplätze und öffentliche Parkplätze) werden in einem ganzheitlichen Konzept betrachtet und sind ein wichtiger (aber nicht alleiniger) Bestandteil der Planung.

Steht der für die Rathausallee geplante PACT nicht in Konkurrenz zu einem möglichen PACT der Gewerbetreibenden an der Ulzburger Straße?

Nein, es wird weniger von einer konkurrierenden Maßnahme als von einer positive Auswirkung für die Ulzburger Straße ausgegangen. Hauptziel des PACT ist es, die Eigeninitiative der lokalen Wirtschaft und der Grundeigentümer/-innen zu stärken und gemeinsam mit der kommunalen Verwaltung Stadtquartiere aufzuwerten. Die höhere Attraktivität strahlt auch über die räumlichen Grenzen des PACT-Gebiets hinaus. Die Ulzburger Straße erscheint von ihrer räumlichen Struktur weniger für ein PACT geeignet. Vielmehr sollten an der Ulzburger Straße zukünftig die bestehenden Einzelhändlermaßnahmen weiter gebündelt und gestärkt werden.

Für das Protokoll:

Daniel Luchterhandt, Karolin Kaiser, Renée Tribble

(büro luchterhandt)

Hamburg, 14.12.2010

