

Rahmenkonzept
Ulzburger Straße Norderstedt

MitMachMeile Norderstedt

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

Rahmenkonzept
Ulzburger Straße Norderstedt



MitMachMeile Norderstedt

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

Inhalt

Einführung	8
Die Aufgabe	10
Historie und heutige Gestalt der Straße	12
Historische Entwicklung	12
Städtebau und Nutzungsstruktur	12
Grün- und Freiraum	16
Verkehr	16
Lärm	20
Rechtliche Rahmenbedingungen	20
Der Prozess	24
Ideen der Bürger/-innen	32
SWOT-Analyse	40
Städtebau	42
Freiraum	43
Verkehr	44
Ziele des Rahmenkonzepts	46
Die drei Planungsvarianten	
– Meilensteine, Perlen und Boulevard	48
Variante 1: Meilensteine	48
Variante 2: Perlen	52
Variante 3: Boulevard	56

Stellungnahmen und Ergebnisse	60
Zusammenfassung der Stellungnahmen	60
Ergebnisse	61
Das Rahmenkonzept	66
a. Die Idee –	
Von der Durchgangsstraße zur lebendigen MitMachMeile	66
b. Der „Rahmen“ – Grundbausteine des Konzepts	67
c. Die MitMachMeilen-Bausteine –	
Was die Straße unverwechselbar macht	77
d. Flankierende Maßnahmen	84
e. Plan und Prozess	88
i. Der Rahmenplan – Das stabile Gerüst	88
ii. Strategie und schrittweise Umsetzung	90
Empfehlungen zur Umsetzung und langfristige Ziele	94
Impressum	96
Anlagen/Unterlagen/Verweise	96
Quellen	97

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 Beschlussverfassungen.

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

Ihr



Thomas Bosse
Baudezernent und Stadtrat, Stadt Norderstedt



Rahmenkonzept
Ulzburger Straße Norderstedt

1

Die Ulzburger Straße

Einführung in den Ort, die Planungsaufgabe,
in die historische Entwicklung und heutige Gestalt
der Straße

Einführung

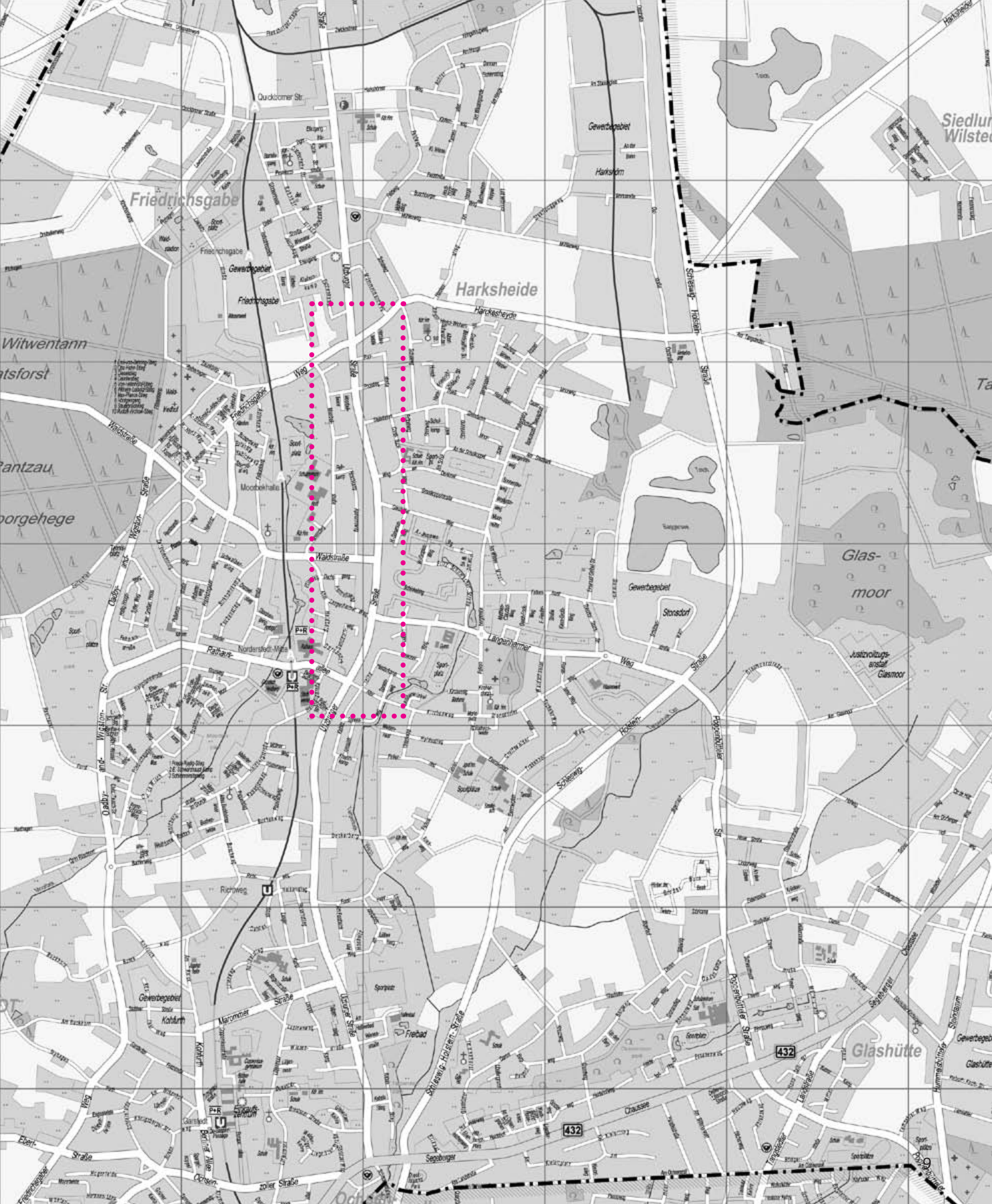
Die Stadt Norderstedt grenzt unmittelbar nördlich an das Stadtgebiet Hamburgs an und liegt an der Siedlungsachse Hamburg - Kaltenkirchen. Im Verdichtungsraum der Metropolregion Hamburg nimmt Norderstedt mit einem Einzugsbereich von ca. 160 000 Einwohner/-innen die Funktion eines Mittelzentrums ein.

Der Siedlungsraum Norderstedt weist mit dem Zentrum Garstedt im Süden und Norderstedt Mitte im Norden eine bipolare Struktur auf. Neben der Ost-West-Verbindung der Ohechaussee/Segeberger Chaussee von Garstedt nach Glashütte bilden die Ulzburger Straße sowie die Bahnstrecke des öffentlichen Nahverkehrs die Hauptentwicklungsachsen Norderstedts, die in Nord-Süd-Richtung verlaufen.

Ein Leitziel der Stadtentwicklung Norderstedt ist wie im Flächennutzungsplan 2020 (FNP) dargestellt die Stärkung der zentralörtlichen Funktionen in der Stadt. Erhalt und Stärkung der historischen Ortsteilzentren sind dabei von großer Bedeutung. Die Ulzburger Straße war und ist eine wichtige innerstädtische Hauptverkehrsstraße, die im FNP 2020 im nördlichen Abschnitt als Handelsstandort definiert ist. Die lineare Struktur des zentralen Standorts ist eine Besonderheit gegenüber anderen räumlich kompakten Zentren im Stadtgebiet.

Der städtebaulichen und verkehrlichen Umgestaltung der Ulzburger Straße kommt aufgrund ihrer zentralen Lage und verbindenden Funktion, insbesondere im Hinblick auf die im „Integrierten Stadtentwicklungskonzept - ISEK 2030“ formulierten Leitziele – Stadt der kurzen Wege, Binnenentwicklung und Flächenrecycling, Stärkung der zentralörtlichen Funktionen, Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, Stärkung des Wohnens in der Stadt, Umstrukturierung vorhandener Gebiete und Lärminderung – eine besondere Bedeutung zu. Mit dem vorliegenden Rahmenkonzept werden die übergeordneten Ziele und die städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrsplanerischen Leitlinien für die zukünftige Entwicklung der Ulzburger Straße im Planungsabschnitt zwischen Rathausallee und Harckeshoyde festgelegt. Der Erstellung des Rahmenkonzepts und der Erörterung der wesentlichen Fragestellungen und Handlungsbedarfe für eine nachhaltige Entwicklung kommt eine tragende Rolle zu.

Zudem hat sich die Stadt Norderstedt seit 1999 verpflichtet, die allgemein anerkannten Prinzipien der nachhaltigen Stadtentwicklung im Sinne der Agenda 21 zu verfolgen. So werden bei Planungsaufgaben ökonomische, soziale und ökologische Aspekte berücksichtigt. Lokale Akteure und Betroffene sind in Planungsprozesse eingebunden. Das Rahmenkonzept für den Abschnitt der Ulzburger Straße ist daher in einem intensiven Austausch zwischen der Stadt Norderstedt, den öffentlichen Fachdienststellen und den Norderstedter/-innen in einem kooperativen Beteiligungsverfahren entwickelt worden, um auch ein Ergebnis zu erhalten, das von allen Akteuren getragen werden kann und eine breite Unterstützung / Zustimmung der Bürger/-innen erfährt. Nicht zuletzt ist die Umsetzung nur durch das Verfolgen gemeinsamer Ziele und das koordinierte Handeln sowohl der öffentlichen als auch der privaten Grundeigentümer/-innen möglich.



Friedrichsgabe

Harksheide

Glasmoor

Glashütte

432

432

Die Aufgabe

Die Stadt Norderstedt stellt sich der komplexen Herausforderung, die stark frequentierte Ulzburger Straße zukünftig städtebaulich und gestalterisch so zu entwickeln, dass eine vielfältige Nutzungsstruktur gefördert, das Versorgungsangebot langfristig gewährleistet, die Aufenthaltsqualität gestärkt und die Verkehrssituation verbessert wird – kurz die Ulzburger Straße zu einem attraktiven, identitätsstiftenden Stadtraum wird, der ihrer zentralen und verbindenden Funktion sowie ihrer historischen Bedeutung nachhaltig und zukunftsweisend gerecht wird.

Mit der Erstellung des städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrsplanerischen Rahmenkonzepts soll das Fundament für die mittelfristige Umgestaltung der Ulzburger Straße zwischen Rathausallee und der Straße Harckesheyde gelegt werden. In einem integrativen und kooperativen Planungsprozess werden auf Basis des 2009 erstellten „Integrierten Stadtentwicklungskonzepts - ISEK 2030“ städtebauliche und gestalterische Handlungsbedarfe festgestellt. Es werden Ziele für den Planungsraum formuliert, die zudem die in den vorangegangenen und begleitenden Planungen festgestellten Planungsanforderungen an den Straßenraum integrieren (Lärmaktionsplan, Verkehrsgutachten, Parkraumanalyse). Im ISEK 2030 sind für die Entwicklung des Rahmenkonzepts für die Ulzburger Straße die wesentlichen Ziele der Umgestaltung beschrieben: die stadtgestalterische Integration der einzelnen Stadtteile, die Aufwertung des öffentlichen Raums, die Verbesserung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer/-innen, Verringerung des Lärmeintrags auf die angrenzenden Nutzungen, energieeinsparende und CO₂-reduzierende Verbesserung im Gebäudebestand und im Neubau sowie die Stärkung der Nahversorgungsfunktion.

Neben den verkehrsplanerischen, städtebaulichen und freiraumplanerischen Umgestaltungsvorschlägen ist die zentrale Aufgabe des Rahmenkonzepts, eine Strategie zu entwerfen, die neben den öffentlichen Flächen auch die Flächen der privaten Eigentümer/-innen einbezieht. Eigentümer/-innen wie Anwohner/-innen sind in den Entwicklungsprozess und in die Umsetzung des Konzepts in einem zumutbaren Rahmen zu beteiligen. Denn die Eigentums- und Besitzverhältnisse in Verbindung mit der gegenwärtigen städtebaulichen Struktur zeigen deutlich, dass eine nachhaltige Aufwertung des Straßenraums sich dauerhaft nur in Zusammenarbeit von privaten und öffentlichen Grundeigentümer/-innen realisieren lässt.

Ziel des Verfahrens ist es, in einem schrittweisen Prozess die öffentliche Hand, fachplanerische Sicht und die Wünsche und Bedürfnisse der Anwohner/-innen sowie der Eigentümer/-innen zu einer gemeinsamen Haltung zusammen zu führen. Weitergehend sind diese Vorstellungen / Vorgaben in einem abgestimmten gestalterischen Handlungsrahmen für die öffentlichen und privaten Akteure zu formulieren.

*Heutiger Zustand der Ulzburger Straße,
Blick von Süden, Höhe Langenharmer Weg*



star

120.9

139.9

139.9

145.9

← 408 m

Historie und heutige Gestalt der Straße

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 die Aufgabe eines Nahversorgungszentrums und zentralen Wohnorts.

Historische Entwicklung

Die Ulzburger Straße diente Jahrhunderte sowohl als Grenze als auch als bedeutende Verbindung zwischen den Gemeinden nördlich von Hamburg. Ihren Namen erhielt sie im Norderstedter Bereich als Verbindungsstraße nach Ulzburg. Die Straße, ein Nebenweg des „Ochsenweges“, auf dem bis ins 19. Jahrhundert Ochsen von Jütland nach Hamburg und teilweise bis zur Fähre bei Zollenspieker getrieben wurden, hatte bis zur Stadtgründung Norderstedts eine doppelte Funktion: als Ost-West-Trennung der Landkreise und wichtige Nord-Süd-Verbindung Schleswig-Holsteins. 1868, mit der Gründung der Landkreise Stormarn und Pinneberg, diente die Ulzburger Straße als Kreisgrenze. Bis zur Stadtgründung Norderstedts 1970 trennte sie die Pinneberger Gemeinden Friedrichsgabe und Garstedt vom Stormarner Harksheide. Bereits 1919 erkannte Hamburgs Oberbaudirektor Fritz Schumacher die sowohl städtebauliche als auch verkehrsplanerische Bedeutung der Siedlungsachse und bezog diese in seinen „Achsenplan zur natürlichen Entwicklung des Organismus Hamburgs“ ein (Hamburger Federplan von 1920). Nach Gründung der Bundesrepublik 1949 wurde die Ulzburger Straße als Bundesstraße klassifiziert und ausgebaut. Im Jahr 2003 erfolgte die Abstufung zur Gemeindestraße. Die Straße, die Jahrhunderte als Grenze und Verbindungsstraße diente, soll zukünftig integrierendes Element sein, das als Rückgrat die unterschiedlichen Nutzungen sinnvoll miteinander verbindet.

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. Die ursprünglich primär Wohnzwecken dienende Bebauung wurde in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts in großen Teilen mehrfach überformt und nachverdichtet. Aufgrund der unmittelbaren Lage an einer wichtigen Verbindungsstraße siedelten sich vielfältige Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie und Gewerbe neben

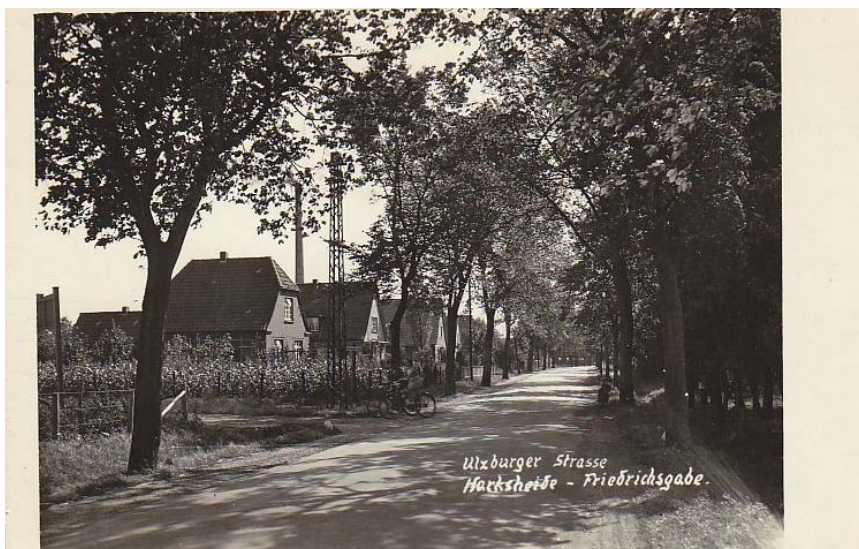
dem Wohnen an. Heute ist der Planungsraum durch heterogene Nutzungen charakterisiert, die sich maßgeblich auf die städtebauliche Qualität auswirken. Die Eigentümerstruktur ist entsprechend der historischen Entwicklung kleinteilig parzelliert.

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 und zumeist freistehend und eingeschossig in Discounter-Typologie ausgeführt. In der Wohnbebauung überwiegen eingeschossige Einfamilienhäuser, zweigeschossige Doppelhäuser sowie viergeschossiger Geschosswohnungsbau. Auf den Planungsraum verteilen sich gut 10.000 qm Verkaufsfläche, die ca. 8,6 % der gesamten Verkaufsfläche Norderstedts entsprechen. 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) (hier würde ich die Adressen nennen, denn wenn z.B. ElektroAlster Nord in 2 Jahren umzieht, weiß keiner mehr den Abschnitt zu definieren) 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.

*Historische Aufnahme der Ulzburger Straße,
Quelle: Stadtarchiv Norderstedt*





Historische Aufnahmen der Ulzburger Straße, Quelle: Stadtarchiv Norderstedt



Vereinzelte bereichern historische Gebäude den Straßenraum, deren Präsenz in der Heterogenität der Straße jedoch zumeist wenig hervortritt. Städtebauliche Mängel sind in den wenig ausgebauten 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 heterogene städtebauliche Struktur findet in undefinierten und wenig geschützten Freiräumen ihre Entsprechung. Plätze oder Bereiche, die eine Aufenthaltsqualität besitzen und sich zur Straße orientieren, existieren nicht. Fehlende Stadtmöblierung wie beispielsweise Sitzgelegenheiten und Fahrradständer wirken sich weiterhin ungünstig auf die Aufenthaltsqualität und -dauer aus. Im öffentlichen Raum ist das Bestandsgrün direkt an der Ulzburger Straße nur partiell vorhanden. Auffällig sind jedoch größere Straßenbäume auf der Ostseite der Ulzburger Straße zwischen Nr. 310 bis Nr. 312, auf Höhe der Einmündung Glashütter Weg und im Bereich Stellplatzanlage vor Nr. 360. Zum grünen Eindruck tragen primär die privaten Vorgärten und teilweise aufwendig gestalteten Vorbereiche der Anwohner/-innen bei. 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 Restflächen mit Findlingen aufgefüllt oder werden an anderer Stelle zum informellen Parken genutzt. Neben vereinzelten Baumpflanzungen überwiegen zur Straße hin angeordnete PKW-Stellflächen im Straßenbild, wodurch ein insgesamt versiegelter, „grauer“ Eindruck entsteht. Gartenanlagen befinden sich vermehrt auf der straßenabgewandten Seite der Grundstücke, so dass diese nicht zur Qualität des Straßenbilds beitragen.

Verkehr

Gemäß FNP 2020 ist die Ulzburger Straße 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. In Stoßzeiten wird die innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h nicht erreicht.

Nach der Abstufung von der Bundesstraße zur Gemeindestraße wurde ein Abschnitt südlich des Planungsraums umgebaut, um beidseitige Geh- und Radwege sowie mehr Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Im Planungsraum sind hingegen Radwege nur fragmentarisch und einseitig vorhanden. Ein in beide Fahrtrichtungen genutzter Radweg ist im südlichen Abschnitt zwischen Rathausallee bis Waldstraße auf der westlichen Seite vorhanden. 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 Ulzburger Straße ist in das öffentliche Nahverkehrsnetz des VHH als wichtige Busverbindung eingebunden. Im Planungsabschnitt wird sie von den Buslinien 194 (Quickborn – Norderstedt-Mitte), 293 (Norderstedt-Mitte – Kisdorf), 378 (Norderstedt-Mitte – Garstedt), 493 (Norderstedt-Mitte – Glashütte), 494 (Norderstedt-Mitte – Harckesheyde) sowie 626 (Nachtbus Ringlinie Norderstedt-Mitte) auf Teilabschnitten befahren.

*Heutiger Zustand der Ulzburger Straße,
Blick von Süden, Höhe Glashütter Weg*



REWE

das SATURNMARKT

REWE

W

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING

RECYCLING





In der Gesamtbetrachtung der öffentlichen und privaten Parkplätze zeigt sich, 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. Davon befinden sich 231 Parkplätze im Kernbereich südlich der Waldstraße bis nördlich des Nachbarschaftszentrums. Die Auslastung des ruhenden Verkehrs ist im Kernbereich deutlich höher als im gesamten Betrachtungsraum. Eine hohe Auslastung verzeichnen insbesondere die öffentlichen Parkplätze ohne zeitliche 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.

Lärm

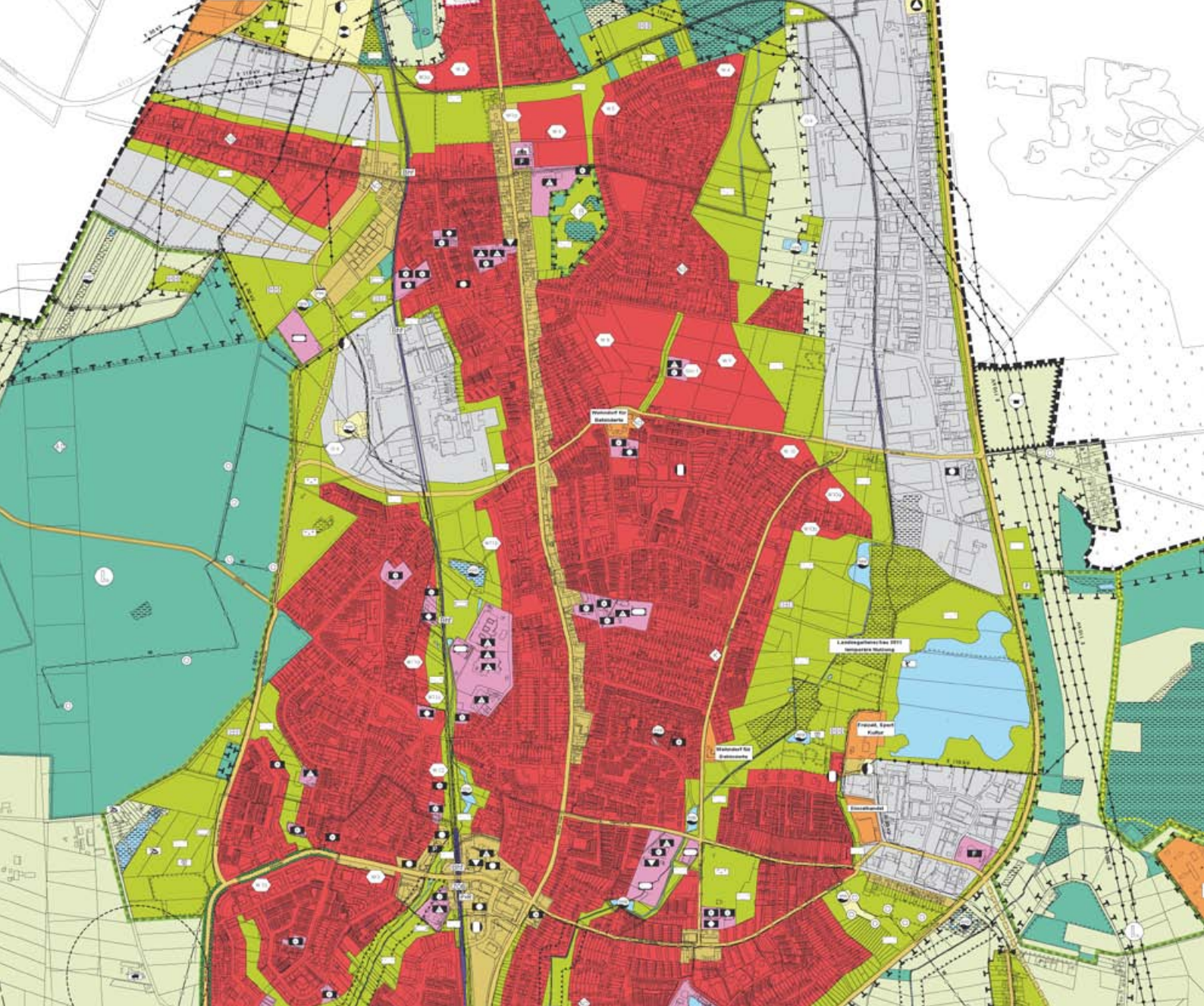
Durch das hohe Verkehrsaufkommen ist die Lärmbelastung auf der Ulzburger Straße sehr hoch. Überwiegend sind die Gebäudefronten entlang der Ulzburger Straße einer ganztäglichen Lärmbelastung von über 70 dB(A) und einer nächtlichen Lärmbelastung von über 60 dB(A) ausgesetzt, die die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte übersteigen. Die strategischen Lärmkarten der Lärminderungsplanung haben den Abschnitt der nördlichen Ulzburger Straße von der Rathausallee bis zur Quickborner Straße als Belastungsschwerpunkt mit einem generellen Handlungsbedarf eingestuft. Dies sowohl aufgrund der hohen Lärmbelastung als auch aufgrund eines hohen Betroffenheitsgrades (mehr als 200 Betroffene auf einer Länge von 100 m Straße). Dies bedingt auch den Schwerpunkt für den Handlungsbedarf, der sich zumal aus der besonders problematischen nächtlichen Lärmbelastung ergibt. Negative Auswirkungen der erhöhten Lärmbelastung sind bei der Aufenthaltsqualität im Freien, der Möglichkeit zur Kommunikation im Freien und hinsichtlich eines ungestörten Schlafs zu verzeichnen. 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.

Rechtliche Rahmenbedingungen

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. Ziel ist es, in diesem Bereich die Wohnnutzung zu erhalten und weiter zu entwickeln. Nördlich des Langenharmer Wegs bis zum Ende des Betrachtungsraums und darüber hinaus stellt der FNP 2020 auf der östlichen Seite gemischte Bauflächen dar. Ziel ist die Stärkung der Ulzburger Straße als zentrales Rückgrat der Norderstedter Siedlungsentwicklung. Dieser Abschnitt ist Bestandteil des Zentrenkonzepts Norderstedt und als sogenanntes „B-Zentrum“ als zentraler Standort eingestuft. Hier soll durch die Darstellung als gemischte Baufläche die Grundlage für eine ausgewogene Nutzungsmischung geschaffen werden und eine entsprechende Stärkung und Ergänzung baulich als auch im Bereich der Nutzungsansiedlungen erreicht werden. Hiermit wird die Herausbildung von Schwerpunktbereichen mit zentrenrelevanten Funktionen angestrebt. Darüber hinaus besteht das Ziel, den Konflikt zwischen Verkehrslärm und Wohnen zu lösen und die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum zu erhöhen.

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 für den Teilabschnitt der Ulzburger Straße fußt auf den Zielen des ISEK 2030 für eben diesen Teilabschnitt. Oberstes städtisches Ziel ist hierbei die Stabilisierung eines attraktiven Nachbarschaftszentrums mit Versorgungsfunktion für Anwohner/-innen sowie damit einhergehend die verkehrliche Umgestaltung des Planungsabschnitts vor dem Hintergrund einer angestrebten Lärminderung und des Klimaschutzes.

Für Teilabschnitte des Planungsraums zwischen Rathausallee und Harckesheyde liegen Bebauungspläne vor: im Abschnitt zwischen Poolstieg 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 sowie südlich der Waldstraße, nördlich des Sanddornwegs B-Plan Nr. 160.



Art der Bauflächen Nutzung (§ 3 Abs. 2 Nr. 1 BauVO)

Numerierung neuer Bauflächen
 (1 = Wohnfläche, 2 = sonstige Flächen, 3 = Gewerbe-
 Flächen, 4 = Sonderflächen, 5 = Freizeitanlagen)

- Wohnflächen (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauWO)
- Gewerbliche Bauflächen (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauWO)
- Gewerbliche Bauflächen (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauWO)
- Sonderflächen (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauWO)

Bauliche Anlagen und Einrichtungen für den Gemeindebedarf (§ 3 Abs. 2 Nr. 2)

- Öffentliche Veranstaltungen
- Schule
- Kinderplayplätze
- Kindertagesstätte
- Aggregatenerneuerung
- Abwasser / Abfallanlagen
- Kirche u. kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- Kulturellen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- Sportlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- Freizeitanlage
- Festplatz
- Bauhof
- Feuerwehr
- Feldweg

Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrsstraßen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 und Abs. 4 BauVO)

- Autobahn
- Sonstige überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraßen
- gestaffelte Straßenverbindung (Lage nicht verbindlich)
- Schnellfahrtschienen
- F-R-Anlage
- Zentraler Oberbahnhalt
- Ordnungsfahrt

Flächen für Versorgungsanlagen, für Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung (§ 5 Abs. 2 Nr. 4)

- Flächen für Anlagen folgender Zweckbestimmung
- Wasser
- Brunnen
- Elektrizität
- Gas
- Fernwärme
- Abwasser
- Abfall
- Funktum

Hauptversorgungs- und Hauptwasserleitungen (§ 5 Abs. 2 Nr. 4)

- Hauptwasserleitung (überirdisch)
- Hauptwasserleitung (unterirdisch)
- Hauptgaswasserleitung (unterirdisch)
- Hauptgaswasserleitung (unterirdisch)
- Hauptabwasserleitung (unterirdisch)
- Telekommunikationsleitung (unterirdisch)

Grünflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 5)

- Parkanlage
- Freizeid / Tierhof
- Dauergrünflächen
- Sportplatz
- Tennisanlage
- Hochflurgrün
- Aggregatplatz
- Rastplatz
- Belastungsfläche
- Einrichtung für den Golfplatz
- Saunaplatz
- Parkplatz für Stadtbahn
- Hundeplatz

Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft (§ 5 Abs. 2 Nr. 7)

- Wasserflächen, Teiche, Regenschuldenbecken
- Hauptkanäle

Flächen für Abgrabungen oder für die Gewinnung von Bodenschätzen (§ 5 Abs. 2 Nr. 8)

- Flächen für Abgrabungen oder die Gewinnung von Bodenschätzen

Flächen für Landwirtschaft und Wald (§ 5 Abs. 2 Nr. 9)

- Flächen für die Landwirtschaft
- Flächen für Wald

Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 5 Abs. 2 Nr. 10)

- Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Kennzeichnungen und nachträgliche Übernahmen (§ 5 Abs. 1 u. 4 BauVO)

- Flächen für Bahnanlagen
- gestaffelte Trasse zum Flughafen
- Umgrenzung der Flächen für den Luftverkehr
- Flughafen
- Bauschutzbereiche
- Lärmschutzzonen I und II
- Richtfunkstrahlen
- Einrichtungsschutzstrahlen an Gebäuden o. Ordnung
- Wasserschutzgebiet (Zone III)
- Kulturlandmarken von besonderer Bedeutung
- Gefährdete Kulturlandmarken
- Vorgeschriebene Fundstelle - Denkmalschutz
- Naturdenkmal (Planung)
- Betriebe mit Intensivtierhaltung und dem Abfallabtransport nach VO-Bestimmungen § 47
- Amphibien- und Fischschutzgebiete
- geschützte Landschaftsteile (Planung)
- Landschaftsschutzgebiet (Planung)
- Naturschutzgebiet (Bestand / Planung)
- FFH-Vorschlagsgebiete
- Geschützte Biotop nach § 25 LANSCHG SH
- Flächen / Standorte, deren Böden mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sein können
- Stattgrenze
- Flächen mit Klärungsbedarf, die aus der Darstellung des Flächennutzungsplans gemäß § 1 (1) Satz 2 BauVO herausgenommen sind
- Gemäß Erlaß des Innenministeriums Schleswig-Holstein vom 03.04.2008 (AZ: IV 447/512-111-00.00) (FFH-Verf.) von der Darstellung ausgenommen Flächen

