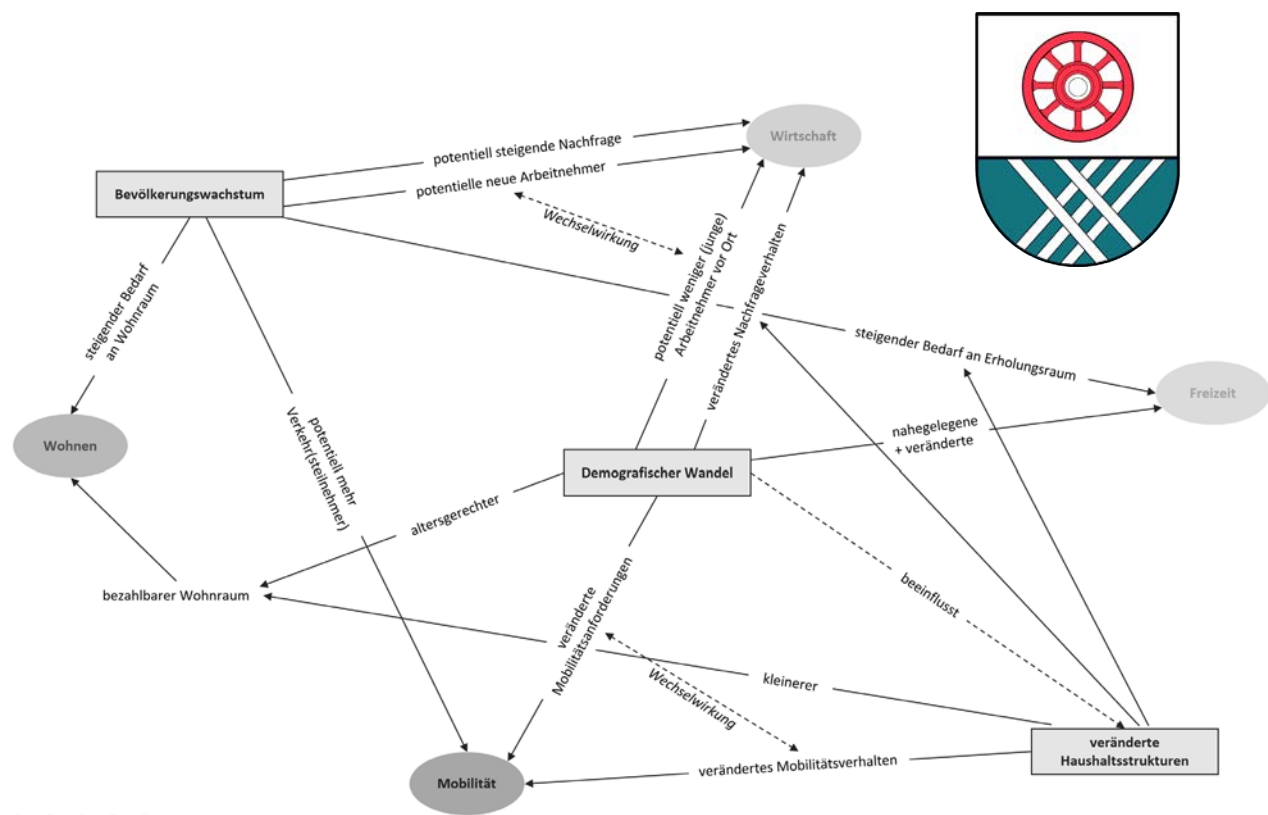


Bachelorthesis

Zukunftsorientierte Stadtentwicklung in **Bargteheide**: Die Herausforderungen von Wachstum und demografischem Wandel



Niklas Brinkmann | Matrikelnummer: 6020791

Christoph Alexander Dühning | Matrikelnummer 6021224

Studiengang: Stadtplanung

Erstkorrektur: Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger

Zweitkorrektur: Dipl.-Ing. Stefan Kreutz



Impressum

Bachelorthesis zum Thema:

Zukunftsorientierte Stadtentwicklung in Bargteheide
Die Herausforderungen von Wachstum und demografischem Wandel

Bearbeitet von:

Niklas Brinkmann
niklas.brinkmann@web.de

Christoph Alexander Dühning
christoph.alexander.duehring@gmx.de

Abgabedatum:

10.10.2017

HafenCity Universität Hamburg

Universität für Baukunst und Metropolenentwicklung
Überseeallee 16
20457 Hamburg

Danksagung

An dieser Stelle möchten wir den Personen danken, die mit ihrer fachlichen und persönlichen Unterstützung zum Gelingen der Arbeit beigetragen haben.

In erster Linie gilt unser Dank Herrn Prof. Dr. Thomas Krüger für sein Vertrauen in uns sowie seine Betreuung und Unterstützung als Betreuer und Erstprüfer. Die offene und unkomplizierte Kommunikation war eine große Freude. Bei Herrn Dipl.-Ing. Stefan Kreutz möchten wir uns sehr für seine spontane Bereitschaft die Zweitkorrektur zu übernehmen sowie seinen begleitenden Rat bedanken.

Besonderer Dank gilt der Stadt Bargteheide für die Offenheit gegenüber einer solchen Arbeit. Allen voran Frau Bürgermeisterin Birte Kruse-Gobrecht und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Bauamtes, die uns sämtliche Kapazitäten zur Verfügung stellten. Insbesondere Herr Jürgen Engfer, als Bauamtsleiter und Herr Jan Wagner standen uns vor Ort zu jedem Zeitpunkt für Fragen und Auskünfte zur Seite.

Hervorheben möchten wir zudem die Unterstützung von Herrn Norbert Leinius. Sowohl auf fachlicher als auch persönlicher Ebene war der Austausch eine große Bereicherung.

Abschließend möchten wir uns auch sehr für die tatkräftige Unterstützung unserer Korrekturleser Lucie Remus und Jürgen Brinkmann bedanken.



Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Abs.	Absatz	PFA	Planfeststellungsabschnitt
AG	Aktiengesellschaft	Pkw	Personenkraftwagen
AN	Arbeitnehmer	P+R	Park + Ride
AST	Anruf-Sammel-Taxi	RB 81	Regionalbahnlinie 81
A1	Bundesautobahn 1	RE	Regionalexpress
B-Plan	Bebauungsplan	S.	Seite
BWVI	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	S-Bahn	Stadtschnellbahn
bzw.	beziehungsweise	StVO	Straßenverkehrsordnung
B75	Bundestraße 75	S4	Stadtschnellbahn Linie 4
ca.	circa	Tab.	Tabelle
DB	Deutsche Bahn	Ten-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
EFH	Einfamilienhaus	VEP	Vorentwurfsplanung
etc.	et cetera	WAS	Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH
e.V.	eingetragener Verein	WE	Wohneinheiten
f.	folgende	z.B.	zum Beispiel
ff.	fortfolgende	§	Paragraph
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung		
Hbf.	Hauptbahnhof		
HH	Hansestadt Hamburg		
HVV	Hamburger Verkehrsverbund		
Kfz	Kraftfahrzeug		
km	Kilometer		
km ²	Quadratkilometer		
LEP	Landesentwicklungsplan		
L82	Landesstraße 82		
MFH	Mehrfamilienhaus		
MIV	Motorisierter Individualverkehr		

Erklärung

Wir versichern, dass wir die vorliegende Bachelorthesis selbstständig und ohne fremde Hilfe verfasst haben. Wir haben keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt sowie wörtliche und sinngemäße Zitate kenntlich gemacht. Die Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegen.



Gliederung

1 Einleitung	1
2 Konzeptioneller Rahmen	5
2.1 Aufbau der Arbeit	6
2.2 Methodik	8
3 Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen	11
3.1 Geografische Einordnung	12
3.2 Historische Entwicklung	14
3.3 Landesentwicklungsplan	16
3.4 Regionalplan	21
3.5 Flächennutzungsplan	24
3.6 Steckbrief	26
3.7 Städtevergleich	28
3.8 Zentrale Herausforderungen	29
3.8.1 Bevölkerungsentwicklung	29
3.8.2 Demografischer Wandel	32
3.8.3 Veränderte Haushaltsstrukturen	34
4 Wirkungsfelder	37
4.1 Wohnen	38
4.1.1 Ausgangslage	38
4.1.2 Aktuelle Planung	51
4.1.3 Stärken und Schwächen	52
4.1.4 Ausblick 2030	54
4.2 Mobilität	56
4.2.1 Ausgangslage	56
4.2.2 Aktuelle Planung	68

4.2.3 Stärken und Schwächen	72
4.2.4 Ausblick 2030	74
4.3 Wirtschaft	76
4.3.1 Ausgangslage	76
4.3.2 Stärken und Schwächen	88
4.3.3 Ausblick 2030	90
4.4 Freizeit und Naherholung	92
4.4.1 Ausgangslage	92
4.4.2 Stärken und Schwächen	104
4.4.3 Ausblick 2030	106
5 Zusammenhänge und Auswirkungen	109
6 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen	115
6.1 Wohnen	116
6.2 Mobilität	124
6.3 Wirtschaft	132
6.4 Naherholung und Freizeit	138
7 Fazit	145
8 Quellenverzeichnisse	149
8.1 Literaturverzeichnis	150
8.2 Abbildungsverzeichnis	154
8.3 Tabellenverzeichnis	172



1 Einleitung



1 Einleitung

Der demografische Wandel und damit einhergehende tiefgreifende bevölkerungsstrukturelle Veränderungen kommen derzeit vorwiegend in westlichen Industrienationen zum Tragen. Insbesondere Deutschland muss sich mittel- bis langfristiger auf starke Rückgänge einer insgesamt alternden Bevölkerung einstellen. Die Geburtenrate in Deutschland sinkt seit dem Ende des sogenannten "Babybooms" Mitte der 1960er Jahre kontinuierlich. Seit 1972 liegen die Zahlen der Geburtenrate unterhalb der Sterberate. Gleichzeitig führt eine steigende Lebenserwartung zu einem stetig steigenden Anteil der älteren Bevölkerung (vgl. Knipperts 2017, S.1 f.). Bis zum Jahre 2040 wird die Anzahl der Menschen ab 67 Jahre auf mindestens 21,5 Millionen ansteigen. Dieser Anstieg um 6,3 Millionen Menschen im Vergleich zum Jahr 2013 bedeutet einen Zuwachs von 42 % (vgl. Statistisches Bundesamt 2016).

"Der demografische Wandel stellt einen der bedeutendsten Megatrends der heutigen Zeit dar und lässt sich v. a. durch folgende Entwicklungen charakterisieren: Ein dreifaches Altern der Gesellschaft, ein Strukturwandel der Lebensphase Alter, eine Schrumpfung der Gesellschaft, zunehmende Heterogenität und Internationalisierung, Singularisierung, Segregation und soziale Ungleichheit, Verinselung von Schrumpfung und Wachstum sowie Abnahme der ökonomischen Bewältigungsmöglichkeiten."
(Teichmüller et. al. 2017, S. 230)

Die zukunftsorientierte Ausrichtung auf den demografischen Wandel stellt somit viele Städte und Gemeinden vor Herausforderungen. Jedoch gestalten sich die Entwicklungen in jeder Region unterschiedlich. Es ist nicht grundsätzlich von einem flächendeckenden Bevölkerungsrückgang auszugehen. Insbesondere große Städte, Metropolen und aufstrebende Wirtschaftsregionen verzeichnen mitunter starke Wachstumsprognosen, da sich der Trend der Stadtwanderung immer stärker entwickelt

hat und auch in Zukunft anhalten wird (vgl. Milbert 2017, S. 8). Die städtische Sogwirkung wirkt sich teilweise auch auf die umliegenden Landkreise aus, sodass in bestimmten ländlichen Gegenden ebenfalls ein Bevölkerungszuwachs zu erwarten ist. Die überwiegende Mehrheit ländlicher Gegenden hingegen wird jedoch die Lasten der demografischen Entwicklung zu tragen haben oder trägt diese bereits. Sie haben zum Teil schon heute mit starken Bevölkerungsrückgängen zu kämpfen (vgl. Beier und Matern 2007, S. 71 ff.).

Des Weiteren geht mit einer alternden Bevölkerung sowie modernen Lebensweisen eine Verkleinerung der durchschnittlichen Haushaltsgröße einher. Immer mehr Menschen leben in Ein- oder Zweipersonenhaushalten. Laut Statistischem Bundesamt werden 2035 in Deutschland rund 50 Millionen Menschen in Ein- oder Zweipersonenhaushalten leben. Im Jahre 2015 waren es 45 Millionen. Damit einhergehend wird die Gesamtanzahl an Haushalten von 40,8 Millionen bis 2035 auf 43,2 Millionen ansteigen (vgl. Statistisches Bundesamt 2017).

Die detaillierte Auseinandersetzung mit den entsprechenden Veränderungen ist somit in jedem Fall zwingend notwendig, um den unterschiedlichen geografischen und hoheitlichen Handlungsfeldern mit ihren individuellen Entwicklungen gerecht werden zu können. So können entsprechende Strategien entwickelt werden.

Im Falle des Landkreises Stormarn, im Bundesland Schleswig-Holstein gelegen, ist aufgrund der Lage innerhalb der Metropolregion Hamburg eine gute Ausgangssituation für stetiges Wachstum gegeben. Experten rechnen für diesen Kreis gegenüber dem Jahre 2011 mit einem Bevölkerungswachstum von rund 5,2 % (12.000 Einwohner) bis zum Jahre 2030. Zudem zieht sich die Wachstumsachse zwischen Hamburg und Lübeck quer durch den Landkreis und wirkt sich auf die sie durchlaufenden Kleinstädte aus. Eine dieser Kleinstädte ist Bargteheide. Das über 16.000 Einwohner umfassende Unterzentrum verzeichnete in den letzten Jahren ein starkes

Bevölkerungswachstum. Auch zukünftig werden aufgrund der günstigen Gegebenheiten stabile Wachstumsraten prognostiziert (vgl. Dappen et al. 2015, S. 9 f., S. 28)

Mit den Prognosen und dem bereits erfolgten Bevölkerungszuwachs der letzten Jahre gehen unterschiedliche Konsequenzen für verschiedene Teilbereiche der Stadtplanung einher. Somit ist es nötig, diese Teilbereiche in Bargteheide genauer zu beleuchten, um rechtzeitig notwendigen Anpassungs- oder Veränderungsbedarf zu erkennen. Zudem ist es wichtig, dass ein gesamtheitlicher Überblick geschaffen wird und die Abhängigkeiten sowie Wechselwirkungen der einzelnen Bereiche erkennbar werden. Nur so ist die Grundlage für eine ganzheitliche, dem Wachstum, den demografischen Veränderungen und den modernen Haushaltsgrößen angepasste Stadtentwicklung gegeben. Die Abkehr vom bisherigen Vorgehen der isolierten, kleinteiligen Betrachtung von einzelnen Planungsprojekten wird dadurch möglich. Auf Basis dieser Ausgangslage und Zielvorstellung wird die vorliegende Bachelorarbeit unter der Themenstellung: "Zukunftsorientierte Stadtentwicklung in Bargteheide: Die Herausforderungen zwischen Wachstum und demografischem Wandel", in Kooperation mit der Stadt Bargteheide, angefertigt.



2 Konzeptioneller Rahmen

Der konzeptionelle Rahmen gibt einen Überblick über die Gestaltung und Erstellung der Arbeit. Es wird genauer auf den thematischen Aufbau sowie die angewandten Methoden eingegangen. Die Erläuterung erfolgt anhand grafischer Darstellungen.

2.1 Aufbau der Arbeit

Der grundlegende Aufbau der vorliegenden Arbeit wird auf zwei unterschiedliche Weisen dargestellt. Es erfolgt zunächst eine schematische Darstellung und eine Abgrenzung der zusammenhängenden Themenfelder. Anschließend werden die konkreten Inhalte in ihrer Abfolge aufgezeigt.

Zusammenhänge

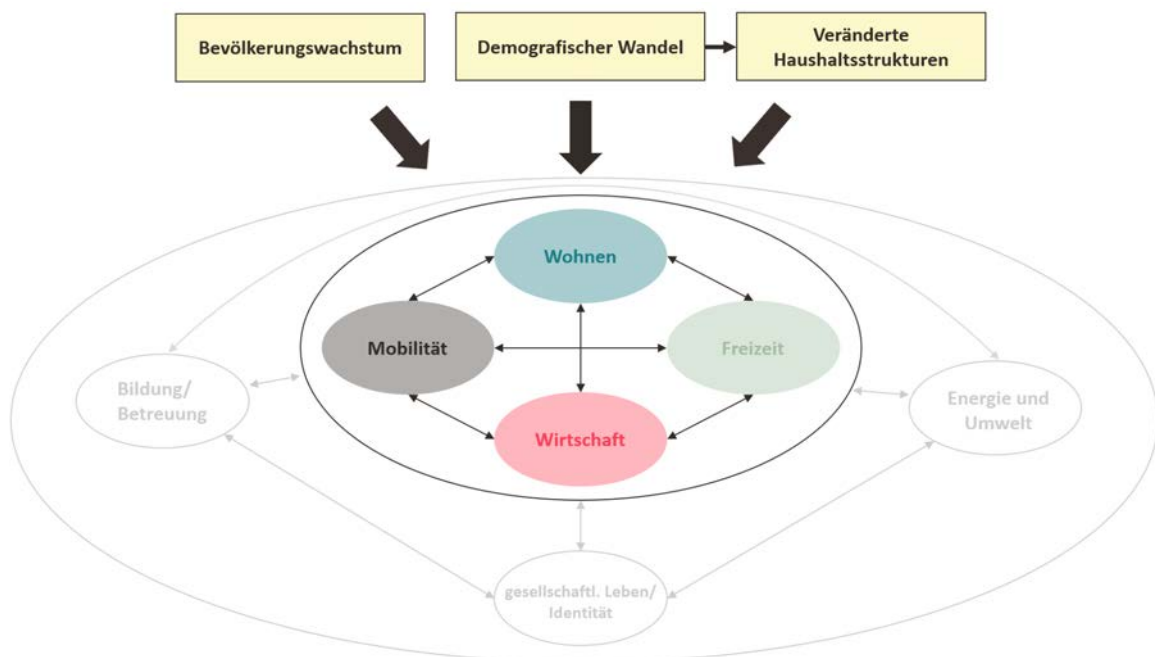
Die Folgende Abbildung stellt die übergeordneten Grundzusammenhänge dar (siehe Abb. 1). Die zentralen Herausforderungen der detaillierten thematischen Ausarbeitung dieser Arbeit sind das für Bargteheide zu erwartende Bevölkerungswachstum, der demografische Wandel sowie die einhergehenden veränderten Haushaltsstrukturen. Sie bilden die Basis für die Analyse und Konzeption der einzelnen Wirkungsfelder. Im Rahmen der Arbeit werden die zentralen Wirkungsfelder der Stadtentwicklung betrachtet. Sowohl die Bereiche Wohnen, Mobilität, Wirtschaft, Freizeit und Naherholung als

auch die untereinander bestehenden Zusammenhänge werden detailliert ausgearbeitet. Ergänzende Einflussbereiche auf die zentralen Herausforderungen und bestehende Zusammenhänge der Wirkungsfelder sind nicht Bestandteil dieser wissenschaftlichen Ausarbeitung. Somit werden die Themen Identität, gesellschaftliches Leben sowie Bildung und Betreuung nicht genauer betrachtet.

Thematische Abfolge

Die anschließende Übersicht orientiert sich an der bestehenden Gliederung der Arbeit (siehe Abb. 2). Die thematische Differenzierung der einzelnen Wirkungsfelder und die entstehende Abfolge werden so deutlich. Im Kapitel 3 *Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen* werden vor allem die grundlegende Ausgangslage und die planungsrechtliche Ausgangssituation erfasst. Die übergeordnete Planung sowie die für Bargteheide spezifischen

Abbildung 1: Grundzusammenhänge der Arbeit



Quelle: Eigene Darstellung

sozio-demografischen Entwicklungen werden diesbezüglich vordergründig erfasst.

Innerhalb der einzelnen Wirkungsfelder erfolgt eine detaillierte Auseinandersetzung mit der bestehenden Ausgangslage und den aktuellen Planungen. Aus den gewonnenen Ergebnissen und den bestehenden Zusammenhängen zu den grundlegenden Herausforderungen werden Stärken und Schwächen abgeleitet. Abschließend erfolgt ein Ausblick bezüglich der zu erwartenden zukünftigen Entwicklungen. Als Zeithorizont dient das Jahr 2030.

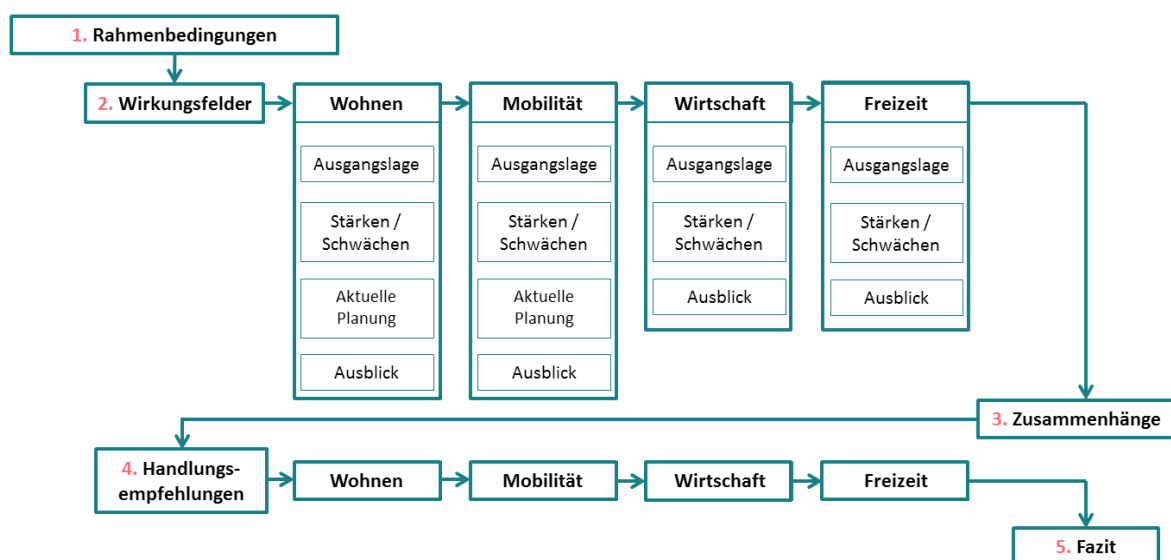
Anschließend erfolgt die Herstellung der bestehenden Zusammenhänge zwischen den zentralen Herausforderungen und den einzelnen Wirkungsfeldern. Die jeweiligen Einflussnahmen und Konsequenzen werden verdeutlicht.

Anhand der bis zu diesem Zeitpunkt gewonnenen Erkenntnisse werden Empfehlungen und spezifische konzeptionelle Handlungsmöglichkeiten

ausgearbeitet. Diese werden für die einzelnen Wirkungsfelder in Form eines Gesamtschaubildes zusätzlich mit den bestehenden Wechselwirkungen zwischen den jeweiligen anderen Wirkungsfeldern dargestellt. Des Weiteren werden einzelne Ideen zu konkreten Herausforderungen und Problemen aufgezeigt.

Abschließend wird rückblickend auf die gesamte Arbeit und mithilfe der gewonnenen Erkenntnisse ein Fazit gezogen. Mögliche Implikationen für weitere Vorgehensweisen sind ein Bestandteil.

Abbildung 2: Thematische Abfolge der Arbeit



Quelle: Eigene Darstellung



2.2 Methodik

Im Rahmen der Ausarbeitung der einzelnen Kapitel wurden unterschiedliche Methoden zur Erstellung der Arbeit angewandt. Eine vereinfachende Darstellung der Methoden erfolgt auf folgender Abbildung (siehe Abb. 3).

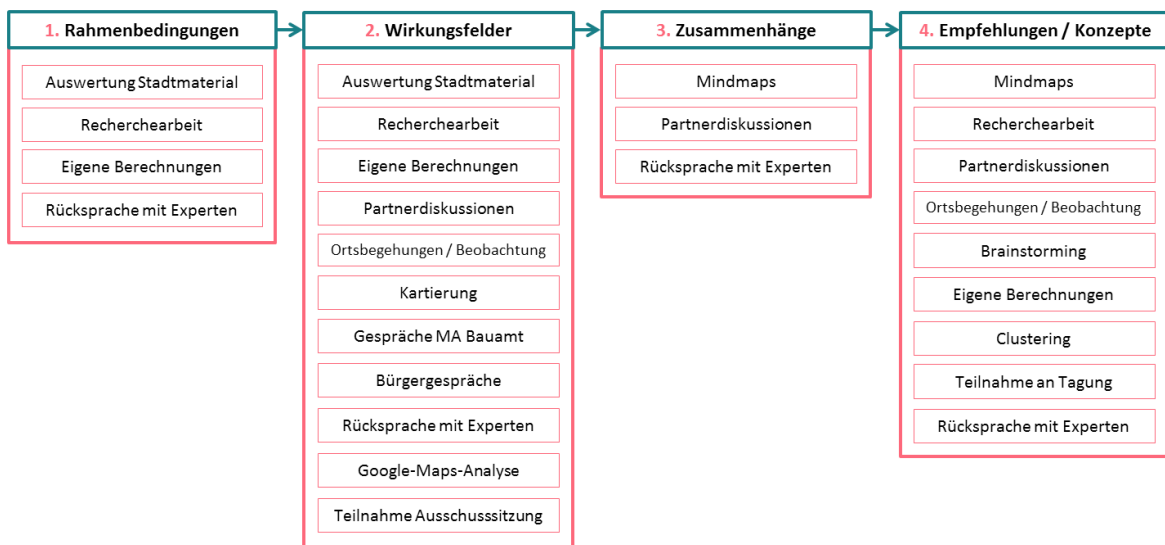
Rahmenbedingungen

Um die Rahmenbedingungen bzw. Planungsgrundlagen zu erarbeiten, wurde insbesondere das Material der Stadt Bargteheide verwendet. Es handelt sich um Material, welches von Seiten der Bürgermeisterin und des Bauamtes zu Verfügung gestellt wurde. Vor allem der vorhandene Flächennutzungsplan und entsprechende Änderungen der letzten 20 Jahre wurden detailliert betrachtet. Außerdem wurde eigens recherchiert, um relevante überregionale Pläne und Statistiken zu gewinnen. Aus den Daten wurden teilweise Berechnungen fortgeführt, um im Bereich der Prognosen und Entwicklungen entsprechende aussagekräftige Zahlen zu erhalten. Ergänzend erfolgten Rücksprachen mit den betreuenden Experten Herrn Prof. Dr. Krüger, Herrn Leinius und Herrn Dipl.-Ing. Kreutz.

Wirkungsfelder

Die vielseitigsten methodischen Mittel wurden im Bereich der Wirkungsfelder angewandt. Neben der fortlaufenden Auswertung des Materials vor Ort, der eigenen Recherche sowie Berechnungen wurden vorwiegend Partnerdiskussionen über sämtliche Inhalte geführt. Wichtiger Bestandteil dieser Diskussionen waren mehrere Begehungen und Beobachtungen an verschiedenen Orten und zu verschiedenen Zeitpunkten. Im Zuge dessen wurden unterschiedliche Kartierungen vorgenommen. Im Bereich der Mobilität wurden mithilfe von Google die unterschiedlichen Wegzeiten der einzelnen Verkehrsmittel ermittelt. Die Erhebung erfolgte zum Teil an unterschiedlichen Tagen und zu unterschiedlichen Tageszeiten. Der Zeitraum dieser Erhebung belief sich auf zwei Wochen. Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Informationsgewinns waren Gespräche mit Mitarbeitern des Bauamts und Bürgern der Stadt Bargteheide. In diesem Rahmen erfolgte die Anhörung der ortsansässigen Bürgerinitiative "Basta", vorwiegend zu dem Thema der Neuplanung des städtischen Grundstückes in Angrenzung an den Bachstraßenpark. Zusätzlich

Abbildung 3: Methodisches Vorgehen



Quelle: Eigene Darstellung

wurden auch anderweitige Themen angesprochen. Außerdem wurde wiederholt in regelmäßigen Abständen Rücksprache mit den betreuenden Experten gehalten. Die Teilnahme an einer Ausschusssitzung für Planung und Verkehr ergänzte die gewonnenen Erkenntnisse zu spezifischen Themen. Hierdurch konnte ein Einblick in politische Zusammenhänge, die Arbeit der Verwaltung und die Stimmung innerhalb der Bevölkerung gewonnen werden.

Abbildung 4: Recherche im Bauamt Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung

Zusammenhänge

Die Herstellung der Zusammenhänge zwischen den einzelnen Wirkungsfeldern und den grundlegenden Herausforderungen ist auf Basis von zunächst handschriftlich verfassten Mindmaps erfolgt. Begleitend entstanden intensive Partnerdiskussionen, wodurch die Ergebnisse erweitert und geschärft wurden. Der Austausch mit den Experten erfolgte auch in diesem Abschnitt.

Empfehlungen / Konzepte

Die Erstellung von Mindmaps wurde für die konzeptionelle Ausarbeitung übernommen. Zudem wurde aufgrund der vielseitigen Bestandteile und Zusammenhänge sowie der Übersicht halber ein Clustering vorgenommen. Auch die Partnerdiskussion war eine zentrale Methode, um vielseitige und abgestimmte

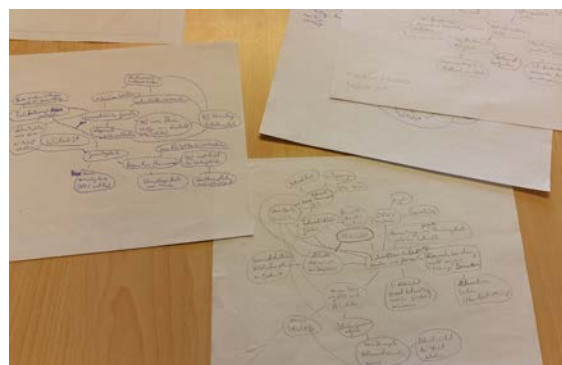
Empfehlungen zu erarbeiten. Ergänzend kamen eigene Recherchen hinzu. Insbesondere Referenzbeispiele konnten so herangezogen werden. Ortsbegehungen und Beobachtungen halfen, um die praktische Umsetzbarkeit zu überprüfen. Zudem wurde durch die Betrachtung der unmittelbaren Umstände vor Ort die Realitätsnähe gewahrt. Zur Ideengewinnung für Empfehlungen und für die konzeptionelle Umsetzung war das Brainstorming von zentraler Bedeutung. Darüber hinaus wurden für die Veranschaulichung spezifischer Entwicklungen und Umstände eigene Berechnungen erstellt. Somit wurde die Aussagekraft theoretischer Vorschläge verstärkt. Zudem wurde eine Tagung zu dem Thema Innenentwicklung und bezahlbarer Wohnraum besucht. Der Auftraggeber war das Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Auf dieser Veranstaltung wurden zusätzliche Informationen zur praktischen Umsetzung konzeptioneller Ideen im Bereich Wohnen erlangt.

Abbildung 5: Kartierung



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 6: Mindmaps



Quelle: Eigene Darstellung



3

Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

Im folgenden Kapitel werden die für die Ausarbeitung grundlegenden und relevanten Informationen bereitgestellt. Neben der allgemeinen, historischen sowie geographischen Einordnung wird insbesondere die Landes- und Regionalplanung als übergeordnete Planung detailliert betrachtet. Der hierarchisch untergeordnete Flächennutzungsplan der Stadt Bargteheide ergänzt die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen. Insbesondere die Darstellung und Erläuterung der statistischen Daten bezüglich der Bevölkerungsentwicklung, der Demografie und der Haushaltsstrukturen haben aufgrund der Themenstellung eine zentrale Bedeutung. Die Daten werden sowohl rückblickend als auch im Hinblick auf zukünftige Prognosen analysiert.

3.1 Geografische Einordnung

Die Stadt Bargteheide befindet sich im Bundesland Schleswig-Holstein, innerhalb des Landkreises Stormarn (siehe Abb. 7). Stormarn erstreckt sich mit einer Fläche von ca. 766 km² vom Nordosten Hamburgs bis nach Lübeck und schließt 55 Gemeinden ein. Auf diese Gemeinden verteilen sich ca. 240.000 Einwohner. Der Verwaltungssitz des Kreises befindet sich im zentral gelegenen Bad Oldesloe. Stormarn zeichnet sich durch vielfältige natürliche, gebaute, verkehrliche und wirtschaftliche Strukturen aus. Eine niedrige Arbeitslosenquote sowie kontinuierliches Wachstum von Unternehmen und Bevölkerung prägen den Kreis (vgl. Kreis Stormarn 2017).

Laut einer aktuellen Studie gehört Stormarn, gemessen an der Kaufkraft pro Kopf, zu den zehn reichsten Stadt- und Landkreisen Deutschlands und ist damit innerhalb dieser Rangliste der einzige Vertreter nördlich von Hessen. (vgl. Verlag Werben und Verkaufen 2016).

Metropolregion Hamburg

Bereits 1919 entwickelte Fritz Schumacher ein von Hamburg ausgehendes axiales Siedlungskonzept. Die Siedlungsachse von Hamburg nach Lübeck war ein zentraler Teil dieser Gedanken. Heute zählen zu

Abbildung 7: Lage in der Region



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: TUBS

der bestehenden Metropolregion Hamburg offiziell über 1.000 Orte, 20 Kreise sowie kreisfreie Städte, vier Bundesländer und mehrere Wirtschafts- und Sozialverbände. Bargteheide liegt inmitten dieser wirtschaftlich starken Region (siehe Abb. 8). Es leben und arbeiten ca. 5,3 Millionen Menschen in der von den wichtigsten europäischen Verkehrsachsen durchquerten Region. Aufgrund der guten Ausgangslage wächst die Wirtschaft kontinuierlich. Auch als Erholungsraum bietet die Region auf vielfältige Art und Weise gut erreichbare Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung (vgl. Metropolregion Hamburg 2017).

Abbildung 8: Metropolregion Hamburg



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Metropolregion Hamburg

3.2 Historische Entwicklung

Der Kleinstadt Bargteheide liegt eine jahrhundertelange Geschichte zugrunde. Eine erste urkundliche Erwähnung unter dem Namen „breke-hegel“ erfolgte im Jahre 1314. Im Mittelalter wurde Bargteheide zum Kirchspielort erhoben (vgl. Stadt Bargteheide 2017).

Der wesentliche Einflussfaktor für das Entstehen, Bestehen und das Wachstum von Bargteheide bis heute ist die Lage auf dem vormals hansischen Handelsweg zwischen den beiden Hansestädten Hamburg und Lübeck. Trotz der enormen Zeitspanne hat diese Route noch heute Bestand und spielt in den aktuellen und zukünftigen Planungen in Form von Entwicklungsachsen eine zentrale Rolle (vgl. Stadt Bargteheide 2017).

Abbildung 9: Historischer Meilenstein



Quelle: Eigene Darstellung

Als Durchgangsort wurde Bargteheide vielfach als Rast- und Übernachtungsort von Reisenden und Händlern genutzt. Schon früh erlangte Bargteheide bereits für damalige Verhältnisse gewichtige wirtschaftliche Bedeutung. Es siedelten sich Handwerker, Kleinhändler und Gastwirte an, die von dem Durchgangsverkehr profitieren konnten. Die Land- und Viehwirtschaft spielte ebenfalls eine zentrale Rolle. Berichte über eine Marktfunktion Bargteheides gehen bis in das 15. Jahrhundert zurück (vgl. Stadt Bargteheide 2017).

Abbildung 10: „Utspann“ erbaut 1571



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 11: Historische Straße „Am Markt“



Quelle: Eigene Darstellung

Dennoch blieb der dörfliche Charakter über viele Jahrhunderte bestehen. Erst nach dem zweiten Weltkrieg kam es aufgrund von Flüchtlingsströmen zu einem starken Bevölkerungszuwachs von ca. 3.000 Einwohnern, wodurch sich die Gesamtzahl der Einwohner auf etwa 6.000 Einwohner verdoppelte. Ein knappes Jahrzehnt später wurde Bargteheide zur amtsfreien Gemeinde mit hauptamtlicher Verwaltung und hauptamtlichem Bürgermeisteramt erhoben. Die Grundlage für das heutige moderne, kleinstädtische Bargteheide war geschaffen. Es konnten gezielt Wohngebiete, Infrastruktur, Gewerbegebiete und weitere städtische Entwicklungen geplant werden. 1970 wurde Bargteheide schließlich das Stadtrecht verliehen (vgl. Stadt Bargteheide 2017).

Abbildung 12: Luftbild Bargteheide 1966

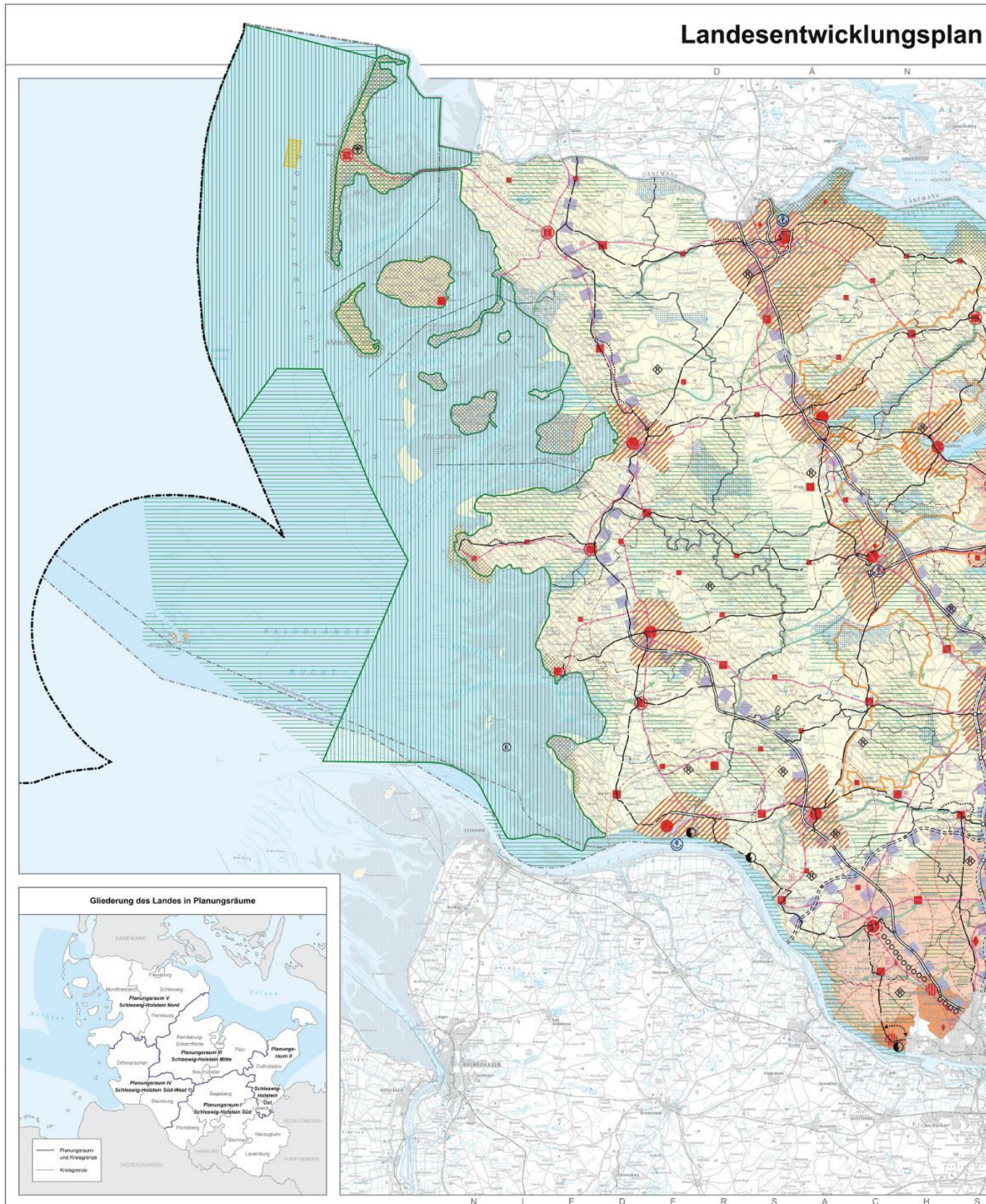


Quelle: Stadt Bargteheide

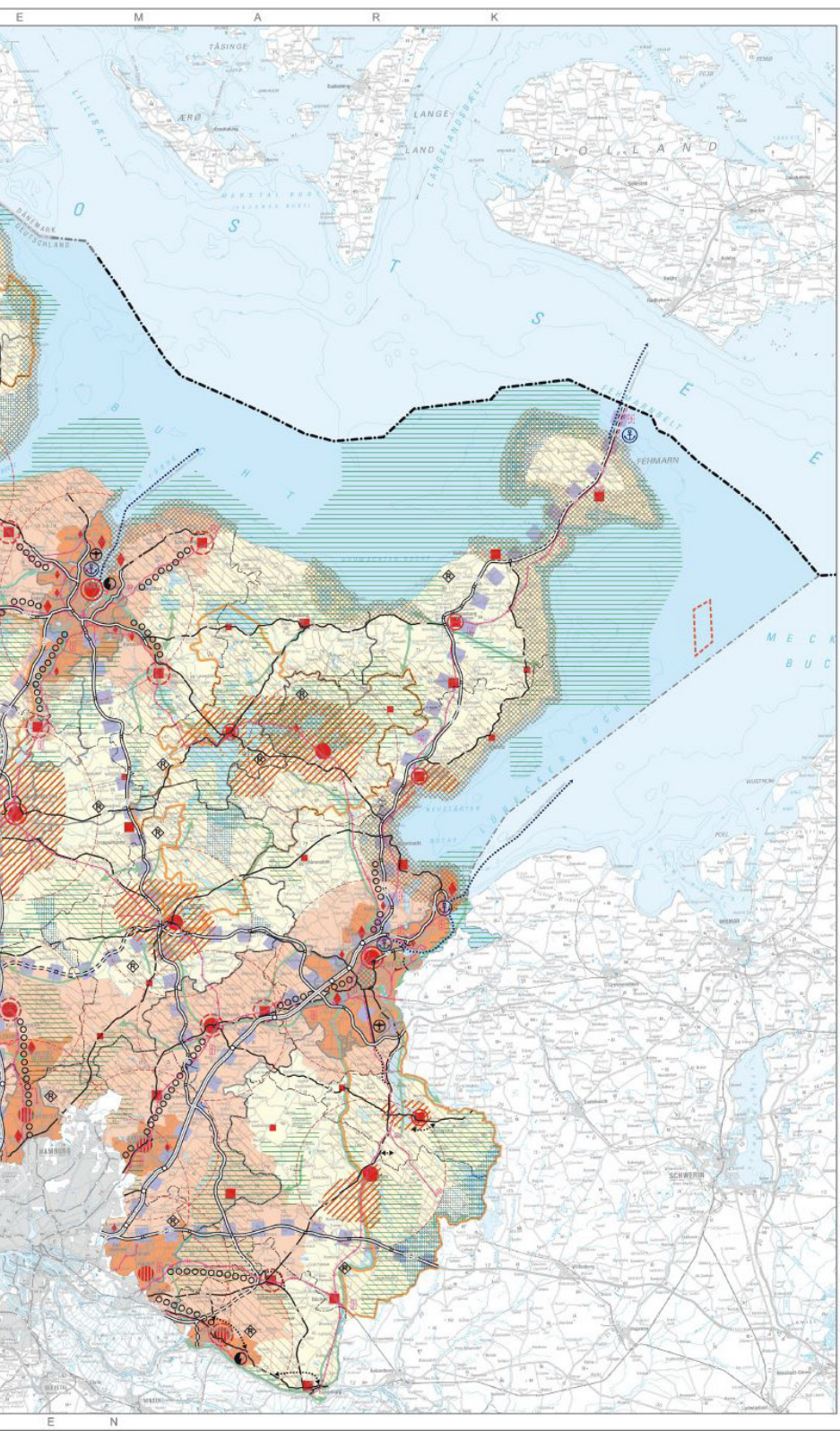
Das Wachstum setzte sich aufgrund der günstigen Rahmenbedingungen und des steigenden Einflusses der nahegelegenen Metropole Hamburg bis heute fort. In den letzten Jahrzehnten haben sich daher verschiedenste mitunter namhafte Gewerbebetriebe angesiedelt. Für die wachsende Bevölkerung entstanden in der Vergangenheit stetig Neubaugebiete. Mittlerweile zählt die Stadt deutlich über 16.000 Einwohner und wird voraussichtlich weiterhin wachsen (vgl. Stadt Bargteheide 2017).

3.3 Landesentwicklungsplan

Abbildung 13: Landesentwicklungsplan des Landes Schleswig-Holstein



Schleswig-Holstein 2010



Zeichenerklärung		Text-Ziffer
Raumstruktur		
1	Ordnungsraum	1.3
2	Verdichtungsraum	1.3
3	Ländlicher Raum	1.4
4	Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum	1.5
5	Landesentwicklungsachse	1.6
6	Schwerpunktumraum für Tourismus und Erholung	3.7.1
7	Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung	3.7.2
8	Naturpark (nachrichtliche Übernahme)	3.7.2
9	Vorranggebiet für den Naturschutz - Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer (nachrichtliche Übernahme)	5.2.1
10	Vorbehaltungsraum für Natur und Landschaft	5.2.2
10a	Biotopeverbundachse - Landesebene	5.2.2
Zentralörtliches System		
11	Oberzentrum	2.2.1
12	Mittelzentrum	2.2.2
13	Mittelzentrum im Verdichtungsraum	2.2.2
14	Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums	2.2.2
15	Unterzentrum	2.2.3
16	Ländlicher Zentralort	2.2.4
17	Stadtstandort I. Ordnung	2.2.5
18	Stadtstandort II. Ordnung	2.2.5
19	Abgrenzung der Mittelbereiche	2.2
20	Dünnbesiedeltes, abgelegenes Gebiet	2.2.4
21	10km-Umkreis um ein Mittelzentrum, um den Zentralbereich eines Oberzentrums und um Hamburg	2.2.5
Siedlungsachsen		
22	Siedlungsachsenrandrichtung	2.4.1
23	Äußerer Siedlungsachschwerpunkt	2.4.1
Energie und Rohstoffe		
24	Großkraftwerk	3.5.1
25	Offshore-Windparkfläche, Beta Baltic/GEORail (gem. Abschluss des Raumordnungsverfahrens, Sep. 2007 vom 16.12.2003 - nachrichtliche Übernahme)	3.5.2
26	Schwerpunktumraum für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe	3.6
27	Standort für Erdölgewinnung	3.6
28	Sedimententnahme für Küstenschutzmaßnahmen	3.6
Verkehr		
Bestand (vorhanden)		
29	Bundesautobahn, sechsstreifig mit Anschlussstelle	3.4.1
30	Bundesautobahn u. andere vierstreifige Straße m. Anschlussstelle	3.4.1
31	Bundesstraße, mit Pfeildarstellung Linienführung offen	3.4.1
32	Bahnstrecke elektrifiziert, zu elektrifizieren	3.4.2
33	Bahnstrecke zwei- od. mehrgleisig	3.4.2
34	Bahnstrecke eingleisig	3.4.2
35	Sonstige Bahnstrecke oder Güterverkehr	3.4.2
36	Trassenicherung oder außer Betrieb	3.4.2
37	Hafen mit überregionaler Bedeutung oder Kanalhafen	3.4.3
38	Überregionale Fährverbindung	3.4.3
39	Flugplatz	3.4.4
Grenzen und wichtige Verkehrswege		
Grenzen		
Landesgrenze		
Grenze der 12 Seemeilen-Zone (Küstenmeer), zugleich Staatsgrenze		
Staatsgrenze, Verlauf umstritten		
Landesgrenze, Verlauf umstritten oder nicht vertraglich geregelt		
Kreisgrenze		
Bundesautobahn		
Bundesstraße		
Landes- oder Kreisstraße		
Maßstab 1:300 000		
Projektion: UTM (Zone 32 Nord) - Ellipsoiddatum: WGS 84		
Diese Karte ist Bestandteil des Landesentwicklungsplanes Schleswig-Holstein 2010, Kiel, den 13. Juli 2010		
Landesministerium des Landes Schleswig-Holstein		
Landesplanung		
gez. Klaus Schlie		
Kartographie:		
Junk Operatore GmbH 1 250 000 - Serie 1997, Ausgabe 5-2008/09, Druckdatum		
Bilder: Fotostudio, Kiel, Bremen, Hamburg		
Verarbeitung der Kartographie mit Genehmigung des Geoinformationsministeriums der Bundeswehr (GIM)		
L 0001 5-64005		

Quelle: Landesportal Schleswig-Holstein

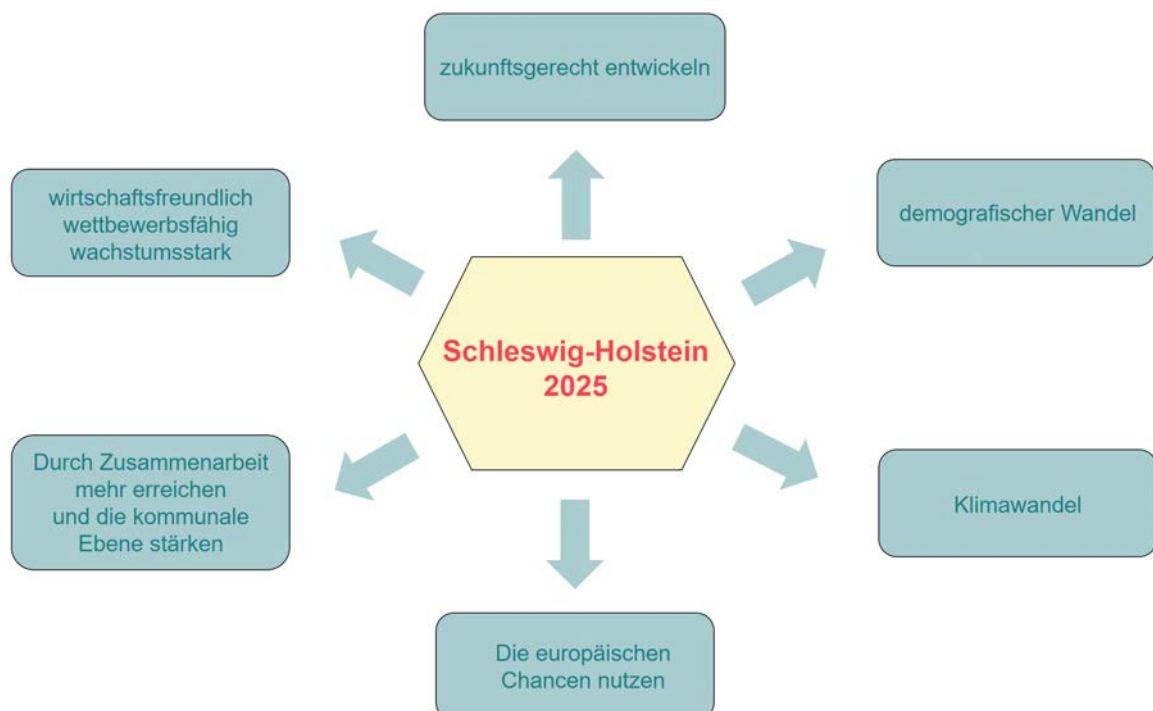
3.3 Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan (LEP) Schleswig-Holstein als übergeordnete Planungsgrundlage auf Landesebene nennt in seiner aktuellen Fassung von 2010 die wesentlichen Rahmenbedingungen und Herausforderungen für die Entwicklung des Landes bis zum Jahre 2025 (siehe Abb. 14). Aus diesen formuliert der LEP konkrete Ziele und Grundsätze für räumliche Entwicklung, an denen sich die Planung orientieren soll. Als Herausforderung der Zukunft gelten laut Landesregierung der demografische Wandel und der Klimawandel. Ziel ist es das Land zukunftsgerecht zu entwickeln und damit wirtschaftsstark und wettbewerbsfähig zu machen. Dafür soll unter anderem die kommunale Zusammenarbeit gestärkt werden. Gleichzeitig sollen die Chancen und Möglichkeiten, die sich durch die Europäische Union ergeben, genutzt werden (vgl. Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein 2010, S.3 f.).

Der Landesentwicklungsplan gliedert das Landesgebiet in seiner Raumstruktur nach drei Kategorien. Die Raumstruktur besteht aus *ländlichen Räumen*, *Stadt- und Umlandbereichen in*

ländlichen Räumen sowie *Ordnungsräumen*. Es gibt insgesamt drei Ordnungsräume. Bargteheide befindet sich im Ordnungsraum Hamburg. Die übrigen Ordnungsräume umschließen jeweils die schleswig-holsteinischen Oberzentren Kiel und Lübeck. Ordnungsräume setzen sich aus den städtischen Verdichtungsräumen und den dazugehörigen Randgebieten zusammen. Innerhalb der Ordnungsräume liegt der Fokus auf einer fortführenden Verbesserung der Standortfaktoren bezüglich der Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung. Dafür gilt es, aufgrund der Verdichtung die verschiedenen Flächennutzungsansprüche detailliert aufeinander abzustimmen. Siedlungsentwicklung ist in diesen Räumen vorrangig auf sogenannten Siedlungsachsen und in den Zentralen Orten vorgesehen (vgl. Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein 2010, S.26 f.). Siedlungsachsen kennzeichnen sich unter anderem durch Ansammlungen größerer zusammenhängender Siedlungsgebiete, vorhandene Flächenpotentiale für weitere Siedlungsentwicklung, eine gute Anbindung an den ÖPNV sowie eine gute Einbindung in das überörtliche

Abbildung 14: Landesplanerische Herausforderungen nach Landesentwicklungsplan



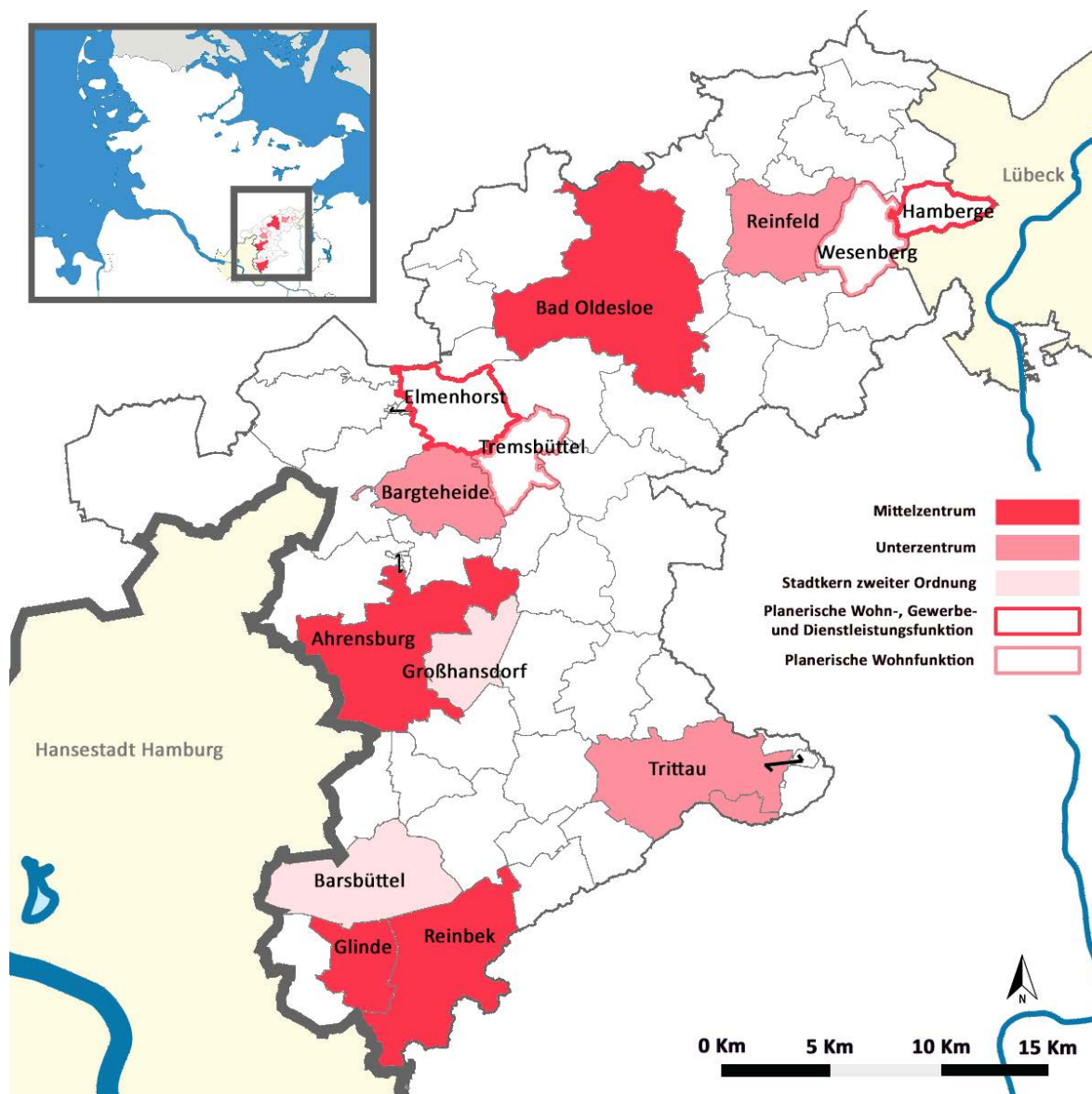
Quelle: Eigene Darstellung

Straßennetz, insbesondere an Fernstraßen und Bundesautobahnen (vgl. Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein 2010, S.42). Bargteheide gehört in der Hierarchie der Zentralen Orte zu den Unterzentren (siehe Abb. 15). Gleichzeitig liegt die Stadt auf einer der beschriebenen Siedlungsachsen.

Neben Ordnungsräumen und Siedlungsachsen definiert der LEP einen weiteren Begriff von maßgeblicher Bedeutung für die Landesplanung in Schleswig-Holstein. Sogenannte

Landesentwicklungsachsen entlang wichtiger über-regionaler Verkehrswege sollen die Vernetzung im Inland und zu benachbarten nationalen und internationalen Metropolregionen stärken. Sie bilden die zentralen Entwicklungsstränge in Schleswig-Holstein und bieten besondere Wachstumsperspektiven hinsichtlich des wirtschaftlichen Ausbaus von Bargteheide (vgl. Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein 2010, S.32). Bargteheide befindet sich an gleich zwei dieser Landesentwicklungsachsen.

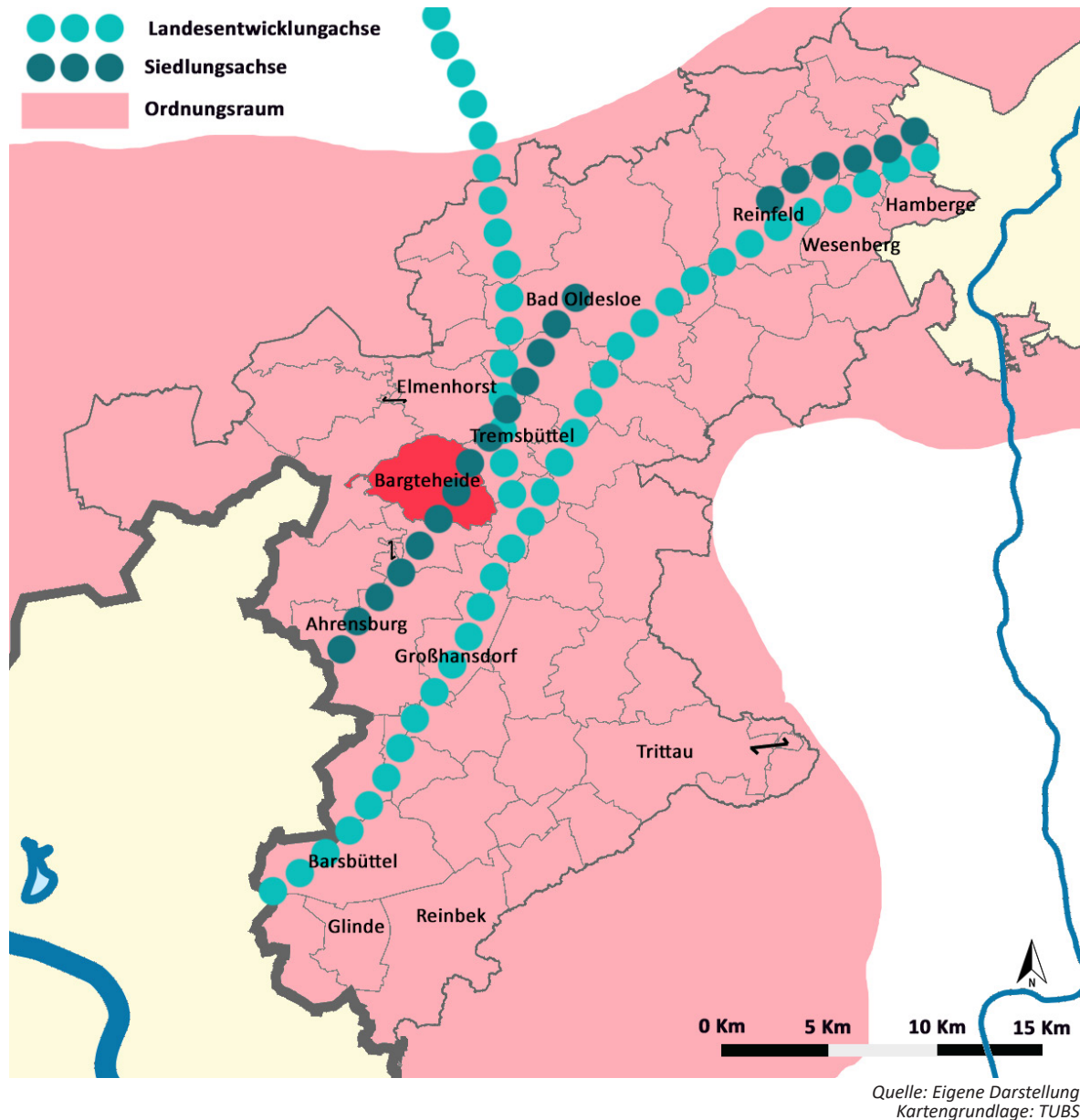
Abbildung 15: System der Zentralen Orte - Stormarn



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: TUBS

Datengrundlage: Anpassungsstrategie für den Siedlungs- und Wohnungsbau im demografischen Wandel im Kreis Stormarn

Abbildung 16: Überregionale Planung - Schematische Darstellung



Eine Achse führt von Hamburg entlang der Bundesautobahn 1 vorbei an Bargteheide über Lübeck und Puttgarden in Richtung Kopenhagen und Malmö. Von der Bundesautobahn 1 (A1) bei Bargteheide ausgehend, entlang der Bundesautobahn 21 (A21), beginnt eine zweite Achse in Richtung Kiel (siehe Abb. 16).

Im Rahmen der Landesplanung nimmt die Stadt Bargteheide sowohl aufgrund der Lage im Ordnungsraum Hamburg, als auch durch die Lage auf

einer Siedlungs- und zwei Landesentwicklungsachsen eine bedeutende Rolle ein. Insbesondere im Bereich Siedlungs- und Gewerbeentwicklung kommen der Stadt entscheidende Aufgaben zu. Hinzu kommt die überregionale Verantwortung als Unterzentrum in Belangen der Planung gemeindeübergreifend zu agieren und interkommunale Zusammenarbeit anzustoßen.

3.4 Regionalplan

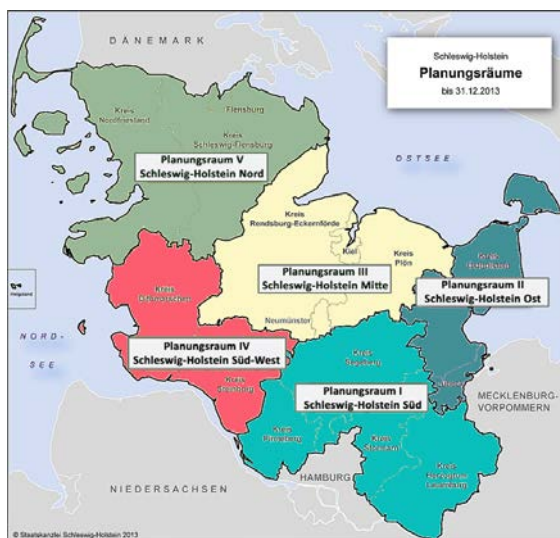
Ziele und Grundsätze für die räumliche Entwicklung werden durch die Regionalpläne konkretisiert. Die Regionalpläne Schleswig-Holsteins befinden sich zurzeit in der Neuaufstellung. Die aktuell geltenden Regionalpläne wurden zwischen 1998 und 2005 aufgestellt. Im Rahmen der Neuaufstellung der Regionalpläne erfolgte im Jahr 2014 ebenfalls eine Neuaufteilung der einzelnen Planungsräume. Die bisherige Anzahl von fünf Planungsräumen wurde auf drei verringert (vgl. Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration 2017; siehe Abb. 17 und 18).

Für Bargteheide gilt bislang der *Regionalplan Schleswig-Holstein Süd* von 1998. Bereits hier wird Bargteheide als Siedlungsschwerpunkt auf der

Siedlungsachse Hamburg - Bad Oldesloe definiert. Die Ausführungen des Regionalplanes sehen vor, die Entwicklung der vorangegangenen Jahre im Bereich der Siedlungsentwicklung und den Ausbau als Gewerbestandort weiter fortzusetzen (vgl. Die Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein 1998, S. 36). Konkrete Vorgaben, wie die Prüfung einer möglichen westlichen Umgehungsstraße zur Entlastung des Verkehrs im Stadtzentrum, wurden in die Tat umgesetzt. Zum heutigen Zeitpunkt ist die Umgehung zu rund zwei Drittel baulich fertiggestellt. Der restliche Teil befindet sich in der Planung.

Aufgrund fehlender Aktualität wird an dieser Stelle darauf verzichtet intensiver auf den Regionalplan und dessen Inhalte einzugehen.

Abbildung 17: Planungsräume bis zum Jahr 2013



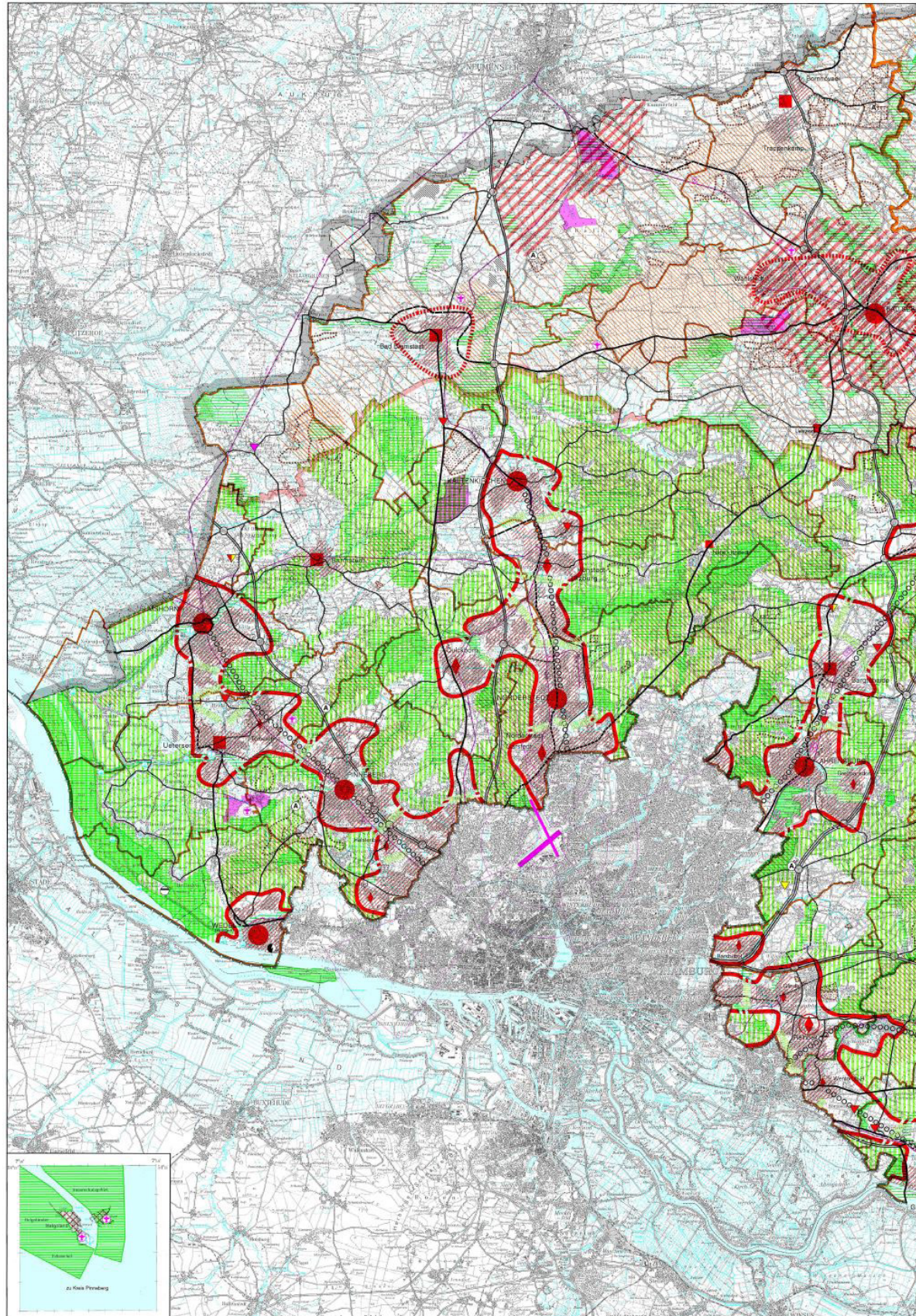
Quelle: Landesportal Schleswig-Holstein

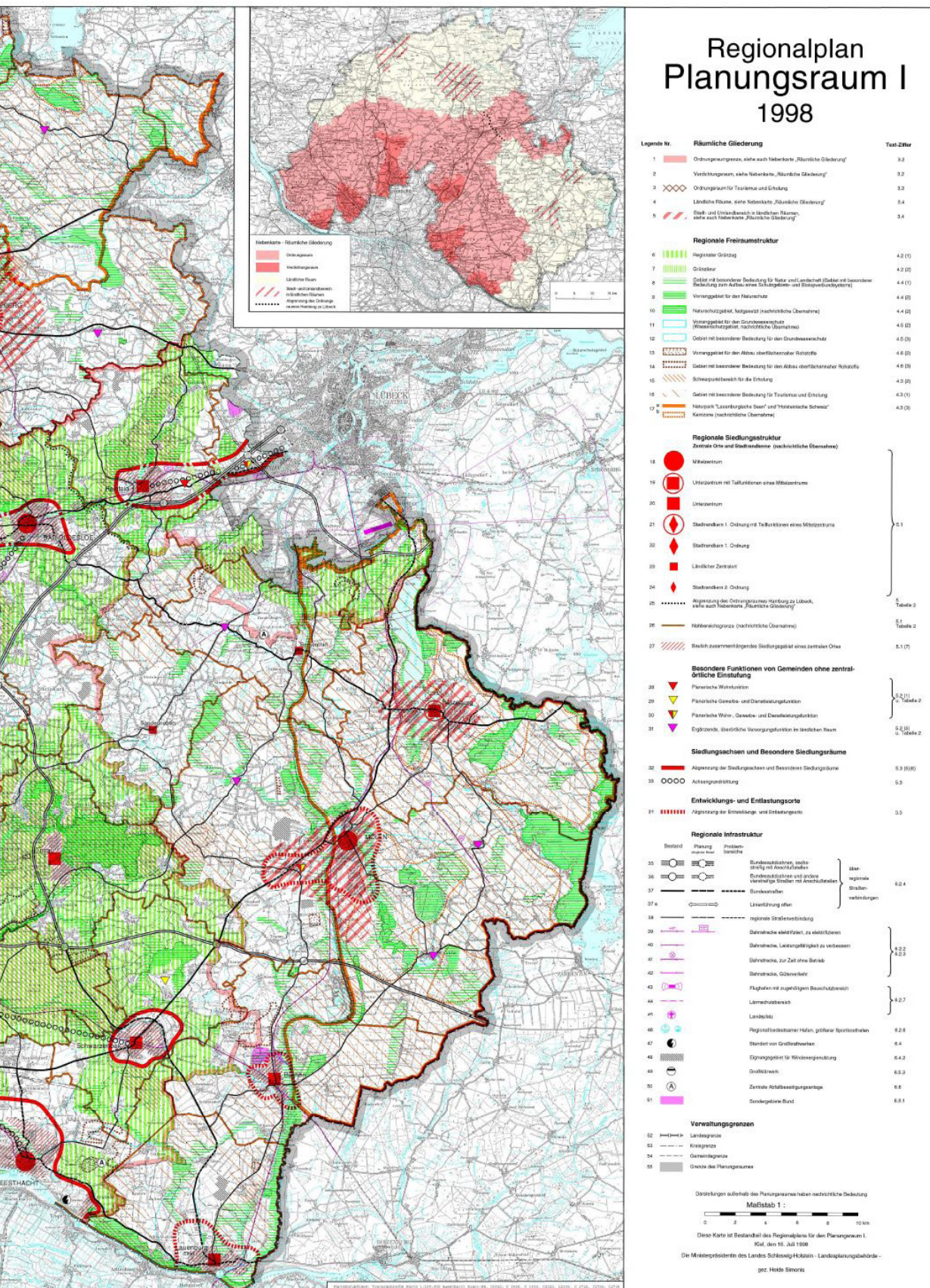
Abbildung 18: Neueinteilung der Planungsräume



Quelle: Landesportal Schleswig-Holstein

Abbildung 19: Regionalplan für den Planungsraum I - Schleswig-Holstein Süd





Quelle: Landesportal Schleswig-Holstein

3.5 Flächennutzungsplan

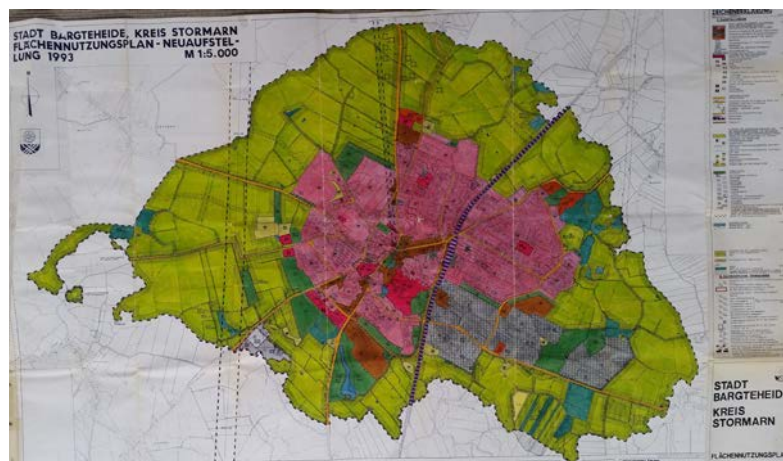
Der Flächennutzungsplan der Stadt Bargteheide wurde im Jahr 1993 neu aufgestellt und ist somit knapp 24 Jahre alt (siehe Abb. 20). Bis heute wurden 23 Planänderungen verabschiedet, die jeweils unterschiedliche Anzahlen von Teiländerungen beinhalten, sodass der ursprüngliche Flächennutzungsplan in verschiedenen Bereichen angepasst wurde. Dadurch hat sich das ursprüngliche Ergebnis der ersten Stufe der Bauleitplanung verändert (siehe Abb. 21).

Die folgende Darstellung zeigt, in welchen Bereichen es in den vergangenen Jahren seit der Aufstellung zu Änderungen kam (siehe Abb. 22). Es wird deutlich, dass einerseits im innerstädtischen Bereich, aber auch im äußeren Randbereich

der Großteil an Änderungen vorgenommen wurde. Weiterhin wurden entlang der Entwicklungsachse (ehemalige B75) in Richtung Norden sowie im Gewerbegebiet südöstlich verschiedene Planänderungen implementiert. Die Stadt hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten im Wesentlichen in diesen beiden Bereichen weiterentwickelt. Nachfolgende Abbildung verdeutlicht diese Entwicklung. Sie zeigt außerdem, dass im „mittleren Gürtel“, einem sehr großen Bereich städtischer Bebauung, die Entwicklung weitestgehend stillstand. Es handelt sich dabei um die großflächigen allgemeinen Wohngebiete.

Unter Zuhilfenahme einer schematischen Abbildung (siehe Abb. 23) werden die wesentlichen Grundzüge

Abbildung 20: Flächennutzungsplan Bargteheide - Stand 1993



Quelle: Stadt Bargteheide

Abbildung 21: Flächennutzungsplan Bargteheide - Stand 2017

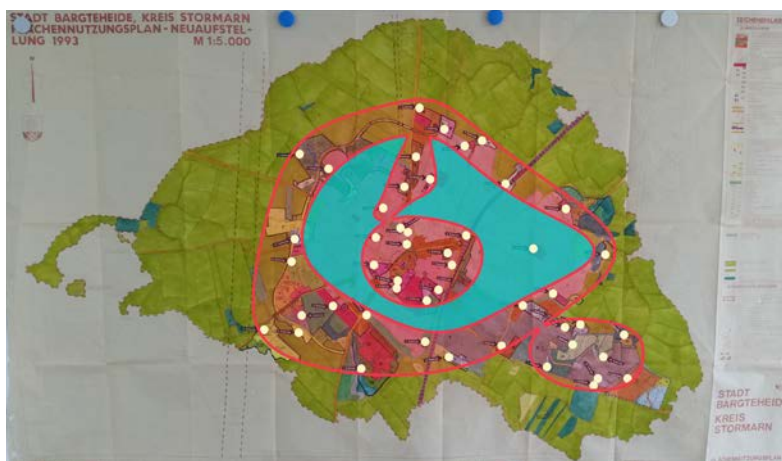


Quelle: Stadt Bargteheide

des Flächennutzungsplans verdeutlicht. Es zeigt sich, dass Bargteheide eine sehr kompakte und nahezu kreisrund gewachsene Stadt ist. Lediglich im Süden brechen verhältnismäßig junge städtische Neubaugebiete aus der Struktur heraus. Im Norden sowie Nordosten bestehen zwei durch landwirtschaftliche Nutzung ausgefüllte Lücken. Nach Südosten erstreckt sich das Gewerbegebiet entlang einer der überregionalen Verkehrswege (L89) in Richtung Autobahn. Dieses ist nahezu mittig durch einen Grünzug unterbrochen. Das Stadtzentrum ist geprägt von großen Mischgebieten sowie Flächen für den Gemeinbedarf, welche weitestgehend der Nutzung durch Schulen und Kinderbetreuung vorbehalten sind.

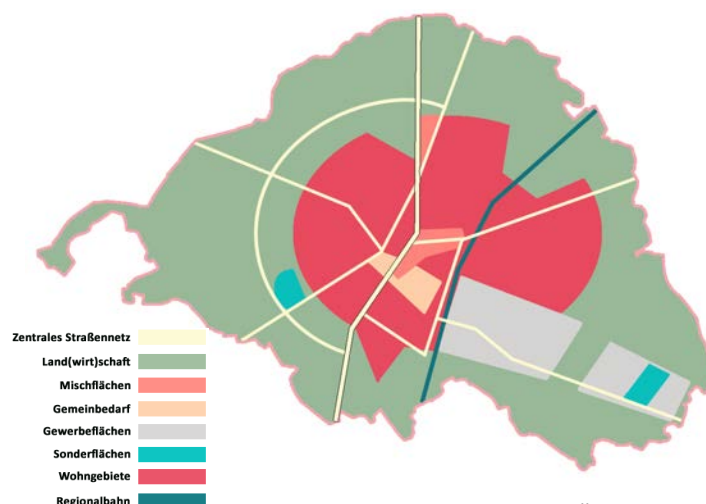
Zwischen Zentrum und Gewerbegebiet liegt die Bahntrasse, welche sich vom Süden aus Richtung Hamburg über Nordosten in Richtung Lübeck erstreckt. Die überregionalen Straßen, welche sich gestalterisch im Stadtwappen wiederfinden, verbinden Bargteheide in alle Himmelsrichtungen mit dem Umland und es entsteht eine charakteristische Straßenstruktur. Im Norden befindet sich ein weiteres größeres Mischgebiet, welches im Zuge der Nordentwicklung entstanden ist. Im südöstlichen Gewerbegebiet sowie im Westen der Stadt befinden sich Flächen der Sondernutzung. Die Flächen im Südosten werden vom Aldi-Logistikzentrum und die Flächen im Westen von einer Tierklinik genutzt.

Abbildung 22: Änderungen des Flächennutzungsplans



Quelle: Eigene Darstellung
Zeichnungsgrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 23: Schematische Darstellung des heutigen Flächenutzungsplans



Quelle: Eigene Darstellung

3.6 Steckbrief

Abbildung 24: Steckbrief

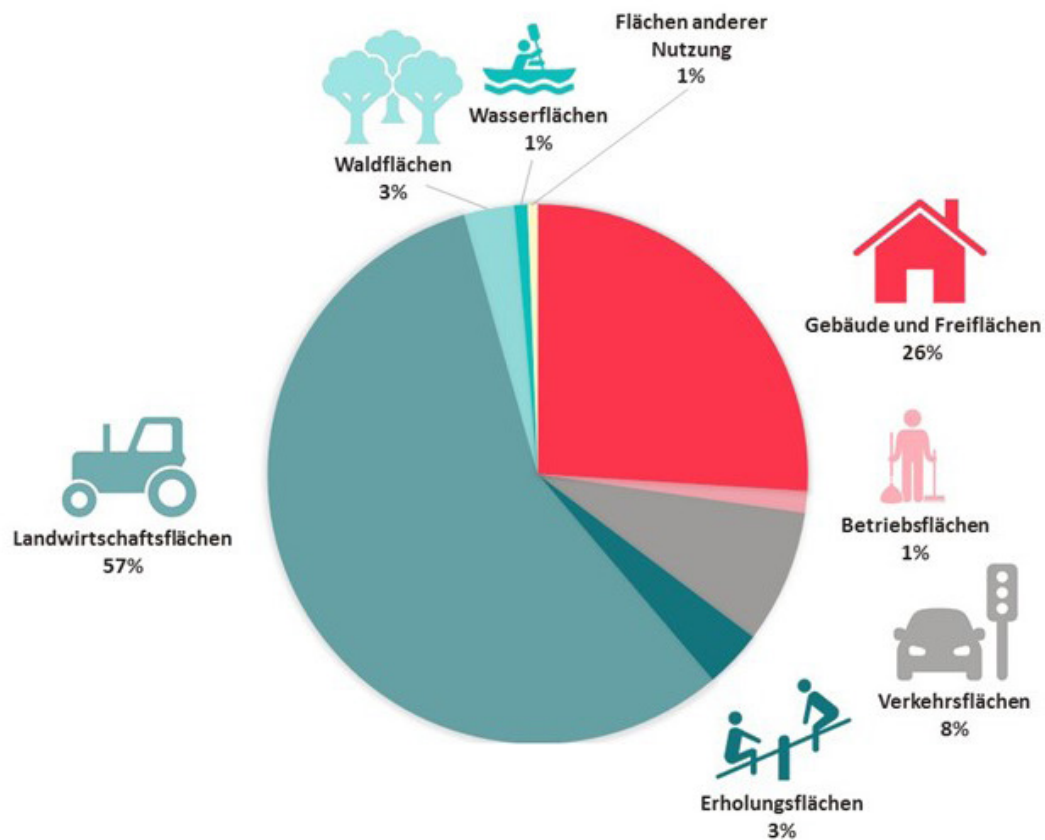
Steckbrief: Stadt Bargteheide



Stadt ­ wappen		Das Wagenrad und die fünf weißen (Verkehrs)Linien
Bundesland		Schleswig-Holstein
Kreis Flächenanteil		Kreis Stormarn ca. 2,1 %
Fläche		ca. 15,83 km²
Einwohnerzahl		ca. 16.800 Einwohner
Bevölkerungsdichte		ca. 1.013 Einwohner/km²

Abbildung 25: Steckbrief

Steckbrief: Stadt Bargteheide



• Quelle: Eigene Darstellung
 Datengrundlage: Statistikamt Nord
 Kartengrundlagen: Stadt Bargteheide, Google Maps



3.7 Städtevergleich

Um die verwendeten statistischen Zahlen besser einordnen und einschätzen zu können, werden in den anschließenden Kapiteln die Bevölkerungsentwicklung und -prognose, als auch demografische Daten mit anderen Gemeinden bzw. Kleinstädten aus dem Kreis Stormarn verglichen. Folgende Tabelle zeigt die Auswahl der einzelnen Vergleichsstädte samt ihrer räumlichen Funktion (siehe Tab. 1).

Es wurde versucht ein Mix aus Unter- und Mittelzentren zu wählen, die sowohl auf der Siedlungs- bzw. Landesentwicklungsachse der Raumordnung liegen, als auch welche, die nicht auf einer dieser Achsen liegen. Der Städtevergleich wird auch in späteren Analysen, insofern Statistiken sinnvoll zu vergleichen sind, immer wieder Anwendung finden.

Tabelle 1: Auswahl für den Städtevergleich

Gemeinde/Kreis	Funktion	Lage auf Entwicklungsachse
Stormarn	Landkreis	✓ ✗
Bargteheide	Unterzentrum	✓
Ahrensburg	Mittelzentrum	✓
Bad Oldesloe	Mittelzentrum	✓
Reinfeld	Unterzentrum	✓
Trittau	Unterzentrum	✗

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Anpassungsstrategie für den Siedlungs- und Wohnungsbau im demografischen Wandel im Kreis Stormarn

3.8 Zentrale Herausforderungen

3.8.1 Bevölkerungsentwicklung

Es wird auf den ersten Blick deutlich, dass Bargtheide in den vergangenen Jahren stets eine wachsende Kleinstadt war (siehe Abb. 26). Ausgehend vom Jahr 2000 bis 2015 ist die Bevölkerung von ca. 13.700 Einwohnern um 2.300 auf ca. 16.000 Einwohner gewachsen. Dies entspricht einem relativen Wachstum von 16,8 %. Der Großteil dieses Wachstums konzentriert sich auf die Jahre 2003 bis 2015 und verläuft in diesem Zeitraum weitestgehend gleichmäßig. Aktuell ist nach eigenen Angaben der Stadt von einem Einwohnerstand von ca. 16.800 auszugehen.

Bevölkerungsprognose

Die anschließende Analyse soll einen Überblick über die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung Bargtheides geben. Es werden unterschiedliche Ansätze vorgestellt. Die grafische Darstellung der folgenden Prognose beruht auf der Grundlage der Veröffentlichung einer diesbezüglichen Studie der

Bertelsmann Stiftung (siehe Abb. 27).

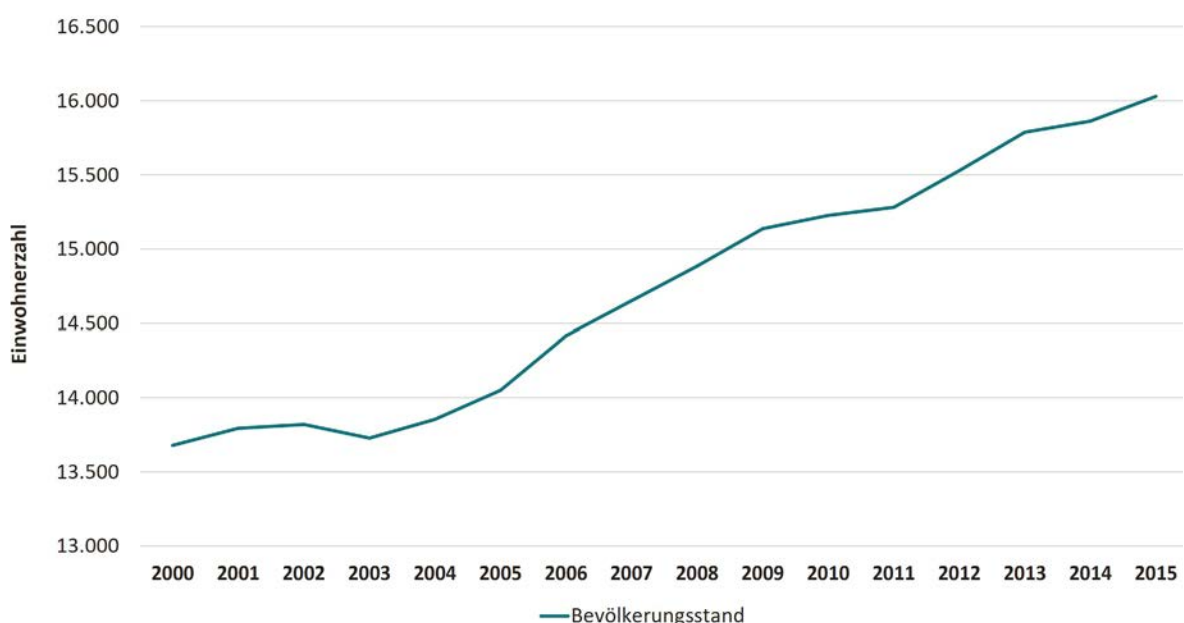
Es gibt eine klar erkennbare Zunahme der Bevölkerung. Gemäß dieser Prognose kommt es zwischen 2015 und 2030 zu einem Anstieg von ca. 1.500 Einwohnern auf eine Gesamtbevölkerung von ca. 17.500 Einwohner. Dennoch wird deutlich, dass die prognostizierte Wachstumsrate im Verhältnis zu den realen Zahlen der vorherigen 15 Jahre geringfügig abnimmt. Wird dieser prognostizierte Wert mit der tatsächlichen Entwicklung zwischen 2000 und 2015 in ein Verhältnis gesetzt, zeigt sich, dass die Wachstumsrate nur noch ca. zwei Drittel des Wertes aus der nahen Vergangenheit ab der Jahrhundertwende entspricht.

$$2.300 \text{ Einwohner} / 1.500 \text{ Einwohner} = 0,65$$

$$16,8 \% \times 0,65 = 10,9 \%$$

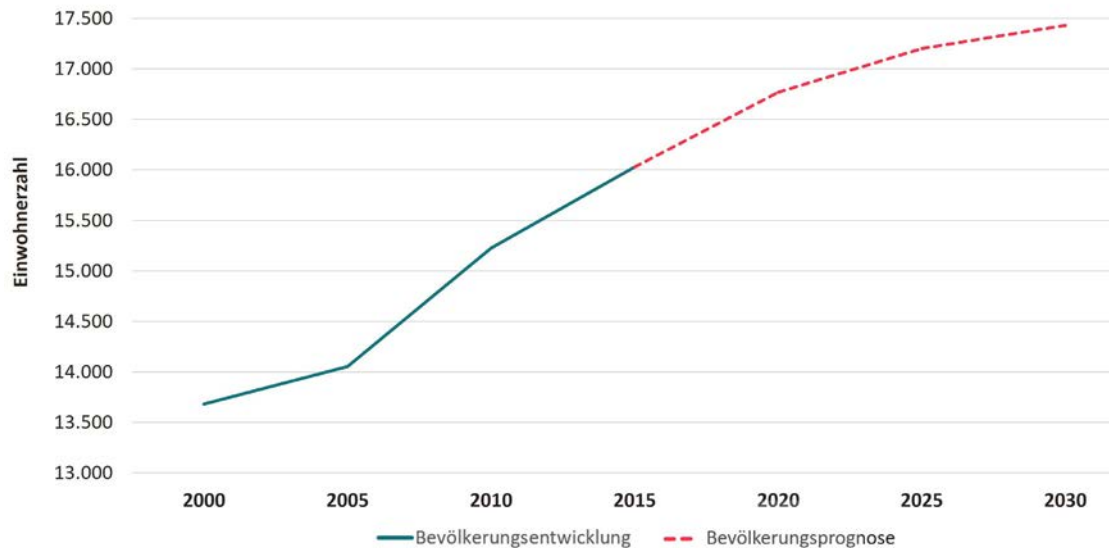
Die prognostizierte Wachstumsrate liegt somit zwischen 2015 und 2030 bei ca. 10.9 %.

Abbildung 26: Bevölkerungsentwicklung in Bargtheide 2000 - 2015



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Statistikamt Nord

Abbildung 27: Bevölkerungsprognose für Bargteheide bis 2030



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Statistikamt Nord und Bertelsmann Stiftung

Eine einfache Form der Prognose ist die Fortführung der Entwicklung der vergangenen Jahre. Davon ausgehend, dass Bargteheide in den 15 Jahren zwischen 2000 und 2015 um 2.300 Einwohner gewachsen ist, wird die Zahl auf die nächsten 15 Jahre zwischen 2015 und 2030 übertragen. Bei gleichbleibender durchschnittlicher Wachstumsrate und dem damit einhergehenden Zuwachs von 2.300 Einwohnern, wäre somit im Jahr 2030 eine Gesamtbevölkerung von 18.300 Personen zu erwarten.

Durch die Ausrichtung der übergeordneten Regional- und Landesplanung, wird die Wachstumserwartung von Bargteheide bekräftigt. Aufgrund der Lage auf den Landesentwicklungachsen ist ein kontinuierlichen Anstieg der Bevölkerung vorgesehen. Nach eigenen Angaben der Stadt kommen ergänzend durch den Kreis veröffentlichte Vorgaben hinzu, dass Bargteheide bis 2030 zusätzlichen Wohnraum in Form von 1.250 Wohneinheiten schaffen solle.

Faktisch kommt hinzu, dass sich laut der Stadt Bargteheide ca. 600 Wohneinheiten in aktueller Planung befinden und eine Realisierung stattfinden wird. Ein gewisses Wachstum ist somit vorherbestimmt. In den jüngst abgeschlossenen Planungen wurde zudem seit 2015 bereits ein gewisser

Bevölkerungszuwachs realisiert. Dies verdeutlichen die aktuellen Angaben zur Gesamtbevölkerungszahl. Diese liegt bereits 800 Einwohner über der Angabe von 2015.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Bargteheide in jedem Fall wachsen wird. Inwieweit und in welchem Maße lässt sich nicht präzise vorher-sagen und unterscheidet sich je nach gewähltem Ansatz. Zudem ist es bedeutend, welche Entscheidungen vor Ort getroffen werden und welche Ziele zukünftig verfolgt werden. Die kommunale Politik spielt diesbezüglich die entscheidende Rolle und kann letzten Endes das Wachstum der Stadt signifikant steuern und beeinflussen.

Bevölkerungsentwicklung im Städtevergleich

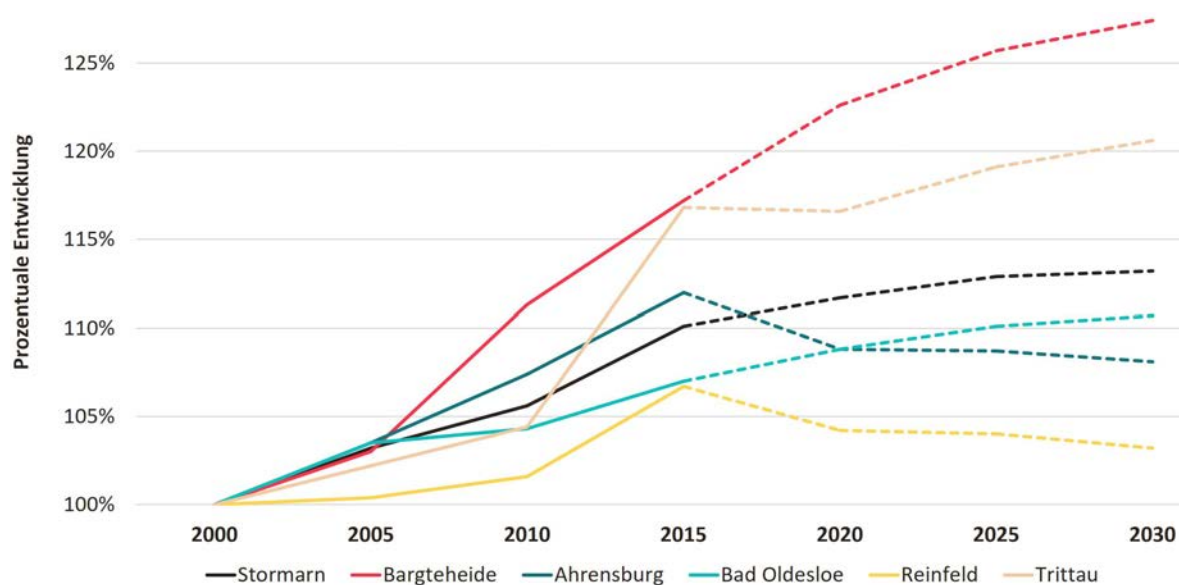
Folgende Abbildung zeigt sowohl die bisherige Entwicklung der Bevölkerungszahlen bis 2015, als auch die Prognose der Bertelsmann Stiftung bis zum Jahr 2030 im Städtevergleich (siehe Abb. 28).

Die bisherige Entwicklung zeigt, dass alle Vergleichsstädte sowie der Kreis insgesamt in den letzten Jahren gewachsen sind. Bargteheide und Trittau weisen bis 2015 das stärkste Wachstum auf, doch

auch Ahrensburg ist kontinuierlich und stark gewachsen. Bezüglich der Prognosen divergieren die Entwicklungen jedoch. Bargteheide, Bad Oldesloe und Trittau sollen voraussichtlich dem bisherigen Trend folgen und weiter wachsen. Bargteheide werden die höchsten Wachstumswerte vorausgesagt. Für Ahrensburg und Reinfeld hingegen wird eine von heute ausgehend sinkende Bevölkerung prognostiziert. Für den Kreis insgesamt ist ein moderateres Wachstum als in den vergangenen

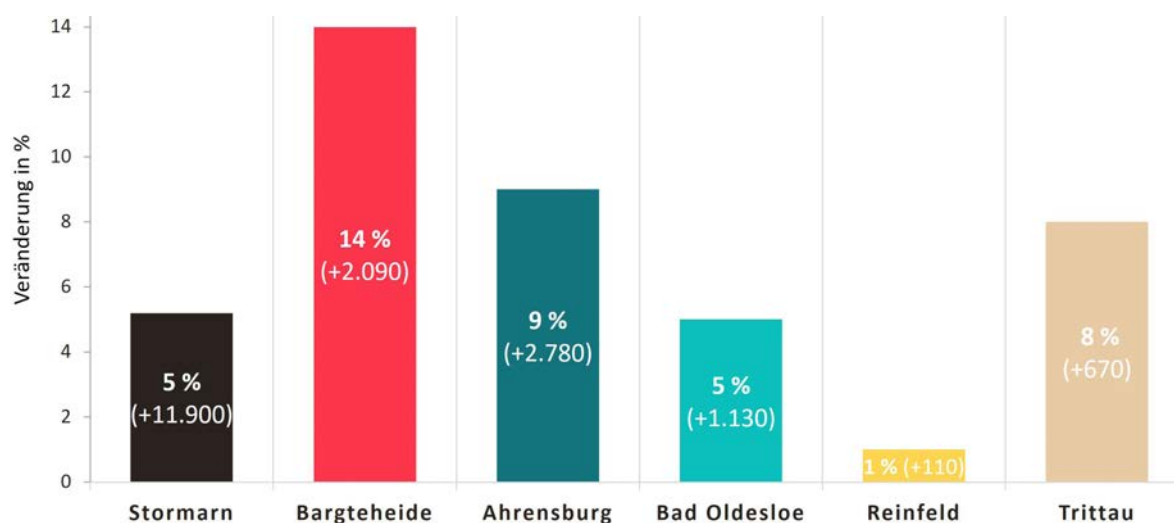
Jahre vorhergesagt. Die Prognose der kleinräumigen und Bevölkerungs- und Haushaltsprognose des Kreises Stormarn sieht sehr ähnliche Wachstumswerte für die einzelnen Gemeinden vor (siehe Abb. 29). Lediglich für Ahrensburg wird statt einem Bevölkerungsrückgang ein zukünftiger anhaltender Bevölkerungsanstieg vorhergesehen. Vor dem Hintergrund aktueller großflächiger Neubaugebiete in der Stadt Ahrensburg erscheint diese Voraussicht realistischer.

Abbildung 28: Bevölkerungsprognose bis 2030 im Städtevergleich



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Statistikamt Nord und Bertelsmann Stiftung

Abbildung 29: Bevölkerungsprognose bis 2030 im Städtevergleich



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Stormarn, 2013

3.8.2 Demografischer Wandel

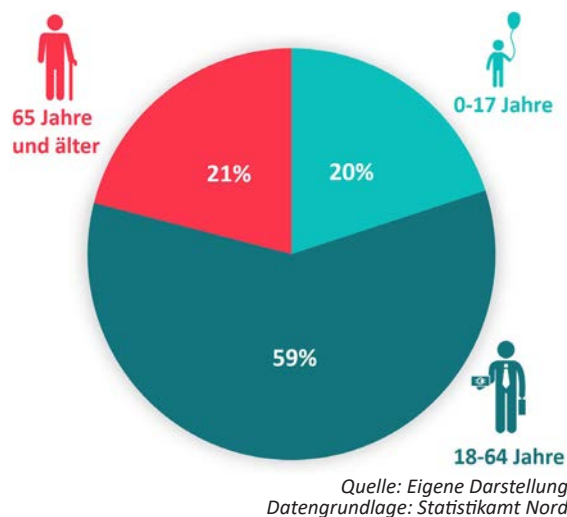
Die nachfolgende Abbildung veranschaulicht die aktuelle Altersstruktur der Stadt Bargteheide (siehe Abb. 30). Die Anzahl an Kindern und Jugendlichen unter 18 sowie die der über 64-jährigen ist nahezu identisch, sodass aktuell annähernd ein Gleichgewicht zwischen der jüngeren und älteren Bevölkerung herrscht.

Die Prognosen bezüglich der demografischen Entwicklung bis 2030 werden auf folgender Abbildung dargestellt (siehe Abb. 31). Die

zugrundeliegenden Daten stammen ebenfalls von der Bertelsmann Stiftung.

Die Prognosen sagen starke Auswirkungen des demografischen Wandels für Bargteheide voraus. Der Anteil an Kindern und Jugendlichen stagniert weitestgehend. Somit findet die Umverteilung zwischen der Bevölkerung im arbeitsfähigen Alter (18-64 Jahre) und den sich überwiegend im Ruhestand befindenden über 64-jährigen. Es kommt zu einem kontinuierlichen Zuwachs der älteren Generationen um 6 % und einem dementsprechenden Rückgang der 18-64-jährigen.

Abbildung 30: Altersstruktur in Bargteheide



Um die Daten besser einschätzen zu können, werden die prozentualen Werte in absolute Zahlen umgerechnet. Es wird von der prognostizierten Bevölkerungszahl von ca. 17.500 ausgegangen. Die Darstellung der Berechnung erfolgt in anschließender Abbildung und stellt die Ausgangslage 2015 (ca. 16.000 Einwohner) und den prognostizierten Stand von 2030 gegenüber (siehe Abb. 32).

Es kommt dementsprechend zu einem Zuwachs von 1.365 Einwohner, die über 64 Jahre alt sind. Es muss zudem berücksichtigt werden, dass eine wachsende Bevölkerung den Anteil der unter 65-jährigen prozentual erhöht, da es sich bei den Zuziehenden voraussichtlich im Wesentlichen um junge Familien

Abbildung 31: Entwicklung der Altersstruktur in Bargteheide bis 2030

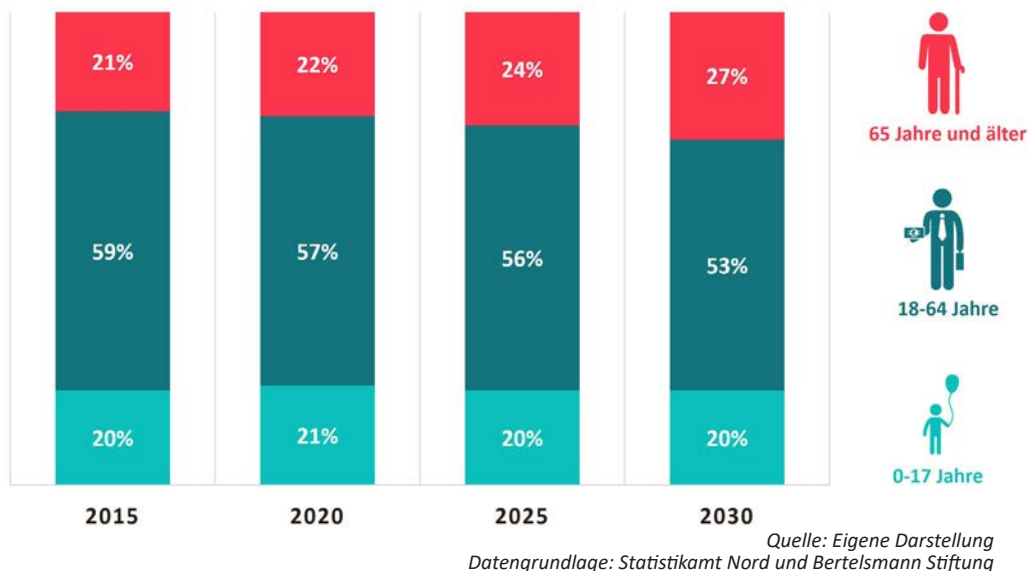
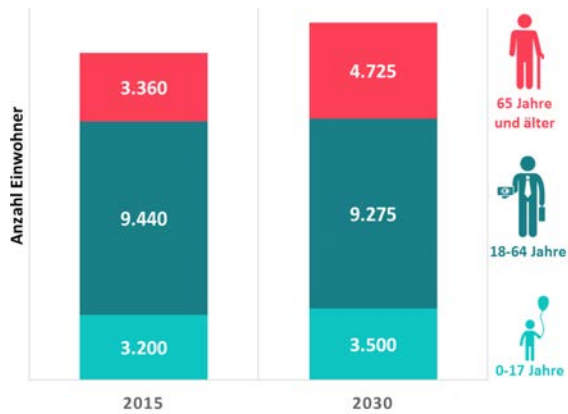


Abbildung 32: Altersstruktur in absoluten Zahlen



Quelle: Eigene Darstellung
 Datengrundlage: Statistikamt Nord und Bertelsmann Stiftung

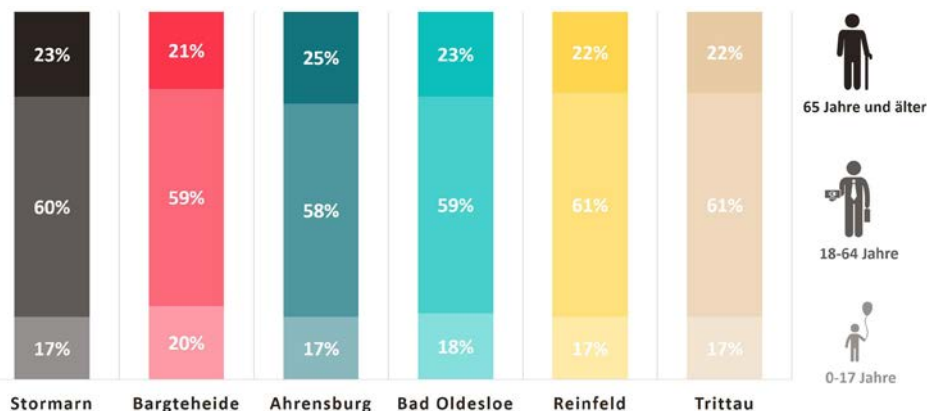
und erwerbstätige Personen handelt. Ohne Bevölkerungswachstum wäre demnach der Anteil der älteren Generationen vermutlich noch höher.

Demografie im Vergleich

Die aktuelle Altersstruktur im Städtevergleich ist auf folgender Abbildung ersichtlich (siehe Abb. 33). Es fällt auf, dass Bargteheide eine vergleichsweise junge Stadt ist. Der Anteil der unter 18-jährigen ist am höchsten und der Anteil der über 64-jährigen wiederum am geringsten.

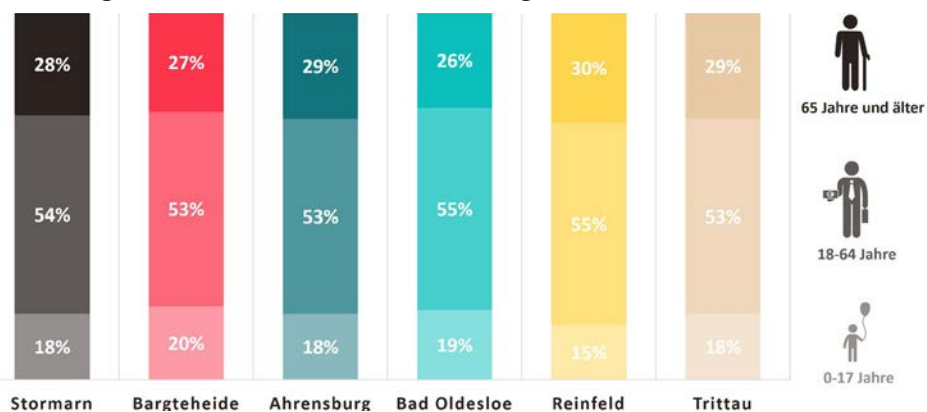
Die demografische Prognose im Städtevergleich zeigt, dass die Veränderungen der Altersstruktur in Bargteheide durchschnittlich und ähnlich dem Kreis Stormarn verlaufen wird (siehe Abb. 34). Die Bevölkerung von Reinfeld und Trittau hingegen wird deutlich stärker altern. Ahrensburg und Bad Oldesloe müssen ebenfalls demografische Veränderungen tragen, jedoch sind diese Entwicklungen im Vergleich weniger stark ausgeprägt. Insbesondere für Bad Oldesloe wird im Vergleich die geringste Veränderung der Altersstruktur prognostiziert.

Abbildung 33: Altersstrukturen 2015 im Städtevergleich



Quelle: Eigene Darstellung
 Datengrundlage: Statistikamt Nord

Abbildung 34: Altersstrukturen 2030 im Städtevergleich



Quelle: Eigene Darstellung
 Datengrundlage: Bertelsmann Stiftung

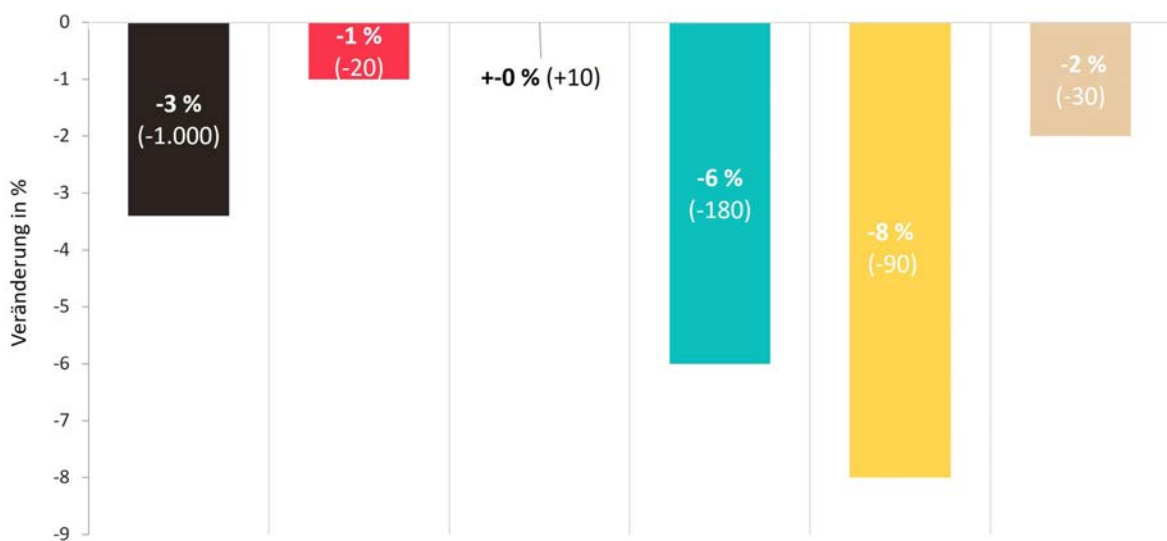
3.8.3 Veränderte Haushaltsstrukturen

Als Grundlage für die Betrachtung der spezifischen Haushaltsstrukturen in Bargteheide dienen die berechneten Werte aus der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Stormarn. Die Zahlen wurden ausgehend von 2011 bis in das Jahr 2030 prognostiziert. Zur Einordnung

der Ergebnisse wird der Städtevergleich herangezogen. Betrachtet werden Haushalte mit Kindern, Ein- und Zweipersonenhaushalte sowie vom Alterszuwachs betroffene Haushaltsstrukturen (siehe Abb. 35 und 36).

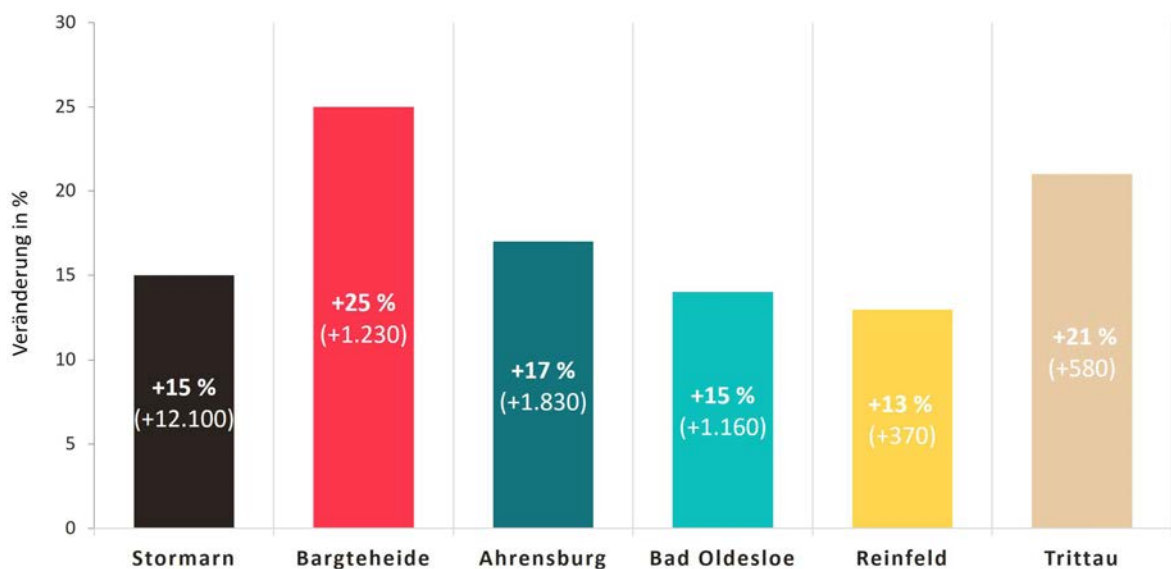
Während die Zahl der Haushalte mit Kindern aufgrund anhaltender Attraktivität des Wohnstandortes

Abbildung 35: Haushalte mit Kindern 2011 - 2030 im Städtevergleich



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Stormarn, 2013

Abbildung 36: Ein- und Zweipersonenhaushalte 2011 - 2030 im Städtevergleich

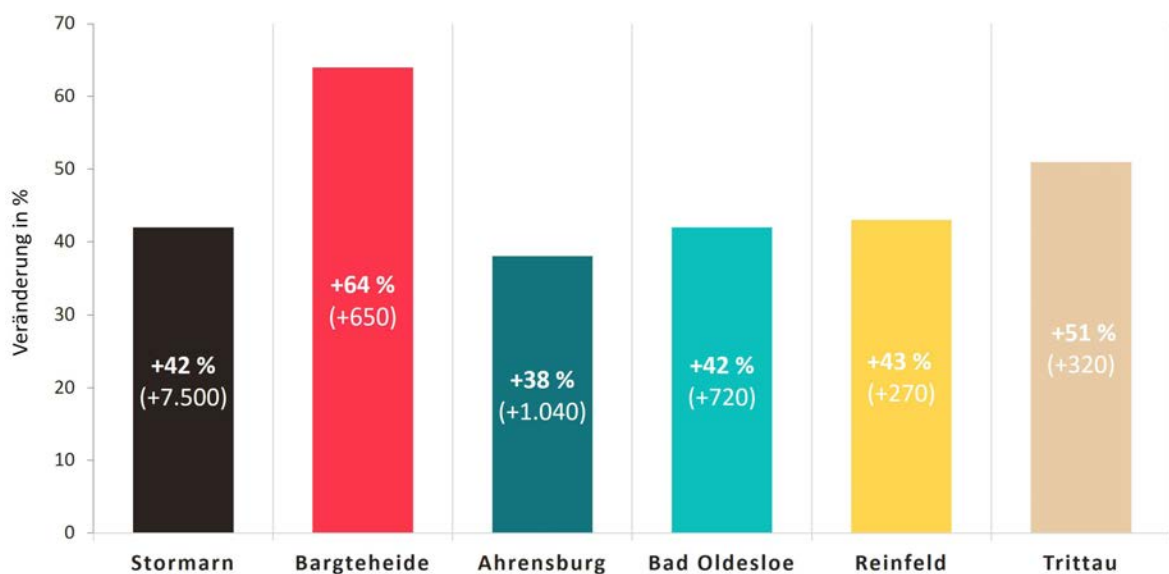


Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Stormarn, 2013

Bargteheide für junge Familien voraussichtlich bis 2030 stagnieren wird, kommt es in den anderen Segmenten zu deutlichen Zuwächsen. Sowohl im Bereich der Ein- und Zweipersonenhaushalte als auch der Alleinlebenden über 60 Jahre sowie Haushalten mit über 70-jährigem Vorstand kommt es mitunter zu sehr starken Veränderungen (siehe Abb. 37 und 38). Bargteheide steht in diesen einzeln

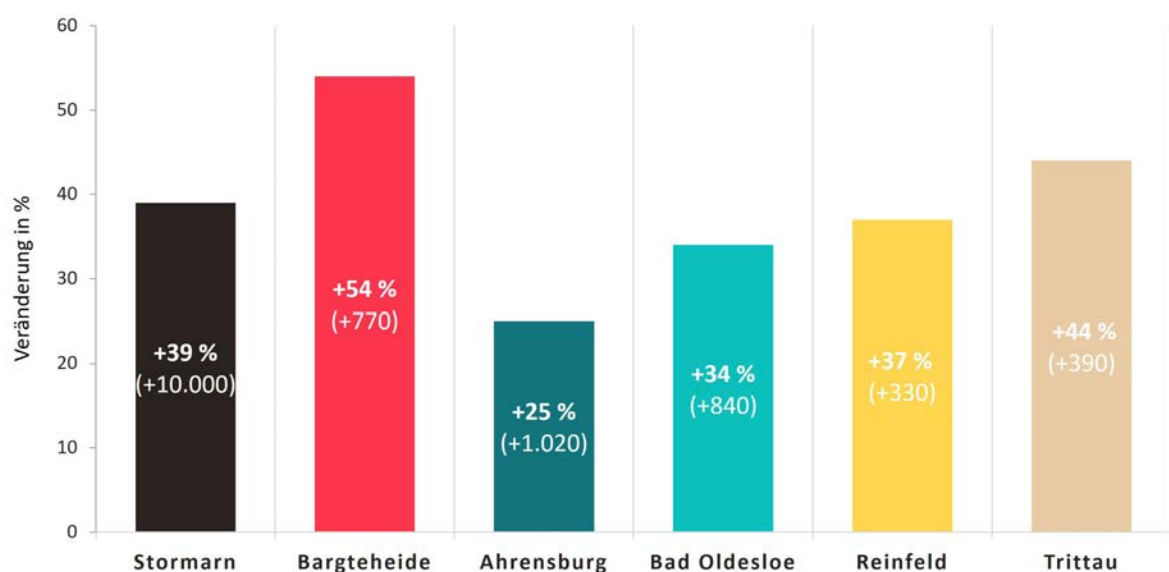
betrachteten Haushaltsstrukturen konsistent vor Trittau an der Spitze der relativen Zuwächse. Die gravierenden Auswirkungen des demografischen Wandels bis 2030 werden somit deutlich sichtbar.

Abbildung 37: Haushalte mit alleinlebenden 60-Jährigen und Ältere 2011 - 2030 im Städtevergleich



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Stormarn, 2013

Abbildung 38: Haushalte mit über 70-jährigem Vorstand 2011 - 2030 im Städtevergleich



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Stormarn, 2013



4 Wirkungsfelder

Im Anschluss werden die vier Wirkungsfelder Wohnen, Mobilität, Wirtschaft sowie Freizeit und Naherholung genauer betrachtet. Diese Themengebiete sind die grundlegenden Handlungsfelder in der Stadtentwicklung. Grundsätzlich wird in jedem Wirkungsfeld zuerst die Ausgangslage genau analysiert. Daraufhin werden, insofern vorhanden, wichtige aktuelle Planungen aufgezeigt. Aus den bis zu diesem Zeitpunkt gewonnen Erkenntnissen, werden Stärken und Schwächen abgeleitet. Abschließend erfolgt ein Ausblick bis zum Jahre 2030.

4.1 Wohnen

Im Folgenden werden wohnspezifische Daten und Gegebenheiten analysiert, aufbereitet und dargestellt. Neben dem aktuellen Wohnungsbestand sowie den Neubautätigkeiten, wird die Dichte der Stadt differenziert herausgearbeitet. Zusätzlich werden die Stadt- und die Haushaltsstruktur thematisiert. Die Ergebnisse einer Bürgerbefragung und Angaben der Stadt Bargteheide zum sozialen Wohnungsbau werden in das Kapitel der Ausgangslage integriert. Anschließend wird genauer auf aktuelle Planungen sowie Stärken und Schwächen im Bereich des Wirkungsfeldes Wohnen eingegangen. Abschließend wird ein Ausblick mit möglichen Entwicklungen bis 2030 formuliert.

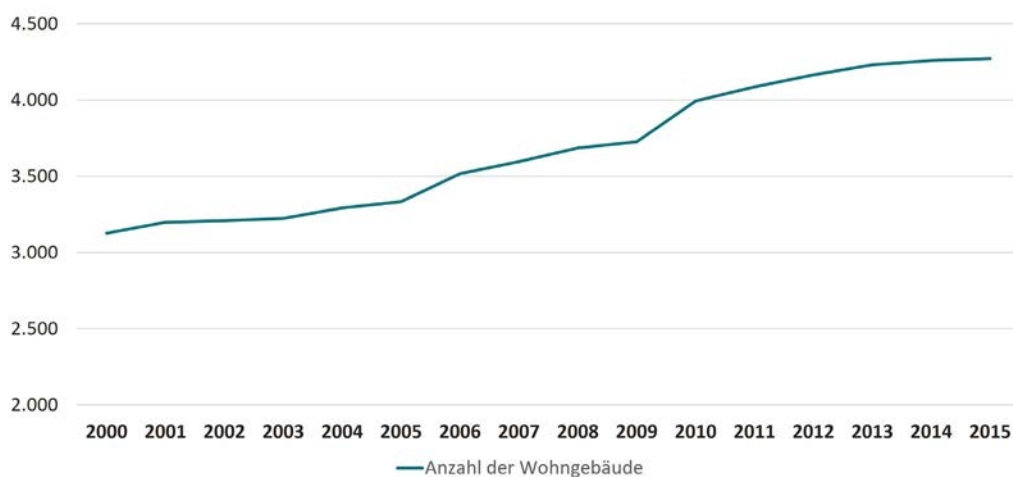
4.1.1 Ausgangslage

Wohnungsbestand und Neubautätigkeiten

Nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Anzahl an Wohngebäuden in Bargteheide zwischen 2000 bis 2015 (siehe Abb. 39). Erwartungsgemäß korrelieren die Daten mit der Bevölkerungsentwicklung. Es kam demnach zu einem kontinuierlichen Anstieg an Wohngebäuden von ca. 3.150 auf 4.300.

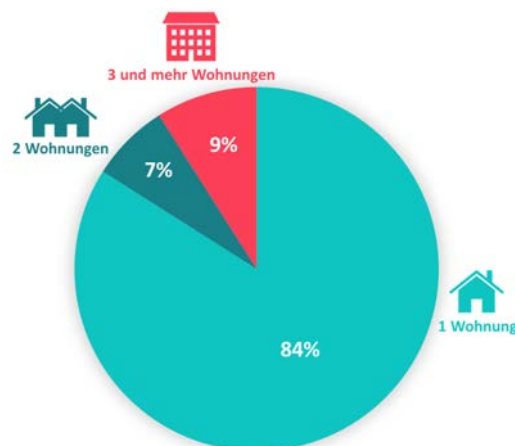
Im Gebäudebestand der Stadt Bargteheide überwiegt der Anteil an Einfamilienhäusern mit 84 % sehr deutlich (siehe Abb. 40). Zweifamilienhäuser

Abbildung 39: Anzahl der Wohngebäude in Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Statistikamt Nord

Abbildung 40: Anteil der Wohngebäudetypen in Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Statistikamt Nord

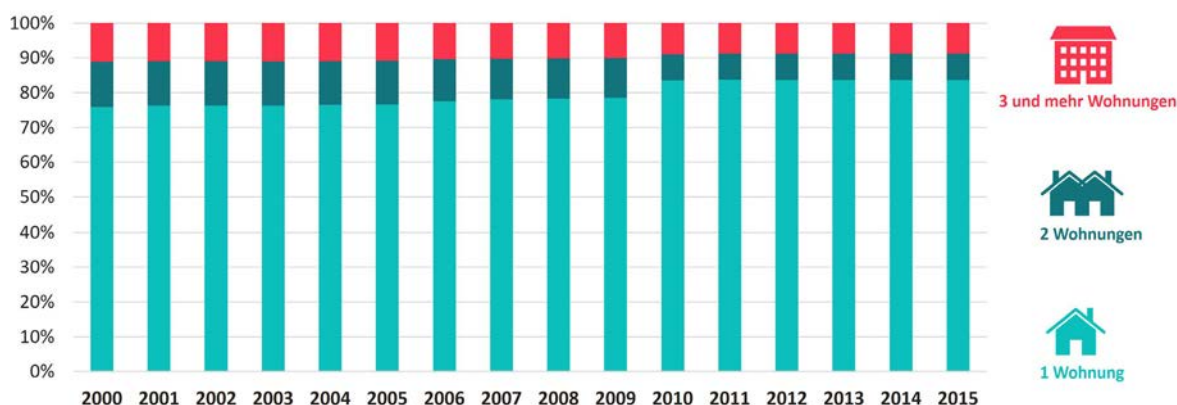
mit zwei Wohneinheiten pro Gebäude bilden mit 7 % den kleinsten Anteil am Gebäudebestand. Nicht viel größer ist der Anteil der Mehrfamilienhäuser mit drei und mehr Wohnungen.

Im Neubau der vergangenen 15 Jahre zeigt sich bezüglich der Gebäudetypen eine vergleichbare Verteilung der Anteile (siehe Abb. 41). Bis ins Jahr 2014 lag der Anteil der Einfamilienhäuser im Neubau stets über 80 %. In einigen Jahren lag der Anteil sogar bei 95 % und mehr. Die Anteile der Zwei- und Mehrfamilienhäuser lagen dementsprechend weit darunter, jeweils überwiegend im einstelligen Prozentbereich. Lediglich in den Jahren 2000 bis 2003 lag der Anteil der Mehrfamilienhäuser zwischen 11 % und knapp 14 %. Seit 2013 ist

ein deutlicher Anstieg des Baus von Mehrfamilienhäusern zu verzeichnen.

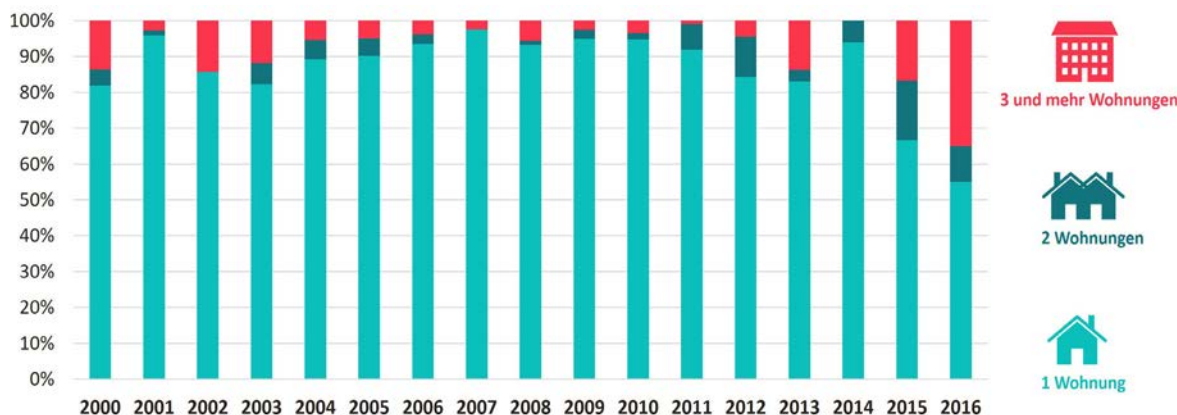
Abbildung 42 zeigt gesondert zu den Anteilen der Wohngebäude im Neubau die Anteile der Wohnungen in jenen Neubauten. Obwohl die Größenanteile in dieser Statistik nicht so deutlich wie zuvor bei den Gebäudetypen ausfallen, ist erkennbar, dass der Anteil der Wohnungen in Einfamilienhäusern auch in diesem Fall in den meisten Jahren überwiegt. Dieser liegt oftmals zwischen 50 % und 85 %. In den letzten zwei Jahren änderte sich dieses Bild. Genau wie in den Jahren 2000 und 2001 überwiegt 2015 und 2016 der Anteil an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern mit 60 % und mehr.

Abbildung 41: Fertiggestellte Wohngebäude (Neubau) in Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Statistikamt Nord

Abbildung 42: Fertiggestellte Wohnungen in Wohngebäuden (Neubau) in Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Statistikamt Nord



Stadtstruktur

Folgende Abbildung zeigt eine Einteilung des bebauten und bewohnten Stadtgebietes in verschiedene Segmente mit weitestgehend in sich konsistentem Stadtbild (siehe Abb. 48). Reine Gewerbe- sowie Gemeinbedarfsflächen wurden nicht berücksichtigt. Die für Bargteheide charakteristische und überwiegende Ein- und Zweifamilienhausbebauung erstreckt sich in großflächigen Gebieten vom Kerngebiet bis an den Stadtrand. Lediglich im Süden ist eine relativ durchmischte Struktur an Wohngebäuden unterschiedlicher Art vorherrschend. Das Kerngebiet zeichnet sich wiederum durch eine vertikale Nutzungsmischung von Gewerbe (vorwiegend im Erdgeschoss) und Geschosswohnungen aus. Ebenso auffallend ist die starke Konzentration der jeweiligen Bauform innerhalb von Reihen- und Mehrfamilienhausgebieten. Somit ergeben sich bezüglich der wohnlichen Bebauung mehrere überwiegend in sich konsistente Stadtgebiete.

Abbildung 43: Einfamilienhaussiedlung



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 44: Nutzungsmischung im Kerngebiet



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 45: Seniorendorf Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 46: Mehrfamilienhaussiedlung



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 47: Reihenhaussiedlung



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 48: Stadtstruktur Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 49: Nutzungsmischung im Kerngebiet



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 50: Durchmischte EFH- und ZFH-Siedlung



Quelle: Eigene Darstellung

Wohngebäude im Städtevergleich

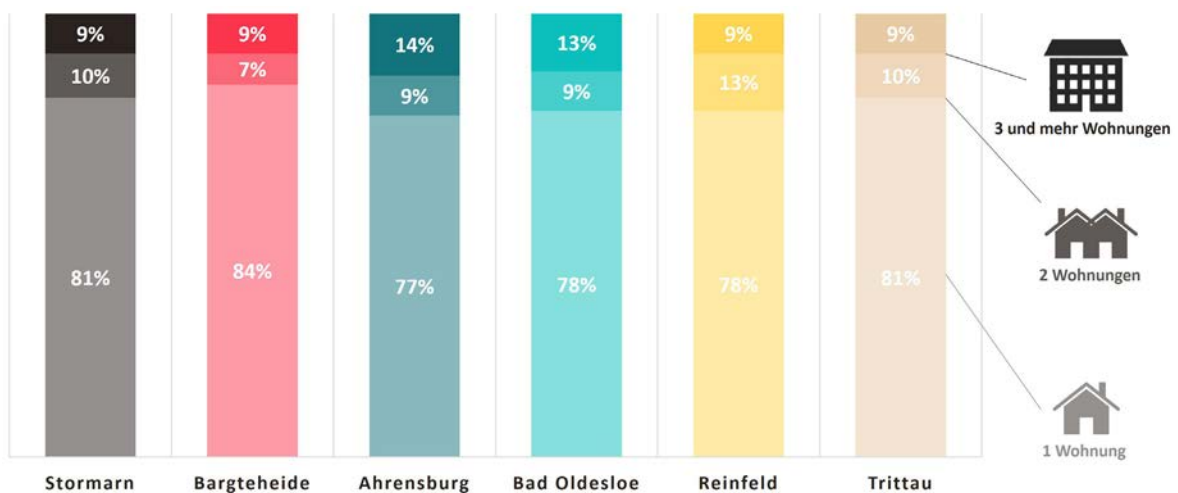
Wie Abbildung 51 zeigt, ist ein deutliches Übergewicht der Einfamilienhäuser in den Vergleichsstädten sowie im gesamten Kreis Stormarn nicht untypisch. Allerdings ist der Anteil der Einfamilienhäuser in Bargteheide mit 84 % mit Abstand am höchsten. Gleichzeitig ist der Anteil der Zweifamilienhäuser mit 7 % in Bargteheide am geringsten. Mit 14 % und 13 % haben Ahrensburg und Bad Oldesloe die meisten Mehrfamilienhäuser. Bargteheide, Reinfeld und Trittau entsprechen mit einem Anteil von 9 % Mehrfamilienhäuser dem Durchschnitt im Kreis Stormarn.

Dichte

Die folgende Betrachtung soll dazu dienen, die tatsächliche Dichte der städtischen Struktur Bargteheides zu veranschaulichen und zu erfassen. Die gängige statistische Berechnung der Dichte erfolgt in aller Regel dadurch, dass erfasst wird, wie viele Einwohner im Durchschnitt auf einem km² der städtischen Gesamtfläche leben (siehe Abb. 52).

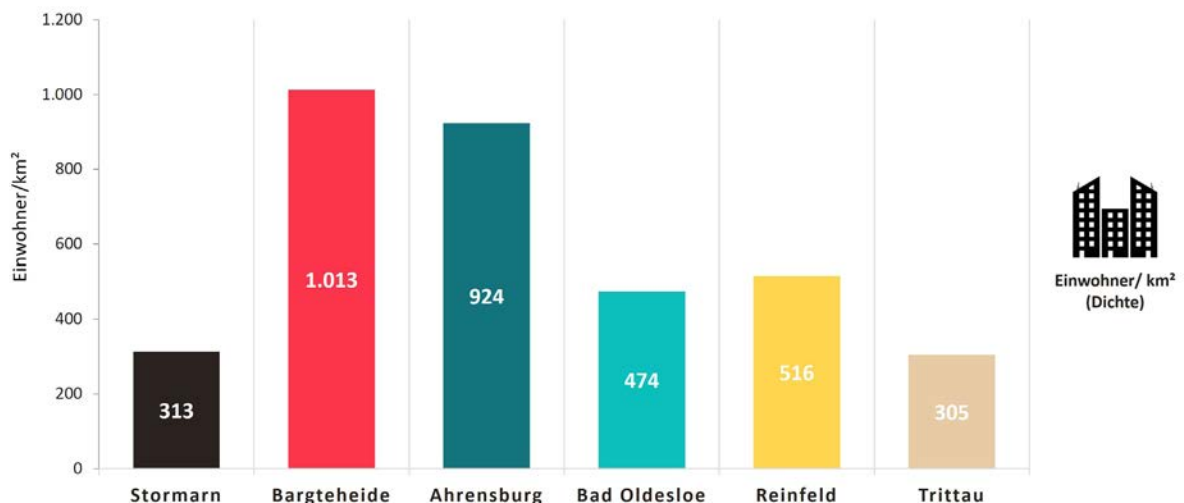
Die Flächenverteilung spielt in diesem Fall keine Rolle, sodass beispielsweise auch Wald- und Landwirtschaftsflächen sowie Wasserflächen mit

Abbildung 51: Anteile der Wohngebäudetypen im Städtevergleich



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Statistikamt Nord

Abbildung 52: Einwohnerdichte im Städtevergleich



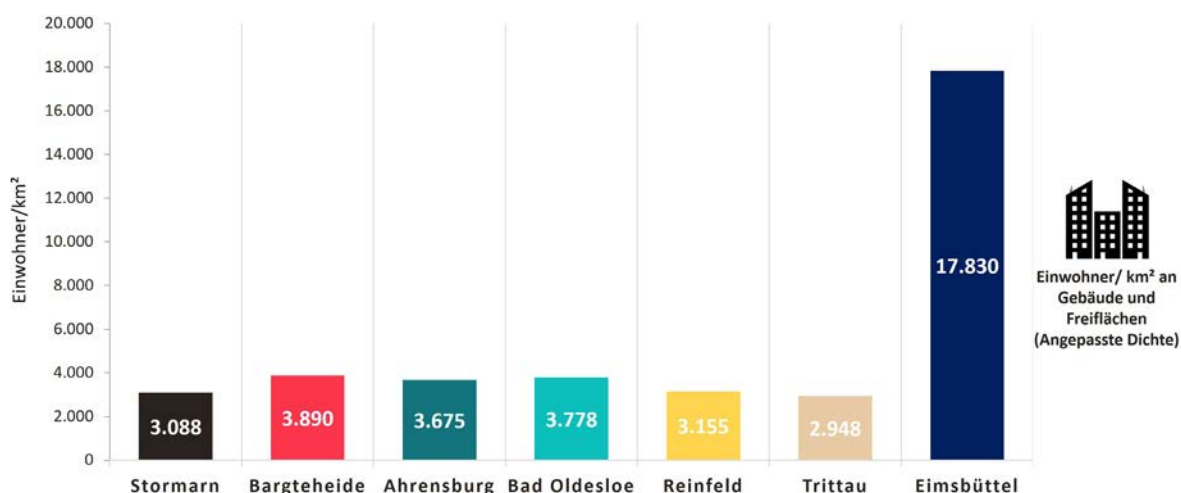
Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Statistikamt Nord

einbezogen werden, demnach also Flächen, auf die Bewohner möglicherweise keinen Zugriff haben oder haben werden. Diese Flächenanteile, die außerhalb der städtischen Struktur liegen, sind in jeder Gemeinde oder Stadt unterschiedlich groß. Insbesondere in ländlichen Kreisen bestehen die Gemeinden oft zu großen Teilen aus jenen Flächen. Somit ist die einfache Berechnung der Dichte nur begrenzt verwertbar, wenn es darum geht, die Dichte des tatsächlichen Stadtgebietes repräsentativ festzustellen. Um dies genauer zu ermitteln, wurde die Bevölkerung in das Verhältnis zu der Fläche von Gebäuden und Freiflächen gesetzt und eine angepasste Dichte errechnet. Die Ergebnisse sind folgender Grafik zu entnehmen (siehe Abb. 53). Die Unterschiede der Ergebnisse dieser Form der Dichte

sind wesentlich geringer. Unter Betrachtung dieser tatsächlichen städtischen Dichte sind die Werte für Bargteheide, Ahrensburg und Bad Oldesloe nahezu identisch.

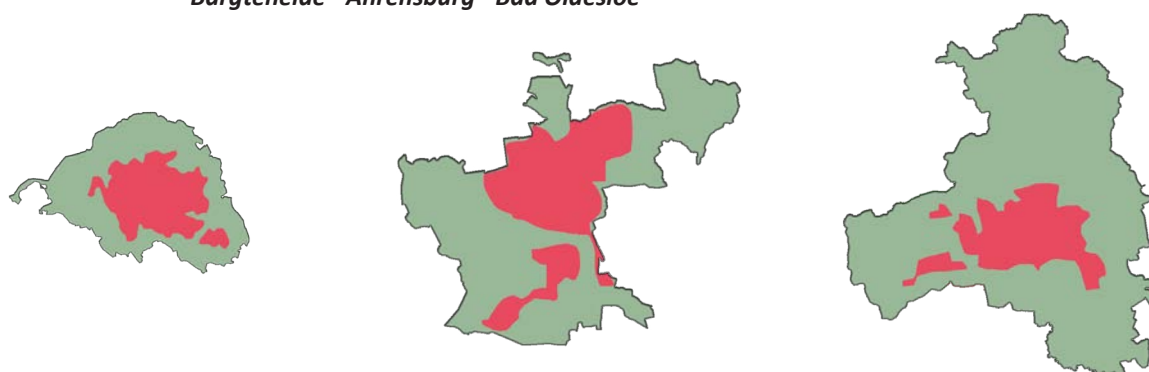
Die nachfolgenden Abbildungen verdeutlichen zusätzlich bildlich, dass der Anteil der Wald- und Landwirtschaftsflächen unterschiedlich groß ist und demnach die Dichte der Gemeinde oder Stadt maßgeblich beeinflusst. Es werden die Städte Bargteheide, Ahrensburg und Bad Oldesloe anhand schematischer Karten verglichen (siehe Abb. 54-56). Es ist zu erkennen, dass der Anteil der Grünflächen am Gesamtgebiet in Bad Oldesloe um einiges höher ist, als in Bargteheide oder Ahrensburg. Somit ergibt sich im Vergleich die deutlich geringere standardisierte Dichte von Bad Oldesloe (siehe Abb. 52).

Abbildung 53: Angepasste Einwohnerdichte im Städtevergleich



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Statistikamt Nord

**Abbildung 54-56: Verhältnis von bebauter Fläche zu Gesamtfläche
Bargteheide - Ahrensburg - Bad Oldesloe**



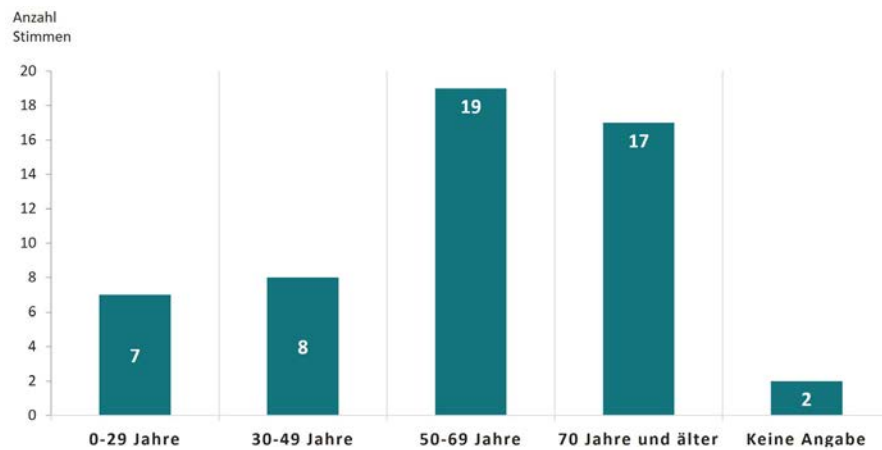
Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Google Maps

Bürgerbefragung – Seniorengerechtes Wohnen

Im Rahmen der Quartiersentwicklung für das Gebiet "Am Bornberg" wurden im März dieses Jahres Befragungen auf dem Bargteheider Wochenmarkt durchgeführt. Es wurden 53 verwertbare Fragebögen ausgefüllt. Die Teilnehmer lassen sich unterschiedlichen sozio-demografischen Bereichen zuordnen. Folgende Abbildungen geben Aufschluss über die Zusammensetzung (siehe Abb. 57-59). Der Großteil der befragten Personen ist demnach

in Bargteheide wohnhaft. Lediglich geringe Anteile kommen aus umliegenden Kommunen. Es ergibt sich eine Altersstruktur mit verstärkten Anteilen der über 50-Jährigen. Die Angaben zu der Wohnsituation entsprechen weitestgehend der Gesamtlage in Bargteheide. Ein großer Teil der Fragen bezieht sich auf altersgerechtes Wohnen, welcher anschließend, im Rahmen dieses Wirkungsfeldes, genauer betrachtet wird. Anderweitige relevante Angaben werden in den entsprechenden Wirkungsfeldern differenziert analysiert.

Abbildung 57: Angaben zum Alter der Befragten

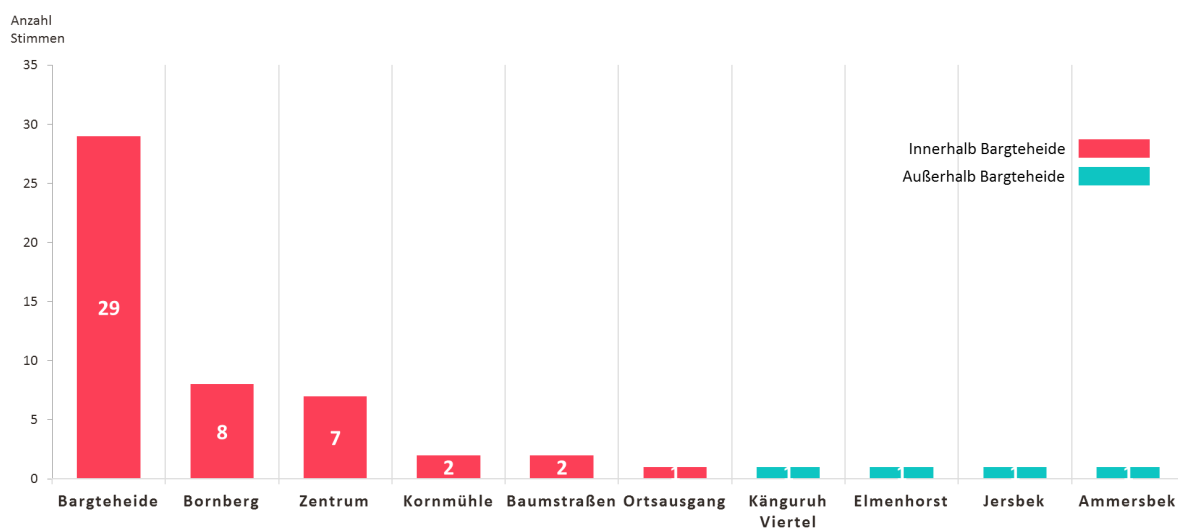


Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Abbildung 58: Angaben zur Wohnsituation der Befragten



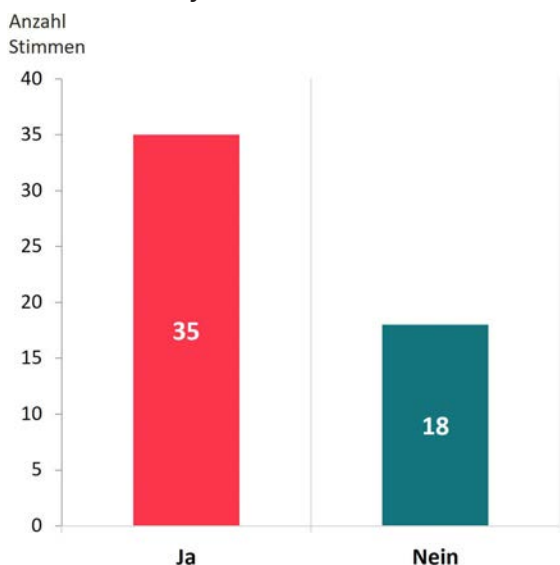
Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Abbildung 59: Angaben zum Wohnort der Befragten

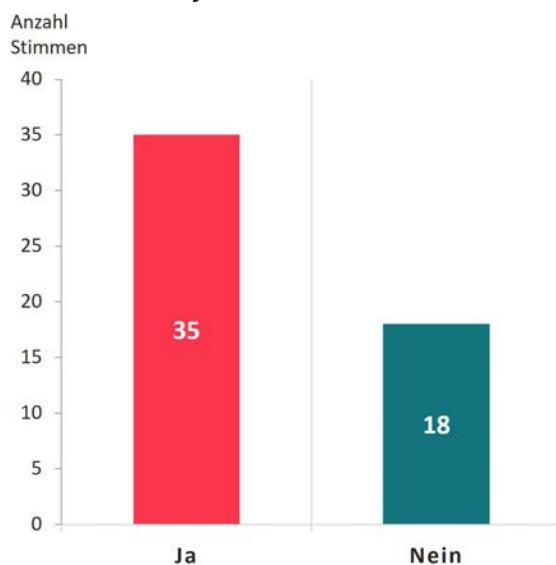
Quelle: Eigene Darstellung
 Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraumanalyse
 für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Die nachfolgenden Grafiken (siehe Abb. 60-67) geben Aufschluss darüber, dass eine altersgerechte, barrierefreie Ausstattung des eigenen Wohnraums häufig problematisch ist. Insbesondere im Rahmen

der demografischen Entwicklungen werden derartige Konflikte zukünftig jedoch deutlich mehr Raum einnehmen.

Abbildung 60: Müssen beim Zugang zum Haus mehr als drei Stufen überwunden werden?

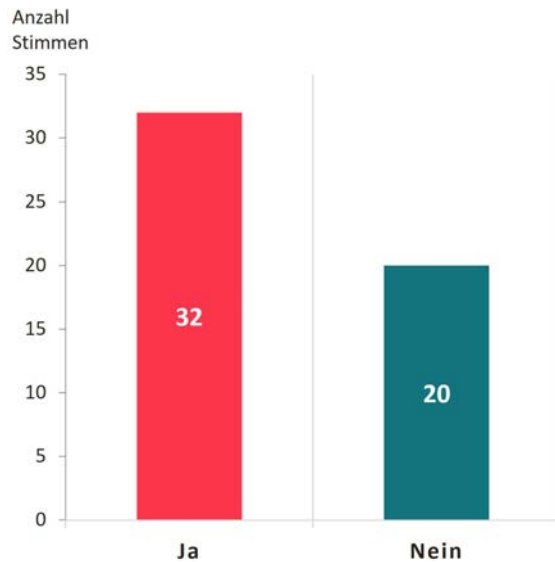
Quelle: Eigene Darstellung
 Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraumanalyse
 für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Abbildung 61: Müssen innerhalb der Wohnung mehr als drei Stufen überwunden werden?

Quelle: Eigene Darstellung
 Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraumanalyse
 für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

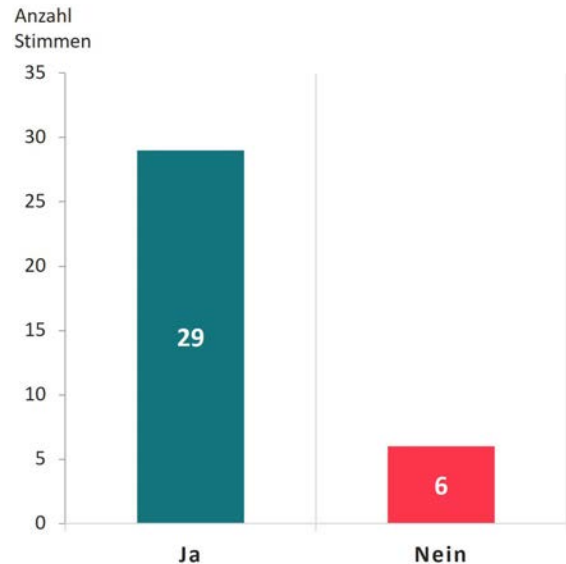


Abbildung 62: Gibt es Schwellen zur Terrasse / Balkon?



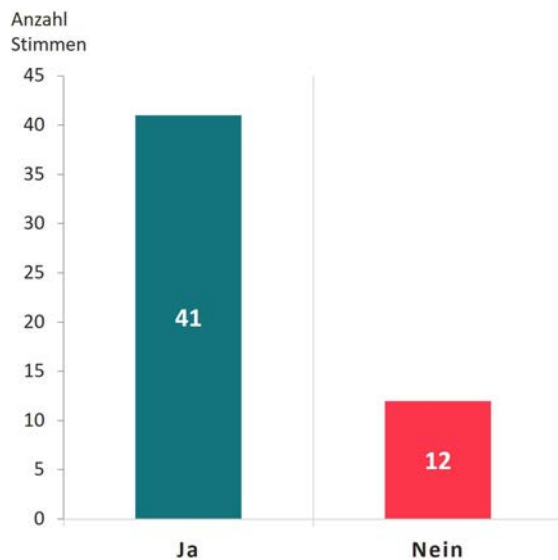
Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-
analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Abbildung 63: Sind technische Hilfsmittel zu deren Überwindung vorhanden?



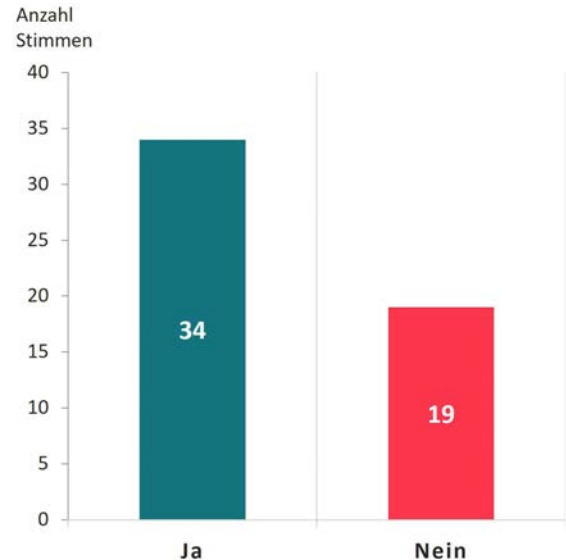
Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-
analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Abbildung 64: Ist eine bodengleiche Dusche vorhanden?

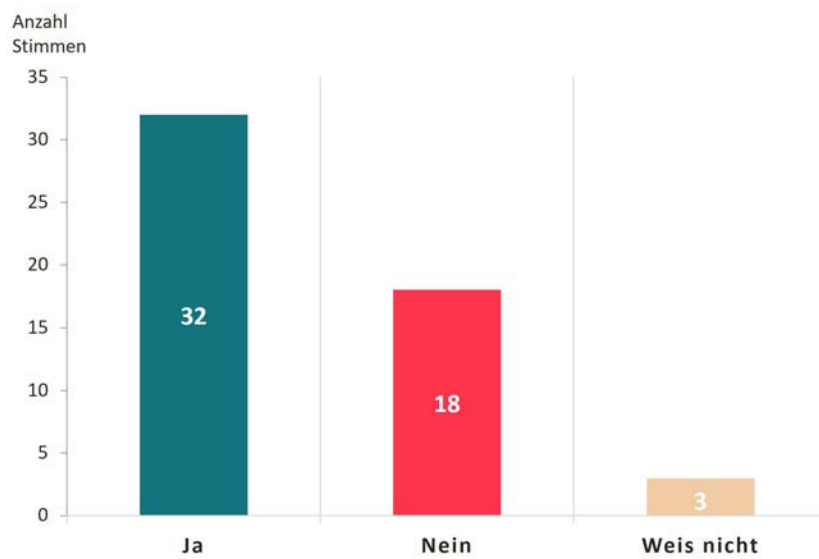


Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-
analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

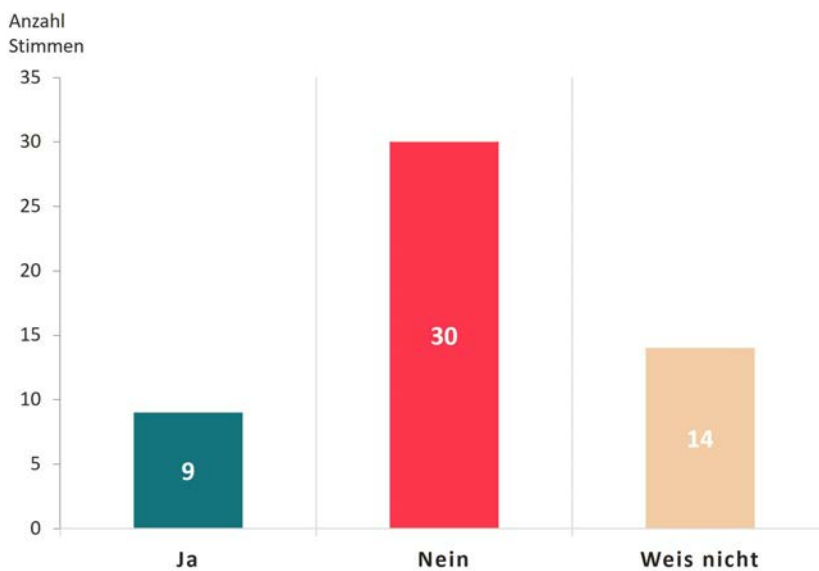
Abbildung 65: Ist im Badezimmer ausreichend Platz, auch wenn eine Gehhilfe benutzt würde?



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-
analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Abbildung 66: Ist die Badezimmertür breit genug?

Quelle: Eigene Darstellung
 Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-
 analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

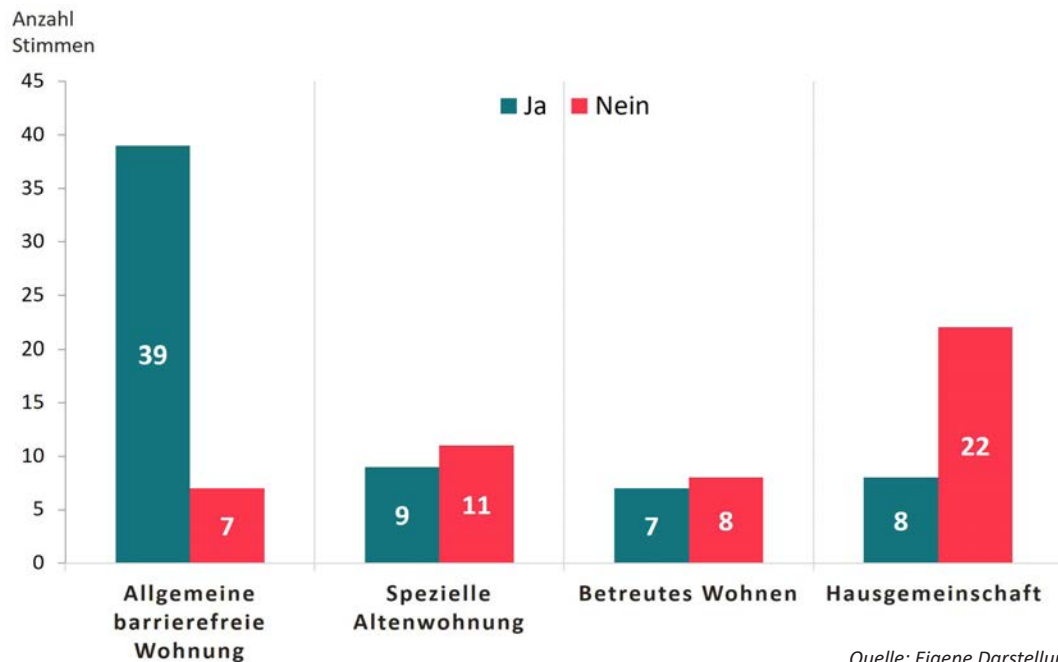
Abbildung 67: Ist ein seniorengerechter Umbau geplant?

Quelle: Eigene Darstellung
 Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-
 analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Weiterhin wurden Angaben zu verschiedenen Wohnformen in unterschiedlichen Lebenslagen im Alter gemacht (siehe Abb. 68-70). Es wird deutlich, dass die Befragten in jeder Lage vorwiegend so

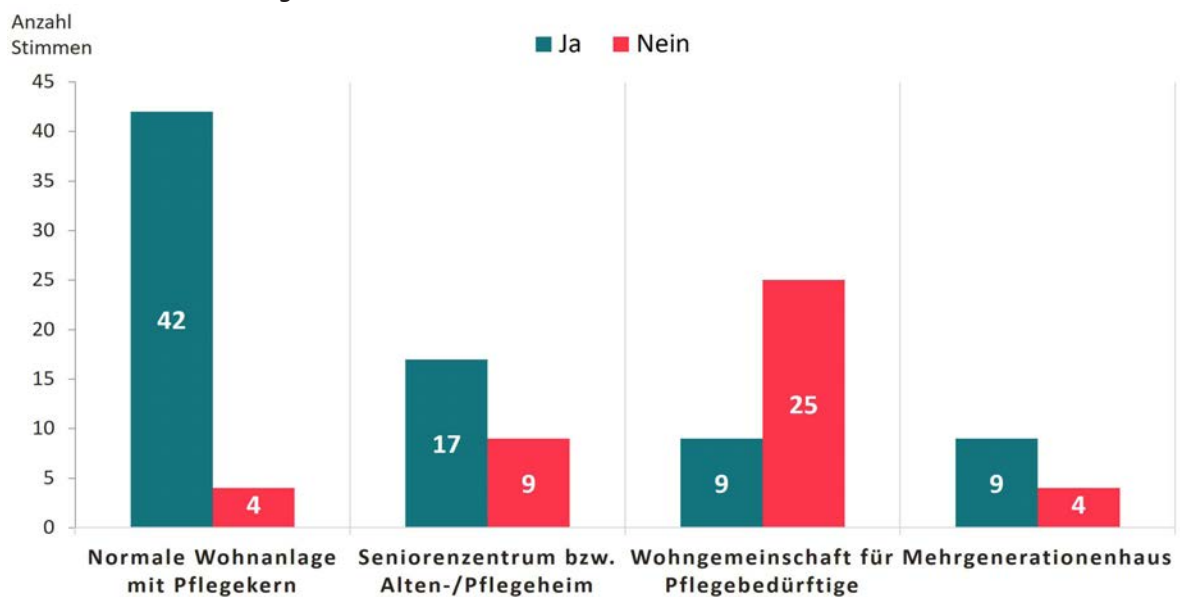
selbstständig und einfach wie möglich haushalten wollen. Angebote, welche das Alter bzw. die Pflegebedürftigkeit unterstreichen, werden weniger akzeptiert als weitestgehend normale barrierefreie

Abbildung 68: Welche spezielle altersgerechte Wohnform würde vorzugsweise gewählt werden?



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Abbildung 69: Welche spezielle altersgerechte Wohnform würde vorzugsweise gewählt werden, wenn nicht mehr alleine gehaushaltet werden könnte?

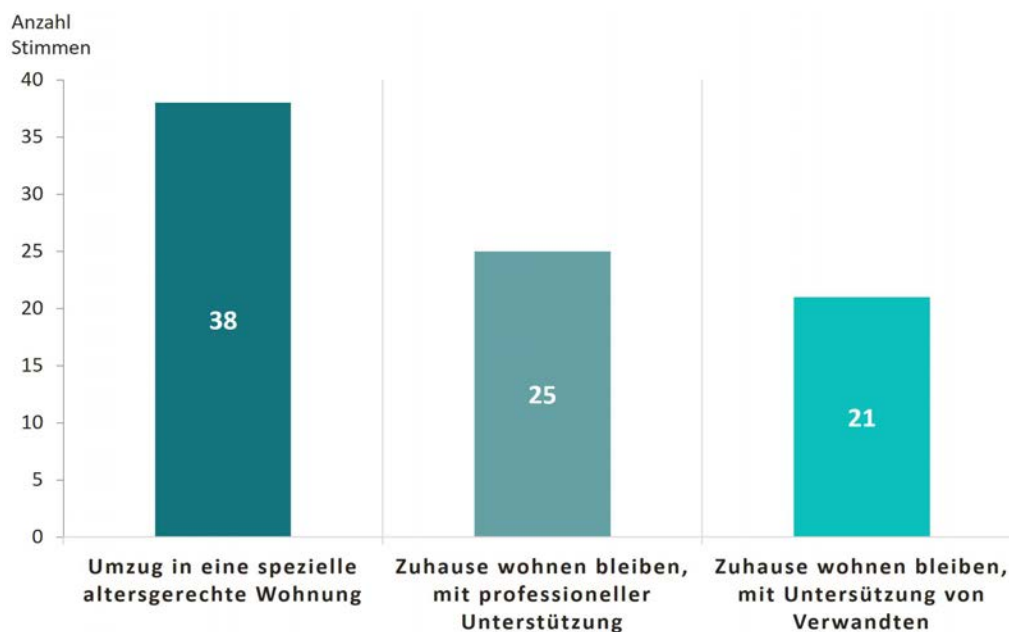


Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Wohnungen oder Wohnanlagen. Alternative Wohnangebote, wie das Mehrgenerationenhaus, werden jedoch im Gegensatz zu reinen auf das Alter ausgerichtete Möglichkeiten nicht zwingend

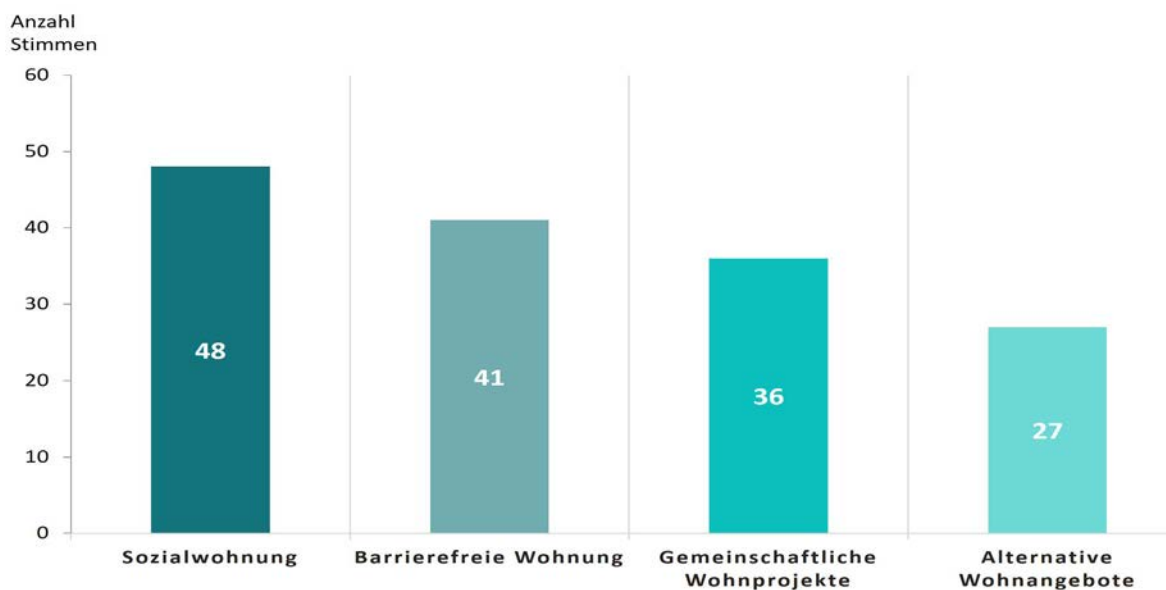
abgelehnt. Sozial- und barrierefreien Wohnungen kommt im Hinblick auf zukünftigen Bedarf nach Einschätzung der befragten Personen die größte Bedeutung zu (siehe Abb.71).

Abbildung 70: Wie würde die Wohnsituation geändert werden, wenn ein Wohnen ohne Unterstützung nicht mehr möglich wäre? – Die drei häufigsten Antworten



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Abbildung 71: Welche altersgerechten Wohnangebote fehlen? - Die vier häufigsten Antworten



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017



Sozialer Wohnungsbau

In Bargteheide gibt es aktuell einen Bestand an öffentlich geförderten Wohnungen von 222 Einheiten. Die anschließende Tabelle gibt einen Überblick über die einzelnen Wohngebiete bzw. -objekte (siehe Tab. 2). Da sich noch weiterer sozialer Wohnungsbau in der aktuellen Planung befindet (vgl. 4.1.2 *Aktuelle Planung*), ergibt sich, aus den unterschiedlichen Enden der Zweckbindung bestehender und neu hinzukommenden Sozialwohnungen eine Prognose bis 2030 (siehe Abb. 72). Es wird davon ausgegangen, dass bis zu diesem Zeitpunkt über die aktuelle Planung hinaus

keine weiteren öffentlich geförderten Wohnungen hinzukommen. Somit wird der Bestand an Sozialwohnungen wieder rückläufig sein.

Gemessen an dem aktuellen Gesamtbestand aller Wohnungen in Bargteheide von ca. 7.250 und einem aktuellen Planungsvolumen von ca. 600 hinzukommenden Wohnungen ist von einem Mindestbestand von ca. 7.850 Wohnungen im Jahre 2030 auszugehen. Weiteres mögliches Wachstum ist in dieser Zahl nicht enthalten. Der ungefähr zu erwartende Anteil an Sozialwohnungen am mindestens vorhandenen Gesamtbestand 2030 ergibt sich wie folgt:

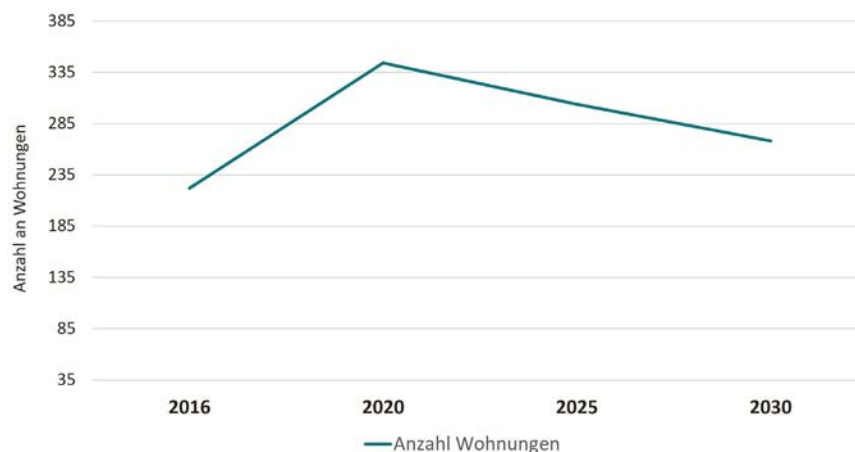
$$(268 \text{ WE} / 7.850 \text{ WE}) \times 100 = 3,4 \%$$

Tabelle 2: Öffentlich geförderter Wohnungsbau in Bargteheide

Gebiet	Vermieter	Anzahl Wohnungen	Geschosshöhe	Ende der Zweckbindung (Anzahl Wohnungen)	Vorschlagsrecht
Alter Sportplatz	Neue Lübecker eG	112		2019 (30) , 2024 (40), 2026 (12), 2051 (30)	✗ ✓ (Für 30 WE Erstbezug 2016)
Gretje-Offen-Weg	R. Schauenburg W. Apell	24		2029 (24)	✓
Hasselbusch	Vereinigte Hamburger Wohnungsbaugesellschaft	16		2033 (16)	✓
Zu den Fischteichen	Vereinigte Hamburger Wohnungsbaugesellschaft	30		2041 (30)	✓
Seniorendorf	Frank Heimbau	40		60 Jahre	✓

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 72: Entwicklung der Anzahl öffentlich geförderter Wohnungen im Bestand in Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Stadt Bargteheide

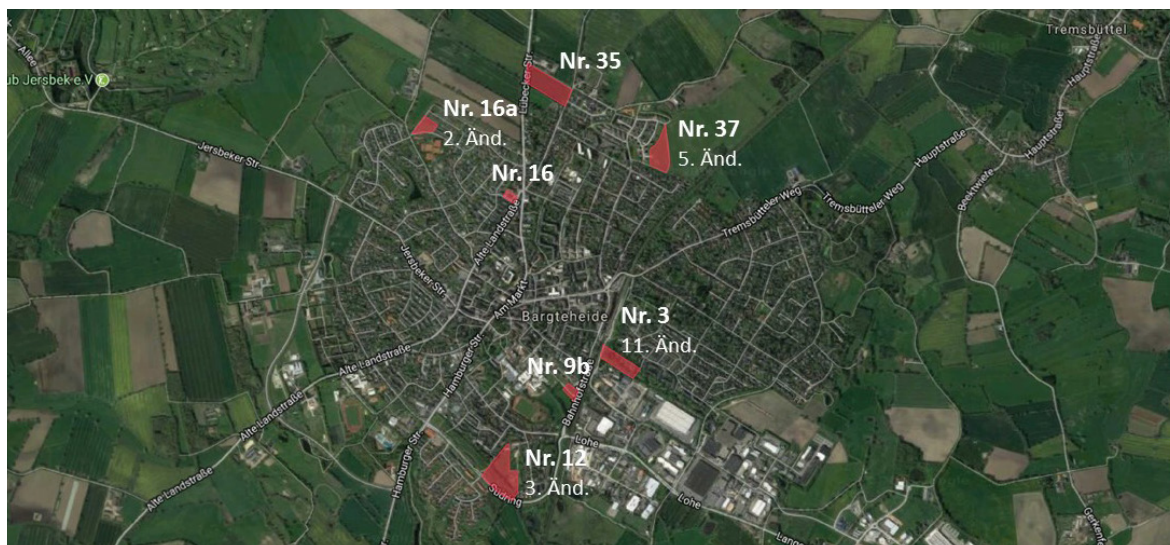
Im Jahre 2030 ist demnach von einem Anteil an Sozialwohnungen am Gesamtbestand von 3,4 % auszugehen.

4.1.2 Aktuelle Planung

Die anschließende Übersicht sowie die zugehörige Tabelle geben einen Überblick über aktuelle

Planungen im Wohnungsbau (siehe Abb. 73 und Tab. 3). Da der Fortschritt der Planungen und somit auch der Detaillierungsgrad sehr unterschiedlich ist, fällt der Informationsstand zu den einzelnen Baugebieten unterschiedlich aus.

Abbildung 73: Verortung der aktuellen Planungsvorhaben im Bereich Wohnen



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Google Maps

Tabelle 3: Aktuelle Planungsvorhaben im Bereich Wohnen in Bargteheide

B-Plan	Geplante Wohneinheiten	Öffentlich gefördert (Anteilig in %)	Geschosshöhe	Besonderheiten	Zeitraum
Nr. 3 - 11. Änderung	100	Mind. 50 %	2-5	-46 Bäume zu fällen -Geschützte Krähen	
Nr. 37 - 5. Änderung	95	-	3	Ökologisches Pflichtenheft	-2018 späterster Beginn -Dauer ca. 18-24 Monate
Nr. 16a – 2. Änderung	100	Mind. 50 %	3	Öffentliches + privates Grundstück	
Nr. 12 – 3. Änderung	170	40 %		Barrierefreies/behindertengerechtes Wohnen	
Nr. 35	150-200	-		Überwiegend als Wohngebiet	
Nr. 9b	40	-	3	Stil des Seniorendorfes beibehalten	
Nr. 16	8	-		Umwandlung Flüchtlingsunterkunft	

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Stadt Bargteheide

4.1.3 Stärken und Schwächen

Aus den zukünftigen Entwicklungen im Wirkungsfeld Wohnen ergeben sich unterschiedliche Stärken und Schwächen.

Stärken

Bargteheide ist verhältnismäßig gleichmäßig kreisförmig gewachsen und zeichnet sich, insbesondere im Vergleich zu anderen Kleinstädten, durch seine klar umgrenzte und kompakte Stadtstruktur aus. Somit ist eine übersichtliche und charakteristische Ausgangslage vorhanden, welche zukünftige Planungen erleichtert. Zudem ist die angepasste Dichte des tatsächlichen Stadtgebietes niedriger als der Blick auf die Gesamtdichte der Gemeinde vermuten lässt. Somit entsteht in dieser Hinsicht keine Barriere in Bezug auf zukünftige Planungen, da der aufgelockerte Kleinstadtcharakter problemlos beibehalten werden kann.

Auch wenn die Entwicklungen der letzten Jahre die Kaufpreise in Bargteheide stark steigen ließen, ist das Kaufpreisniveau von großen Teilen Hamburgs noch nicht erreicht. Dadurch besteht die Möglichkeit, in

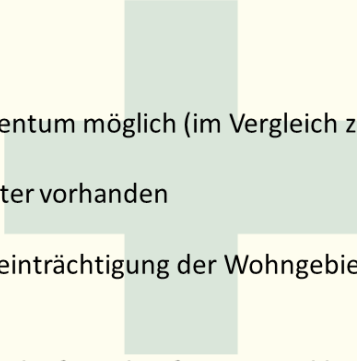
Reichweite zu der Großstadt Hamburg günstigeres Eigentum zu beziehen. Auch die Mietpreisentwicklung in Bargteheide erlebt einen deutlich geringeren Anstieg, als in den meisten Stadtteilen der Hansestadt und ist daher noch nicht vergleichbar (vgl. Immowelt 2017).

Das Baulückenkataster der Stadt Bargteheide ist eine sinnvolle und detaillierte Grundlage für zukünftige Planungen. Auf dieser Basis können langfristige Entscheidungen getroffen und insbesondere die weitere Innenentwicklung strukturiert angegangen werden.

Eine weitere Stärke ist die klare räumliche Abgrenzung der Gewerbegebiete von den bewohnten Bereichen. Eine erhöhte Lebensqualität durch vermiedene Lärm- und Emissionsbelastungen ist dadurch gegeben.

Es steht außer Frage, dass Bargteheide zukünftig Wachstum im Bereich der Bevölkerung erfahren wird. Dieses Wachstum ist eine große Stärke und bietet die Möglichkeit auf zukünftige Entwicklungen entsprechend zu reagieren und die Stadt gegebenenfalls strukturell anzupassen.

Abbildung 74: Stärken - Wohnen

- 
- Kompakte überschaubare Stadtstruktur
 - Geringe Dichte
 - Günstigeres Eigentum möglich (im Vergleich zu Hamburg)
 - Baulückenkataster vorhanden
 - Keine starke Beeinträchtigung der Wohngebiete durch Gewerbe
 - Wachstum
→ Als Stellschraube für zukünftige Entwicklungen

Quelle: Eigene Darstellung

Schwächen

Bargteheide ist geprägt von großflächigen und häufig zusammenhängenden Ein- und Zweifamilienhausstrukturen. Diese sich im Privatbesitz befindlichen Flächen und Gebäude sind demnach unflexibel, was städtebauliche Entwicklungen angeht. Flächenpotenziale sind in diesen Bereichen für Planungen häufig nicht nutzbar. Hinzu kommt, dass diese Art von Bebauung und ihre Ausstattung in den meisten Fällen keine altersgerechten Standards erfüllen. Im Hinblick auf den demografischen Wandel und sich verändernde Haushaltsstrukturen ist diese Ausgangslage schwierig. Es wird eine stark ansteigende Anzahl an älteren und kleineren Haushalten geben. Der Bedarf an entsprechendem Wohnraum ist jedoch derzeit nicht gedeckt.

Der Bestand an günstigem und öffentlich gefördertem Wohnraum ist aufgrund vorweg beschriebener Strukturen verhältnismäßig gering. Durch steigende Mietpreisentwicklungen in Hamburg und dem Umland wird der soziale Wohnungsbau jedoch immer wichtiger werden, damit sich auch junge Familien, Studenten und von Altersarmut betroffene und bedrohte Menschen entsprechende

Wohnungen leisten können. Dies geht mit einer sich verändernden Haushaltsstruktur einher und der daraus resultierenden starken Zunahme der Nachfrage nach kleinen und altersgerechten Wohnungen.

Eine städtebauliche Schwäche sind vereinzelte, abgeschottete Neubaugebiete. Diese brechen aus der eigentlich kompakten Struktur aus und sind räumlich abgegrenzt.

Abbildung 75: Schwächen - Wohnen

- Sehr Ausgeprägte Ein- und Zweifamilienhausstruktur
 - Starre private Strukturen
 - Häufig keine altersgerechte Ausstattung
- Wenig günstiger / geförderter Wohnraum
- Starke Zunahme älterer und kleinerer Haushalte
 - Zukünftiger Bedarf an altersgerechtem und kleinem Wohnraum nicht gedeckt
- Neubaugebiete zum Teil abgeschottet

Quelle: Eigene Darstellung

4.1.4 Ausblick 2030

Die Konsequenz aus der bereits im Vorfeld analysierten Bevölkerungsprognose bis 2030 ist ein steigender Bedarf an Wohnraum. Dieser wird zum Teil bereits durch aktuelle Planungen gedeckt. Eine ansteigende Bevölkerungszahl sowie der einhergehende zusätzliche Wohnraum führen zwangsläufig zu einem Anstieg der Bevölkerungsdichte. Wie jedoch durch die Berechnung der angepassten Dichte deutlich wurde, befindet sich Bargteheide in mit anderen Kleinstädten vergleichbaren Bereichen. Ein weiterer Anstieg der Dichte im Rahmen des möglichen Wachstums durch Wohnungsbau würde keine signifikante Veränderung herbeiführen. Der überdurchschnittlich hohe Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern bestätigt diese Situation.

Trotz des demografischen Wandels wird die Nachfrage von jungen Familien nach Wohnraum in Bargteheide anhalten, sodass Bargteheide eine

vergleichsweise junge Stadt bleiben wird. Die guten Voraussetzungen durch günstigeres Eigentum im Vergleich zu Hamburg und der dennoch unmittelbaren Nähe zu der Großstadt sind die wesentlichen Gründe für diese Nachfrage.

Der Anteil der Ein- bis Zweipersonenhaushalte wird in Bargteheide stark ansteigen und die Stadt vor entsprechende Herausforderungen stellen. Die wesentliche Grundlage für diese Entwicklung ist der demografische Wandel. Durch starke Zuwächse innerhalb der Alterssegmente über 65 Jahre und dem Rückgang der Bevölkerung im arbeitsfähigen Alter, wird der Anteil an Familien, in denen vorhandene Kinder zum Großteil bereits ausgezogen sind, deutlich zunehmen. Weitere Begünstigungen sind gesellschaftliche Entwicklungen. Eine gesunkene Bereitschaft zur dauerhaften Bindung und zurückgehende Familienplanungen sorgen auch in jüngeren Alterssegmenten für einen höheren Anteil an kleinen Haushalten. Mit der Haushaltsentwicklung

Abbildung 76: Ausblick 2030 - Wohnen

- Durch Bevölkerungsentwicklung/-wachstum → steigender Bedarf an Wohnraum
- Bevölkerungsdichte bleibt trotz Wachstum überschaubar
- Der Anteil an Ein- bis Zweipersonenhaushalten nimmt zu
- Anhaltende Nachfrage nach Ein- und Zweifamilienhäusern durch junge Familien
- Die Nachfrage nach kleinen Wohnungen wird ansteigen
- Veränderte wohnbauliche Ansprüche (altersgerecht)
- Zentrale Wohnlagen mit guter Erreichbarkeit werden wichtiger

Quelle: Eigene Darstellung

einhergehend ist die Nachfrage nach kleinen, altersgerechten und günstigen Wohnungen. Ältere Menschen wollen zum Teil ihren Wohnraum verkleinern, da aufgrund ausgezogener Kinder der Bedarf für das Ein- oder Zweifamilienhaus nicht mehr vorhanden ist. Zudem ist ein Umzug in eine Wohnung teilweise unumgänglich, insofern nicht mehr alleine gehaushaltet werden kann, bzw. die Barrierefreiheit im Ein- und Zweifamilienhaus nicht gegeben ist. Studenten und alleinlebende junge Arbeitnehmer verstärken diesen veränderten Bedarf.

Aufgrund deutlich ansteigender Mietpreise in Hamburg sowie in Teilen des Umlandes wurde in den letzten Jahren das Wohnen auch in Bargteheide teurer. Dieser Umstand geht mit steigender Altersarmut einher und sorgt für eine zusätzliche Nachfrage nach günstigem Wohnraum.

Aufgrund der zunehmenden Anzahl an Bewohnern mit eingeschränkter Mobilität werden zentrale Wohnlagen an Wichtigkeit gewinnen. So wird der Zugang zur täglichen Nahversorgung und dadurch eine länger anhaltende Möglichkeit zum selbstständigen Leben geschaffen. Auch für geringverdienende Bevölkerungsgruppen bietet sich so eher ein kostengünstigeres und Kfz-unabhängiges Leben, da eine überwiegende Nutzung des ÖPNV möglich wäre.

4.2 Mobilität

Das Wirkungsfeld Mobilität beleuchtet die wesentlichen Bausteine, die den Themenbereich Fortbewegung innerhalb und außerhalb der Stadt betreffen. Die Bausteine sind der motorisierte Individualverkehr (MIV), der öffentliche Personenverkehr (ÖPNV) sowie der Rad- und Fußverkehr.

4.2.1 Ausgangslage

MIV

Bargteheide ist insgesamt sehr gut an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Das Autobahnkreuz A1 (Hamburg - Lübeck - Puttgarden) und A21 (Kiel - Bargteheide) liegt nur etwa fünf Kilometer in östlicher Richtung vom Zentrum entfernt. Als Zubringerstraße dient die Landesstraße L89, welche entlang des Gewerbegebiets westlich aus dem Stadtgebiet führt. Durch die Stadt hindurch führen die zwei ehemaligen Bundesstraßen B75 und B434, die im Jahre 2015 im Rahmen des „Abstufungskonzepts des Bundes für autobahnparallele Bundesstraßen“ von 1996 zu den Landesstraßen L82 und L225 herabgestuft wurden. Daneben gibt es eine innerörtliche Verbindungsstraße, die als Ortsumgehung dient und bereits zur Hälfte fertiggestellt ist. Sie ist Teil der L89. Eine genaue Erläuterung erfolgt im Kapitel 4.2.3 *Aktuelle Planung*.

Die vorhandene Straßenstruktur bildet ein Netz aus mehreren Verkehrsknotenpunkten, die sich auf das Stadtgebiet verteilen. Im Wesentlichen entstehen die Knoten aus dem Zusammentreffen von Straßen mit überregionaler Bedeutung. Insbesondere der ehemaligen B75 (L82) kommt diesbezüglich eine übergeordnete Rolle zu (siehe Abb. 83).

Abbildung 77: Jersbeker Straße / Am Markt



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 78: Jersbeker Straße / Alte Landstraße



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 79: Am Markt / Rathausstraße



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 80: Südring / Hamburger Straße



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 81: Alte Landstraße / Lübecker Straße



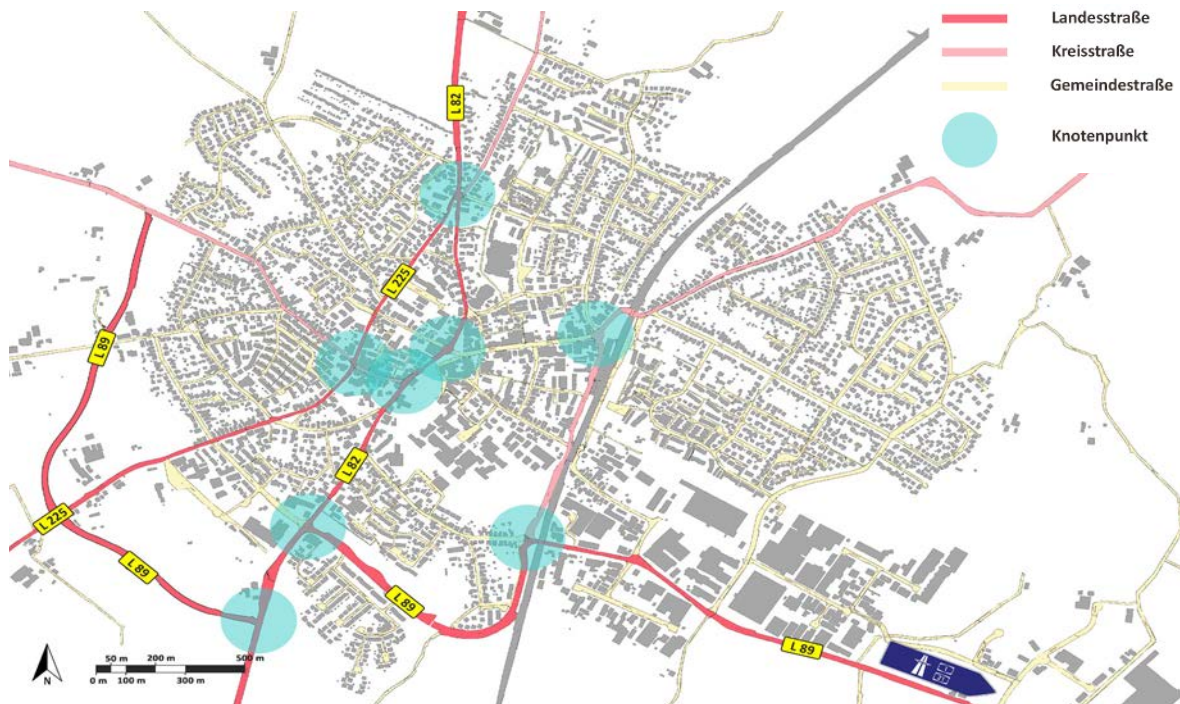
Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 82: Rathausstraße / Bahnhofstraße



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 83: Verkehrsknotenpunkte in Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 84: Hamburger Straße / Westring



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 85: Südring / Lohe



Quelle: Eigene Darstellung

ÖPNV

Bargteheide ist Bestandteil des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV), liegt auf der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck und hat einen eigenen Haltepunkt für die Regionalbahn. Die Regionalbahn-Linie RB81 mit Halt in Bargteheide verkehrt in den Hauptverkehrszeiten im 30-Minuten-Takt und in den Nebenverkehrszeiten im 60-Minuten-Takt auf der Strecke Hamburg - Bad Oldesloe, sodass nach Hamburg eine umsteigefreie Verbindung besteht.

Neben der Regionalbahn halten in Bargteheide regelmäßig zwei Buslinien (siehe Abb. 86). Die Linie 374 pendelt zwischen dem Bahnhof Bargteheide und

dem S-Bahnhof Poppenbüttel im Norden Hamburgs. Die Linie 8110 verbindet die Städte Ahrensburg und Bad Oldesloe mit den dazwischen liegenden Ortschaften, so auch Bargteheide. Zusätzlich zeigt die Abbildung den Einzugsbereich des gesamten ÖPNVs in Bargteheide. Für Bushaltestellen gilt ein Radius von 400 Metern. Das entspricht einem Fußweg von ca. fünf Minuten. Ein 600 Meter Radius um den Bahnhof herum umfasst einen Fußweg von acht bis zehn Minuten. Die Haltestellen der Schulbusse wurden für die Ermittlung der Erschließung durch den ÖPNV bewusst nicht mit einbezogen, da sie, wie anschließend erläutert, nicht zum regelmäßigen täglichen ÖPNV gezählt werden können.

Abbildung 86: Einzugsbereich des ÖPNV in Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Die nachfolgende Tabelle (siehe Tab. 4) zeigt eine Übersicht der Buslinien mit Halt im Bargteheider Stadtgebiet. Zusätzlich zu den eben genannten Linien sind die Schulbuslinien sowie das bestehende Anruf-Sammel-Taxi aufgeführt. Mit Grün sind die positiven Besonderheiten, wie zum Beispiel lange Betriebszeiten oder der Betrieb eines Nachtbusses hervorgehoben. Mit Gelb sind Einschränkungen in den Betriebszeiten markiert. Rot zeigt deutliche Einschränkungen bezüglich Taktung, fehlender Betriebszeiten an bestimmten Wochentagen oder

anderer Nutzungseinschränkungen. So verkehrt das Anruf-Sammel-Taxi nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung und mit einem zusätzlichen Aufpreis gegenüber den Preisen der regulären Bustickets. Die Schulbusse fahren zweckmäßig lediglich an Schultagen und tageszeitabhängig nur in eine Richtung. Alle Schulbuslinien bedienen morgens die Strecken stadteinwärts in Richtung Bargteheide Schulzentrum und am Nachmittag gesammelt aus Bargteheide heraus. Die Gegenrichtung wird zur jeweiligen Betriebszeit nicht bedient.

Tabelle 4: Betriebszeiten des ÖPNV in Bargteheide

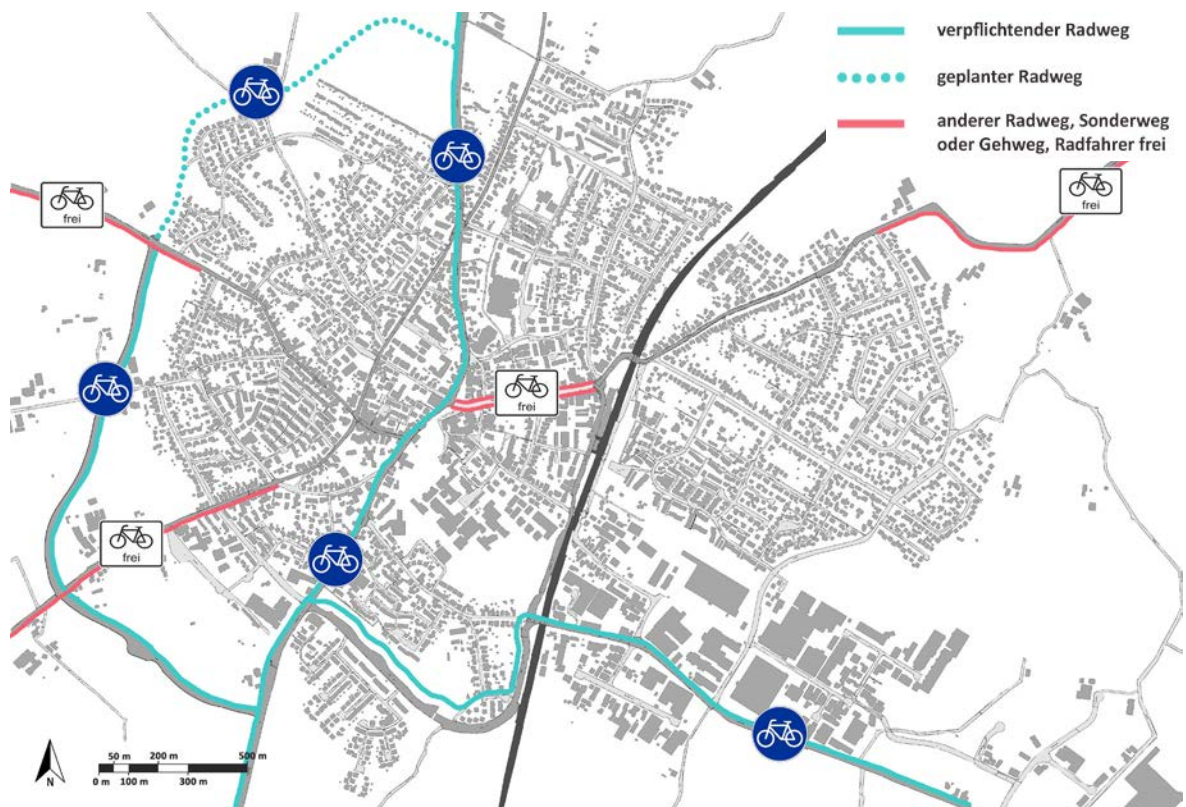
Linie	Ziel	Betriebszeiten			Taktung	Bemerkung
		Mo-Fr	Sa	So		
374	S Poppenbüttel – Bf. Bargteheide	4-22 Uhr	6-22 Uhr	10-21 Uhr	alle 60 Min.	
627	S Poppenbüttel – Bf. Bargteheide		1-3 Uhr	1-3 Uhr	alle 120 Min.	Nachtbus
8110	Bad Oldesloe - Ahrensburg	5-22 Uhr	6-20 Uhr	10-19 Uhr	alle 60-120 Min.	
8111	Bargfeld-Stegen - Bargteheide	6-8 Uhr 11-16 Uhr			alle 60 Min.	Schulbus (Ferienzeit kein Betrieb)
8112	U Hoisbüttel - Bargteheide	7-8 Uhr 12-15 Uhr			alle 60 Min.	Schulbus (Ferienzeit kein Betrieb)
8113	Klein Hansdorf - Bargteheide	7-8 Uhr 11-17 Uhr			alle 60 Min.	Schulbus (Ferienzeit kein Betrieb)
8114	Bargfeld-Stegen - Bargteheide	7-8 Uhr 11-16 Uhr			alle 60 Min.	Schulbus (Ferienzeit kein Betrieb)
8115	Bad Oldesloe – Bargteheide	6-8 Uhr 11-16 Uhr			alle 60 Min.	Schulbus (Ferienzeit kein Betrieb)
8116	Sattenfelde – Bargteheide	7-8 Uhr 11-17 Uhr			alle 60 Min.	Schulbus (Ferienzeit kein Betrieb)
8118	Delingsdorf – Bargteheide	7-8 Uhr 12-16 Uhr			alle 60 Min.	Schulbus (Ferienzeit kein Betrieb)
AST	Bargfeld-Stegen - Bargteheide	7-23 Uhr	8-23 Uhr		alle 60 Min.	Anruf-Sammel-Taxi (Nur nach tel. Anmeldung)

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: HVV

Radverkehr

Abbildung 87 zeigt das Fahrradwegenetz in Bargteheide. Mit blau gekennzeichnet sind die verpflichtenden, bzw. geplanten verpflichtenden Radwege. Verpflichtende Radwege sind Wege, auf denen der Fahrradfahrer eine eigene gekennzeichnete Fahrspur besitzt und diese zwingend zu nutzen hat (§ 41 Abs. 1 Zeichen 237 StVO). Rot sind Wege, auf denen es Fahrradfahrern gestattet ist zu fahren und sich diesen aber mit Fußgängern teilen müssen. Auf sämtlichen anderen Strecken müssen Fahrradfahrer in Bargteheide zusammen mit den Autos auf der Straße fahren.

Abbildung 87: Radwegenetz in Bargteheide



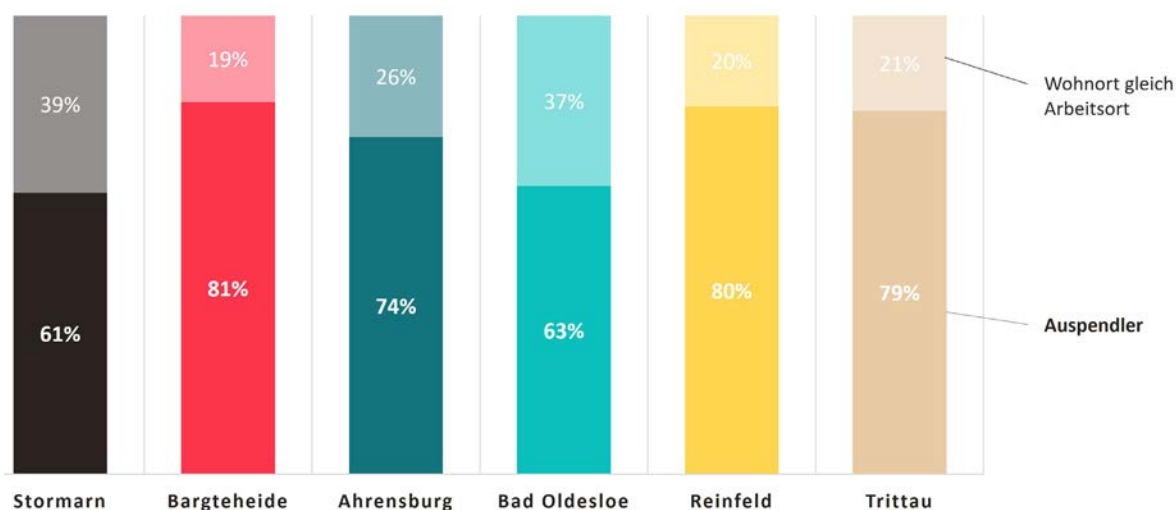
Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Berufspendler

Die Abbildungen 88 und 89 machen die Pendlerströme in Bargteheide im Städtevergleich deutlich. 81 % der Menschen, die in Bargteheide leben und einen sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplatz haben, sind nicht in Bargteheide beschäftigt, sondern außerorts. Im Städtevergleich ist das der höchste Anteil an Auspendlern. Der Anteil der Einpendler

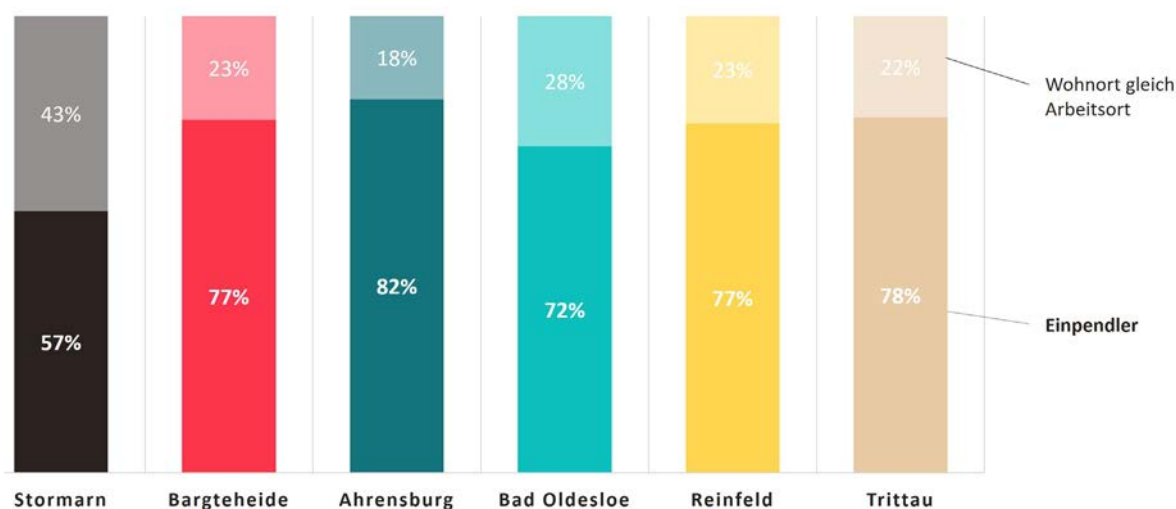
ist mit 77 % ebenfalls hoch. Nur Ahrensburg liegt in diesem Fall mit 82 % nennenswert darüber. Bargteheide hat demnach einen hohen Anteil sowohl an Aus- als auch an Einpendlern. Das bedeutet für Bargteheide, dass diese Ströme das Verkehrsaufkommen spürbar erhöhen, da sie in den Hauptverkehrszeiten zusammentreffen und aneinander vorbeilaufen müssen.

Abbildung 88: Zahl der Auspendler im Städtevergleich



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit, 2016

Abbildung 89: Zahl der Einpendler im Städtevergleich



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit, 2016



Fahrzeiten – Ziele außerhalb von Bargteheide

Der folgende Abschnitt vergleicht die Erreichbarkeit von Zielen außerhalb von Bargteheide anhand der Fahrzeiten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Die ausgewählten Fahrtziele decken unterschiedlichste Bedarfe ab. Hamburg, Lübeck, Ahrensburg und Bad Oldesloe verkörpern zentrale Arbeitsstandorte in der Region. Hamburg und Lübeck Hauptbahnhof sowie die beiden Flughäfen sind Ziele des Fern- und Reiseverkehrs. Das Alstertal-Einkaufszentrum Poppenbüttel (AEZ) und Wandsbek Markt bieten mit Shoppingcentern attraktive Einkaufsmöglichkeiten. Die Ostseestandorte Travemünde und Timmendorfer Strand gelten als überregionale Ausflugsziele. Zur Verdeutlichung der unterschiedlichen Fahrzeiten sind Fahrzeiten von bis zu 30

Minuten grün gekennzeichnet. Gelb sind Fahrzeiten von bis zu 60 Minuten und alle Fahrzeiten über 60 Minuten sind rot gekennzeichnet. Zusätzlich erfolgt die Betrachtung zu unterschiedlichen Tageszeiten, um mögliche Abweichungen zwischen Haupt- und Nebenverkehrszeiten aufzuzeigen.

Für den MIV zeigt sich ein übersichtliches und eindeutiges Bild (siehe Tab. 5). Alle Fahrzeiten liegen im Bereich unter einer Dreiviertelstunde.

Bezüglich der Fahrzeiten des ÖPNV zeigt sich hingegen ein unterschiedliches Bild (siehe Tab. 6). Zur Bewertung dient neben den reinen Fahrzeiten die Taktung als zweites Kriterium. Die Taktungen sind ähnlich wie die Fahrzeiten unterschiedlich eingefärbt. Taktungen unter 30 Minuten sind grün, ab 30 Minuten gelb und ab 60 Minuten rot eingefärbt.

Tabelle 5: MIV-Fahrzeiten für Ziele außerhalb von Bargteheide

	Zentrum Bargteheide			
	Morgens	Mittags	Nachmittags	Abends
Hamburg Hbf.	42 Min.	43 Min.	41 Min.	35 Min.
Hamburg Flughafen	40 Min.	36 Min.	40 Min.	31 Min.
Lübeck Hbf.	30 Min.	30 Min.	28 Min.	27 Min.
Lübeck Flughafen	30 Min.	34 Min.	34 Min.	33 Min.
Ahrensburg	16 Min.	15 Min.	14 Min.	12 Min.
Bad Oldesloe	20 Min.	19 Min.	19 Min.	16 Min.
AEZ Poppenbüttel	29 Min.	26 Min.	27 Min.	22 Min.
Wandsbek Markt	36 Min.	36 Min.	33 Min.	29 Min.
Travemünde	43 Min.	44 Min.	44 Min.	40 Min.
Timmendorfer Strand	39 Min.	39 Min.	39 Min.	36 Min.

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Tom Tom

Tabelle 6: ÖPNV-Fahrzeiten für Ziele außerhalb von Bargteheide

	Zentrum Bargteheide							
	Morgens		Mittags		Nachmittags		Abends	
	Fahrzeit	Taktung	Fahrzeit	Taktung	Fahrzeit	Taktung	Fahrzeit	Taktung
Hamburg Hbf.	33 Min.	alle 30 Min.	33 Min.	alle 30 Min.	33 Min.	alle 30 Min.	33 Min.	alle 30 Min.
Hamburg Flughafen	55-65 Min.	alle 30 Min.	55-65 Min.	alle 30 Min.	55-65 Min.	alle 30 Min.	55-65 Min.	alle 30 Min.
Lübeck Hbf.	38 Min.	alle 60 Min.	38 Min.	alle 60 Min.	38 Min.	alle 60 Min.	38 Min.	alle 60 Min.
Lübeck Flughafen	68 Min.	alle 60 Min.	68 Min.	alle 60 Min.	68 Min.	alle 60 Min.	78-84 Min.	alle 60 Min.
Ahrensburg	8 Min.	alle 30 Min.	8 Min.	alle 60 Min.	8 Min.	alle 30 Min.	8 Min.	alle 60 Min.
Bad Oldesloe	11 Min.	alle 60 Min.	11 Min.	alle 60 Min.	11 Min.	alle 60 Min.	11 Min.	alle 60 Min.
AEZ Poppenbüttel	38-60 Min.	alle 30 Min.	38-60 Min.	alle 30 Min.	38-60 Min.	alle 30 Min.	38-60 Min.	alle 30 Min.
Wandsbek Markt	32 Min.	alle 30 Min.	32 Min.	alle 30 Min.	32 Min.	alle 30 Min.	32 Min.	alle 30 Min.
Travemünde	75 Min.	alle 60 Min.	75 Min.	alle 60 Min.	75 Min.	alle 60 Min.	75 Min.	alle 60 Min.
Timmendorfer Strand	90 Min.	alle 60 Min.	90 Min.	alle 60 Min.	90 Min.	alle 60 Min.	100 Min.	alle 60 Min.

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: HVV

Positiv fallen die Fahrzeiten von und nach Ahrensburg und Bad Oldesloe auf, die mit acht und elf Minuten deutlich geringer ausfallen, als die Fahrzeiten des MIV. Die Fahrt in das Zentrum von Hamburg ist in den Hauptverkehrszeiten ebenfalls ca. zehn Minuten kürzer. Eindeutige Unterschiede offenbaren sich in den Fahrten zu den beiden Flughäfen und an die Ostseebäder. Teilweise dauert die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln doppelt so lange, wie mit dem Auto.

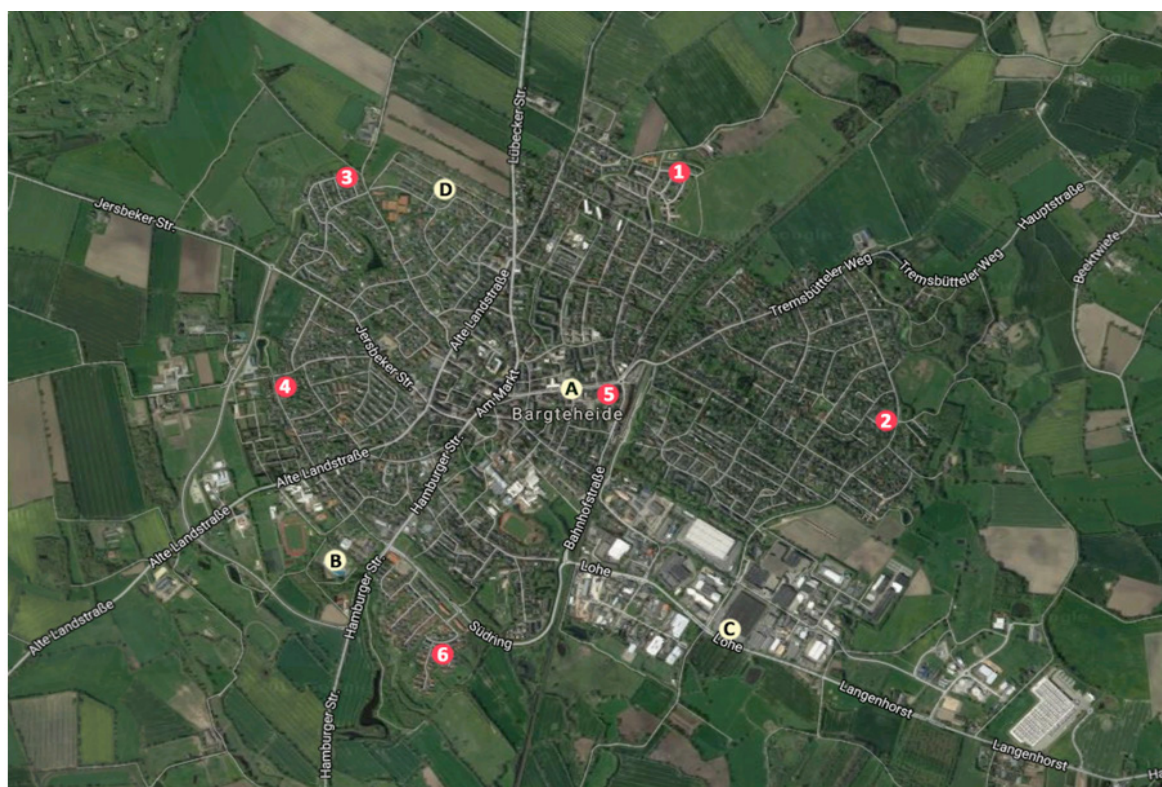
Die Tabelle zeigt, dass ganztägige Taktungen von 30 Minuten nur zu den Zielen im Hamburger Stadtgebiet (Hauptbahnhof, Flughafen, Wandsbek und Poppenbüttel) bestehen. Zusätzlich gibt es eine halbstündige Verbindung zwischen Bargteheide und Ahrensburg in den Hauptverkehrszeiten. Alle anderen Verbindungen werden im 60 Minuten Takt bedient. Taktungen unter 30 Minuten kommen nicht vor. Auf einen Vergleich des Rad- und Fußverkehrs wird an dieser Stelle aufgrund der teilweise weiten Entfernungen verzichtet.

Fahrzeiten – Ziele innerhalb von Bargteheide

Auf der folgenden Abbildung (siehe Abb. 90) sind jeweils die Start- und Zielpunkte für den Vergleich der innerörtlichen Wegeverbindungen markiert. Die Buchstaben A bis D sind, ähnlich wie die Ziele aus dem vorherigen Vergleich, Ziele innerhalb der Stadt für unterschiedliche Bedarfe. Die Ausgangspunkte 1 bis 6 sind vom Zentrum bis an die äußeren Ränder der Wohngebiete gleichmäßig verteilt. Die Fahr-, bzw. Gehzeiten sind bis 15 Minuten grün, bis 30 Minuten gelb und ab 30 Minuten rot gekennzeichnet. Die Erhebung erfolgte unter der Woche an einem Nachmittag.

Zu Fuß sind die Wegzeiten erwartungsgemäß stark von der räumlichen Entfernung abhängig. Die untersuchten Wege befinden sich zum Großteil in Bereichen, die im Alltag theoretisch bewältigt werden können (siehe Tab. 7). Die zentrale Erkenntnis des Vergleiches der innerörtlichen Wegzeiten ist jedoch, dass zwischen den Fahrzeiten

Abbildung 90: Verortung der Start- und Zielpunkt der innerörtlichen Wege



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Google Maps



mit dem Fahrrad und dem PKW keine nennenswerten Unterschiede bestehen (siehe Tab. 8 und 9). In beiden Fällen liegen sämtliche Fahrzeiten unter 15 Minuten, sodass es zeitlich keinen Unterschied macht, das Fahrrad oder den PKW zu nutzen. Diese Tatsache entsteht aus der kompakten Stadtstruktur Bargtheides. Zudem wird deutlich, dass der ÖPNV für innerörtliche Wege nahezu gänzlich ungeeignet ist (siehe Tab. 10). Das liegt zum einen daran, dass bei allen Wegbeziehungen, bis auf eine Ausnahme,

der ergänzende Fußweg zur jeweiligen Busstation, den mit Abstand größten Teil der Gesamtzeit in Anspruch nimmt. Beispielsweise dauert der Weg vom Erich-Kästner-Weg (1) zum Freibad (B) insgesamt 23 Minuten und davon sind 20 Minuten reiner Fußweg. Hinzu kommt die konsistent niedrige Taktung von 60 Minuten. Außerdem gibt es für einige Wegverbindungen überhaupt keine geeignete Möglichkeit den ÖPNV zu nutzen, da der direkte Fußweg in jedem Fall schneller ist.

Tabelle 7: Fußverkehr-Gehzeiten für Ziele innerhalb von Bargtheide

		A	B	C	D
		Zentrum Bargtheide	Freibad Bargtheide	Famila Bargtheide	Kleingarten Bargtheide
1	Erich-Kästner-Weg	14 Min.	32 Min.	33 Min.	19 Min.
2	Buchenweg 40	19 Min.	37 Min.	17 Min.	34 Min.
3	Hufeisenring 20	20 Min.	25 Min.	38 Min.	6 Min.
4	Am Bargfeld 30	21 Min.	10 Min.	31 Min.	17 Min.
5	Rathausstraße 30	1 Min.	19 Min.	20 Min.	17 Min.
6	Reiherstieg 1	22 Min.	12 Min.	20 Min.	32 Min.

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Google Maps

Tabelle 8: Radverkehr-Fahrzeiten für Ziele innerhalb von Bargtheide

		A	B	C	D
		Zentrum Bargtheide	Freibad Bargtheide	Famila Bargtheide	Kleingarten Bargtheide
1	Erich-Kästner-Weg	4 Min.	9 Min.	8 Min.	6 Min.
2	Buchenweg 40	6 Min.	11 Min.	4 Min.	10 Min.
3	Hufeisenring 20	7 Min.	8 Min.	13 Min.	2 Min.
4	Am Bargfeld 30	7 Min.	3 Min.	11 Min.	5 Min.
5	Rathausstraße 30	1 Min.	6 Min.	5 Min.	5 Min.
6	Reiherstieg 1	6 Min.	4 Min.	6 Min.	10 Min.

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Google Maps

Tabelle 9: MIV-Fahrzeiten für Ziele innerhalb von Bargteheide

		A	B	C	D
		Zentrum Bargteheide	Freibad Bargteheide	Famila Bargteheide	Kleingarten Bargteheide
1	Erich-Kästner-Weg	4 Min.	8 Min.	7 Min.	6 Min.
2	Buchenweg 40	4 Min.	10 Min.	3 Min.	9 Min.
3	Hufeisenring 20	7 Min.	6 Min.	9 Min.	5 Min.
4	Am Bargfeld 30	6 Min.	3 Min.	7 Min.	5 Min.
5	Rathausstraße 30	1 Min.	6 Min.	4 Min.	5 Min.
6	Reiherstieg 1	5 Min.	6 Min.	3 Min.	7 Min.

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Google Maps

Tabelle 10: ÖPNV-Fahrzeiten für Ziele innerhalb von Bargteheide

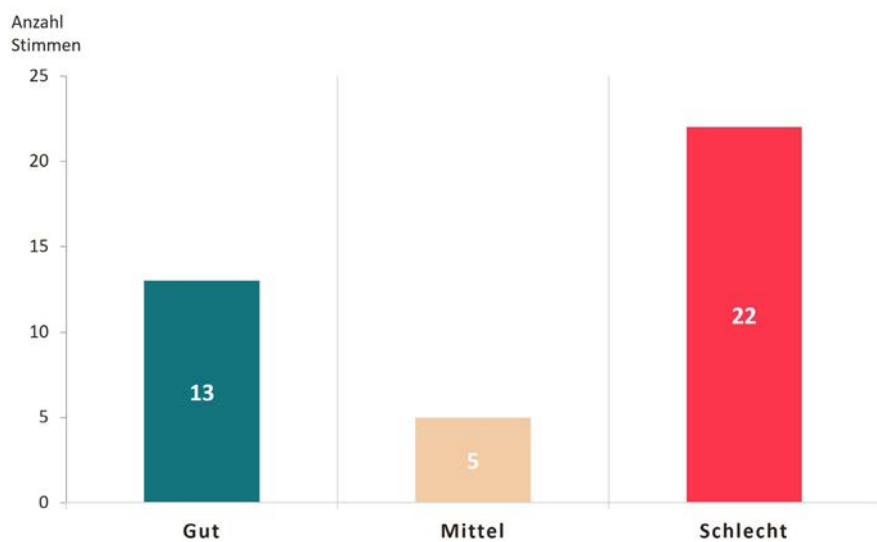
		A			B			C			D		
		Zentrum Bargteheide			Freibad Bargteheide			Famila Bargteheide			Kleingarten Bargteheide		
		Fahrzeit	Davon Fußweg	Taktung	Fahrzeit	Davon Fußweg	Taktung	Fahrzeit	Davon Fußweg	Taktung	Fahrzeit	Davon Fußweg	Taktung
1	Erich-Kästner-Weg	-			Bus: 23 Min.	20 Min.	60 Min.	-			-		
2	Buchenweg 40	-			Bus: 27 Min.	21 Min.	60 Min.	-			Bus: 32 Min.	30 Min.	60 Min.
3	Hufeisenring 20	-			Bus: 22 Min.	21 Min.	60 Min.	-			-		
					Bus: 24 Min.	20 Min.	60 Min.						
4	Am Bargfeld 30	Bus: 18 Min.	14 Min.	60 Min.	-			Bus: 34 Min.	23 Min.	60 Min.	-		
5	Rathausstraße 30	-			Bus: 9 Min.	3 Min.	60 Min.	-			Bus: 13 Min.	11 Min.	60 Min.
6	Reiherstieg 1	Bus: 17 Min.	15 Min.	60 Min.	-			-			Bus: 18 Min.	14 Min.	60 Min.
		Bus: 19 Min.	14 Min.	60 Min.									

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: HVV

Dieses Bild spiegelt sich auch in der Bürgerumfrage wieder. Eine deutliche Mehrheit bewertet den ÖPNV in seinem Wohnumfeld als „schlecht“ (siehe Abb. 91). Auf die Frage, was geändert werden müsste, um diesen Umstand zu verbessern, ist die häufigste Forderung der Ausbau des ÖPNVs. Weitere Anmerkungen sind die Verbesserung der Einstiegsmöglichkeiten in Bus und Bahn sowie die Einrichtung

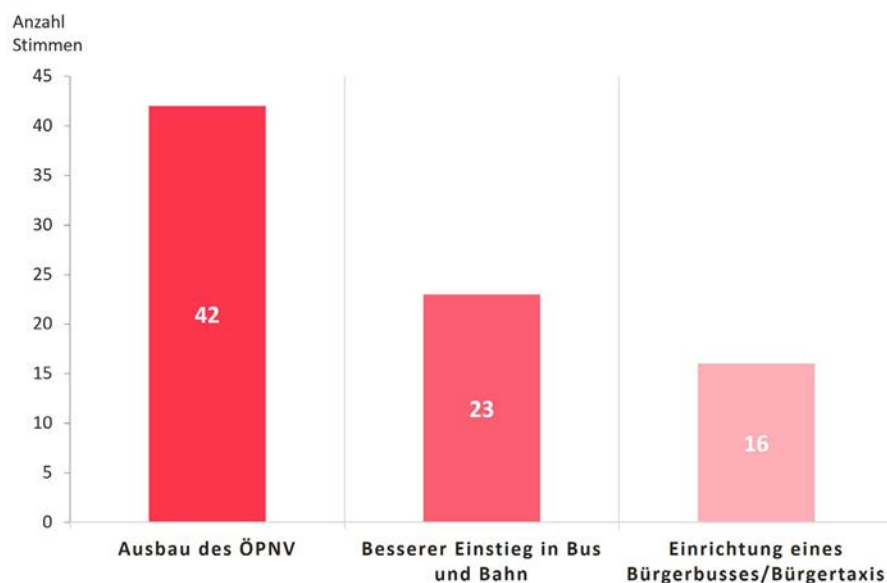
eines Bürgerbusses oder -taxi (siehe Abb. 92). Was genau mit der letzten Anmerkung gemeint ist, geht aus der Umfrage nicht hervor, da ein Anruf-Sammel-Taxi mit Fahrten ins nahegelegene Umland (siehe Tab. 4) bereits existiert. Dennoch scheint es in dieser Hinsicht weiteren Bedarf zu geben.

Abbildung 91: Bewertung der Verkehrsanbindung durch den ÖPNV im Wohnumfeld



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Abbildung 92: Was müsste im Wohnumfeld geändert werden, damit der Alltag im Alter besser bewältigt werden könnte? Relevante Antworten



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Parkplatzangebot

Neben dem ausgeprägten Straßennetz verfügt Bargteheide über ein auffallend umfangreiches und großflächiges Parkplatzangebot. Abbildung 93 verdeutlicht, wie viele Parkplätze im zentralen Innenstadtbereich vorhanden sind. Die Längs- und Schrägparkplätze entlang der Straßen sind in der Abbildung nicht erfasst. Obwohl die Abbildung nur einen kleinen Ausschnitt des Innenstadtbereiches zeigt, wird deutlich, welchen hohen Flächenanteil die Stellplätze in Anspruch nehmen. Insgesamt gibt es in der Innenstadt und dem Bahnhofsumfeld 1.640 Parkmöglichkeiten (vgl. Parkraumkonzept Bargteheide 2015, S. 11). Das Angebot in privaten Tiefgaragen und Garagenhöfen ist in der Aufzählung ebenfalls nicht einbezogen. Ausnahmslos alle öffentlich zugänglichen Parkplätze in Bargteheide sind kostenlos. Ca. 200 Stellplätze unterliegen einer Parkdauerbeschränkung zwischen einer und drei Stunden. Diese Art von Stellplätzen befinden sich hauptsächlich in der Rathausstraße und in den übrigen Einkaufsstraßen. Im Bereich des Bahnhofes gibt es 200 Stellplätze, die für eine Park and Ride Nutzung (P+R) vorgesehen sind.

Abbildung 93: Parkplatzangebot im Innenstadtbereich von Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Open Street Map

4.2.2 Aktuelle Planung

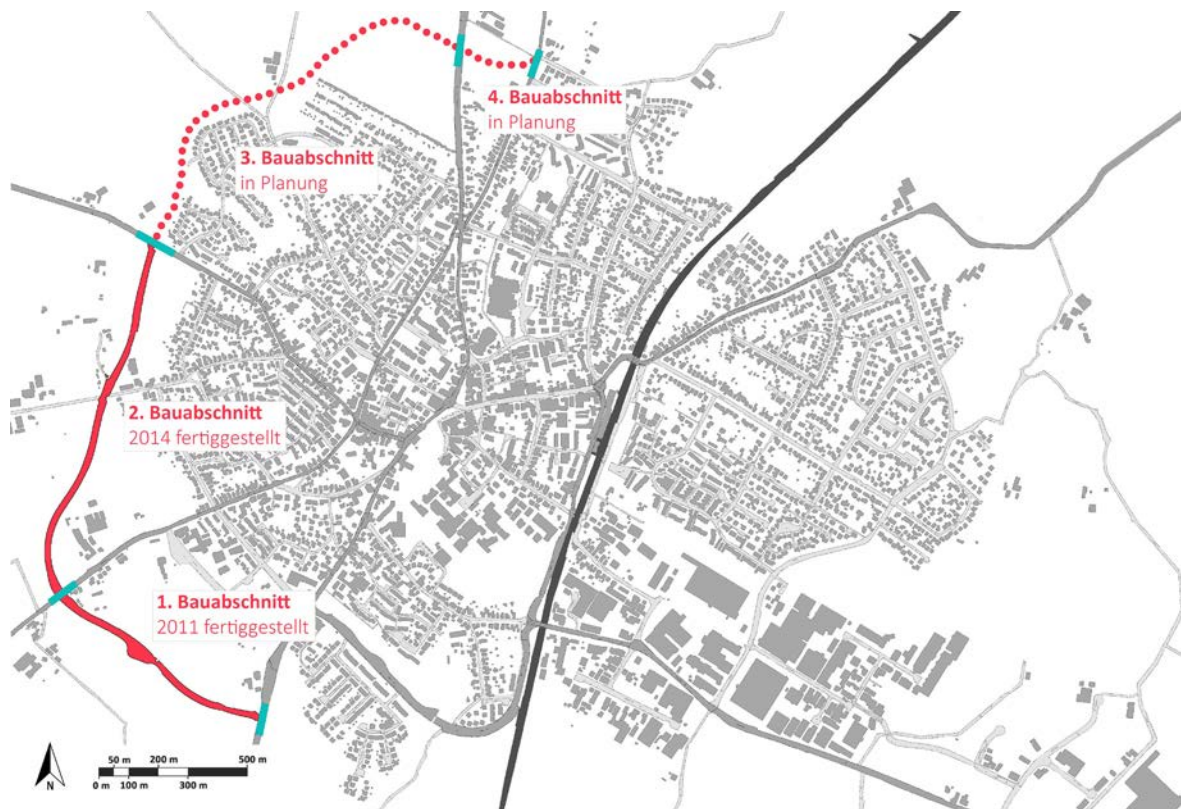
Im Bereich Mobilität gibt es aktuell zwei übergeordnete Vorhaben in Bargteheide. Das ist auf der einen Seite die innerörtliche Verbindungsstraße und auf der anderen Seite die Planungen rund um die Einrichtung der S-Bahn-Linie S4 und die damit einhergehende Umgestaltung des Bahnhofumfelds. Beide Projekte werden im Folgenden näher erläutert.

Innerörtliche Verbindungsstraße

Die innerörtliche Verbindungsstraße, mit der Funktion einer Ortsumgehung im Westen der Stadt, ist bereits im Regionalplan von 1998 genannt und seitens der überörtlichen Raumplanung in Erwägung gezogen worden (vgl. Kapitel 3.4 Regionalplan). Anders als eine Ortsumgehungsstraße,

die in den Aufgabenbereich des Bundes fällt, ist die innerörtliche Verbindungsstraße Bestandteil der hoheitlichen Planung der Gemeinde. Laut Angaben der Stadt Bargteheide ist eine sogenannte Ortsumgehungsstraße im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2015 in Betracht gezogen worden. Aufgrund der deutlich langwierigeren und umfangreicheren Planung durch den Bund wurde auf Initiative der Stadt der Weg für eine innerörtliche Verbindungsstraße eingeschlagen. Eine dem Namen nach bezeichnete Ortsumgehungsstraße würde die Stadt rein baulich deutlich weiträumiger umgehen als die innerörtliche Verbindungsstraße. Im Falle Bargteheides soll die grundlegende Funktion der Ortsumgehung dennoch durch die, anders verlaufende, innerörtliche Verbindungsstraße gewährleistet werden. Zum heutigen Zeitpunkt im Jahr 2017 ist die innerörtliche Verbindungsstraße zur Hälfte fertiggestellt (siehe Abb. 94). Mit dem Bau

Abbildung 94: Innerörtliche Verbindungsstraße



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

des ersten Streckenabschnittes wurde im Jahr 2011 begonnen. Der dritte von insgesamt vier Abschnitten befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Der

Baubeginn für die zwei letzten Abschnitte ist nach aktuellem Stand für das kommende Jahr 2018 vorgesehen (siehe Tab. 11).

Tabelle 11: Bauabschnitte der innerörtlichen Verbindungsstraße

1. Bauabschnitt	2. Bauabschnitt	3. Bauabschnitt	4. Bauabschnitt
Länge: 800 m Bauzeit: 04/2011 bis 12/2011 Kosten: 2,7 Mio. € (100% Fördermittel vom Land)	Länge: 1.260 m Bauzeit: 09/2013 bis 09/2014 Kosten: 3,2 Mio. € (80% Fördermittel vom Land)	Länge: 1.470 m Bauzeit: geplant ab 2018 Kosten: ca. 4 Mio. € (60% Fördermittel vom Land)	Länge: 258 m Bauzeit: geplant ab 2018 Kosten: ca. 800.000 €
Gesamtlänge: 3,78 km			
Gesamtkosten: ca. 10,7 Mio. €			

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Stadt Bargteheide

S-Bahn-Linie S4

Die sogenannte „S4“ ist ein Projekt zur Netzerweiterung der Hamburger S-Bahn. Betreiber der S-Bahn ist die S-Bahn Hamburg GmbH, ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG. Gleichzeitig handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt der Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein. Stellvertretend für diese beiden Länder übernehmen die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) auf Hamburger Seite und das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie auf Seiten Schleswig-Holsteins die Planung. Mit der Durchführung wurde die DB Netz AG, ebenfalls ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG, beauftragt (vgl. DB Netz AG 2017).

Ziel des Vorhabens ist es, die Verbindung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein auf der Strecke Hamburg - Lübeck zu verbessern. Grund sind anhaltend steigende Fahrgastzahlen. Die Strecke wird insbesondere von Pendlern intensiv genutzt. Die Fahrgastzahlen haben laut Angaben der Deutschen Bahn zwischen 2000 und 2010 um 50 % zugenommen (vgl. Deutsche Bahn AG 2017). Zurzeit findet auf der Strecke ein Mischbetrieb aus Regional-, Fern- und Güterverkehr statt. Diese unterschiedlichen Verkehre teilen sich die bestehenden Gleise, sodass es oftmals zu gegenseitigen Beeinträchtigungen kommt. Darunter hat vor allem

der Regionalverkehr in Form von Verspätungen und Ausfällen zu leiden. Durch neue Haltestellen für die S-Bahn werden einige Hamburger Stadtteile wie Tonndorf oder Rahlstedt und Städte wie Bargteheide im schleswig-holsteinischen Raum erschlossen und in das bestehende S-Bahn-Netz eingebunden. Diese Erweiterungen sollen zu einer Entlastung der Regionalbahnen führen (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2017).

Im Rahmen des Projektes wird ab dem bestehenden S- und Regionalbahn-Haltepunkt Hasselbrook im östlichen Hamburger Stadtgebiet eine völlig neue S-Bahn-Trasse parallel der Fern- und Regionalbahnstrecke Hamburg - Lübeck gebaut. Auf einer Länge von rund 17 km werden zwischen Hamburg-Hasselbrook und Ahrensburg zwei S-Bahn-Gleise gebaut. Ein eingleisiger Ausbau erfolgt auf weiteren 2,5 km bis Ahrensburg-Gartenholz. Ab Ahrensburg-Gartenholz erfolgt die Streckenführung der künftigen S-Bahn-Linie S4 bis zu ihrer geplanten Endhaltestelle Bad Oldesloe auf den bestehenden Gleisen der Regional- und Fernverkehrszüge. Die Gesamtstreckenlänge bis Bad Oldesloe beträgt knapp 40 km (vgl. Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein 2013, S. 70 f., S. 80 ff.).

Neben den Maßnahmen im Schienenbereich sind weitere bauliche Maßnahmen im Zuge des Ausbaus der S4 vorgesehen. So ist geplant

Schallschutzwände zu errichten sowie zahlreiche Bahnübergänge entlang der Strecke zu beseitigen und durch Unter- bzw. Überführungen zu ersetzen. Des Weiteren werden zahlreiche Eisenbahnbrücken sowie Straßen- und Fußgängerbrücken umgebaut (vgl. Deutsche Bahn AG 2017).

In Bargteheide laufen parallel dazu Planungen für eine neue Park and Ride Anlage mit 600 Stellplätzen und die Umgestaltung des gesamten Bahnhofsumfeldes (vgl. Stadt Bargteheide).

Die Kosten des Projektes belaufen sich nach aktuellem Stand auf rund 950 Millionen Euro. Die Kosten werden durch den Bund, die Länder, sowie durch die DB Netz AG getragen. Zusätzlich kommen Fördermittel der Europäischen Union im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) hinzu (vgl. DB Netz AG 2017).

Seit 2014 läuft die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Der Abschnitt (PFA 1) Hasselbrook-Luetkensallee, befindet sich seit September 2016 als erster von drei Planfeststellungsabschnitten in der Planfeststellung und soll bis Frühjahr 2019 abgeschlossen sein. (vgl. Deutsche Bahn AG 2017; siehe Abb. 96). Der Baubeginn ist momentan für 2020 und die Inbetriebnahme ab dem Jahr 2027 geplant (vgl. Deutsche Bahn AG 2017).

Änderungen und Einsparungen im laufenden Planungsprozess

Die Vorentwurfsplanung (VEP) wurde Ende 2013 abgeschlossen. In der sogenannten Vorentwurfsplanung wurde die technische Umsetzbarkeit

Abbildung 95: S4 Maßnahmen



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

des Streckenausbaus in verschiedenen Varianten untersucht. Aus diesen Untersuchungen wurde eine Vorzugsvariante formuliert. Im Anschluss an die VEP findet parallel zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung fortwährend eine Nutzen-Kosten-Untersuchung statt. Im Rahmen der Kosten-Nutzen-Untersuchung wird der Projektumfang erneut überprüft und die Aufgabenstellung in Teilen angepasst.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung führte Ende 2015 dazu, dass die Gemeinde Delingsdorf im Kreis Stormarn, entgegen der ursprünglichen Planungen, keinen Haltepunkt erhält. Zudem wird der eingleisige

Ausbau zwischen Ahrensburg und Bargteheide nun auf den Streckenabschnitt zwischen Ahrensburg und Ahrensburg-Gartenholz beschränkt. Durch die Anpassungen sollen rund 93 Millionen Euro eingespart werden (vgl. Hamburger Abendblatt 2015).

Die Einsparungen machen sich auch im geplanten Fahrplan bemerkbar. Tabelle 12 verdeutlicht, dass es für Bargteheide lediglich zu den Hauptverkehrszeiten zu einer Verbesserung der Taktung von 30 auf 20 Minuten kommt. Das hängt unter anderem mit dem Wegfall des dritten Gleises bis Bargteheide zusammen.

Abbildung 96: S4-Streckenverlauf



Quelle: DB Netz AG

Tabelle 12: Veränderungen der Taktung durch die S4

	Hauptverkehrszeit		Nebenverkehrszeit	
	RB + RE	S4 + RE	RB + RE	S4 + RE
Hamburg - Ahrensburg	alle 10-30 Min.	alle 10 Min.	alle 10-30 Min.	alle 20 Min.
Hamburg Bargteheide	alle 30 Min.	alle 20 Min.	alle 60 Min.	alle 60 Min.
Hamburg Bad Oldesloe	alle 30 Min.	alle 30 Min.*	alle 30 Min.	alle 30 Min.*

* durch den ergänzenden RE (Lübeck-Hamburg) ergibt sich eine alle 30 Min.

Taktung. S4 lediglich alle 60 Min. RE hat kein Halt bis Hamburg Hbf.

Quelle: Eigene Darstellung
 Datengrundlage: Stadt Hamburg

4.2.3 Stärken und Schwächen

Stärken

Bargteheide ist, wie bereits anfangs erwähnt, gut an das bestehende regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Wichtige regionale und überregionale Ziele sind insbesondere mit dem MIV gut und schnell zu erreichen. Die Nähe zur Autobahn wirkt sich dabei positiv auf die Mobilität aus. Der innerstädtische Kfz-Verkehr verteilt sich auf mehrere Knotenpunkte, sodass es zu keiner punktuellen Überlastung kommt. Gleichzeitig trägt die innerstädtische Verbindungsstraße zu einer Entlastung des innerstädtischen Verkehrs bei. Durch die kompakte Stadtstruktur sind Ziele innerhalb des Stadtgebietes sowohl mit dem Auto als auch mit dem Fahrrad schnell zu erreichen. Der Bahnhof befindet sich ebenfalls in gut erreichbarer zentraler Lage. Das Parkplatzangebot ist aus Sicht der Pkw-Nutzer überdurchschnittlich gut. Eine Ladestation für Elektroautos ist ebenfalls vorhanden.

Abbildung 97: Stärken - Mobilität

- Überörtliche wichtige Anfahrtspunkte relativ schnell erreichbar (z.B. Flughafen, Hbf. HH)
- Innerstädtischer Kfz-Verkehr wenig überlastet (mehrere Knotenpunkte)
- Innerörtliche Verbindungsstraße wird zu weiterer innerstädtischer Entschleunigung führen
- Zukunftsorientierung (E-Ladestation)
- Gute örtliche und überörtliche Straßennetze
- Nähe zur Autobahn
- Bahnhof zentral gelegen
- innerörtlich schnelle Erreichbarkeit durch kompakte Stadtstruktur (Fahrrad oder Auto)
- Sehr gute Parkplatzsituation (Stärke aus der Sicht von Pkw-Nutzern)

Quelle: Eigene Darstellung

Schwächen

Schwächen offenbaren sich insbesondere im ÖPNV. Speziell im innerörtlichen Bereich ist er sehr schwach ausgebaut. Die großflächigen Wohngebiete und die Gewerbegebiete außerhalb des Zentrums sind nicht an den ÖPNV angebunden. Die Taktungen im Busverkehr von 60 Minuten eignen sich nicht für kurze innerstädtische Wege. Das vorhandene Anruf-Sammel-Taxi wird zwar angenommen, ist jedoch auf Verbindungen ins Umland ausgelegt.

Durch die Kosteneinsparungen im Laufe der Planung zur S4 fallen die erwarteten Verbesserungen für Bargteheide deutlich geringer aus. Ahrensburg profitiert im Vergleich deutlich stärker. Das Bahnhofsumfeld ist zudem aktuell unattraktiv. Zwar laufen die Planungen zur Umgestaltung, allerdings zeichnet sich eine sehr Kfz-lastige Planung mit großzügigen Parkplatzanlagen ab.

Die gesamte Innenstadt ist stark auf den MIV ausgerichtet. Großflächige Parkplatzanlagen mit einer sehr hohen Anzahl an Parkplätzen führen zu deutlichen Flächenverlusten. Die Rathausstraße und die Bahnhofstraße wirken dadurch sehr funktional und legen den Fokus stark auf das Parken und Einkaufen. Das Fahrradwegenetz und auch Fahrradstellplätze sind hingegen schwach ausgeprägt.

Für den Radverkehr kommt es vor allem zu Stoßzeiten an vielen Stellen in der Stadt zu Nutzungskonflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern. Eine zu starke Ausrichtung auf den MIV ist aus stadtplanerischer Sicht weder nachhaltig noch zukunftsorientiert. Das vorhandene innerstädtische Verkehrskonzept aus dem Jahr 2001 ist veraltet.

Abbildung 98: Schwächen - Mobilität

- ÖPNV insbesondere innerörtlich sehr schwach ausgeprägt
 - Keine Anbindung großflächiger Wohn- und Gewerbegebiete
 - Schlechte Taktung
- Flächenverluste durch hohe Anzahl an Parkplätzen in Innenstadt
 - MIV wird gefördert (nicht nachhaltig)
- S4 wird keine wesentlichen Verbesserungen erbringen
- Bahnhofsumfeld ist unattraktiv
 - Planungen sehr Kfz-lastig
- Verkehrskonzept von Bargteheide veraltet
- Rathausstraße und insbesondere Bahnhofsstraße wirken sehr funktional (Fokus auf Kfz-Verkehr und Wirtschaft)
- Fahrradwegenetz und Fahrradstellplätze schwach ausgeprägt
 - Provokation von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern
 - Insbesondere zu Stoßzeiten und bei ausgeprägtem Zielverkehr (z.B. Bahnhof)

Quelle: Eigene Darstellung

4.2.4 Ausblick 2030

Bis 2030 wird sich der demografische Wandel spürbar bemerkbar gemacht haben. Ferner werden die Auswirkungen im Verkehrswesen deutlich sichtbar. Die schlechte Anbindung großflächiger Wohngebiete an den ÖPNV ist angesichts des demografischen Wandels als sehr problematisch anzusehen. Besonders ältere mobilitätseingeschränkte Menschen sind zunehmend auf Alternativen zum eigenen Pkw angewiesen. Ihre Wege konzentrieren sich mehr und mehr auf den innerstädtischen Verkehr. Hier herrscht (hoher) Nachholbedarf, um den neuen Ansprüchen gerecht zu werden.

2030 wird die S4 aller Voraussicht nach fertiggestellt sein. Doch schon jetzt ist abzusehen, dass die hohen Erwartungen nicht vollständig erfüllt werden. Die Mobilitätssituation in Bargteheide wird sich durch die hinzukommende S-Bahnlinie im Vergleich zur heutigen Regionalbahn nicht wesentlich verbessern.

Die innerörtliche Verbindungsstraße wird deutlich früher fertiggestellt werden. Hier bleibt ebenfalls abzuwarten, inwieweit die Entlastung des innerstädtischen Verkehrs eintreten wird und ob weitere Maßnahmen nötig sind, damit Bürger von der Nutzung der ehemaligen B75 absehen.

Neben dem demografischen Wandel ist das Bevölkerungswachstum die zweite Einflussgröße in Bezug auf das Mobilitätsverhalten in Bargteheide. Mit wachsender Bevölkerung steigt auch die Zahl der Verkehrsteilnehmer und die Nachfrage nach den unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Auto, ÖPNV, Fahrrad). Neubaugebiete können in diesem Zusammenhang eine starke partielle Verkehrsbelastung bedeuten.

Vorerst wird das Auto aufgrund der vorhandenen Infrastruktur das dominierende Fortbewegungsmittel bleiben. Allerdings stellt sich langfristig gesehen die Frage, ob das Automobil bis 2030 und darüber hinaus das bevorzugte Fortbewegungsmittel

Abbildung 99: Ausblick 2030 - Mobilität

- Schlechte Anbindung großflächiger Wohngebiete an den ÖPNV wird im Zuge des demografischen Wandels immer problematischer
- Umgehungsstraße soll innerstädtischen Verkehr entlasten
→ Wie wird die Entlastung praktisch umgesetzt, damit von Nutzung ehemaliger B75 abgesehen wird?
- Die S4 wird die Mobilitätssituation nicht wesentlich verbessern und könnte viele Erwartungen nicht bestätigen
- Weiterer innerstädtischer Flächenverlust durch geplante Parkplätze
→ Nutzung in 10-20 Jahren gewährleistet?
→ Wie verändert sich die Mobilitätssituation im Zuge des Automobilwandels?
- Mögliche partielle Überlastungen durch großflächige Neubaugebiete
- Das Auto wird vorerst vermutlich das wesentliche Mittel zur Fortbewegung in Bargteheide bleiben
→ Infrastrukturplanung richtet sich dementsprechend aus
- Durch Bevölkerungswachstum wird die potenzielle Nachfrage und Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel (Fahrrad, ÖPNV, MIV) steigen.

Quelle: Eigene Darstellung

bleiben wird. Schon heute kündigen sich strukturelle Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Zukunft an. Diese Veränderungen zeigen sich z.B. im Bereich der Antriebstechnik, durch Carsharing-Konzepte, sowie durch Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs. Zentrale Frage ist dabei, ob die vollständige Nutzung der vorhandenen Infrastruktur in den kommenden Jahren noch gewährleistet ist.



4.3 Wirtschaft

Im folgenden Kapitel werden die unterschiedlichen Gewerbestrukturen differenziert analysiert. Diese werden im Wesentlichen durch die im südöstlich gelegenen Gewerbegebiete und das Mischgebiet im Stadtkern verkörpert. Ergänzend werden relevante statistische Wirtschaftsdaten mit einbezogen.

4.3.1 Ausgangslage

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Bargteheide kommt in der im Vorfeld analysierten überregionalen Planung eine hohe wirtschaftliche Bedeutung zu. Die Nähe zu wichtigen Verkehrs- und Planungsachsen sowie die unmittelbare Lage

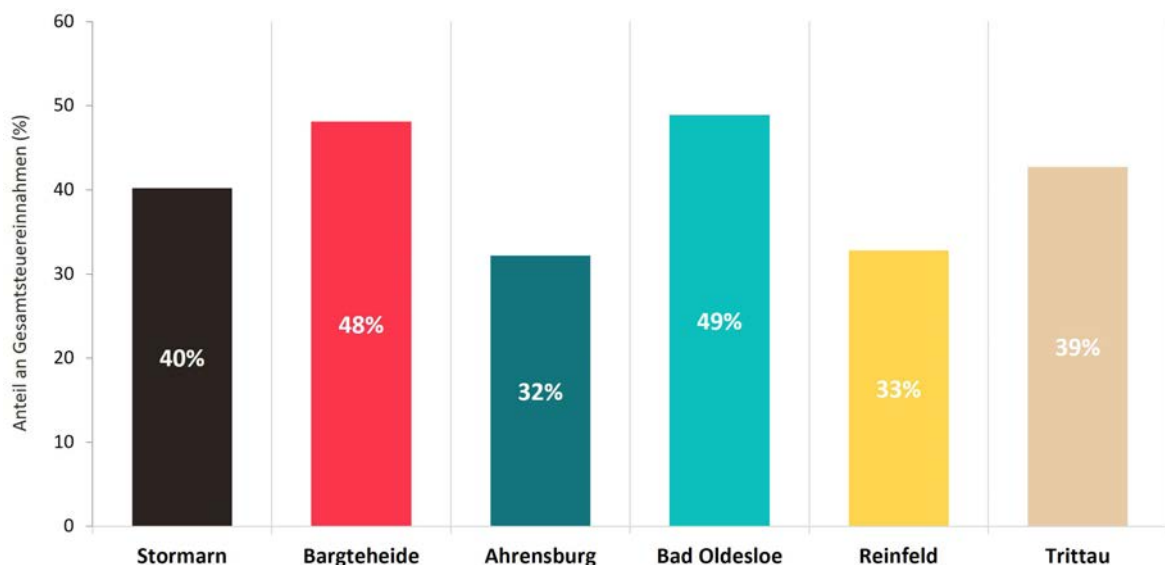
im sich überschneidenden Ordnungsraum von Hamburg und Lübeck haben großen Einfluss auf die Wirtschaftskraft Bargteheides. Weitere Faktoren, wie ein verhältnismäßig günstiger Gewerbesteuerhebesatz, verstärken die Attraktivität (siehe Tab. 13). Nachfolgende Abbildung zeigt, dass ca. die Hälfte der gesamten Steuereinnahmen aus Gewerbesteuren gewonnen wird (siehe Abb. 100). Die überdurchschnittlich guten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen werden somit zahlenmäßig bestätigt. Lediglich Bad Oldesloe weist ähnlich hohe Anteile auf. Das Wirkungsfeld Wirtschaft ist jedoch auch innerhalb Bargteheides differenziert zu betrachten und hat eine hohe städtebauliche Bedeutung.

Tabelle 13: Gewerbesteuerhebesatz im Städtevergleich

	Bargteheide	Ahrensburg	Bad Oldesloe	Reinfeld	Trittau	Hamburg
Gewerbesteuerhebesatz	350 %	380 %	370 %	310 % / 360 %	380 %	470 %

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: WAS und Stadt Hamburg

Abbildung 100: Anteil der Gewerbesteuereinnahmen an den Gesamtsteuereinnahmen im Jahr 2015 im Städtevergleich



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Statistikamt Nord

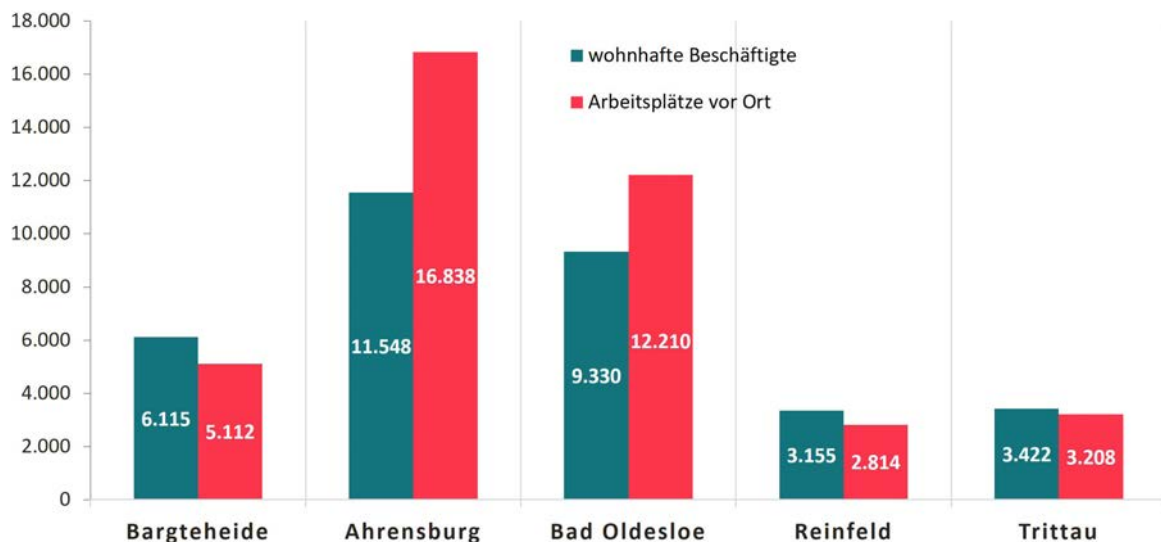
Gewerbestrukturen

Bargteheide hat trotz großflächiger Gewerbegebiete und ausgeprägter innerstädtischer Einzelhandelszonen einen höheren Anteil an wohnhaft Beschäftigten als Arbeitsplätze vor Ort (siehe Abb. 101). Ähnliche Verhältnisse bestehen in Reinfeld und Trittau, wohingegen Ahrensburg und Bad Oldesloe einen deutlichen Überhang an Arbeitsplätzen vor Ort haben. Bargteheide hat demnach tendenziell als Wohnort für außerhalb beschäftigte Bürger eine übergeordnete Bedeutung.

In folgender Übersicht ist erkennbar, wo die Ballungsräume der Arbeitsplätze und des entsprechenden Gewerbes in Bargteheide liegen (siehe Abb. 102). Im Kerngebiet der Stadt herrscht überwiegend eine Mischnutzung durch Wohnen und Einzelhandel sowie Dienstleistungen vor. Diese

Struktur setzt sich in abgeschwächter und vereinzelter Form entlang der L82 in Richtung Norden und Süden fort. Am südlichen Knotenpunkt zum Südring kommt es zu einer gewissen Konzentration einiger Betriebe, die vorrangig dem Kfz-Gewerbe angehören. Im Südosten der Stadt befinden sich die großflächigen Gewerbegebiete. Diese befinden sich außerhalb der bewohnten Stadtfläche. Es gibt lediglich eine Unterbrechung durch einen Grünzug, welcher mittig durch das Gewerbegebiet führt. Die kontinuierliche Planung und Weiterentwicklung dieser Gewerbeflächen erstreckte sich ausgehend von West nach Ost in Richtung der Autobahnen. Das Gewerbegebiet Langenhorst östlich des Grünzugs, ist somit die jüngste gewerbliche Flächenplanung. In den gesamten Gebieten sind mitunter internationale Großunternehmen wie Getriebebau Nord tätig (siehe Abb. 103).

Abbildung 101: Vergleich der wohnhaften sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und Anzahl der Arbeitsplätze vor Ort



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit, 2016

Abbildung 102: Gesamtübersicht der Gewerbestrukturen in Bargteheide



Abbildung 103: Großbetriebe in Bargteheide



Auf den anschließenden Karten wird die innerstädtische Gewerbestruktur differenziert betrachtet. So zeigt sich, dass eine vielseitige Nahversorgungssituation gegeben ist (siehe Abb. 104). Die bekannten Ketten sind an verschiedenen Orten der Stadt vertreten. Ein Schwerpunkt ist jedoch im Kerngebiet

erkennbar. Im Rahmen der bereits erwähnten Bürgerbefragung wurden auch die Einkaufsmöglichkeiten im Wohnumfeld bewertet (siehe Abb. 105). Die guten Ergebnisse decken sich mit dem differenzierten Angebot.

Abbildung 104: Nahversorgungsangebot in Bargteheide

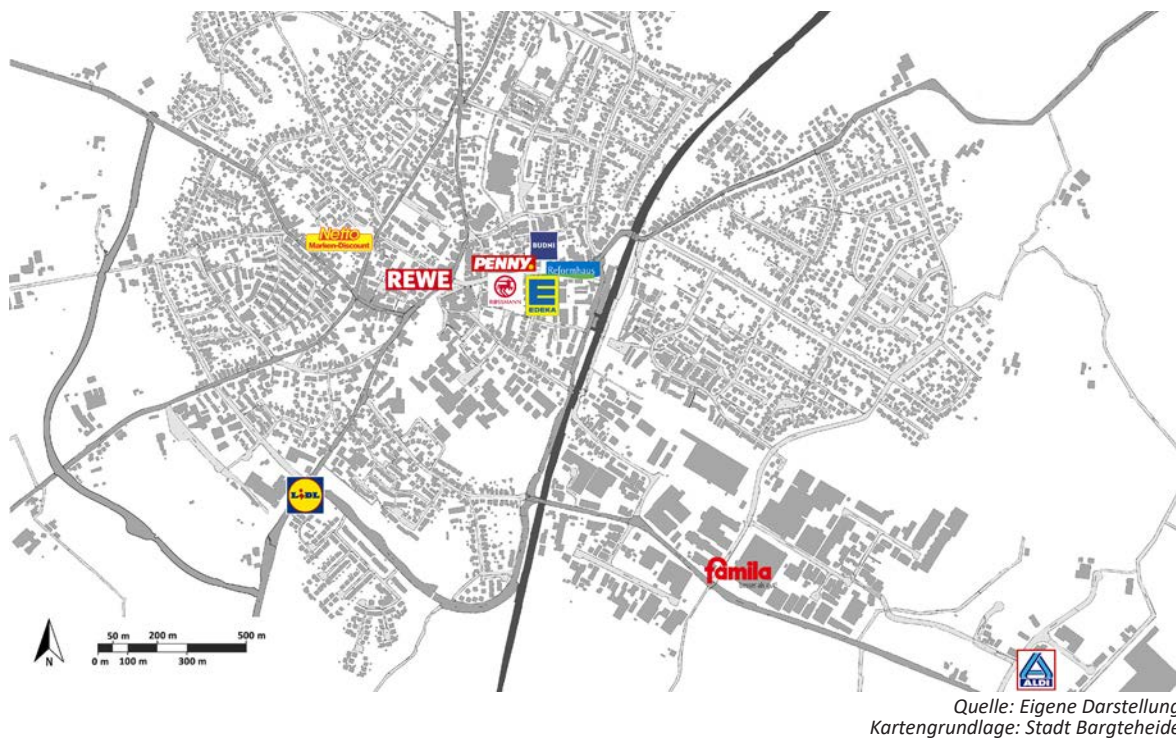
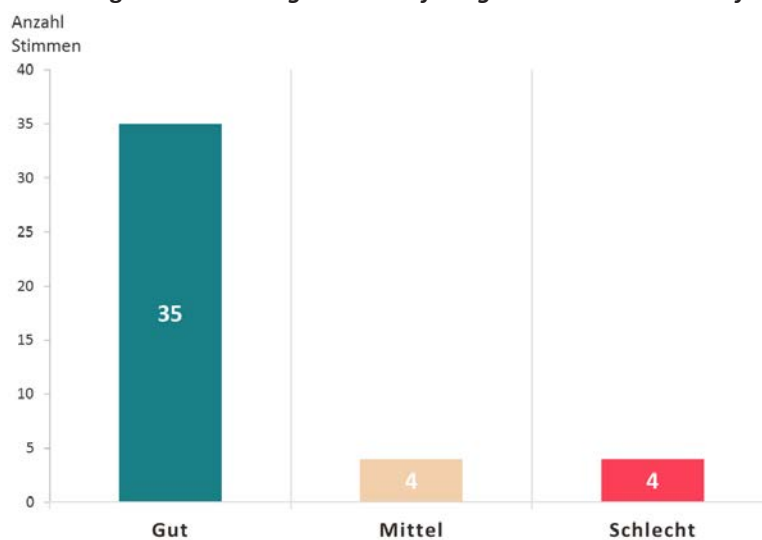


Abbildung 105: Bewertung der Einkaufsmöglichkeiten im Wohnumfeld



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-
analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Das Dienstleistungsgewerbe innerhalb Bargtheides ist insbesondere von einer hohen Anzahl an Immobilien- und Versicherungsbetrieben sowie Anwälten, Notaren und Steuerberatern geprägt (siehe Abb. 105-108). Zudem gibt es eine hohe Konzentration von Kfz-Betrieben unterschiedlichster

Art (siehe Abb. 109). Diese sind sowohl im Dienstleistungs- als auch im Einzelhandelsgewerbe tätig. Die Bewertung des Dienstleistungsgewerbes im Rahmen der Bürgerbefragung ist nachfolgender Grafik zu entnehmen (siehe Abb. 108). Das gute Ergebnis entspricht den ermittelten Daten.

Abbildung 106: Immobiliengewerbe in Bargtheide



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargtheide

Abbildung 107: Versicherungsgewerbe in Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 108: Rechtsanwälte, Notare und Steuerberater in Bargteheide



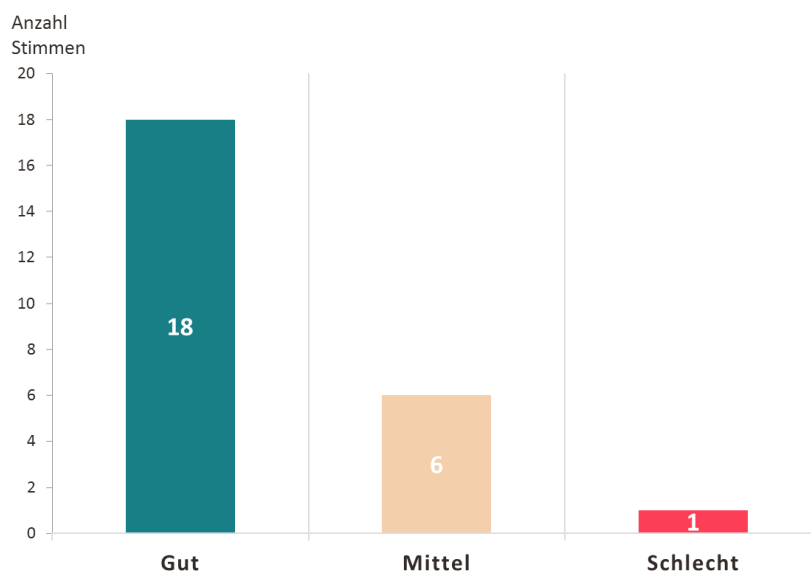
Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 109: Kfz-Betriebe in Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 110: Bewertung des Dienstleistungsangebots im Wohnumfeld



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-
analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Im Einzelhandelsgewerbe treten zusätzlich zu den Kfz-Betrieben insbesondere Bekleidungs- und Schuhgeschäfte hervor. Während die Kfz-Betriebe im Wesentlichen in dem südöstlichen Gewerbegebiet und entlang von überregionalen Verkehrsachsen ansässig sind, konzentriert sich das Modegewerbe auf die Rathausstraße und die

Umgebung in der Innenstadt (siehe Abb. 111). Die Modegeschäfte sind zum Teil noch inhabergeführt und geben der Innenstadt, gemeinsam mit anderen klassischen Einzelhandelsgeschäften (z.B. Metzger, Elektrohändler etc.), einen funktionierenden, traditionellen, urbanen Charakter.

Abbildung 111: Textilgewerbe in Bargteheide



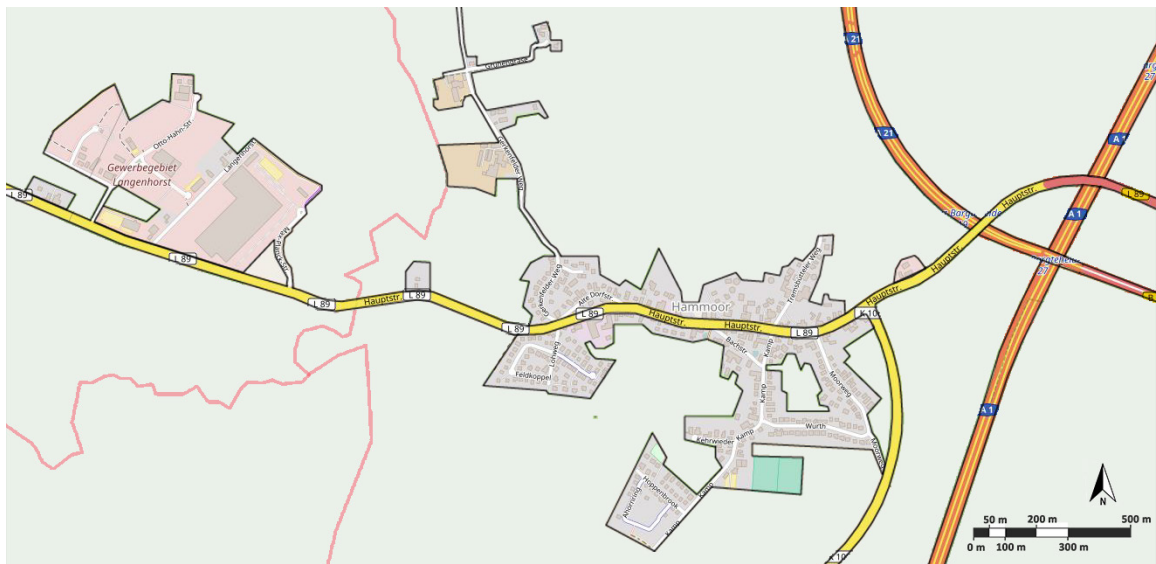
Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Gewerbegebiete

Die beiden bedeutsamsten Gewerbekonzentrationen befinden sich im Kerngebiet der Stadt sowie in den südöstlichen Gewerbegebieten. Diese Bereiche werden nachfolgend betrachtet. Das äußerste Gewerbegebiet Langenhorst reicht bereits bis nahe an die Stadtgrenze von Bargteheide heran. Somit sind weitere potentielle Entwicklungsflächen in

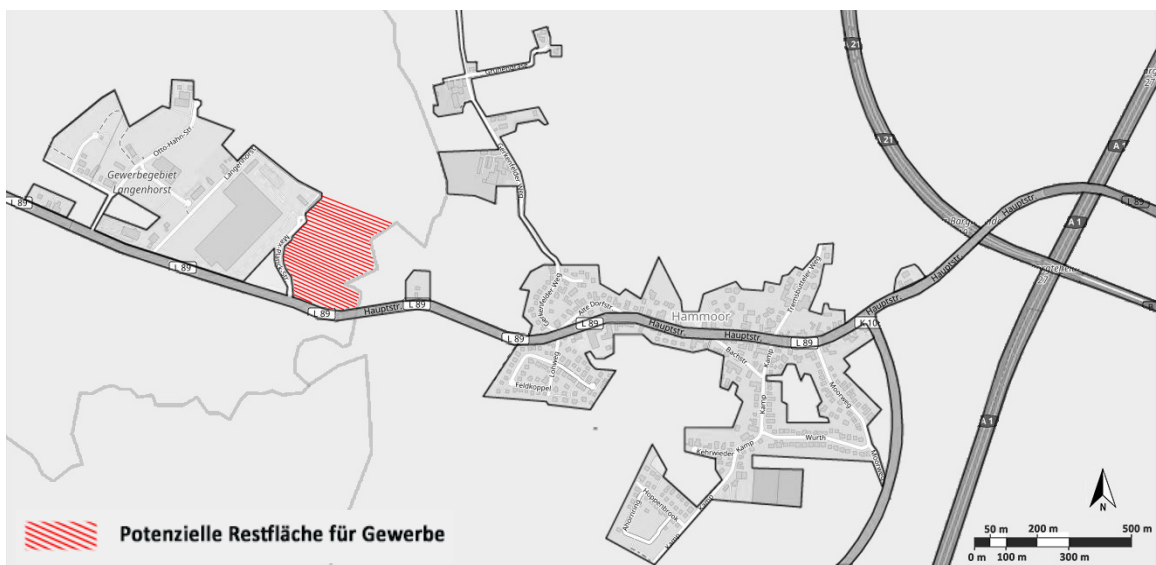
Richtung der Autobahnen A1 und A21 begrenzt. Auf folgenden Abbildungen wird die Lage im Grenzgebiet zu Hammoor dargestellt (siehe Abb. 112 und 113). Der Umstand der Flächenknappheit bis zur Gemeindegrenze wird erkennbar. Im Westen des Gewerbegebiets Langenhorst sind in Form eines Grünzuges mitunter großflächige Naturschutzräume vorhanden, sodass eine Weiterentwicklung in diesem Bereich ebenfalls ausgeschlossen ist.

Abbildung 112: Grenze der Gewerbegebiete



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap

Abbildung 113: Potenzielle Restfläche zur Erweiterung des Gewerbegebietes



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap

Abbildung 114: Getriebebau Nord GmbH



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 115: flexi B. Int. GmbH & Co. KG



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 116: Kleinerer Gewerbebetrieb



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 117: Bebauung einer Freifläche



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 118: Aldi Logistikzentrum



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 119: Potenzielle Restfläche



Quelle: Eigene Darstellung

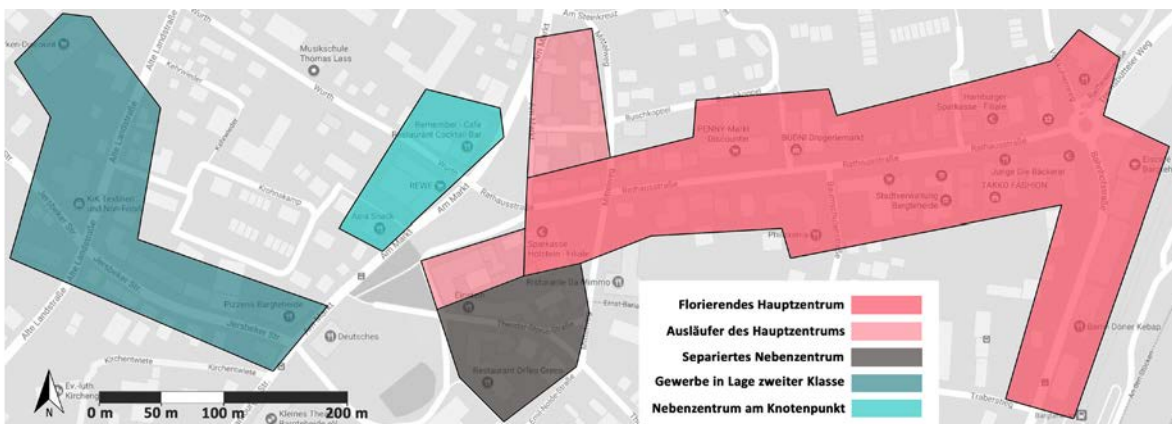
Kerngebiet

Das Wirtschaftszentrum im Kerngebiet lässt sich in unterschiedliche Kategorien unterteilen, da gewisse Differenzen in äußerer und funktioneller Erscheinung bestehen (siehe Abb. 120). Die Rathausstraße ist das Hauptzentrum der Stadt (siehe Abb. 121). Es ist ein florierender Wirtschaftsstandort, welcher maßgeblich von dem bereits beschriebenen hohen Dienstleistungs- und Einzelhandelsaufkommen geprägt ist. Während der Einzelhandel die Ladenfronten dominiert, finden sich die Dienstleister teilweise in oberen Geschossen. Der Einzelhandel ist vielseitig und reicht von Angeboten für den täglichen Bedarf bis hin zu der Charakteristik einer kleinstädtischen Shopping-Straße. Die Bahnhofstraße fügt sich weitestgehend in das Bild der Rathausstraße ein (siehe Abb. 122). Die Aufenthaltsqualität sowie

die Attraktivität der äußeren Erscheinung nehmen jedoch ab.

In der Nähe des Verkehrsknotenpunkts Rathausstraße/Am Markt erstrecken sich die Ausläufer der Rathausstraße nach Norden und Südwesten (siehe Abb. 123 und 124). Diese Bereiche sind sowohl räumlich, als auch funktional von der Rathausstraße abgegrenzt. Es erfolgt eine deutlich geringere Frequentierung durch Besucher entlang der von Bäumen verschatteten Ladenfronten. Die äußere Erscheinung ist weniger attraktiv. Die Aufenthaltspotenziale vor den Ausläufern, in Form von Grünwegen oder -flächen, behindern aufgrund des nahegelegenen Baumbestands stellenweise die Einsicht. Zudem erfolgt durch zwischengelegene Parkplätze eine räumliche Abgrenzung.

Abbildung 120: Struktur des Kerngebiets



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Google Maps

Abbildung 121: Rathausstraße



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 122: Bahnhofstraße



Quelle: Eigene Darstellung

Südlich des südwestlichen Ausläufers befindet sich ein Nebenzentrum (siehe Abb. 125). Eine sichtbare Verbindung zu der florierenden Rathausstraße ist nicht gegeben. Die geringe Frequentierung der Ausläufer setzt sich fort. Der Attraktivitätsabfall ist auch hier gegeben und teilweise ist Leerstand zu verzeichnen. Trotzdem sind mehrere gut besuchte Gastronomiebetriebe in diesem Gebiet angesiedelt. Die Marktpassage zwischen Ausläufer und dem Nebenzentrum erinnert mehr an einen Hinterhof als an eine Passage.

Am erwähnten Verkehrsknotenpunkt befindet sich in offener Lage ein kleines Nebenzentrum. Eine sichtbare Verbindung zu der Rathausstraße ist durch die Trennung der Kreuzung nicht gegeben. Die vorhandenen Gewerbebetriebe profitieren unter anderem von ihrer räumlichen Lage am

Abbildung 123: Nördlicher Ausläufer



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 125: Separiertes Nebenzentrum



Quelle: Eigene Darstellung

Knotenpunkt. Die Zusammensetzung der Geschäfte hat demnach eine eigene Charakteristik und gleicht weniger einer Einkaufsstraße.

Entlang der Jersbeker Straße und der Alten Landstraße (L225) befindet sich ein eigenständiges Zentrum zweiter Klasse (siehe Abb. 126). Die Qualität der Rathausstraße ist nicht vorhanden. Zudem sind die Geschäfte weniger konzentriert und nicht auf eine klare Einkaufsstraße begrenzt. Aufgrund der Lage und diesen Umstandes besteht jedoch, vorwiegend aufgrund geringerer zu zahlender Mieten, für verschiedene Arten von Geschäften die Möglichkeit auch außerhalb der Rathausstraße ein Zentrum zu bilden. Dieses weist zwar geringe Aufenthaltsqualität auf, liegt jedoch offen und gut erreichbar an frequentierten Verkehrsachsen.

Abbildung 124: Südwestlicher Ausläufer



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 126: Gewerbe in Lage zweiter Klasse



Quelle: Eigene Darstellung

4.3.2 Stärken und Schwächen

Stärken

Bargteheide besitzt großflächige Gewerbegebiete. Deren klar definierte Lage im Südosten der Stadt und in Abgrenzung zu den Wohngebieten ist positiv hervorzuheben. So werden entstehender Lärm, Emissionen und Verkehr weitestgehend aus dem restlichen Stadtgebiet ferngehalten, was die Lebensqualität erhöht. Zudem ist durch die Lage eine unmittelbare Nähe zu den Autobahnen A1 und A21 gegeben. Eine optimale überregionale Verkehrsanbindung ist somit vorhanden. Insbesondere die ansässigen internationalen Unternehmen profitieren stark von dieser Ausgangssituation. Diese großen Unternehmen wiederum fungieren als wirtschaftliches Aushängeschild der Stadt und bescheinigen durch ihre teilweise langjährige Anwesenheit die Stärke Bargteheides als funktionierender Wirtschaftsstandort. Die Vermarktung von freien Gewerbeflächen erfolgt durch die

Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn (WAS) und wird somit professionalisiert.

Die Rathaus- sowie Bahnhofstraße sind die florierenden Haupteinkaufsstraßen und werden teilweise hoch frequent genutzt. Es gibt ein differenziertes Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot im Innenstadtbereich, welches die Wirtschaftskraft in Bargteheide stärkt. Die Nahversorgung ist ebenfalls gut ausgeprägt und deckt den Bedarf. Die Strukturen sind insbesondere in der Rathausstraße zum Teil noch traditionell urban und häufig inhabergeführt. Somit wird ein klassisches, kleinstädtisches Flair erzeugt. Der Strukturwandel hat demnach noch keine sehr deutlich sichtbaren Auswirkungen auf den innerstädtischen Einzelhandel in Bargteheide.

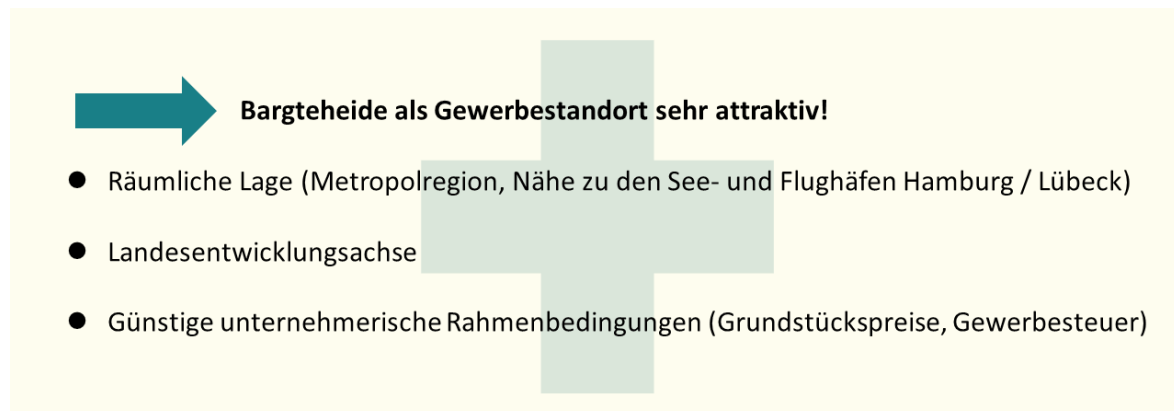
Insgesamt gesehen ist Bargteheide ein sehr attraktiver Gewerbestandort. Dies kennzeichnet sich durch die räumliche Lage und der überregionalen Bedeutung der Stadt. Geringe Grundstückspreise und die niedrige Gewerbesteuer sind zudem günstige Rahmenbedingungen für Unternehmen.

Abbildung 127: Stärken - Wirtschaft

- Kompaktes großflächiges Gewerbegebiet außerhalb des Zentrums
- Unmittelbare Nähe zur A1 und A21
- Mehrere (teils internationale) Großbetriebe
- Professionelle Vermarktung der Grundstücke im Gewerbegebiet (WAS)
- Florierende Haupteinkaufsstraße (Rathausstraße) mit funktionierender Fortsetzung (Bahnhofstraße) im Zentrum mit differenziertem Angebot
- Vielfältiges Nahversorgungsangebot
- Hoher Anteil an Dienstleistungsgewerbe stärkt die Wirtschaftskraft
- Traditionelle „urbane“ Strukturen im Einzelhandel erkennbar
→ (noch) keine deutlich sichtbaren Auswirkungen des Strukturwandels erkennbar

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 128: Stärken - Wirtschaft



Quelle: Eigene Darstellung

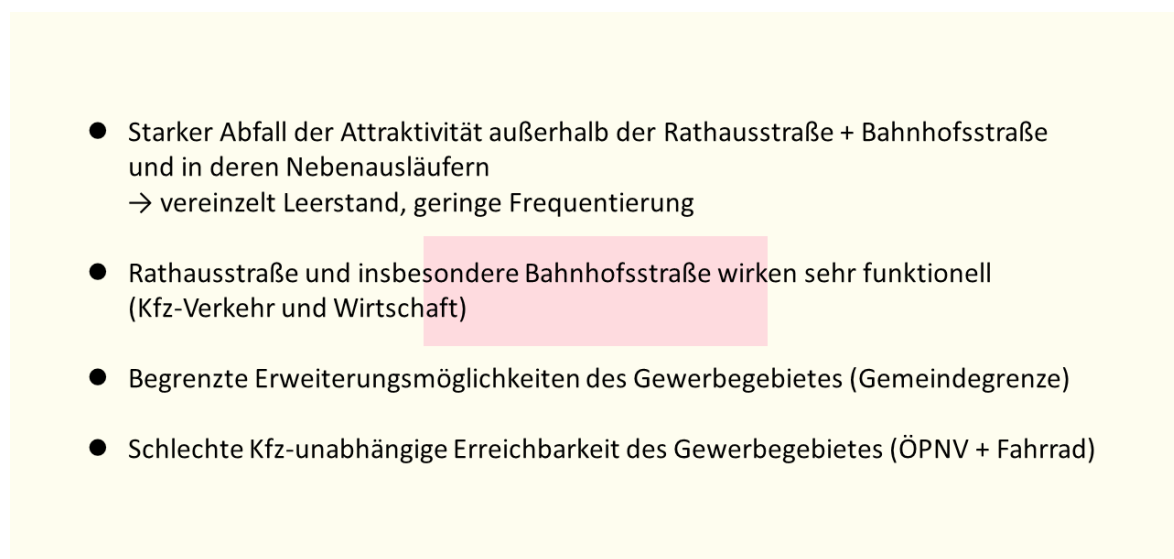
Schwächen

Die Nebenausläufer der Rathausstraße sind von starkem Attraktivitätsabfall geprägt und werden demnach deutlich geringer frequentiert. Es gibt vereinzelt Leerstand, welcher dieses Bild ergänzt.

Gesamtheitlich betrachtet sind die innerstädtischen Wirtschaftsstandorte sehr funktional gestaltet. Obwohl die Rathaus- und Bahnhofstraße das Hauptzentrum der Stadt bilden, bestehen verhältnismäßig wenig Aufenthaltsqualitäten und es erfolgt eine klare Ausrichtung auf den Verkehrsfluss, auf Parkplätze und die Wirtschaft.

Bargteheide weist zwar hohes Potenzial bezüglich zukünftigen weiteren Wirtschaftswachstums und Gewerbeansiedlungen auf, jedoch sind die räumlichen Erweiterungsmöglichkeiten stark begrenzt. Insbesondere für Großbetriebe ist kein weiterer Platz vorhanden, da das Gewerbegebiet Langenhorst nahezu bis an die Stadtgrenze heranreicht und aktuell nur noch geringe Restflächen durch die WAS zum Verkauf stehen. Neben dieser mangelnden Erweiterungsmöglichkeit im Südosten besteht in diesem Bereich eine Schwäche in der Kfz-unabhängigen Erreichbarkeit. Es fehlt insbesondere an vorhandenen ÖPNV-Strukturen.

Abbildung 129: Schwächen - Wirtschaft



Quelle: Eigene Darstellung

4.3.3 Ausblick 2030

Bargtheides Attraktivität als Gewerbestandort wird aufrecht gehalten, da die wesentlichen Rahmenbedingungen wie z.B. die Nähe zu den Autobahnen, erhalten bleiben. Dennoch ist ungewiss, inwiefern sich die endgültige Fertigstellung der innerörtlichen Verbindungsstraße auf das innerstädtische Gewerbe im Kerngebiet der Stadt, auswirkt. Mögliche Einbußen durch verminderten Durchgangsverkehr sind theoretisch möglich.

Das stark ausgeprägte Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebot deckt ebenfalls die durch mittelfristiges Bevölkerungswachstum entstehende zusätzliche Nachfrage ab.

Eine wesentliche Herausforderung wird für die Wirtschaft voraussichtlich darin bestehen, einem möglichen Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Insbesondere die größeren Betriebe in den Gewerbegebieten wären vorwiegend betroffen. Zudem wird dem Strukturwandel weiterhin eine hohe Bedeutung zukommen. Die wachsende Konkurrenz durch den Online-Handel und Shopping-Center stellt den innerstädtischen Einzelhandel vor zunehmende existenzielle Probleme (vgl. Stepper 2015, S. 1; Junker et al. 1998, S. 37).

Abbildung 130: Ausblick 2030 - Wirtschaft

- Attraktivität des Gewerbestandes Bargtheide wird zukünftig fortbestehen
- Ungewisse Auswirkungen der Umgehungsstraße auf Gewerbe und Einzelhandel (mögliche Einbußen)
- Ungewisse Auswirkungen des Strukturwandels im Einzelhandel (Onlinehandel)
- Möglicher Fachkräftemangel durch demografischen Wandel
- Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebot deckt mittelfristiges Bevölkerungswachstum ab

Quelle: Eigene Darstellung

4.4 Freizeit und Naherholung

Das Themengebiet Freizeit und Naherholung beschäftigt sich mit den Freizeit-, und Aufenthaltsmöglichkeiten der Stadt. Insbesondere die öffentlichen Grünräume werden einer detaillierten Bewertung unterzogen. Öffentliche Naherholungsräume sowie Sport- und Kulturstätten werden gesondert betrachtet.

4.4.1 Ausgangslage

Flächenanteile

Folgende Abbildungen zeigen die Anteile der Erholungsflächen aus unterschiedlichen Perspektiven. Bargteheide verfügt im Städtevergleich über überdurchschnittliche Anteile an Erholungsflächen bezogen auf die Gesamtfläche (siehe Abb. 131). Dennoch ist der Anteil pro Einwohner leicht unterdurchschnittlich (siehe Abb. 132). Der wesentliche Grund dafür ist die verhältnismäßig hohe Zahl an Bewohnern auf einer geringen städtischen Gesamtfläche.

Abbildung 131: Anteil der Erholungsfläche an der Gesamtfläche im Städtevergleich

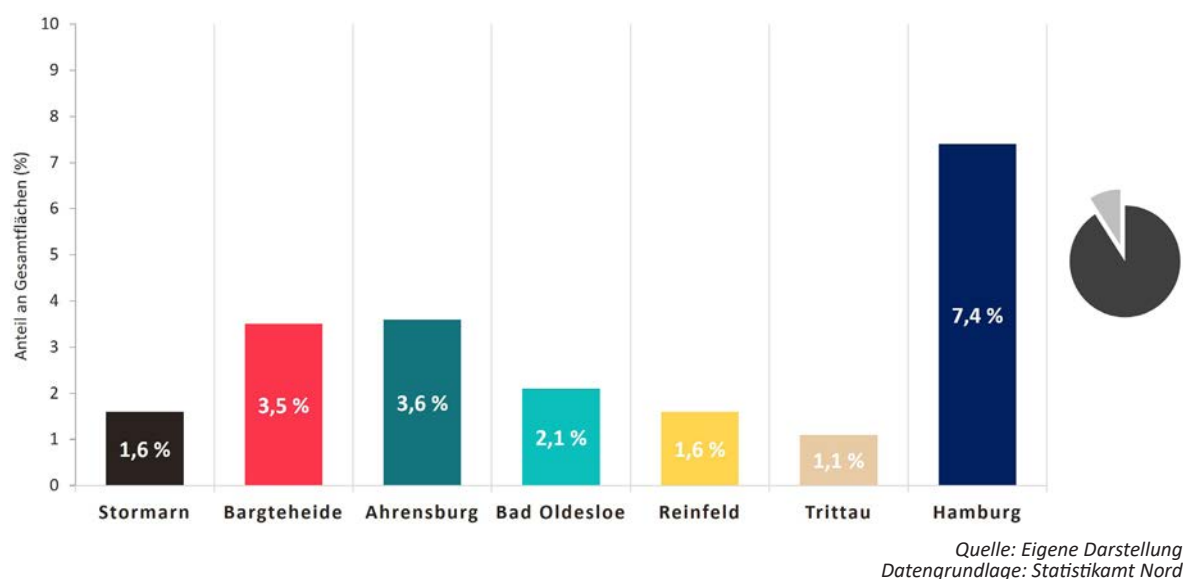
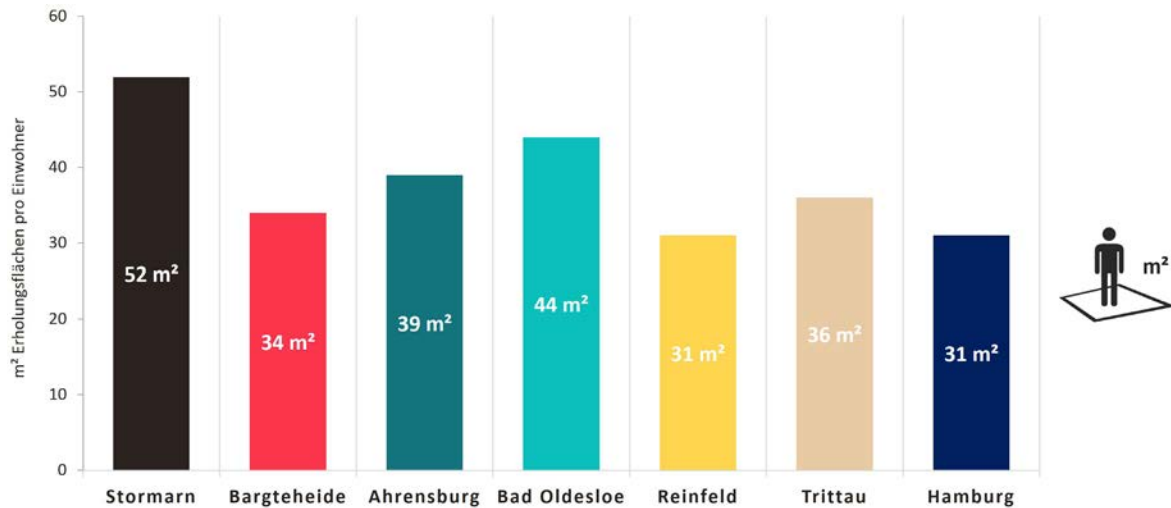


Abbildung 132: Erholungsfläche pro Einwohner im Städtevergleich



Quelle: Eigene Darstellung
 Datengrundlage: Statistikamt Nord

Naherholungsräume

Nachfolgende Karte zeigt die Naherholungsräume im Stadtgebiet (siehe Abb. 143). Die vorhandenen Spielplätze sind weitestgehend über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Im Nordwesten befindet sich eine Konzentration an größeren Spielplatzanlagen.

Die innerörtlichen Grünwege liegen vorwiegend am Rand der bewohnten Gebiete im Süden und Norden der Stadt. Lediglich vom Bachstraßenpark aus führt eine zentral gelegene Wegverbindung zum Bahnhof sowie zum nahegelegenen Hochzeitswald. Zudem gibt es vereinzelte randstädtische Regenwasser-rückhaltebecken mit umlaufenden Wegführungen.

Die Sportanlagen liegen zum großen Teil konzentriert in der Nähe der Schulen und sind nur

beschränkt öffentlich zugänglich. Insbesondere zur Nutzung der nordwestlich gelegenen Tennisplätze bedarf es einer Vereinsmitgliedschaft.

Die Ausgänge in die Landschaft führen zu Erholungs-räumen außerhalb der bewohnten Stadtfläche. Diese Art des außerstädtischen Raumes ist nicht klar definierbar und eingrenzbar, da das Ausmaß der landschaftlichen Nutzung häufig dem eigenen Interesse des jeweiligen Nutzers unterliegt. Daher werden explizit nur die Ausgänge gewählt, welche wohngebietsnahe liegen und Kfz-unabhängig erreichbar sind. Weiter entfernt liegende Ausgänge werden nicht betrachtet, da sie einer geringeren Nutzung unterliegen und aufgrund der Entfernung nicht für alle Bürger zugänglich sind.

Abbildung 133: Landschaftsausgang im Westen



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 134: Kleingartensiedlung



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 135: Grünraum nahe Wohngebiet



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 136: Zerschnittene Stadtparkflächen



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 137: Weg um Rückhaltebecken - Westen



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 138: Radweg am Südring



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 139: Park südlich des Südrings



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 140: Bachstraßenpark



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 141: Weg entlang eines Wohngebiets



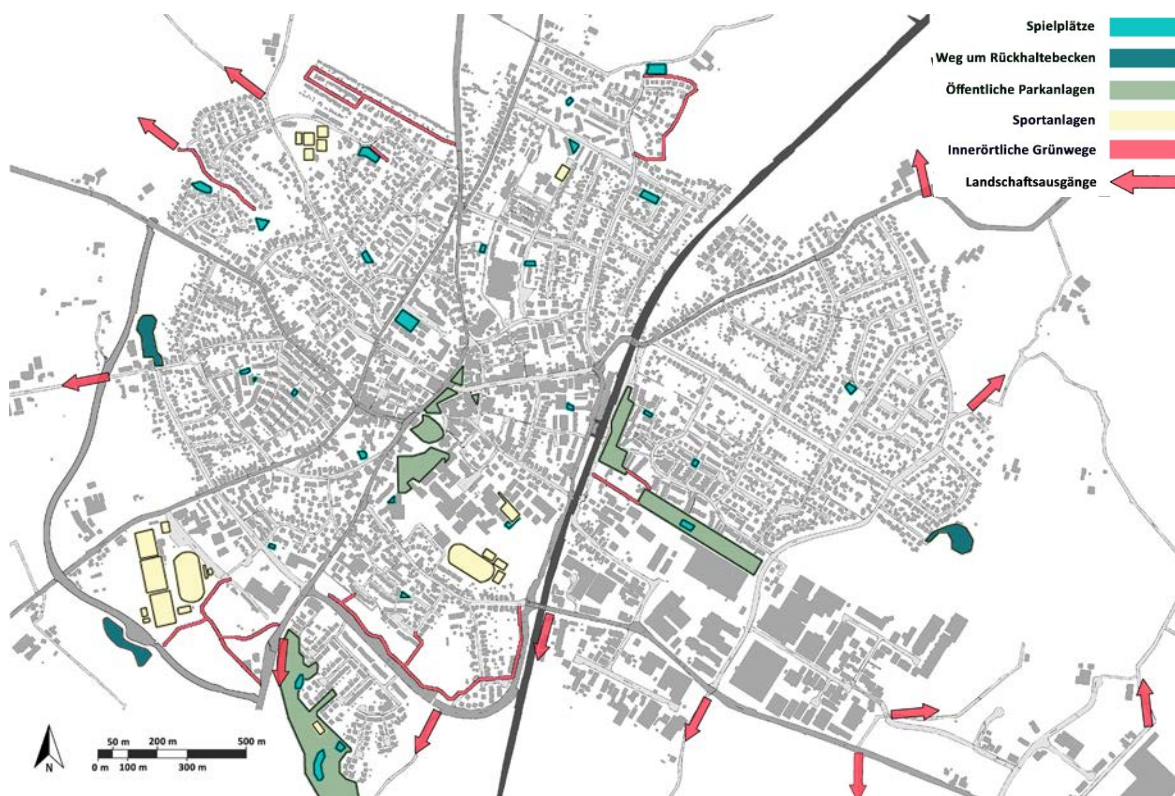
Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 142: Landschaftsausgang im Nordosten



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 143: Naherholungsräume in Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 144: Landschaftsausgang Süden



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 145: Landschaftsausgang Langenhorst



Quelle: Eigene Darstellung

Bewertung der öffentlichen Naherholungsräume

Auf den anschließenden Karten werden sowohl die zuvor markierten Grünflächen, als auch die Grünwege und Landschaftsausgänge bewertet (siehe Abb. 146 und 147). Die Qualität von Naherholungsräumen hat eine hohe Bedeutung für die Bürger der Stadt. Daher erfolgt zusätzlich zu der quantitativen Analyse eine differenzierte Betrachtung der Qualität der Naherholungsräume. Die vorhandenen Grünflächen sind weitestgehend von hoher Qualität. Das großflächige Parkgebiet südlich des Südrings sowie der Bachstraßenpark und der Hochzeitswald sind erstklassige Erholungsräume. Es besteht sowohl die Möglichkeit des Aufenthalts, als auch der ausgedehnten Fortbewegung. Der zentral gelegene Stadtpark bietet das höchste Potential der Naherholung. Die direkte Nähe zu der Rathausstraße, dem Schulzentrum, mehreren Hauptverkehrsachsen sowie nahegelegenen Wohngebieten begründen die herausragende Lage. Die Aufenthaltsqualität wiederum ist durch die räumliche Struktur des Parks gemindert. Durch eine

hohe Anzahl an Parkplätzen wird die eigentliche großflächige Grünachse zerschnitten. Der Naherholungsraum wird mit der Kfz-Nutzung durchmischt. Die umgrenzten Grünräume fallen somit kleiner aus und eine klare Wegachse ist nicht vorhanden. Zudem sind einzelne Teilabschnitte sehr verdunkelt.

Durch Wegführungen um verschiedene Rückhaltebecken wird das Notwendige mit dem Nützlichen verbunden. Eine einfache Form der Schaffung zusätzlicher kleinflächiger wohngebietsnaher Erholungsräume ist dadurch möglich und bietet aufgrund der vorhandenen Wassersicht besondere Qualität.

Auffallend positiv ist die Instandhaltung aller vorhandenen Grünräume. Eine anhaltende Qualitätssteigerung bzw. -erhaltung der Naherholungsräume wird so gewährleistet und ist von hoher Wichtigkeit.

Die Wegführung durch das Kleingartengebiet im Nordwesten verläuft auf privatem Grund, sodass gewisse Einschränkungen möglich sind. Die weiter östlich gelegenen Wege verlaufen zwischen

Abbildung 146: Bewertung der öffentlichen Grünflächen in Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Freiflächen und dem Wohngebiet. Die Wegführung ist verhältnismäßig kurz. Direkte Ausgänge in die Landschaft sind in diesem Bereich nicht vorhanden. Zudem könnten aktuelle Planungen des Energiequartiers die zukünftige Qualität und Nutzbarkeit auf Teilen der Freiflächen entlang des Weges einschränken. Die Grünwege im Bereich des Bachstraßenparks sowie nördlich des Südrings haben eine hohe Qualität. Diese Bereiche unterliegen jedoch sowohl der freizeitlichen als auch der funktionalen Nutzung als Verkehrsweg. Insbesondere zu Stoßzeiten bieten diese Wege Fahrradfahrern eine attraktive Verbindung in die Innenstadt, sodass möglicherweise Nutzungskonflikte entstehen. Das Wegesystem im Bereich des Freibades bietet wiederum eine hohe Erholungsqualität und ist durch seine Lage von anderen Nutzungen weitestgehend abgegrenzt.

Im Bereich der Parkanlagen südlich des Südrings sowie im Nordwesten befinden sich hochqualitative Landschaftsausgänge. Eine optimale Anbindung an die südlichen Parkanlagen sowie die umliegende

Landschaft ist somit gewährleistet. Im Nordwesten sind die jungen Neubaugebiete ebenfalls sehr gut an die Landschaft an- und eingebunden. Wegführungen reichen tiefer in die Gebiete herein, wodurch ein aufgelockertes, grünes Stadtbild entsteht. Eine weitestgehend Kfz- und landwirtschaftsfreie Nutzung ist in beiden Fällen gewährleistet.

Aufgrund der vorhandenen Mischnutzung sind die übrigen Landschaftsausgänge lediglich von mittlerer bis schlechter Qualität. Es handelt sich teilweise um landwirtschaftliche Wege und Straßen, die von Kraftfahrzeugen genutzt werden können, welche die Möglichkeit der Naherholung einschränken. Die Qualität der Wege wird dadurch ebenfalls beeinträchtigt. Insbesondere südlich des Gewerbegebietes kommt dieser Umstand zum Tragen. Betonplatten für Traktoren und unebene Wege behindern Fußgänger und Fahrradfahrer. Bei Regen entstehen tiefe schlammige Spurrillen. Zudem sind die Wege teilweise zu eng für eine parallele Nutzung, sodass gegebenenfalls ausgewichen werden muss und ebenfalls Konflikte entstehen können.

Abbildung 147: Bewertung der Grünwege und Landschaftsausgänge in Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Kultur und Sport

Auf den folgenden Karten wird das kulturelle und sportliche Angebot genauer verortet. In Bargteheide befinden sich verschiedene Kulturstätten, die vorwiegend in zentraler Lage und auf den westlichen Teil der Stadt konzentriert sind (siehe Abb. 148). Insbesondere Musikschulen und -vereine sind häufig vertreten. In unmittelbarer Nähe zum Knotenpunkt Jersbeker Straße / Hamburg Straße befindet sich eine Ansammlung verschiedener Einrichtungen, welche ein kulturelles Zentrum bilden. Ein Kino, ein Theater sowie ein Museum haben eine überörtliche Bedeutung und gehen über das übliche Angebot einer Kleinstadt hinaus.

Das Sportangebot ist ebenfalls sehr vielseitig. Spezielle Institutionen, wie ein Schützenverein, ein Modellflugplatz oder ein Freizeitzentrum ergänzen das übliche Angebot. Insbesondere der im Westen

gelegene Turn- und Sportverein TSV Bargteheide bietet breit gefächerte Möglichkeiten der sportlichen Betätigung und deckt den Breitensport ab (siehe Abb. 149).

Bezüglich des Sportangebots wurden zahlreiche Bürger mithilfe von per Post zugestellten Fragebögen im Rahmen einer Studie befragt. Im Vordergrund der Studie steht die Sportentwicklungsplanung von Bargteheide. Insgesamt wurde deutlich, dass das Sport- und Bewegungsangebot in der näheren Umgebung gut ist (siehe Abb. 150). Auch öffentliche Sportanlagen sind weitestgehend ausreichend vorhanden und in gutem Zustand (siehe Abb. 151). Dennoch sind diesbezüglich sowie im Bereich der Sicherheit der Sportanlagen Potenziale vorhanden. Auch die Information über bestehende Angebote lässt sich verbessern. Die Erreichbarkeit der öffentlichen Anlagen wird positiv bewertet.

Abbildung 148: Kulturstätten in Bargteheide



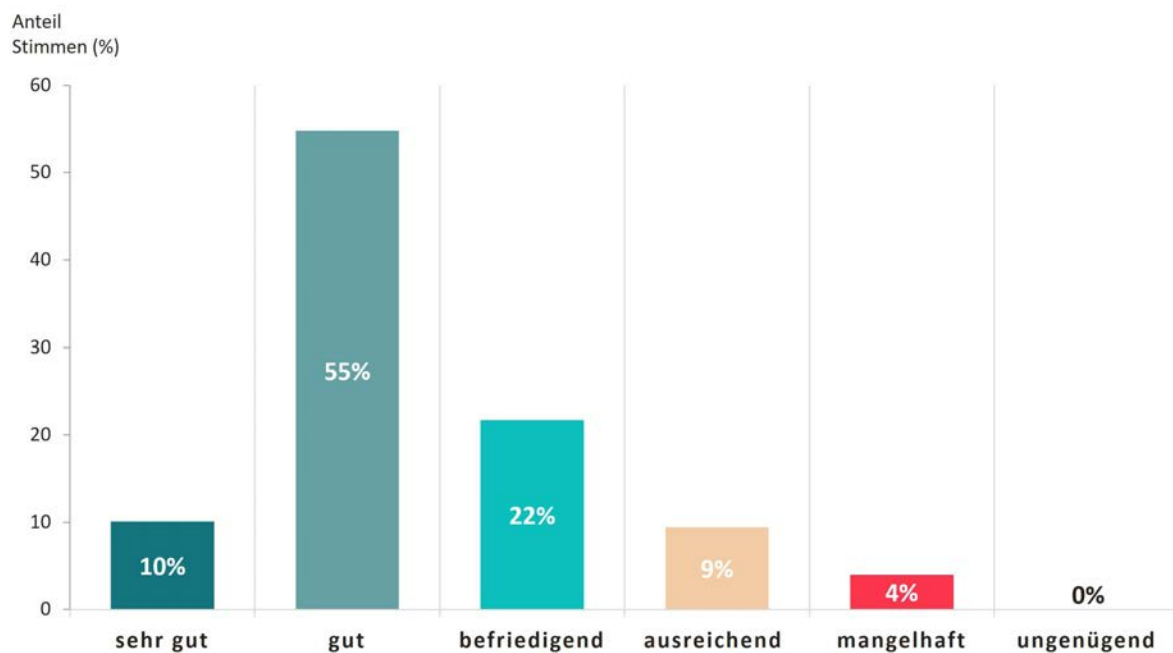
Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 149: Sportstätten in Bargteheide



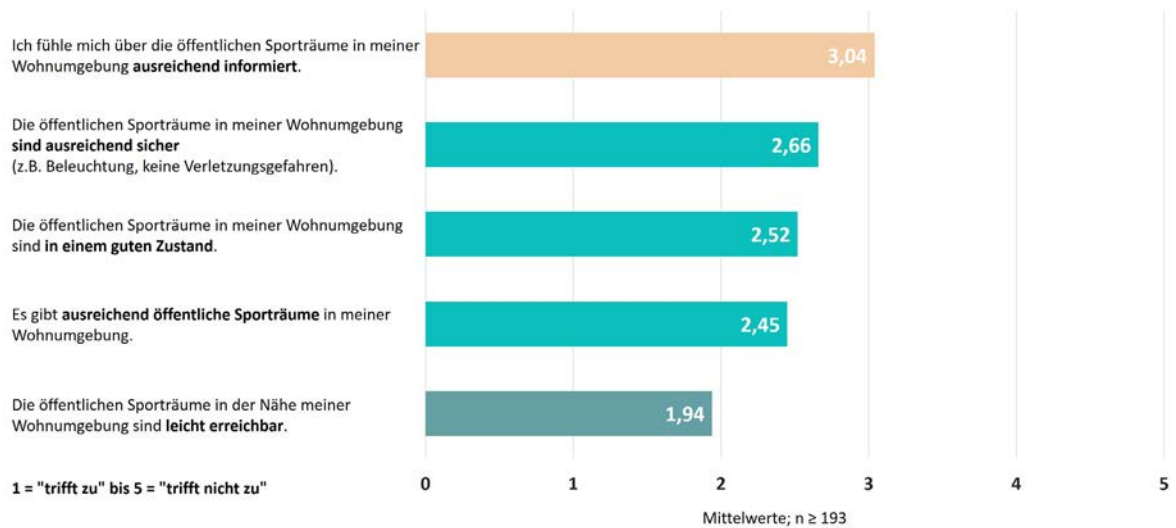
Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 150: Beurteilung des Sport- und Bewegungsangebots in der näheren Umgebung



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Sportentwicklungsplanung für die Stadt Bargteheide, 2017

Abbildung 151: Bewertung der öffentlichen Sporträume in der Wohnumgebung

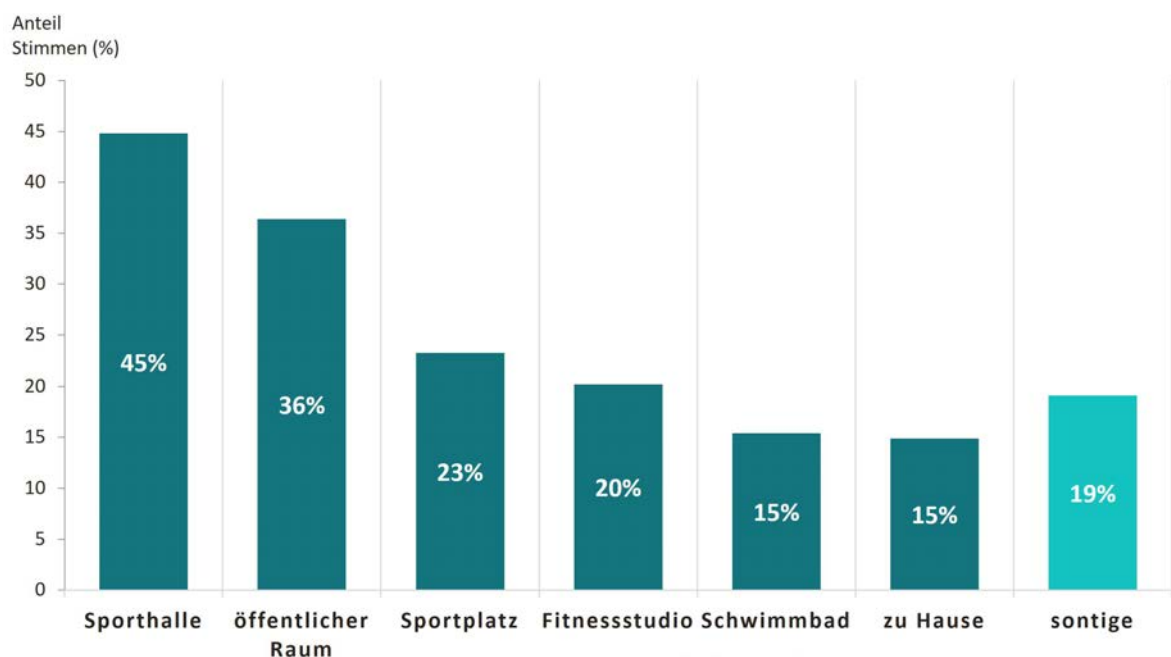


Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Sportentwicklungsplanung für die Stadt Bargteheide, 2017

Die vorwiegend genutzten Sportstätten sind sowohl die Sporthalle, als auch der öffentliche Raum (siehe Abb. 152). Dieses Nutzungsaufkommen entsteht durch hohe Anteile an Läufers und Fahrradfahrern.

Die öffentlichen Räume haben demnach neben der alltäglichen Naherholungsfunktion außerdem eine ausgeprägte Sportfunktion.

Abbildung 152: Art der genutzten Sportstätten

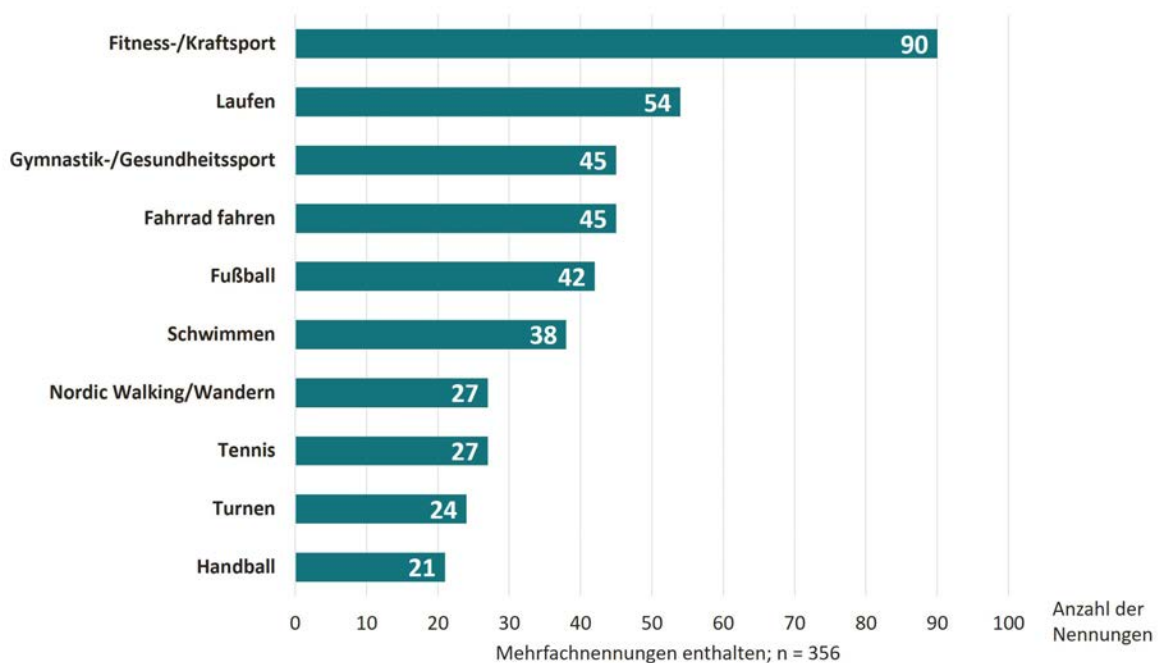


Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Sportentwicklungsplanung für die Stadt Bargteheide, 2017

Die am häufigsten betriebene Sportart ist Fitness- bzw. Kraftsport (siehe Abb. 153). Die entsprechenden Studios liegen vorwiegend im Zentrum der Stadt. Auffallend hoch ist zudem die Ausübung von Gymnastik und Gesundheitssport.

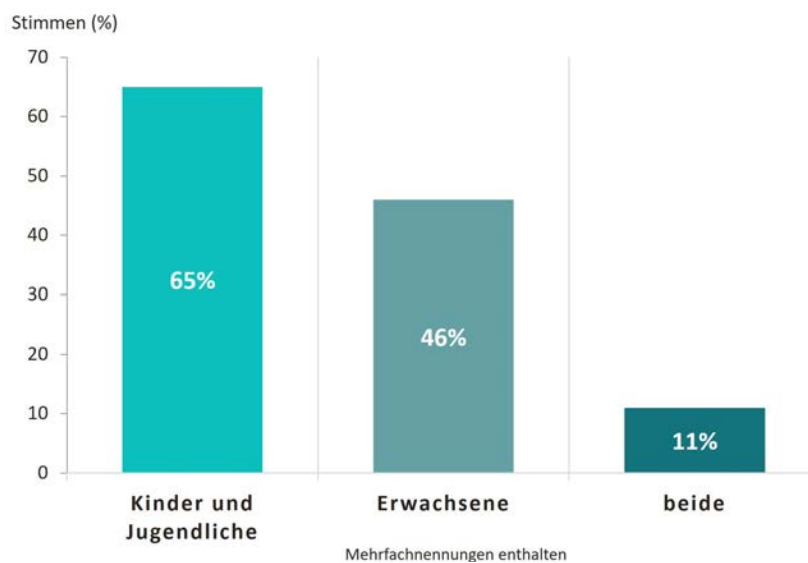
Vor allem ältere Menschen greifen auf diese Art der sportlichen Betätigung zurück. Das gesamte Angebot konzentriert sich zu leicht überwiegenden Teilen auf Jugendliche (siehe Abb. 154).

Abbildung 153: Betriebene Sportarten (Top 10 - Nennungen)



Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Sportentwicklungsplanung für die Stadt Bargteheide, 2017

Abbildung 154: Zielgruppe der Sportvereine

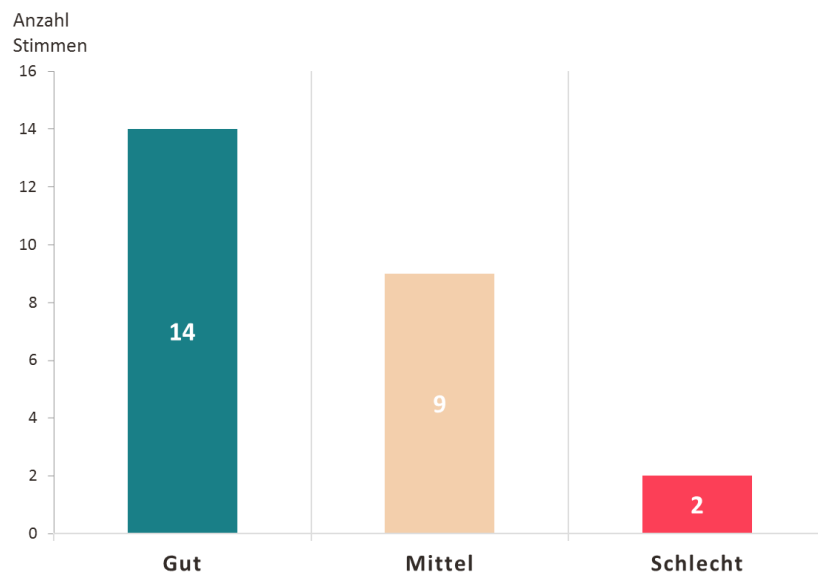


Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Sportentwicklungsplanung für die Stadt Bargteheide, 2017

Im Rahmen der bereits in vorhergehenden Kapiteln erwähnten Bürgerbefragung wurden ebenfalls Fragen bezüglich der Naherholung gestellt (siehe Abb. 155-158). Die guten Freizeitangebote und das ausgeprägte Vereinsleben werden von den

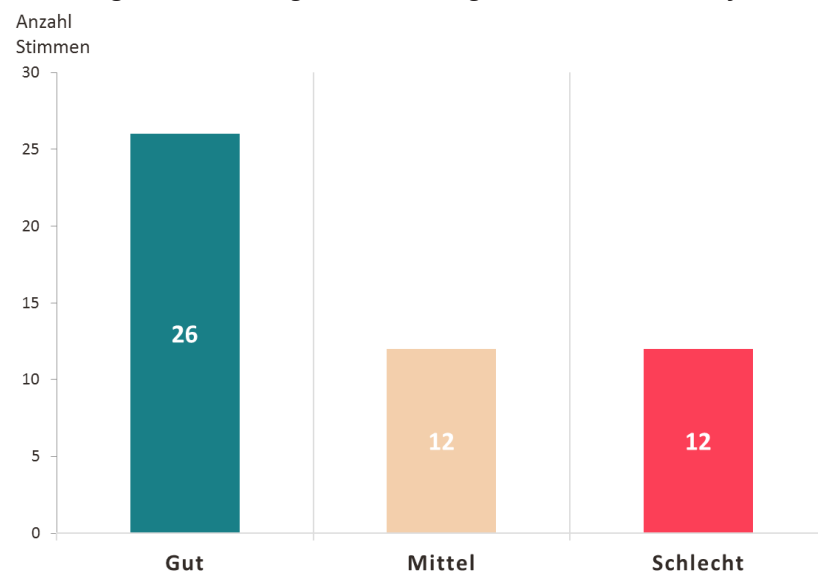
Befragten bestätigt. Es wird jedoch deutlich, dass es an öffentlichen Aufenthaltsorten sowie Begegnungsmöglichkeiten mangelt. Diese Art der Naherholung ist vor allem für ältere Menschen wichtig.

Abbildung 155: Bewertung des Vereinslebens im Wohnumfeld



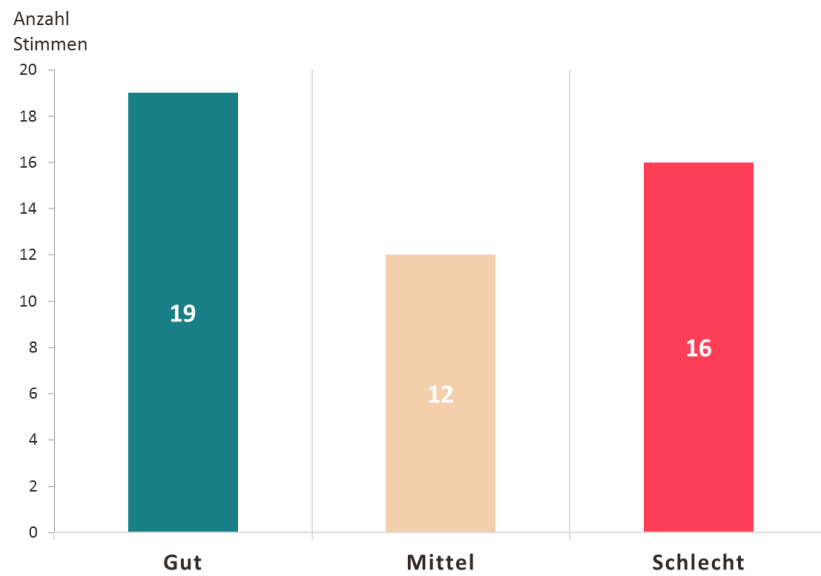
Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Abbildung 156: Bewertung der Freizeitmöglichkeiten im Wohnumfeld



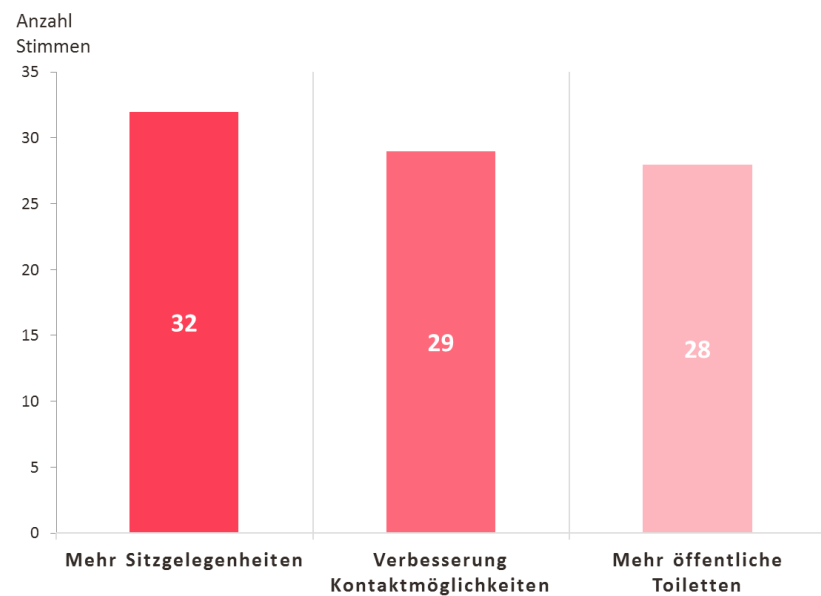
Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Abbildung 157: Bewertung der Begegnungsmöglichkeiten im Wohnumfeld



Quelle: Eigene Darstellung
 Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-
 analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

Abbildung 158: Was müsste im eigenen Wohnumfeld geändert werden, damit der Alltag besser bewältigt werden könnte? (Relevante Antworten)



Quelle: Eigene Darstellung
 Datengrundlage: Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraum-
 analyse für das geplante Quartier Am Bornberg, 2017

4.4.2 Stärken und Schwächen

Stärken

Im Rahmen der Analyse der Ausgangslage wird deutlich, dass Bargteheide über qualitativ unterschiedliche Erholungsräume sowie Freizeitmöglichkeiten verfügt. Das Sportangebot ist sehr vielseitig und deckt den Bedarf weitestgehend ab. Das Kulturangebot wird vor allem durch das ansässige Kino, das Museum und das Theater gestärkt. Dieses Kulturangebot hat eine überörtliche Bedeutung, da es das klassische kulturelle Angebot von Kleinstädten ähnlicher Größenordnung übersteigt.

Öffentliche Spielplätze sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt und sorgen somit für eine größtenteils angemessene Versorgung mit Aufenthaltsmöglichkeiten für junge Familien. Insbesondere im Nordwesten, in der Nähe von Neubaugebieten und aktuellen Planungen, bestehen größere Spielanlagen, die aufgrund des vergangenen und des zu erwartenden Zuzugs von Familien sinnvoll platziert sind.

Die Parkanlagen im Nordwesten, südlich des Südrings sowie der Bachstraßenpark und der Hochzeitswald sind äußerst attraktiv gestaltet und wohngebietsnah. Auch die Wegführungen um einige Rückhaltebecken sind eine sinnvolle Ergänzung. Vorhandene Potentiale werden dadurch genutzt und das Nützliche mit dem Notwendigen verbunden. Im gesamten Stadtgebiet herrscht eine auffällig gute Instandhaltung der öffentlichen Grünanlagen. Die entsprechende Qualität der Naherholungsflächen wird somit erzeugt und erhalten.

Schwächen

Insbesondere die öffentlichen Grünräume und -wege weisen unterschiedliche Schwächen auf und bieten Raum für Verbesserungen. Der vorteilhaft gelegene Stadtpark ist durch große Parkflächen in mehrere Teilabschnitte zerschnitten. Das volle Potential einer zusammenhängenden Grünachse wird somit nicht vollständig ausgeschöpft. Zudem mindert die Vermischung von Erholungsräumen und Straßenverkehrsflächen die Aufenthaltsqualität

Abbildung 159: Stärken - Freizeit und Naherholung

- Vielfältiges Sportangebot (durch Vereine)
- Vielfältiges Freizeitangebot
- Im Süden und Nordwesten hoch qualitative randstädtische Naherholungsräume
- Bachstraßenpark und Hochzeitswald attraktive innerstädtische Naherholungsräume
- Auffällig gute Instandhaltung der Grünräume im gesamten Stadtgebiet
- Spielplätze im Stadtgebiet verteilt (größere im Norden konzentriert)
- Wegführungen um Regenwasserrückhaltebecken bieten Aufenthaltsqualität

Quelle: Eigene Darstellung

des Raumes. Abschnitte der Wege durch den Stadtpark sind sehr dunkel und dadurch folglich wenig einladend. Eine ähnliche Situation liegt bei dem westlichen Zugang zum Bachstraßenpark vor.

Die innerstädtischen Grünwege unterliegen teilweise einer Mischnutzung. So kann es verstärkt zu Stoßzeiten zu Konflikten zwischen freizeitlicher und funktioneller Nutzung kommen. Vergleichbare Probleme liegen ebenso auf vielen Wegen in die Landschaft vor. Dort kommt es hingegen vorwiegend zu Konflikten zwischen Kfz- oder landwirtschaftlichem Verkehr mit Freizeitnutzern. Die Landschaftswege weisen außerdem stark unterschiedliche Qualitäten auf, welche mitunter durch die Mischnutzung erzeugt werden. Betonplatten und durch Fahrzeuge verschlammte Wege erschweren den Zugang, bzw. mindern die Qualität für Fußgänger und Fahrradfahrer. Ältere oder unsichere Personen werden so behindert. Hinzu kommt, dass die qualitativen Ausgänge in die Landschaft unausgewogen verteilt sind.

Entlang von Wegen und in Parkanlagen fehlen teilweise Sitzgelegenheiten. Zudem sind vorhandene Bänke teilweise schlecht platziert. Anstelle einer offenen und hellen Aussicht mit Blick ins Grüne, wurden stellenweise verschattete oder an Straßen gelegene Plätze gewählt.

Sowohl Rathausstraße als auch die Bahnhofstraße fungieren als klar abgegrenztes Kernzentrum der Stadt. Da eine gute Erreichbarkeit gewährleistet ist, sind Erholungsbereiche in diesem Bereich sinnvoll. Zudem wird die gesamte Qualität des Zentrums durch attraktive Aufenthaltsorte gestärkt. Die Ausrichtung ist aktuell jedoch größtenteils funktional. Der Kfz-Verkehr und die Wirtschaft stehen im Fokus, sodass neben wenigen Cafés kaum Möglichkeiten der Freizeitgestaltung vorhanden sind. Der nahegelegene Stadtpark ist räumlich nicht an das Zentrum angebunden.

Abbildung 160: Schwächen - Freizeit und Naherholung

- Zerstückelung des Stadtparks wertet eigentliche Qualität herab
- Innerstädtische Grünwege unterliegen teilweise Mischnutzung
→ ggf. Nutzungskonflikte insbesondere zu Stoßzeiten
- Teilweise dunkle innerstädtische Grünwege (z.B. Zugang Bachstraßenpark, Stadtpark)
- Zugänge zur Landschaft unausgewogen verteilt
- Mögliche Nutzungskonflikte zwischen Landwirtschaft, Kfz und Fahrrad / Fußgänger auf vielen Wegen in die Landschaft
- Stark unterschiedliche Qualität der Wege
- Häufig mangelnde / schlecht platzierte Sitzmöglichkeiten in den Grünräumen
- Rathausstraße und Bahnhofsstraße verkörpern das Zentrum, fungieren aber eher funktionell (Kfz / Wirtschaft) mit beschränkter Aufenthaltsqualität

Quelle: Eigene Darstellung

4.4.3 Ausblick 2030

Aufgrund aktueller Planungen müssen die entstehenden Auswirkungen auf betroffene Naherholungsräume genau betrachtet werden. Möglicherweise werden die hohe Qualität der nordwestlich gelegenen Erholungsflächen sowie deren gute Integration in das Wohngebiet durch die Fertigstellung der innerörtlichen Verbindungsstraße stark beeinflusst. Es könnte zu erschwertem Zugang und zu einer Qualitätsminderung kommen. Hinzu kommt, dass vorhandene Grünflächen tendenziell immer weniger werden, da diese teilweise durch großflächige Wohngebiete oder Parkplatzflächen überplant sind.

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum wird den Bedarf an Naherholungsräumen erhöhen. Es werden voraussichtlich mehr Menschen auf gleichbleibender oder sinkender Erholungsfläche leben, sodass sich der Anteil pro Kopf weiter verringert. Mit dem zukünftigen Bevölkerungswachstum geht außerdem eine ansteigende Nachfrage nach

Sport- und Freizeitaktivitäten einher. Die allgemeine Nachfrage in diesem Bereich wird zudem von den demografischen Entwicklungen beeinflusst. Es wird verstärkter Bedarf nach altersgerechten Angeboten geben. Insbesondere spezifische Sportangebote sowie Begegnungsmöglichkeiten werden wichtiger. In diesem Zusammenhang steht auch die zunehmende Bedeutung von wohnungsnahen Freizeiträumen. In Wohnungen lebende, ältere Menschen sind teilweise nicht mehr in der Lage längere Wege in die Landschaft oder zu ferngelegenen Parkflächen selbstständig zu bestreiten (vgl. Kremer-Preis und Mehnert 2014, S. 106 ff.).

Ein sich möglicherweise veränderndes Mobilitätsverhalten würde sich auf die Bedeutung von Grün- und Wegachsen auswirken. Eine verstärkte Nutzung von Zugängen in die Innenstadt durch Fahrradfahrer, wie z.B. vom Bachstraßenpark ausgehend, könnte zu einer Nutzungsverschiebung führen. Die Bedeutung des Durchgangs wäre demnach verstärkt funktionell und weniger freizeitlich.

Abbildung 161: Ausblick 2030 - Freizeit und Naherholung

- Kommender Bauabschnitt der Umgehungsstraße wird Qualität und Zugang zu Naherholungsräumen im Nordwesten stark beeinflussen
- Steigender Bedarf an Naherholungsräumen im Zuge des Bevölkerungswachstums zu erwarten
- Steigende Nachfrage nach Sport- und Freizeitaktivitäten im Zuge des Bevölkerungswachstums zu erwarten
- Veränderte Nachfragestrukturen im Bereich Sport- und Freizeitaktivitäten im Zuge des demografischen Wandels zu erwarten
- Bedeutung von wohnungsnahen Naherholungsräumen wird im Zuge des demografischen Wandels steigen
- Durch Bauvorhaben werden Grünflächen tendenziell immer weniger
- Grün- / Wegachsen werden möglicherweise aufgrund Bevölkerungswachstum und möglichem veränderten Mobilitätsverhaltens an Wichtigkeit gewinnen (z.B. Zugang zur Bahn entlang von „Krähengrundstück“)

Quelle: Eigene Darstellung



5

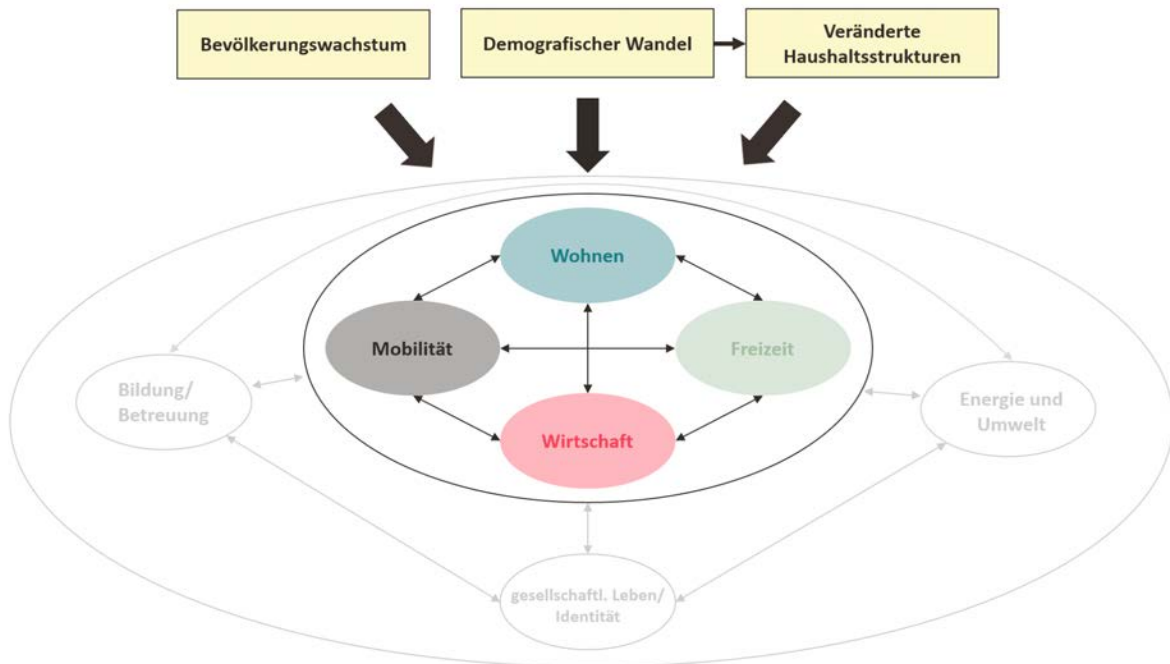
Zusammenhänge und Auswirkungen

5 Zusammenhänge und Auswirkungen

Die bereits im Kapitel 2.1 *Aufbau der Arbeit* vorgestellte Grafik zum Grundaufbau wird an dieser Stelle erneut aufgeführt (siehe Abb. 162). Diese Darstellung ist die abstrakte Basis der Ausgangslage ohne spezifische Bezeichnungen der bestehenden

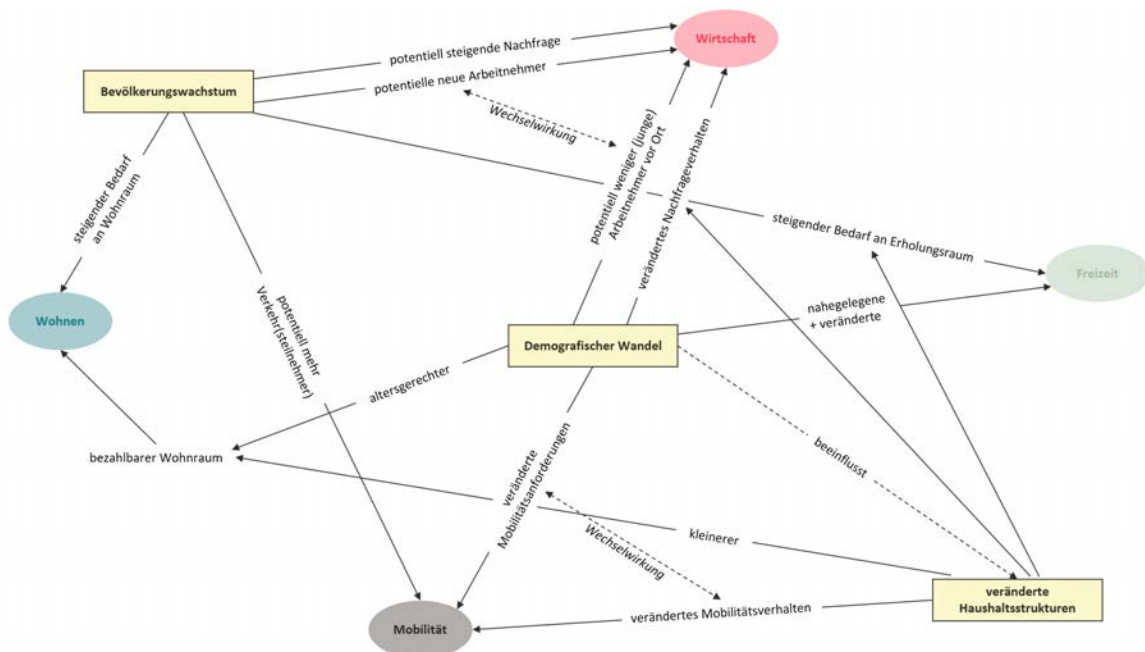
Zusammenhänge. Sie dient als Veranschaulichung des Inhalts der Arbeit und ist die Fortführung und Spezifizierung der ersten Abbildung (siehe Abb. 163). Es werden ausschließlich die einzelnen Auswirkungen der grundlegenden Herausforderungen auf

Abbildung 162: Grundzusammenhänge der Arbeit



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 163: Auswirkungen der drei grundlegenden Herausforderungen



Quelle: Eigene Darstellung

die jeweiligen Wirkungsfelder dargestellt. Verbindungen und Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Wirkungsfeldern werden erst im nachfolgenden Kapitel herausgearbeitet. Aufgrund dessen lassen sich der Übersicht halber die Auswirkungen auf die einzelnen Wirkungsfelder isoliert darstellen.

Wohnen

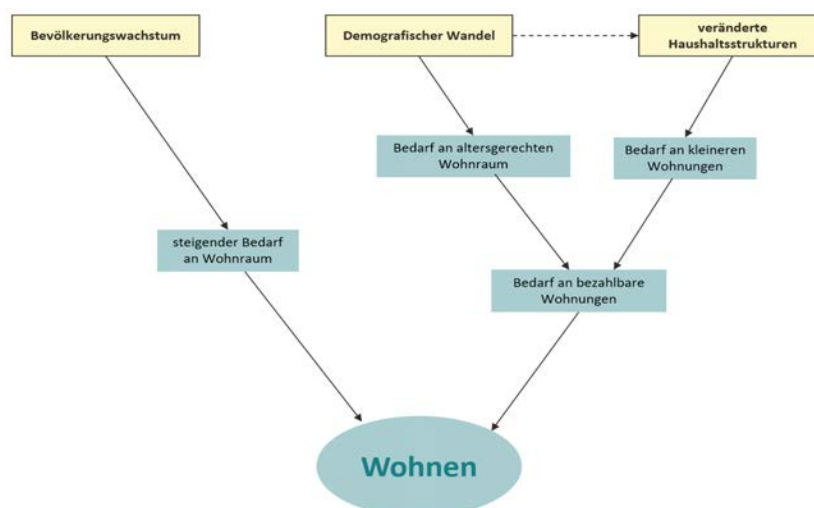
Im Bereich Wohnen sorgt das prognostizierte Bevölkerungswachstum für einen steigenden Bedarf an Wohnraum (siehe Abb. 164). Durch den demografischen Wandel und die veränderten Haushaltsstrukturen kommt es gleichzeitig zu einem

steigenden Bedarf an altersgerechten und kleineren Wohnungen. Zudem wird es zukünftig aufgrund zunehmender Altersarmut sowie gestiegener und möglicherweise weiter steigender Mietpreise ein erhöhtes Erfordernis nach bezahlbarem Wohnraum geben. Insbesondere Single-Haushalte haben es mit nur einem Einkommen häufig schwer passende Wohnungen zu finden.

Mobilität

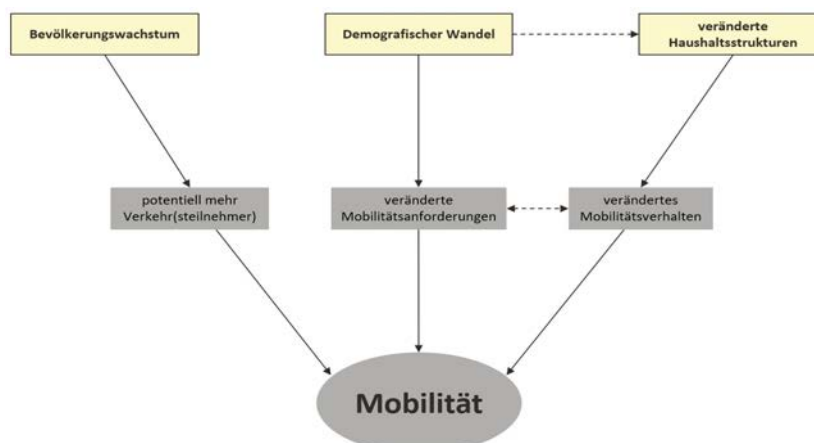
Im Bereich der Mobilität kommt es durch eine ansteigende Bevölkerung potentiell zu mehr Verkehrsteilnehmern (siehe Abb. 165). Durch den

Abbildung 164: Auswirkungen - Wohnen



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 165: Auswirkungen - Mobilität



Quelle: Eigene Darstellung



demografischen Wandel kommt es gleichzeitig zu veränderten Mobilitätsanforderungen. Kurze Wege, sowie einfache und barrierefreie Verkehrsverbindungen gewinnen an Wichtigkeit. In diesem Zusammenhang steht ein sich veränderndes Mobilitätsverhalten. Ältere Menschen sind häufiger eingeschränkt in ihrer Wahl und Nutzungsintensität der jeweiligen Verkehrsmittel. Unübersichtliche und unsichere Verkehrssituationen werden öfter gemieden. Eine Veränderung im Mobilitätsverhalten aufgrund der sich wandelnden Haushaltsstrukturen ist ebenfalls nicht auszuschließen. Kleinere und ältere Haushalte nutzen unter Umständen weniger Pkws als junge Familien. Demnach tragen hinzuziehende Haushalte mit Kindern tendenziell eher und stärker zu einem erhöhten Pkw-Aufkommen bei als andere. Gleichzeitig nimmt die Nutzung von Pkws im Segment der über 65-Jährigen jedoch ab. Insbesondere ältere Zweipersonenhaushalte unterhalten im Rentenalter häufig nur einen Pkw. Somit entsteht möglicherweise aufgrund des demografischen Wandels, trotz wachsender Bevölkerung, kein signifikanter Zuwachs an örtlich zugelassenen Pkws.

Wirtschaft

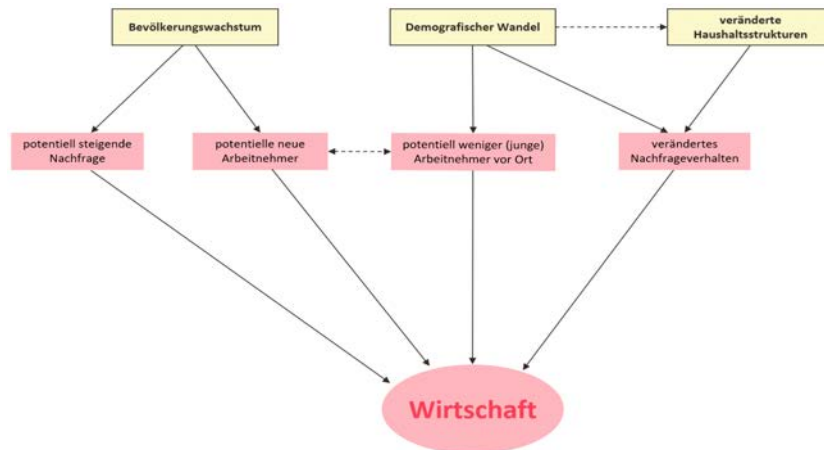
Die Einflüsse auf die Wirtschaft sind auf nachfolgender Abbildung erkennbar (siehe Abb. 166). Durch die wachsende Bevölkerung kommen neue potenzielle Arbeitnehmer nach Bargteheide. Die zuziehenden Bürger sind häufig Familien und demnach Menschen im (zukünftig) arbeitsfähigen Alter (vgl. Rümenapp 2013, S. 33). Durch diesen Zuzug jüngerer Bürger könnten ein durch den demografischen Wandel möglicherweise entstehender Fachkräftemangel in Unternehmen in Bargteheide sowie eine stark alternde Bevölkerung begrenzt werden. Hinzu kommt, dass die Nachfrage nach örtlichem Einzelhandel und Dienstleistungen vor Ort steigt, wodurch die Wirtschaftskraft Bargteheides gestärkt wird. Insbesondere die Innenstadt profitiert von den zusätzlichen Einwohnern. Durch die erhöhte Nachfrage entstehen bessere Aussichten dem Strukturwandel im Einzelhandel erfolgreich

entgegen zu treten. Durch altersstrukturelle Veränderungen sowie sich verändernde Haushaltsstrukturen wird sich in gewissem Maße auch das Nachfrageverhalten verändern. Ältere Menschen und kleinere Haushalte haben ein anderes Nachfrageverhalten und Interessensgebiete als Bewohner jungen oder mittleren Alters. Auf lange Sicht wäre eine entsprechende Anpassung der Angebotsstruktur in Bargteheide sinnvoll.

Freizeit und Naherholung

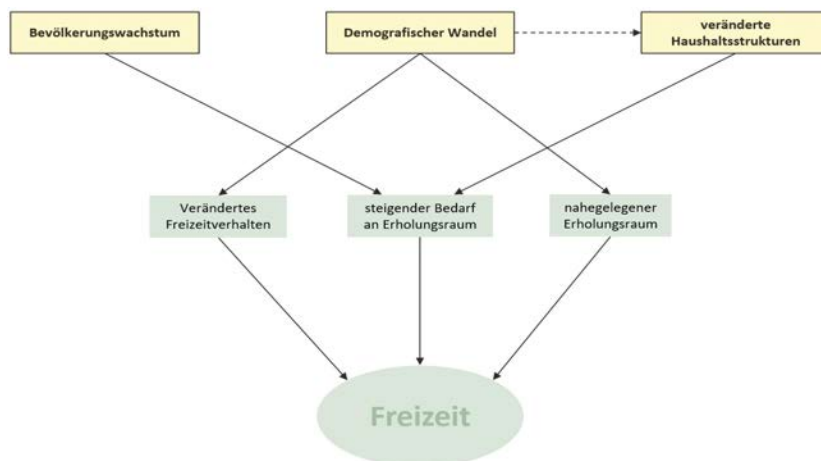
Im Bereich der Freizeit und Naherholung kommt es durch die wachsende Bevölkerung sowie sich verändernde Haushaltsgrößen zu einem steigenden Bedarf an Erholungsraum (siehe Abb. 167). Vor dem Hintergrund, dass der Bedarf an kleinen Wohnungen zunimmt, werden öffentliche Grünflächen und Freizeiträume zukünftig wichtiger, da häufig keine privaten Gärten zur Verfügung stehen. Außerdem ist eine möglichst wohnungsnahe Lage der Erholungsräume für ältere Menschen entscheidend, da die Mobilität stärker eingeschränkt ist. Gleichzeitig verändert sich auch das Freizeitverhalten. Mehr Menschen werden dem Alter entsprechende Angebote nachfragen, wie z.B. Gesundheitssport oder Begegnungsmöglichkeiten.

Abbildung 166: Auswirkungen - Wirtschaft



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 167: Auswirkungen - Freizeit und Naherholung



Quelle: Eigene Darstellung



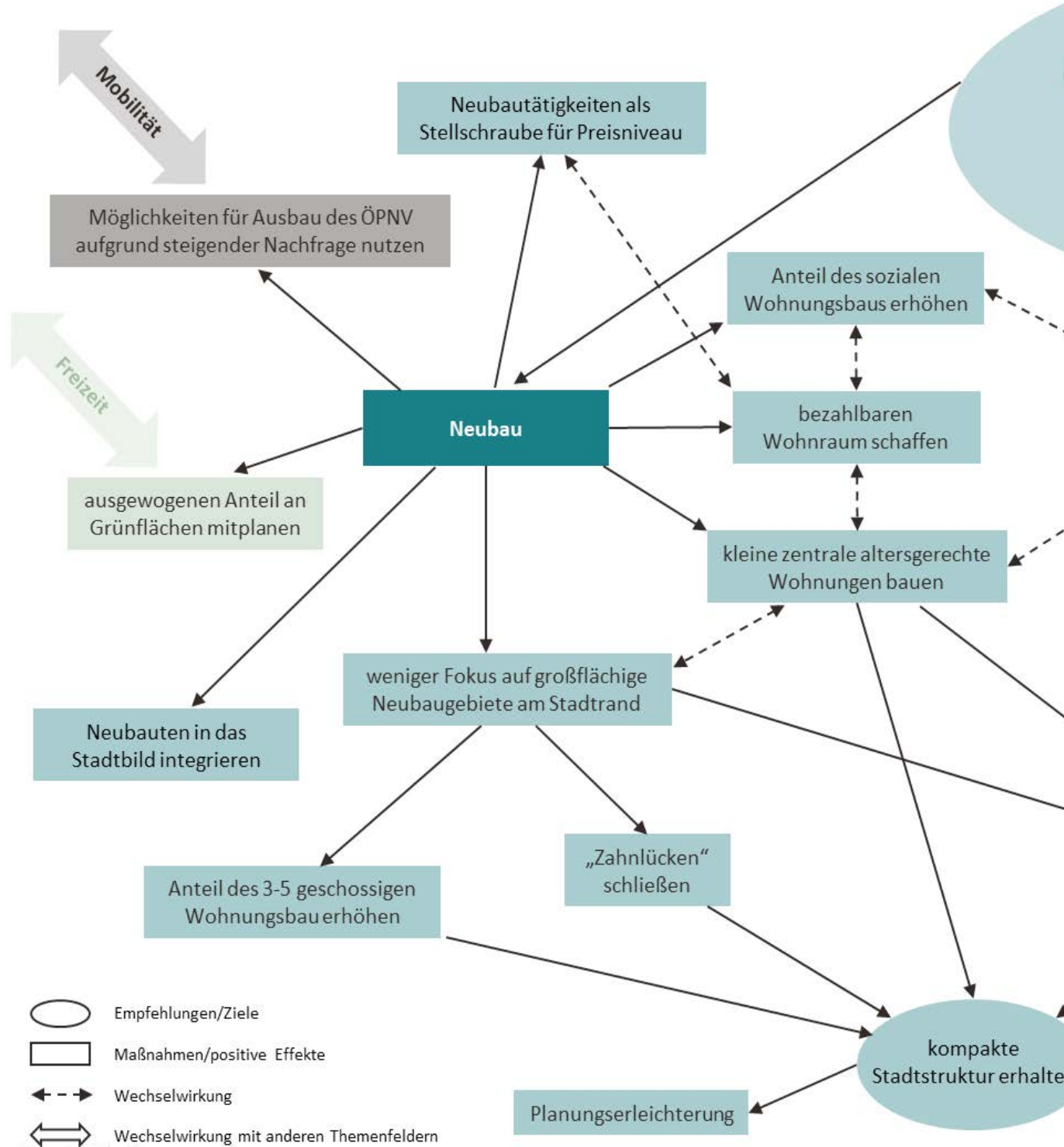
6

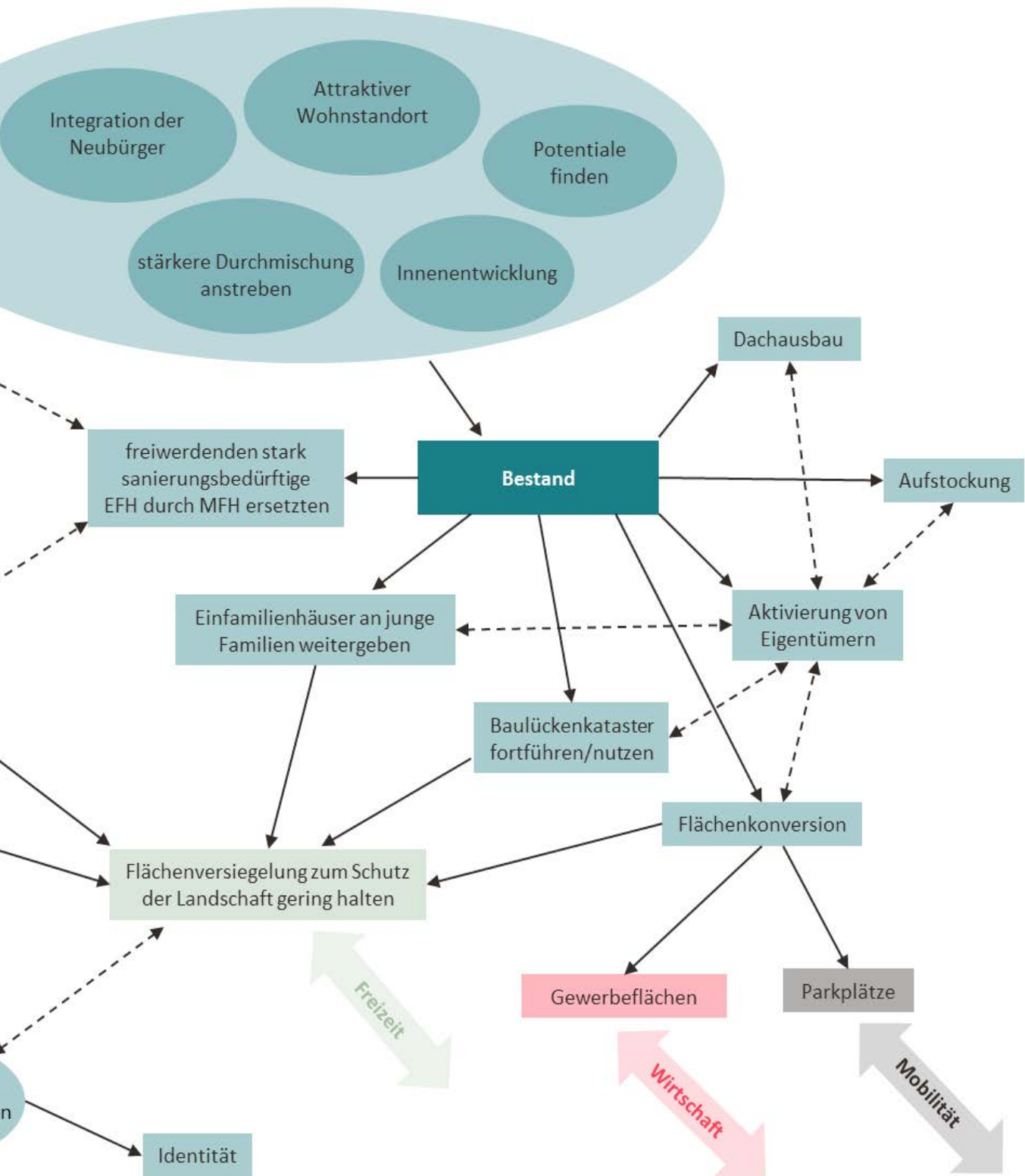
Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

Basierend auf den Analysen und den herausgearbeiteten Zusammenhängen und Auswirkungen wurden für jedes Wirkungsfeld entsprechende Maßnahmen und Handlungsempfehlungen erarbeitet. Die Handlungsempfehlungen und Maßnahmen sind zum Teil unterschiedlich stark konkretisiert, haben jedoch alle eines gemeinsam. Sie wurden unter intensiver Berücksichtigung der Grundherausforderungen des Bevölkerungswachstums, des demografischen Wandels und der veränderten Haushaltsstrukturen aufgestellt. Es wurde das Ziel verfolgt, nachhaltige und zukunftsorientierte Lösungen anzubieten. Die Maßnahmenpakete wurden in Abbildungen veranschaulicht, um die bestehenden Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Wirkungsfeldern zu verdeutlichen.

6.1 Wohnen

Abbildung 168: Handlungsempfehlungen und Maßnahmen - Wohnen





Quelle: Eigene Darstellung



6.1 Wohnen

Das Wohnen ist die elementare Grundlage einer jeden Stadt. Ohne Wohnraum und die dazugehörigen Bewohner kann keine Stadt existieren. Da sich die Gesellschaft und auch die Bewohner der Stadt Bargteheide in verschiedener Hinsicht verändern und weiterentwickeln, bedarf es zukünftiger Anpassungen im Bereich des Wohnens. So lässt sich neu entstehenden bzw. andersgewichteten Bedürfnissen gerecht werden. Die aktuellen zentralen Veränderungen in Bargteheide sind der demografische Wandel, die sich verändernden Haushaltsstrukturen und das Bevölkerungswachstum.

Bereits an diesem Punkt ist es wichtig zu verstehen, dass eine wachsende Bevölkerung hohes Potential bietet. Die Stadt ist so unter anderem in der Lage, sich durch den Bau zusätzlicher Wohnungen an den demografischen Wandel und sich verändernde Haushaltsstrukturen anzupassen. Das Wachstum fungiert somit als Stellschraube und Werkzeug, um aufkommenden Herausforderungen zu begegnen. Damit die Umsetzung funktioniert, müssen die neuen Wohnungen den zukünftigen Bedürfnissen der Bürger entsprechen.

Die Übersicht gibt Aufschluss über die Zusammenhänge der Ziele und der verschiedenen Maßnahmen im Bereich Wohnen (siehe Abb. 168). Die Verbindungen zu den übrigen Wirkungsfeldern werden ebenfalls hergestellt. Die gesamte Ausarbeitung des Ziele-Maßnahmen-Geflechts erfolgte auf Basis der Analyse sowie der im vorherigen Kapitel (vgl. 5 *Zusammenhänge und Auswirkungen*) erläuterten Auswirkungen der zukünftigen Herausforderungen. Die Übersicht stellt ein mögliches Lösungskonzept für die Herausforderungen dar. Gleichzeitig fungieren die Maßnahmen und Empfehlungen als eine Aufwertung und Erhaltung der städtischen Attraktivität.

Vor dem Hintergrund eines Nachfrageüberschusses nach Wohnraum in Bargteheide und den Bevölkerungswachstumsprognosen, können neue Wohnungen realisiert werden. Nur so ist es möglich diesen Bedarf (zumindest teilweise) zu decken.

Gleichzeitig sorgen die Auswirkungen des demografischen Wandels für eine sich verändernde Nachfrage. Bestimmte Wohnungstypen werden vermehrt nachgefragt. Die starke Zunahme von Menschen über 65 Jahren verlangt eine Zunahme kleiner altersgerechter Wohnungen. Andernfalls könnten viele ältere Bewohner aus nicht-barrierefreien Wohnungen, vorwiegend aus den Ein- und Zweifamilienhäusern, unter Umständen nicht in Bargteheide wohnhaft bleiben. Das betrifft all die Fälle, in denen ein alleiniges Haushalten nicht gewünscht bzw. nicht mehr möglich ist. Die Zentralität dieser Wohnungen ist sehr wichtig, da ältere Menschen von der Nähe zu innerstädtischen Einrichtungen des täglichen Bedarfs und Begegnungsmöglichkeiten profitieren. So kann ein möglichst langes eigenständiges Leben in einer altersgerechten Wohnung (innerhalb von Bargteheide) gewährleistet werden. Die Bevölkerungsumfrage (vgl. 4.1.1 *Ausgangslage*) hat ergeben, dass dieser Wunsch, insofern das bisherige Leben in einer nicht-barrierefreien Wohnumgebung nicht mehr möglich wäre, durchaus besteht. Ein dem Alter entsprechend deklariertes Wohnen in Alters- und Pflegeheimen, soll möglichst lange vermieden werden.

Sozialer Wohnungsbau

Der Anteil des sozialen Wohnungsbaus sollte erhöht werden. Aufgrund der sich in den letzten Jahren entwickelten Mietpreissituation und möglicherweise weiter steigenden Mieten sowie verstärkt auftretender Altersarmut ist der öffentliche geförderte Wohnungsbau von großer Wichtigkeit. Neben den Rentnern würden auch andere Bevölkerungsgruppen vom sozialen Wohnungsbau profitieren, wie z.B. Auszubildende, Studierende und junge Familien. Sie sind von großer Bedeutung, wenn es darum geht einem Fachkräftemangel und einer stark alternden Bevölkerung entgegenzuwirken. Neben sozialem Wohnungsbau sorgt auch der allgemeine Neubau für moderatere Miet- und Kaufpreise. Die Nachfrage nach Wohnraum wird durch den Neubau verringert bzw. gedeckt, was wiederum

Auswirkungen auf das von der Nachfrage abhängige Mietpreisniveau hat.

Innenentwicklung

Der zukünftig verstärkt benötigte Wohnungsbau lässt sich auf zwei Wege realisieren. Einerseits durch Neubauten auf Freiflächen und andererseits durch das Arbeiten im Gebäudebestand in Bargteheide. Angesichts der hohen Bedeutung von Zentralität sollten Planungen unter dem Gesichtspunkt der Innenentwicklung durchgeführt werden. So kann gleichzeitig die städtische Randfläche geschont werden und wichtige Erholungsräume bleiben erhalten. Die Flächenversiegelung wird minimiert, insbesondere wenn der Fokus auf dem Neubau von kleinen zentralen Wohnungen liegt anstelle großflächiger Ein- und Zweifamilienhausgebiete am Stadtrand. Ein Erhöhen des Anteils des drei- bis fünfgeschossigen Wohnungsbaus würde die Flächenversiegelung gering halten. In der Höhe

Abbildung 169: Beispiel für Innenentwicklung in Bargteheide



Quelle: Google Maps

Abbildung 170: Beispiel für Innenentwicklung in Bargteheide



Quelle: Eigene Darstellung

darüber hinausgehende Bauweisen würden das Stadtbild Bargteheides negativ beeinflussen und sollten vermieden werden. Sofern großflächigere Planungen am Stadtrand bestehen, sollten diese in jedem Fall in die bestehende Stadtstruktur sinnvoll eingebunden werden. Bestehende „Zahnlücken“ in der Stadtstruktur sollten zuerst geschlossen werden. So kann die weitestgehend kreisrund gewachsene und kompakte Stadt erhalten bleiben. Zukünftig kann so eine erleichterte Planung erhalten bleiben. Zudem ist diese charakteristische Stadtstruktur identitätsstiftend und die Zugehörigkeit sowie das Gemeinschaftsgefühl werden unterstützt. Außerdem wird die verkehrliche Erschließung erleichtert. Insbesondere der Radverkehr sowie der ÖPNV profitieren von den kurzen Wegen innerhalb dieser kompakten Stadt.

Ein- und Zweifamilienhäuser

Zu großen Teilen wollen junge Familien in Bargteheide ein Eigenheim in Form eines Ein- oder Zweifamilienhaus beziehen. Daher erscheint es ungewöhnlich, dass der Anteil an zentralen, kleinen und altersgerechten Wohnungen erhöht werden soll. Dieser Ansatz resultiert aus dem zunehmenden Transfer von älteren Menschen aus den großflächigen bestehenden Ein- und Zweifamilienhausgebieten in die (zum Teil) neu entstehenden altersgerechten Wohnungen. Somit werden in den nächsten Jahren zahlreiche Ein- und Zweifamilienhäuser frei, welche wiederum von jungen Familien bezogen werden können. Insbesondere die gut instand gehaltenen Häuser sollten weitergegeben bleiben. Dadurch stellt sich automatisch eine Verringerung des mittlerweile hohen Altersdurchschnitts der ehemaligen Neubaugebiete ein. Die sanierungsbedürftigen Gebäude hingegen könnten durch kleine, vereinzelte Mehrfamilienhäuser ersetzt werden. Diese sollten in ihrer Bauweise weitestgehend in das umgebende Stadtbild integriert werden. In Ein- und Zweifamilienhausgebieten dürfen sie daher nicht zu groß ausfallen. Das übergeordnete Ziel einer stärkeren Durchmischung

von städtebaulich und gesellschaftlich sehr einheitlichen Stadtteilen kann somit durch die Weitergabe von Ein- und Zweifamilienhäusern an junge Familien erreicht werden. Auch der vereinzelte Neubau von Mehrfamilienhäusern anstelle von sanierungsbedürftigen Ein- und Zweifamilienhäusern verstärkt die Durchmischung. Folgende Rechnung zeigt, wie viele Ein- und Zweifamilienhäuser aufgrund des Alters ihrer Bewohner bis 2030 mindestens frei werden (siehe Abb. 171). Die Rechnung geht von einem Minimum aus, da im Rahmen der Rechnung angenommen wird, dass alle Haushalte zu zweit bewohnt werden. In der Praxis leben manche ältere Menschen jedoch alleine, sodass die tatsächliche Gesamtzahl an von Rentnern bewohnten Häusern noch höher ausfällt.

Neubau

Neben der Weitergabe und dem Ersatz von Ein- und Zweifamilienhäusern gibt es weitere Potenziale im Bereich der Innenentwicklung. Zentral gelegene

Freiflächen bieten Möglichkeiten für Neubauten. Es muss jedoch immer abgewogen werden, inwiefern mögliche Verluste wichtiger Naherholungsflächen durch den Neubau in Kauf genommen werden dürfen. Insbesondere die zentralen Grünräume haben eine hohe Bedeutung, da sie die Attraktivität der Stadt steigern. Sie bieten vor allem älteren, immobileren Bürgern eine wichtige Möglichkeit zur täglichen Naherholung. Das Aufsuchen weiter entfernt liegender Parks oder Landschaftsausgänge ist häufig nicht mehr möglich oder mit Aufwand verbunden. Somit kann der tägliche Besuch von Grünflächen in unmittelbarer Wohnungsnähe entscheidend für die Wohn- und Lebensqualität sein. Daher sollten auch bei der Neuplanung von Wohnungen ausreichend Erholungsflächen eingebunden werden. Ein maximales Ausreizen von Bauflächen für den Wohnungsbau ist daher nicht zu empfehlen. Gewisse Anteile der jeweiligen Planungsflächen sollten notwendigen Grünräumen und -wegen vorbehalten sein.

Abbildung 171: Berechnung zu freiwerdende Ein- und Zweifamilienhäuser

41 % der Wohnungen in Mehrfamilienhäusern
59 % der Wohnungen in Ein- bis Zweifamilienhäusern

Ausgangslage 2020 Altersgruppe 80+:

1.240 Einwohner im Alter von über 80. Davon wohnen 732 in Ein- bis Zweifamilienhäusern ($0,59 \cdot 1.240$)

Annahmen:

- Alle zu zweit, also wohnhaft in 366 Häusern ($732/2 = 366$).
- 100 % müssen bis 2030, also im Alter von über 90 ausziehen, wodurch **366** Häuser frei werden

Ausgangslage 2020 Altersgruppe 65-79:

2.480 Einwohner im Alter von 65-79. Davon wohnen 1.463 in Ein- bis Zweifamilienhäusern ($0,59 \cdot 2.480$)

Annahmen:

- Alle zu zweit, also wohnhaft in 732 Häusern ($1.463/2 = 732$).
- 50 % ziehen bis 2030, also im Alter von 75-89 aus, wodurch **366** Häuser frei werden

Bis 2030 werden **mindestens 732 Ein- bis Zweifamilienhäuser** frei ($366+366$).

Quelle: Eigene Berechnung
Datengrundlage: Statistikamt Nord

Bestand

Auch im Bestand können weitere Potentiale ausgeschöpft werden, um zusätzlichen Wohnraum zu generieren. Das in Bargteheide vorhandene Baulückenkataster kann diesbezüglich unterstützend sein. Es sollte daher genutzt und stetig fortgeführt werden, um unter anderem Eigentümer von geeigneten Baulücken zu ermitteln (siehe Abb. 172). Die Folgemaßnahme wäre die Aktivierung jener Eigentümer, um einen Konsens bezüglich der Bebauung und Nutzung des freien Grundes zu finden. Eigentümer von Mehrfamilienhäusern könnten ebenfalls aktiviert werden, insofern sich Maßnahmen an deren Bestand in Form von Dachausbauten oder Geschossaufstockungen sinnvoll realisieren lassen (siehe Abb. 173-176). Die Konversion von ungenutzten Gewerbebauten oder –flächen ist eine weitere Möglichkeit der Flächengewinnung für den Wohnungsbau. Im Zuge eines sich verändernden Mobilitätsverhaltens könnten gegebenenfalls auch Anteile an Parkplätzen umgewandelt werden. Durch eine Umfunktionierung bereits bebauter Flächen würde die Landschaft gleichzeitig geschützt und die zusätzliche Flächenversiegelung gering gehalten werden.

Abbildung 172: Beispiel eines Baulückenkatasters



Quelle: Gemeinde Pliezhausen

Abbildung 173: Beispiel für Geschossaufstockung



Quelle: www.arento.ch

Abbildung 174: Beispiel eines Geschossaufstockung



Quelle: www.arento.ch

Abbildung 175: Beispiel für Geschossaufstockung



Quelle: www.arento.ch

Abbildung 176: Beispiel für Geschossaufstockung



Quelle: www.arento.ch

Abbildung 177: Einzelne Maßnahmen und Empfehlungen im Überblick - Wohnen

Stärkere Durchmischung anstreben

Attraktivität Bargteheides als Wohnstandort erhalten / fördern

Integration neuer Bürger

Innenentwicklung betreiben

Potentiale finden

Kompakte Stadtstruktur erhalten

- Weniger Fokus auf großflächige Neubaugebiete am Stadtrand
- „Zahnlücken“ schließen
- Flächenversiegelung zum Schutz der Landschaft gering halten

Bezahlbaren Wohnraum schaffen

- Anteil des sozialen Wohnungsbaus erhöhen
- Neubautätigkeiten als Stellschraube für Preisniveau nutzen

Bestand:

- Baulückenkataster fortführen / nutzen
- Aktivierung von Eigentümern
- Flächenkonversion
- Aufstockung
- Dachausbau
- Freie Ein- und Zweifamilienhäuser an junge Familien weitergeben
- Freiwerdende stark sanierungsbedürftige EFH durch MFH ersetzen

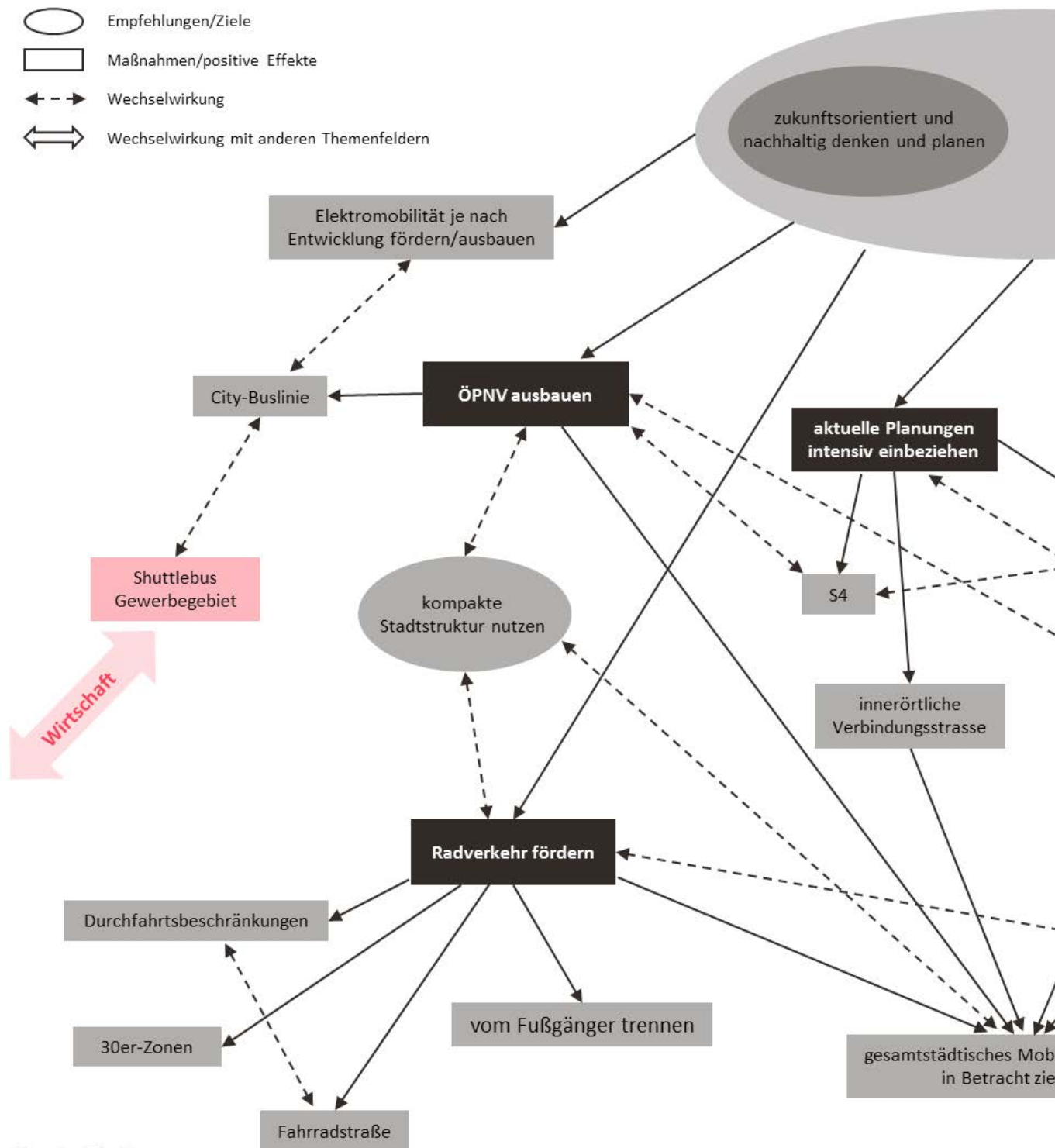
Neubau:

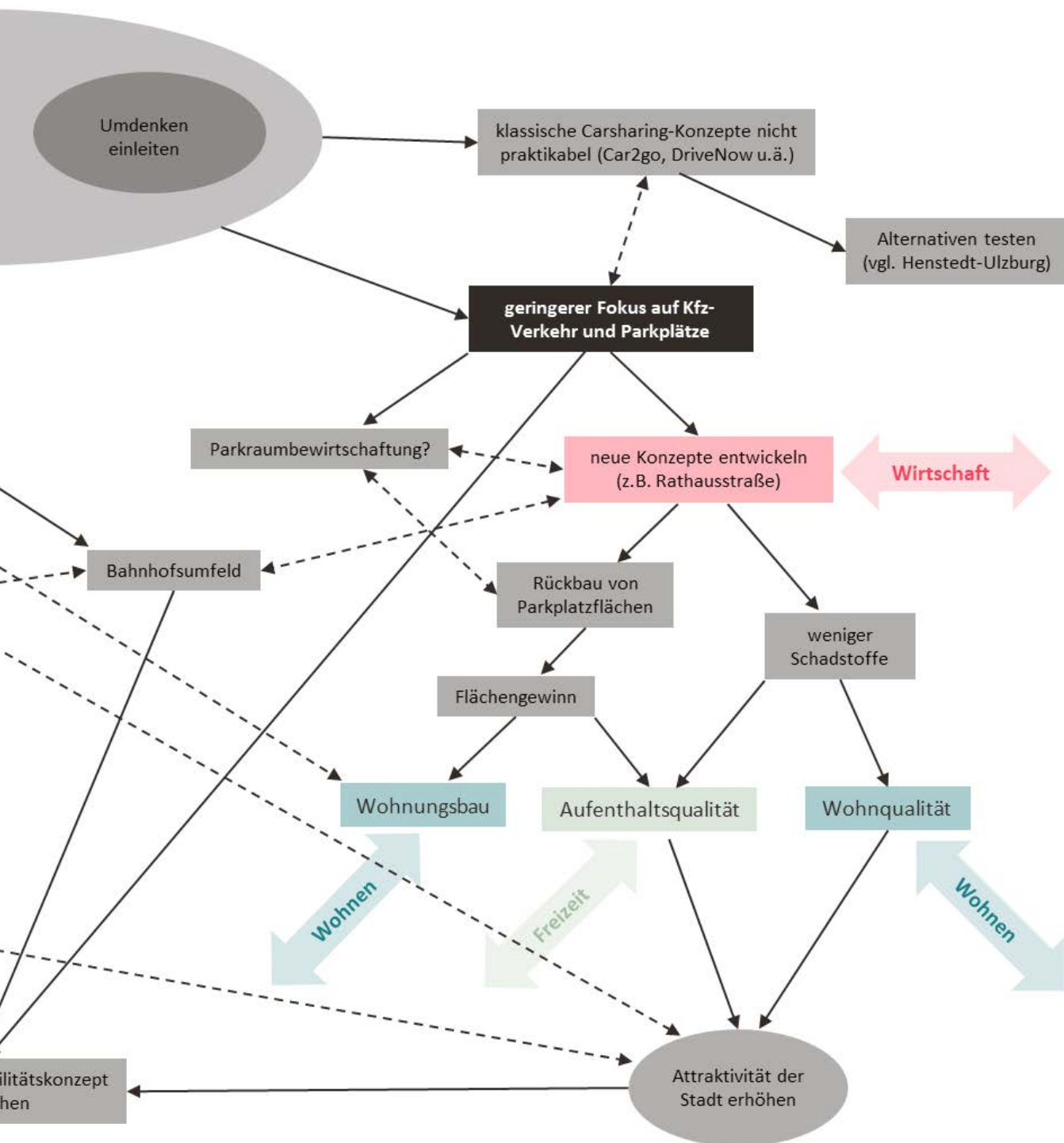
- Potentielle Freiflächen für Wohnungen finden
- Kleine Wohnungen
- Altersgerechte Wohnungen
- Zentrale Wohnungen
- Anteil des 3-5 geschossigen Wohnungsbau erhöhen
- Neubauten in das Stadtbild integrieren
- Ausgewogenen Anteil an Grünflächen mitplanen

Quelle: Eigene Darstellung

6.2 Mobilität

Abbildung 178: Handlungsempfehlungen und Maßnahmen - Mobilität





Quelle: Eigene Darstellung

6.2 Mobilität

Eine zukunftsorientierte und nachhaltige Planung im Bereich Mobilität ist entscheidend für eine erfolgreiche Stadtentwicklung. Neben den Auswirkungen des demografischen Wandels, des Bevölkerungswachstums und der veränderten Haushaltsstrukturen müssen auch die strukturellen Veränderungen der zukünftigen Verkehrsmittelnutzung fortwährend betrachtet werden. (vgl. Kapitel 4.2.4 *Ausblick 2030*). Speziell im Mobilitätssektor kündigen sich zurzeit weitreichende Veränderungen an. Im Bereich der Antriebstechnik und Mobilitätskonzepte der Zukunft könnten Elektromotoren und autonomes Fahren entsprechende Anpassungen in der Stadtentwicklung erfordern. Gewiss befinden sich diese Entwicklungen im Anfangsstadium, aber die Aufgabe einer verantwortungsvollen Stadtplanung ist es, sowohl auf aktuelle Erfordernisse, als auch auf zukünftige Herausforderungen zu reagieren und die Weichen frühzeitig in die richtige Richtung zu stellen.

In der Analyse (vgl. Kapitel 4.2.3 *Stärken und Schwächen*) wurde deutlich, dass in der Verkehrsplanung in Bargteheide der Fokus auf dem Kfz-Verkehr liegt. Diese einseitige Ausrichtung ist nicht nachhaltig, mindert die innerstädtische Attraktivität und erfordert ein Umdenken. Der Fokus sollte weniger auf dem Kfz-Verkehr und dem Parkplatzangebot liegen. Vielmehr müssen der benachteiligte Fahrradverkehr sowie der schlecht ausgebaute ÖPNV gefördert werden.

ÖPNV

Die Anbindung der Wohngebiete an den ÖPNV sollte angesichts des demografischen Wandels forciert werden. So profitieren vor allem die in den randstädtischen Wohngebieten lebenden Bürger. Insbesondere junge, ältere und immobile Bürger sind so flexibler. Ältere Bewohner können dadurch gegebenenfalls länger in ihrem Zuhause wohnhaft bleiben. Auch junge Auszubildende, Studierende oder Arbeitnehmer mit geringem Einkommen haben so die Möglichkeit länger und Kfz-unabhängig bei ihrer Familie wohnen zu bleiben. Eine Option der Erschließung wäre eine innerstädtische Buslinie. Die kompakte Stadtstruktur Bargteheides eignet sich optimal für eine ringförmige Linienführung. Die bisher fehlende Anbindung der Gewerbegebiete könnte im selben Schritt erfolgen. Ein Stadtbus (siehe Abb. 179) mit entsprechender Taktung trägt zum einen zu einer Entlastung des Stadtverkehrs bei. Zum anderen entlastet die Erschließung der Gewerbegebiete den hohen Pendlerverkehr. Aktuell ist davon auszugehen, dass auswärtige Einpendler zum Gewerbegebiet aufgrund der fehlenden ÖPNV-Anbindung ausschließlich den Pkw nutzen. Eine gute Busverbindung zum Bahnhof würde die Attraktivität der Regionalbahn und der kommenden S-Bahn stark erhöhen. Eines der zentralen Ziele des S4-Großprojektes ist es, die Pendler von der Straße auf die Schiene zu holen. Aus diesem Grund kann die Initiierung einer innerstädtischen Buslinie

Abbildung 179: Beispiel eines Stadtbusses



Quelle: Lars Brüggemann

Abbildung 180: Ringlinienführung in Blankenese



Quelle: docplayer.org

aus der Sicht von Bargteheide entscheidend für den Erfolg der S4 sein. Ein solches Konzept findet in dem Hamburger Stadtteil Blankenese bereits seit vielen Jahren Anwendung. In dem knapp 13.500 Einwohner starken Stadtteil befindet sich im zehn-Minuten-Takt ein kleiner Elektrobus auf einem 20 minütigen Rundkurs. Ausgehend vom S-Bahnhof, vorbei am Markt und der Einkaufsstraße entlang der engen Wohnstraßen am Elbberg (siehe Abb. 180). Die Grundvoraussetzungen in Bezug auf die Einwohnerzahl und Stadtstruktur, sind ähnlich wie in Bargteheide. Außerdem kann dadurch die Kfz-unabhängige Erreichbarkeit von Großteilen des Stadtgebiets gewährleistet werden. Die Nutzung könnte durch alle Altersgruppen und sozialen Schichten erfolgen. Insbesondere ältere und jüngere Bürger, die vermehrt auf eine Kfz-unabhängige Verkehrsteilnahme angewiesen sind, profitieren von einem ausgeprägten örtlichen ÖPNV.

Radverkehr

Für den Fahrradverkehr in Bargteheide muss eine allgemeine Verbesserung der Gesamtsituation erfolgen. Die Analysen der Fahrzeiten mit dem Fahrrad zeigen, dass Bargteheide aufgrund der kompakten Stadtstruktur eine prädestinierte Fahrradstadt ist. Insbesondere die Trennung von Fuß- und Radverkehr auf den Wegen im gesamten Stadtgebiet sollte ein Ziel sein. Wie diese Trennung

im Einzelnen aussehen könnte, muss angesichts baulicher Möglichkeiten geprüft werden (siehe Abb. 181-189). Sie sollte sich jedoch nicht auf die bloße Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße beschränken.

Abbildung 182: Radweg



Quelle: Bayern-Blogger.de

Abbildung 183: Schutzstreifen



Quelle: Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr

Abbildung 181: Radfahrstreifen



Quelle: hamburgize.blogspot.de

Abbildung 184: Servicelösung



Quelle: stefanhock.wordpress.com

Abbildung 185: Gemeinsamer Fuß- und Radweg



Quelle: Staatliches Bauamt Bamberg

Abbildung 186: Zweirichtungsstreifen



Quelle: radfahren-ffm.de

Abbildung 187: Fahrradstraße



Quelle: hamburgize.blogspot.de

Abbildung 188: Öffnung von Einbahnstraßen



Quelle: muenchen.de

Abbildung 189: Öffnung von Sackgassen



Quelle: bz-berlin.de

MIV

Durch die langjährige Ausrichtung auf das Kfz in Bargteheide ist eine umfangreiche Kfz-abhängige Infrastruktur mit einem ausgeprägten Parkplatzangebot entstanden. Insbesondere in der Innenstadt gibt es eine sehr hohe Konzentration an Parkplätzen, die kontinuierlich erhöht wird. Dieses umfangreiche Angebot nimmt viel Platz in Anspruch, der für andere Nutzungen nicht mehr zur Verfügung steht. Hinzu kommt, dass dieser umfangreiche Bedarf an Parkraum unter Umständen zukünftig nicht mehr gegeben sein wird. Ein Rückbau vereinzelter Parkplatzflächen ist demnach möglicherweise sinnvoll und könnte zwingend notwendig sein, um den Fokus auf andere Verkehrsmittel wie den ÖPNV oder das Fahrrad zu richten. Parallel dazu muss der bereits erwähnte Ausbau dieser Verkehrsmittel vermehrt gefördert werden. Durch den Rückbau

von Parkplätzen zurückgewonnene Flächen können für die Schaffung von Aufenthalts- und Erholungsräumen oder für den zentralen Wohnungsbau genutzt werden. Diese frei werdenden Kapazitäten kommen der Innenentwicklung zugute, welche eines der Hauptziele einer zukunftsorientierten Stadtplanung ist. Ebenfalls möglich sind temporäre Nutzungen von Parkplatzflächen. Diese könnten z.B. zusätzliche Aufenthaltsqualität oder Marktstände

Abbildung 190: Beispiel Parklücke



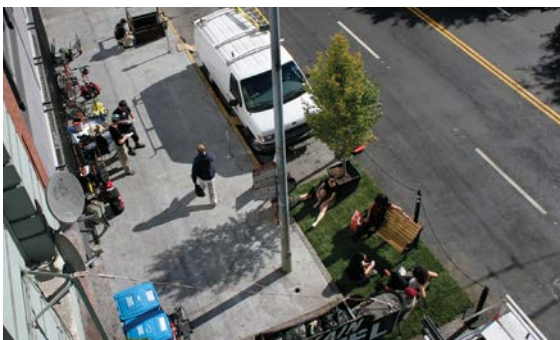
Quelle: janksdesigngroup.com

Abbildung 191: Beispiel Parklücke



Quelle: itstartedwithafight.de

Abbildung 192: Beispiel Parklücke



Quelle: urbanist-magazin.de

sein. Eine zeitliche oder saisonale Abwechslung ist möglich (siehe Abb. 190-192).

Ein anderer Schritt, um den Kfz-Verkehr leicht einzuschränken, könnte eine Parkraumbewirtschaftung mit Parkgebühren und Kontrollen sein. Diese findet aktuell in der Praxis lediglich sehr vereinzelt und selten statt. Gleichzeitig sollte bei Neuplanungen angesichts der aktuellen Entwicklungen und des Nachhaltigkeitsaspektes maßvoll mit der Errichtung von zusätzlichen Parkplatzflächen umgegangen werden. Dabei spielt die stetige Einbeziehung sämtlicher laufender Planungen und deren aktueller Planungsstand, sowie weiterer Einflussfaktoren eine wichtige Rolle. Dies verdeutlicht das Beispiel der geplanten Park and Ride - Anlage (P+R) am Bahnhof (siehe Abb. 193). Die aktuelle Abschätzung über 600 benötigte P+R Stellplätze stammt aus dem Jahr 2015. Heute, zwei Jahre später, haben sich jedoch einige Grundvoraussetzungen geändert. Die Verbesserungen der S4 fallen durch die Einsparungsmaßnahmen zum Teil geringer aus, als erwartet. Hinzu kommt, dass zwar das Bevölkerungswachstum in die Abschätzung eingeflossen sind, jedoch nicht die Entwicklungstendenzen bezüglich eines sich verändernden Mobilitätsverhaltens. Ältere und somit kleinere Haushalte gehen nach Eintritt in den Ruhestand häufig zu der Nutzung von nur einem Kfz über. Zudem könnte es durch die bereits beschriebenen möglichen Veränderungen im Mobilitätssektor zu einer zukünftig insgesamt geringeren Kfz-Nutzung kommen. Dementgegen würde ein großflächiger Ausbau an Parkplätzen den Fokus auf das Kfz weiterhin unterstützen. Dieser Ausbau sollte jedoch stärker auf das Fahrrad und den ÖPNV gelenkt werden. Angesichts der veränderten Einflussfaktoren sollten die Berechnungen aktualisiert werden.

Eine weitere Maßnahme, wenn auch mit deutlich geringerer Wirkung, ist die Erprobung eines Carsharing-Konzeptes. Klassische flächendeckende Konzepte, wie car2go oder DriveNow sind für Bargteheide jedoch nicht praktikabel. Diese sind laut Aurika von Nauman, der Sprecherin von

DriveNow, nur für Großstädte geeignet und werden deshalb vorerst nur dort angeboten (vgl. Hamburger Abendblatt, 2017). Eine stationäre Variante, wie sie seit Anfang 2017 in Henstedt-Ulzburg praktiziert wird, wäre hingegen möglich. Ein oder mehrere Fahrzeuge stehen an festen, reservierten Orten bereit, an denen sie nach Ablauf der Miete wieder abgestellt werden müssen.

Ohne diese und weitere Maßnahmen wird sich keine Veränderung im Mobilitätsverhalten einstellen, obwohl die Vorteile auf der Hand liegen. Eine Nutzungsverschiebung vom MIV auf den ÖPNV und das Fahrrad tragen zu einer qualitativen Erhöhung der Attraktivität der Bargteheider Innenstadt bei. Denn die steigende Zahl der Verkehrsteilnehmer kann besser durch den ÖPNV und den Radverkehr als durch den stark frequentierten MIV abgefangen werden. Gleichzeitig könnte die Zahl der Autos trotz Bevölkerungswachstum langfristig reduziert

werden. Eine geringere Verkehrsbelastung, gerade auf stark befahren Straßen, wie z.B. der Rathausstraße, führt zu geringeren Schadstoff- sowie Lärmemissionen und erhöht die Lebens- und Aufenthaltsqualität. Im Falle der Rathausstraße hängt die hohe Verkehrsbelastung eng mit dem vorhandenen Parkplatzangebot zusammen. Aus diesem Grund ist ein Gesamtkonzept für die Rathausstraße, in Verbindung mit der Bahnhofstraße, sinnvoll. Ebenfalls in Betracht zu ziehen ist ein gesamstädtisches Mobilitätskonzept, welches die Bereiche MIV, ÖPNV, sowie Fuß- und Radverkehr mit allen dazugehörigen Belangen miteinander verbindet. Dadurch lassen sich die einzelnen Maßnahmen aufeinander abstimmen. In einem solchen Konzept gilt es, die aktuellen Planungen aus dem Bereich Verkehr und Mobilität (S4, innerörtliche Verbindungsstraße und Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes) intensiv mit einzubeziehen.

Abbildung 193: Geplante P+R Anlage am Bahnhof

Parkraumangebot:

- Bahnhofsumfeld 1.130 Parkplätze (davon 200 P+R)
- Innenstadt 510 Parkplätze
- Insgesamt 1.640 Parkplätze (davon 200 P+R)



Aktuelle Abschätzung:

- zusätzlicher Bedarf an 400 P+R-Parkplätzen im Jahr 2030 (S4 + Bevölkerungswachstum)
- Verlust von 160 Parkplätzen durch Baumaßnahmen (S4) und Ende der P+R-Nutzung einer Tiefgarage
- ca. 600 neue P+R Stellplätze benötigt

Einbeziehung möglicher Einflussfaktoren:

- Verbesserung der Taktung durch S4 nicht wie ursprünglich erwartet
- Der Verlust von 160 Stellplätzen wurde unter Annahme eines dritten Gleises erwartet
- Entwicklungstendenzen eines veränderten Mobilitätsverhaltens
- Wirkt einem Umdenken entgegen

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Parkraumkonzept Bargteheide-Innenstadt und Bahnhofsumfeld, 2015

Abbildung 194: Einzelne Maßnahmen und Empfehlungen im Überblick - Mobilität

Zukunftsorientiert und nachhaltig denken und planen

- Je nach Entwicklung Elektromobilität weiter fördern
- Klassische Carsharing-Konzepte nicht praktikabel (Car2go, DriveNow)
→ Alternativen testen (vgl. Henstedt-Ulzburg)
- Aktuelle Planungen intensiv einbeziehen

Umdenken einleiten

- Geringerer Fokus auf Kfz-Verkehr und Parkplätze
- Parkraumbewirtschaftung/ Rückbau von Parkplatzflächen als Option
- Weniger Schadstoffe in belebter Innenstadt

Innerstädtischen ÖPNV ausbauen

- Kompakte Stadtstruktur nutzen
- Stadtbus auf Ringlinie zur Anbindung der Wohngebiete
- Anbindung der Gewerbegebiete

Fahrradverkehr fördern, mögliche Maßnahmen:

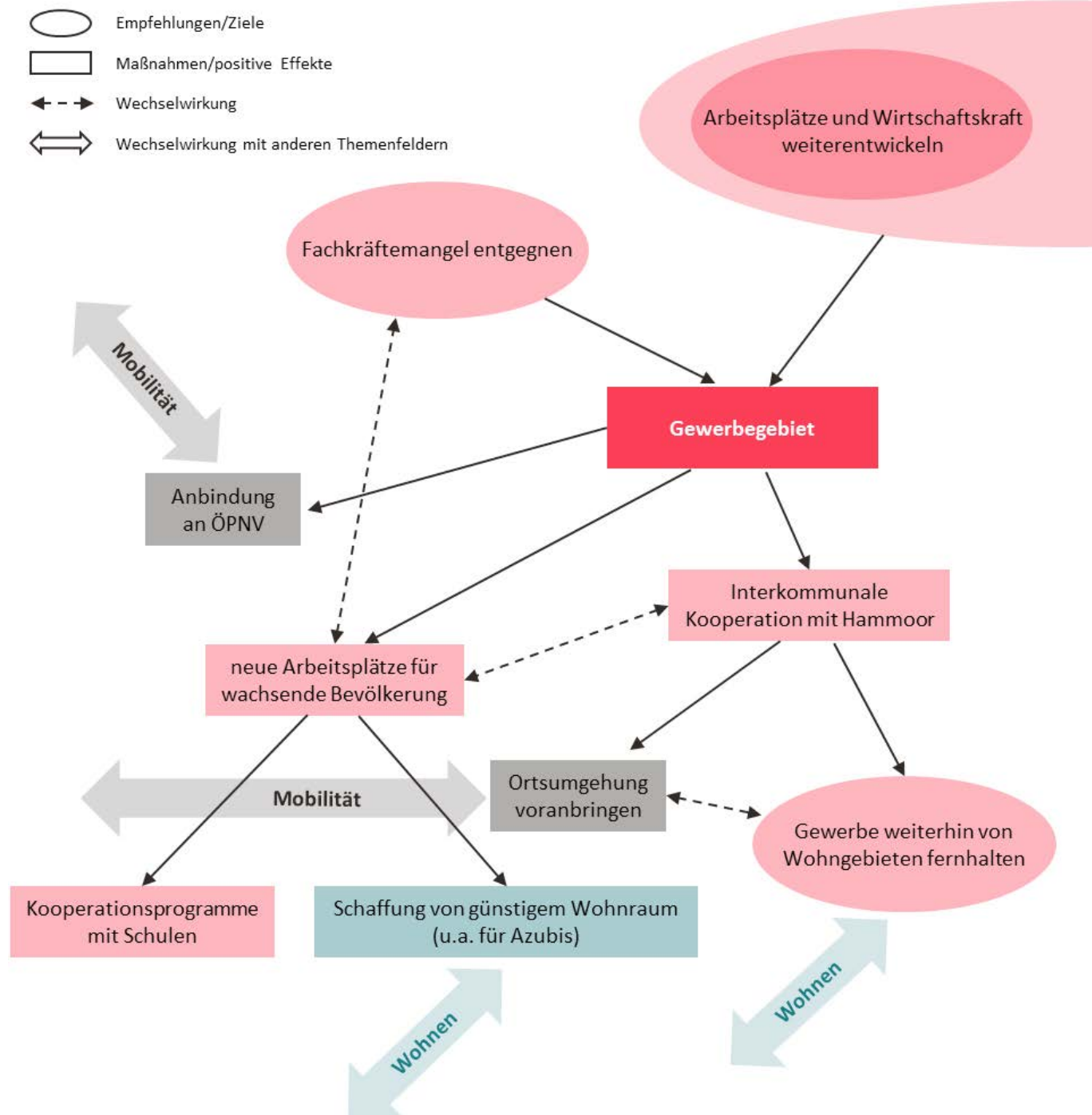
- Durchfahrtbeschränkungen für Kfz
- 30er-Zonen
- Fahrradstraße
- Trennung von Fußgängern

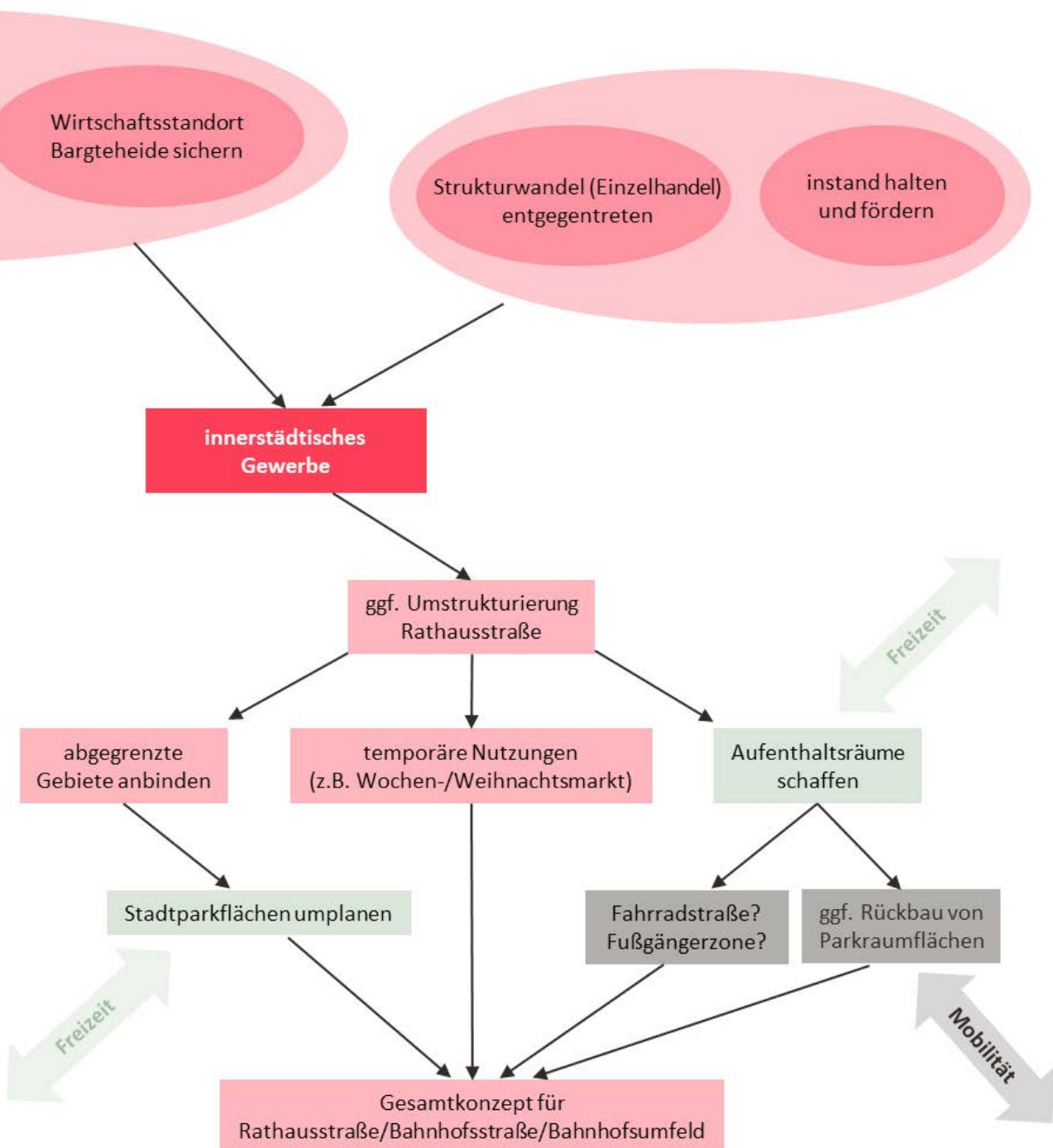
Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept in Betracht ziehen

Quelle: Eigene Darstellung

6.3 Wirtschaft

Abbildung 195: Handlungsempfehlungen und Maßnahmen - Wirtschaft





Quelle: Eigene Darstellung

6.3 Wirtschaft

Die hohe Wirtschaftskraft ist, aufgrund der guten gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen eine der Stärken Bargteheides. Dennoch gilt es auch in diesem Bereich die zukünftigen Entwicklungen in die Planungen einzubeziehen. Es sollte nicht nur auf die stetige Fortsetzung der aktuell florierenden Wirtschaft vertraut werden. Um Bargteheide wirtschaftlich weiterzuentwickeln und die Funktion als attraktiven Wirtschaftsstandort zu sichern, bieten sich Maßnahmen, sowohl für die großflächigen Gewerbegebiete, als auch für das innerstädtische Gewerbe an.

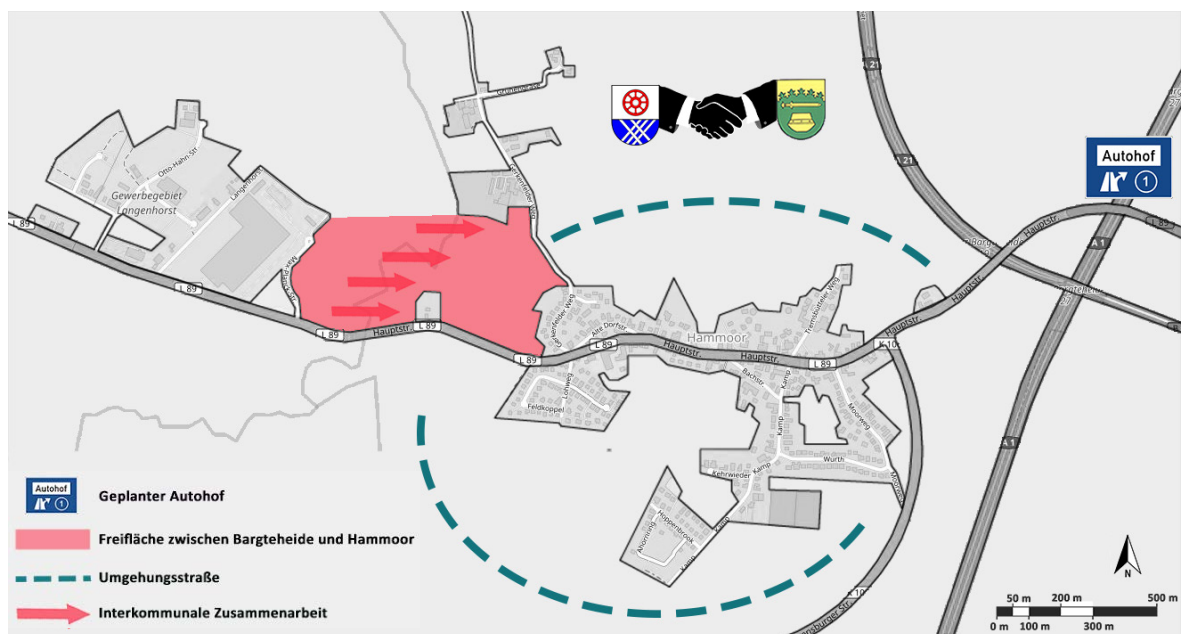
Gewerbegebiete

Die Erweiterungsmöglichkeiten der großflächigen Gewerbegebiete im Südosten Bargteheides sind aufgrund der Nähe zur Stadtgrenze eingeschränkt (vgl. Kapitel 4.3.2 *Stärken und Schwächen*). Gleichzeitig sollte weiterhin das Ziel bestehen, das Gewerbe von den Wohngebieten fernzuhalten. Um ansässigen Betrieben dennoch Möglichkeiten zur Expansion zu bieten und die Neuansiedlung weiterer Betriebe zu ermöglichen, kann die Initiierung eines interkommunalen Gewerbegebiets

zwischen Bargteheide und der Nachbargemeinde Hammoor eine Lösung sein (siehe Abb. 196). Beide Gemeinden könnten durch eine Zusammenarbeit bei der Planung, Realisierung und Vermarktung von Gewerbeflächen nachhaltig profitieren. Indem sie die Grundlagen für neue Arbeitsplätze schaffen, leisten sie einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region. So ist es durch den Landesentwicklungsplan und den Regionalplan für den Raum um Bargteheide vorgesehen. Eine Entwicklung des Gewerbegebietes entlang bereits bestehender Transportrouten und in autobahn-naher Lage bietet hohes Potential. Die Machbarkeit und der Umfang eines solchen Gemeinschaftsprojektes gilt es zu prüfen. Insbesondere auf einen möglichen Anstieg der bereits vorherrschenden Verkehrsbelastung der Gemeinde Hammoor durch den Durchgangsverkehr zur Autobahn sollte mittels entlastender Maßnahmen reagiert werden.

Die Anbindung der bestehenden Gewerbegebiete an den ÖPNV wurde bereits im Kapitel 6.1 *Mobilität* angesprochen. Die Kfz-unabhängige Erreichbarkeit der Arbeitsplätze würde die Attraktivität von Bargteheide besonders für junge Auszubildende

Abbildung 196: Interkommunales Gewerbegebiet



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Open Street Map

weiter erhöhen. Unternehmen sind insbesondere im Zuge des demografischen Wandels darauf angewiesen junge Auszubildende und Arbeitskräfte zu akquirieren. Dadurch kann dem aufkommenden Fachkräftemangel entgegengewirkt werden. Die Schaffung von günstigem Wohnraum ist daher wichtig. Kooperationsprogramme zwischen den ansässigen Unternehmen und den örtlichen Schulen sind eine weitere mögliche Maßnahme. An dieser Stelle zeigt sich erneut, dass die passende Reaktion auf die unterschiedlichen Entwicklungen und Herausforderungen in einem (erfolgreichen) Zusammenspiel der einzelnen Wirkungsfelder der Stadtentwicklung liegt.

Innerstädtisches Gewerbe

Mittelpunkt des in der Innenstadt gelegenen Gewerbes sind die Rathausstraße und die angrenzenden Gebiete (siehe Abb. 197). Diese gilt es instand zu halten und sich weiterhin gegen den Strukturwandel im Einzelhandel zu behaupten. Die Auswirkungen des Strukturwandels sind in Bargtheide bisher nicht signifikant zum Tragen gekommen. Die zukünftigen Auswirkungen sind jedoch schwer vorhersehbar. Daher gilt es vorzusorgen, indem das

derzeit florierende innerstädtische Gewerbe stetig weiterentwickelt wird. Eines der größten Potenziale um den den Vorzügen des Internethandels entgegenzuwirken, ist Aufenthaltsqualität. In Bargteheide besteht im Zentrum aufgrund der ausgeprägten funktionalen Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr und die Wirtschaft teilweise nur geringfügige Aufenthaltsqualität. Insbesondere in den Seitenarmen nimmt die äußere Attraktivität stark ab (vgl. 4.3.2 *Stärken und Schwächen*).

Die Ansatzpunkte und Maßnahmen sind vielfältig. Ein einfacher Ansatz ist die Schaffung von gut platzierten Sitzgelegenheiten. Eine tiefgreifendere Maßnahme mit hohem Potenzial ist die Neugestaltung der zerstückelten Stadtparkflächen. Eine zusammenhängende, einladende, großflächige Naherholungsfläche in direkter Nähe zu den Einkaufsstraßen würde für eine starke Attraktivitätssteigerung sorgen (vgl. 6.4 Freizeit und Naherholung).

Empfehlenswert ist begleitend eine sinnvolle Umstrukturierung des Umgangs mit dem hohen Verkehrsaufkommen (vgl. 6.2 *Mobilität*). Insbesondere das Parkplatzangebot und die hohe

Abbildung 197: Maßnahmen für das innerstädtische Gewerbe



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Google Maps

Funktionalität des hohen Anteils des Straßenraumes schränken den Raum und die Möglichkeiten für Aufenthalt in den Innenstadtlagen stark ein. Zwar profitiert das innerstädtische Gewerbe von der Kfz-freundlichen Infrastruktur, doch die Kapazitäten sind nahezu ausgereizt. Es besteht die Gefahr, dass die aus der Kfz-freundlichen Infrastruktur resultierenden Vorteile in Zukunft an Gewicht verlieren werden. Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten können ausschlaggebend sein, wenn es darum geht, sich als funktionierende Kleinstadt gegen zukünftige Entwicklungen zu behaupten.

Hinzu kommt, dass die Auswirkungen der innerörtlichen Verbindungsstraße noch nicht (gänzlich) abhersehbar sind. Die innerörtliche Verbindungsstraße soll den Durchgangsverkehr, von dem das innerstädtische Gewerbe zum Teil profitiert, aus der Stadt heraushalten. Einkaufsstraßen sind nicht zwangsläufig vom Kfz-Verkehr abhängig.

Abbildung 198: Gering frequentierte Ausläufer



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 199: Verdeckte Ladenzeilen



Quelle: Eigene Darstellung

Fußgängerzonen oder Fahrradstraßen können gleichermaßen florierende Einkaufszonen mit Aufenthaltsqualität sein. Alternativ könnten temporäre Durchfahrtsbeschränkungen, z.B. für den Kfz-Verkehr, ein erster Schritt zur Erprobung solcher Umwandlungsmaßnahmen sein. So könnten Wochen- oder Themenmärkte (z.B. Weihnachtsmarkt) im unmittelbaren Stadtzentrum stattfinden.

Das grundlegende Ziel sollte darin bestehen, Teile des bestehenden Kfz-Verkehrs auf den Fahrrad- oder ÖPNV umzulenken. So bleibt die Kaufkraft bei geringerem Kfz-Aufkommen erhalten. Gleichzeitig könnte durch zusätzliche Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Innenstadt zusätzliche potenzielle Käufer akquiriert werden. In einem innerstädtischen Gesamtkonzept für die Rathausstraße, Bahnhofstraße und das Bahnhofsumfeld würden diese und weitere Maßnahmen gezielt aufeinander abgestimmt werden.

Abbildung 200: Hinterhofcharakter



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 201: Letzte potenzielle Freifläche



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 202: Einzelne Maßnahmen und Empfehlungen im Überblick - Wirtschaft

Arbeitsplätze und Wirtschaftskraft weiterentwickeln**Bargteheide als starken Wirtschaftsstandort sichern****Neue Arbeitsplätze für wachsende Bevölkerung****Innerstädtisches Gewerbe**

- Innerstädtisches Gewerbe Instand halten und fördern
- Strukturwandel (Einzelhandel) entgegenreten
- Attraktivität der Innenstadt durch Aufenthaltsräume erhöhen
- Gesamtkonzept für Innenstadt in Betracht ziehen (insbesondere Rathausstraße/Bahnhofsstraße/Bahnhofsumfeld)
- Temporäre Nutzungen der Rathausstraße (z.B. Themenmärkte)
- Abgegrenzte Geschäftsbereiche anbinden / Attraktivität steigern

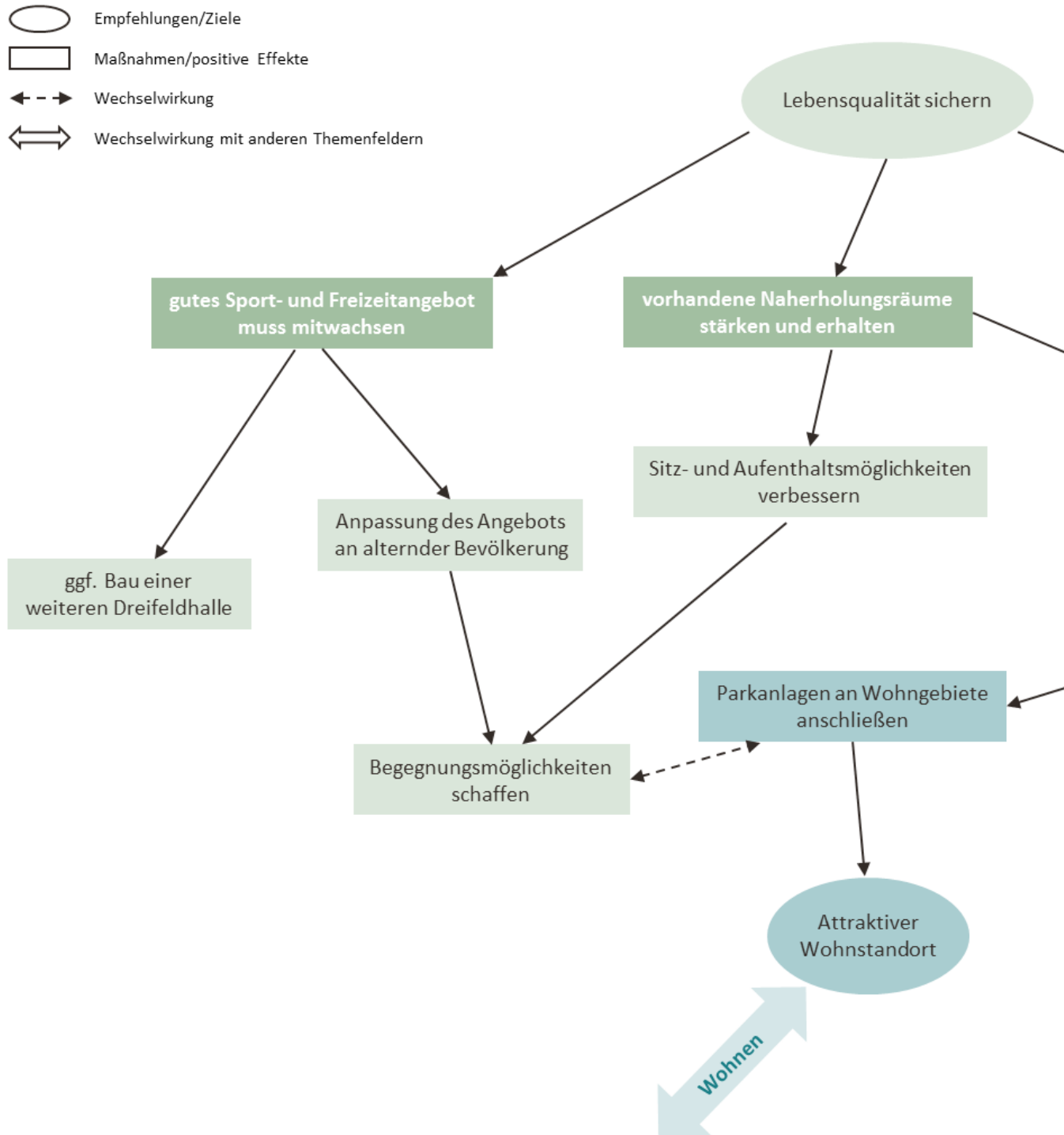
Gewerbegebiete

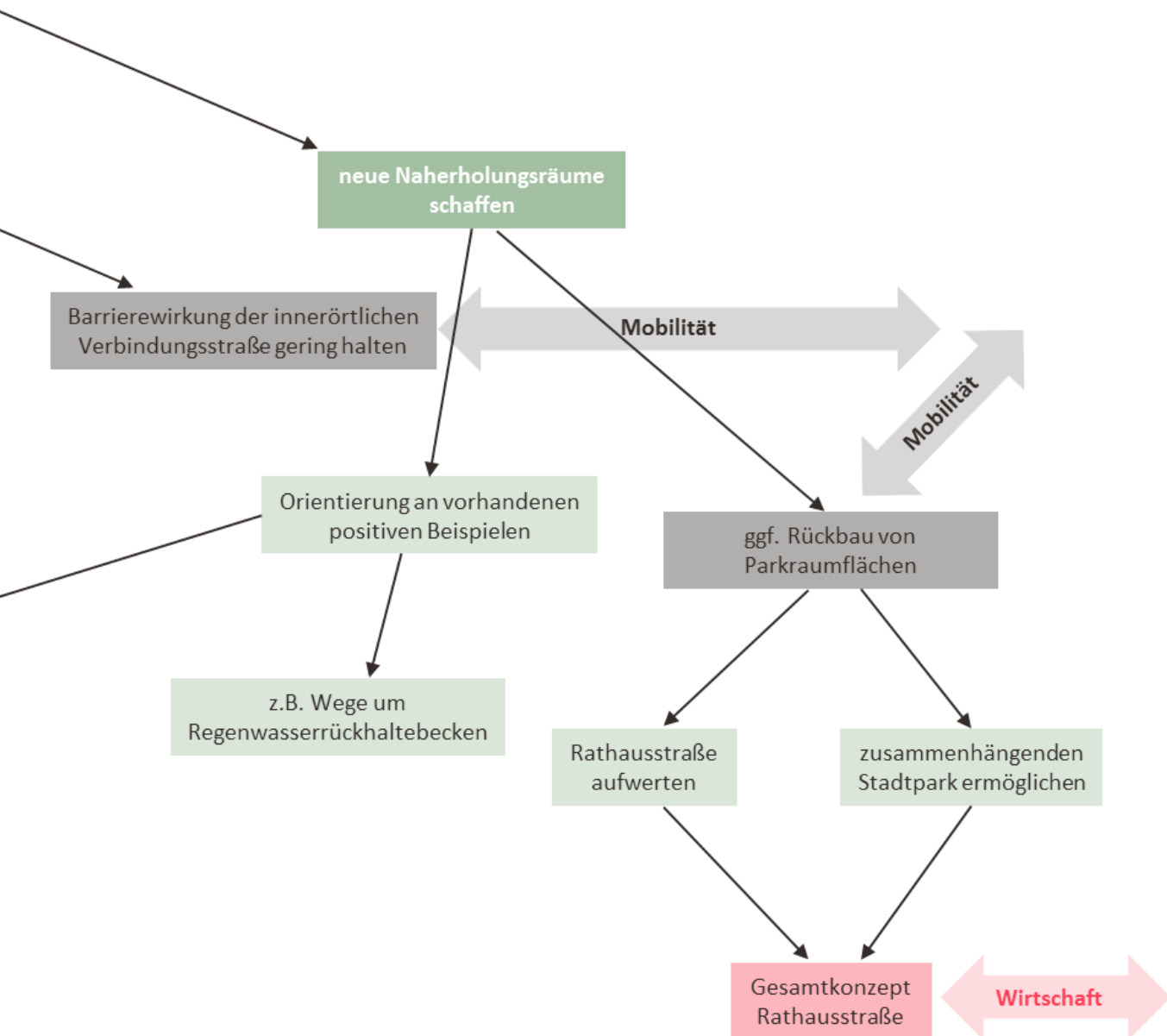
- Reine Gewerbegebiete weiterhin von Wohngebieten fernhalten
- Anbindung der Gewerbegebiete an den ÖPNV
- Interkommunale Kooperation mit Hammoor
- Fachkräftemangel entgegenreten
 - Kooperationsprogramme mit Schulen
 - Schaffung von günstigem Wohnraum (u.a. für Azubis)

Quelle: Eigene Darstellung

6.4 Freizeit und Naherholung

Abbildung 203: Handlungsempfehlungen und Maßnahmen - Freizeit und Naherholung





Quelle: Eigene Darstellung

6.4 Freizeit und Naherholung

Grünflächen- und Naherholungsräume sowie andere Möglichkeiten der Freizeitgestaltung sind essenzielle Faktoren, um die Lebensqualität innerhalb der Stadt zu sichern. Die Attraktivität einer Stadt ist demnach stark von diesen Faktoren abhängig. Häufig erfolgt die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zum Großteil über Freizeiträume. Insbesondere für Rentner, deren verfügbarer Freizeitanteil deutlich höher ausfällt als der von anderen Altersgruppen, ist der Zugang zu freizeitlichen Gestaltungsmöglichkeiten elementar wichtig. Vor dem Hintergrund einer wachsenden und alternden Bevölkerung sowie der erfolgten Bestandsanalyse des Wirkungsfeldes Freizeit werden nachfolgend verschiedene Maßnahmen und Empfehlungen erläutert (siehe Abb. 203).

Das oberste Ziel der Freizeitgestaltung innerhalb Bargtheides ist die Sicherung von Lebensqualität für alle Bevölkerungsschichten. Eine grundlegende Bedingung dieser Zielerfüllung ist das ausreichende Angebot an Freizeitflächen. Aufgrund der wachsenden Bevölkerung muss das Freizeitangebot dementsprechend mitwachsen. Sowohl Naherholungsflächen als auch Sport-, Kultur- und anderweitige Angebote sind zu betrachten. So könnte es von Nöten sein, eine weitere Dreifeldhalle zu bauen, um das bisherige gute Sportangebot weiterhin aufrecht zu erhalten. Außerdem müssen die Angebote an den Bedarf der Bevölkerung angepasst sein. Da sich demografische Veränderungen ergeben, wird eine höhere Nachfrage nach Freizeitbeschäftigungen für ältere Menschen

die Folge sein. Gesundheitssport und kulturelle Angebote sind Beispiele in diesem Bereich (siehe Abb. 204). Sehr wichtig ist vor allem die Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten. Ältere Menschen, vor allem diejenigen, die alleinstehend sind, wünschen sich häufig mehr soziale Kontakte in ihrer Freizeit. Der Ausbau der Begegnungsmöglichkeiten sollte sowohl innerhalb von Gebäuden als auch in der Öffentlichkeit erfolgen. Insbesondere im Bereich der Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten besteht teilweise großes Nachholpotenzial in Bargtheide. Sitzbänke sind mitunter fehlplatziert oder fehlen in Naherholungsräumen (siehe Abb. 205-207). Auf diese Weise lassen sich auch vorhandene Grünräume auf einfache Weise aufwerten. Der Verschönerungsverein Bargtheide e.V. hat sich dieser Aufgabe bereits vorbildlich angenommen (siehe Abb. 206 und 207).

Abbildung 204: Herzsportgruppe Bargtheide



Quelle: tsv-bargtheide.de

Abbildung 205: Fehlende Sitzgelegenheit innerhalb einer Grünfläche



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 206: Schlecht platzierte Sitzgelegenheit in Richtung einer Hauptverkehrsstraße



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 207: Sitzgelegenheit im Schatten

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 208: Gut platzierte Sitzgelegenheit des Verschönerungsvereins

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 209: Gut platzierte Sitzgelegenheit des Verschönerungsvereins

Quelle: Eigene Darstellung

Neue Naherholungsflächen

Bei der Schaffung neuer Naherholungsflächen kann sich an bestehenden positiven Beispielen orientiert werden. In Bargteheide gibt es einige Grünwege fernab des Straßenverkehrs, die um wohngebietsnahe Regenwasserrückhaltebecken herum führen. So wird das Notwendige mit dem

Nützlichen verbunden. Qualitative Erholungsräume mit Wassersicht entstanden und werten das Stadtgebiet auf. Die im Süden und Nordwesten gelegenen Naherholungsräume sowie der zentrale gelegene Bachstraßenpark und der Hochzeitswald dienen als Vorbild für zukünftige großflächige Planungen von Wohngebieten. Sie sind gut an die nahegelegenen Wohngebiete angebunden und integriert.

Bestehende Naherholungsflächen

Im Zuge aktueller Planungen sollten die bestehenden Naherholungsräume soweit wie möglich erhalten bleiben. Insbesondere die hohe Barrierewirkung der entstehenden innerörtlichen Verbindungsstraße im Nordwesten der Stadt, sollte die hoch qualitativen, wohngebietsnahen Grünräume möglichst wenig tangieren. In die Planung des Energiequartiers im Norden der Stadt sollte die Erhaltung des vorhandenen Grünweges eingebunden werden. Gegebenenfalls müssen Alternativen geschaffen werden, um die begrenzte Zahl öffentlicher Naherholungsräume im Norden nicht zu verringern. Im Zuge der Planung des Wohngebietes "An den Stücken" könnte der Ausgang vom Bachstraßenpark in Richtung Bahnhof aufgewertet und erweitert werden.

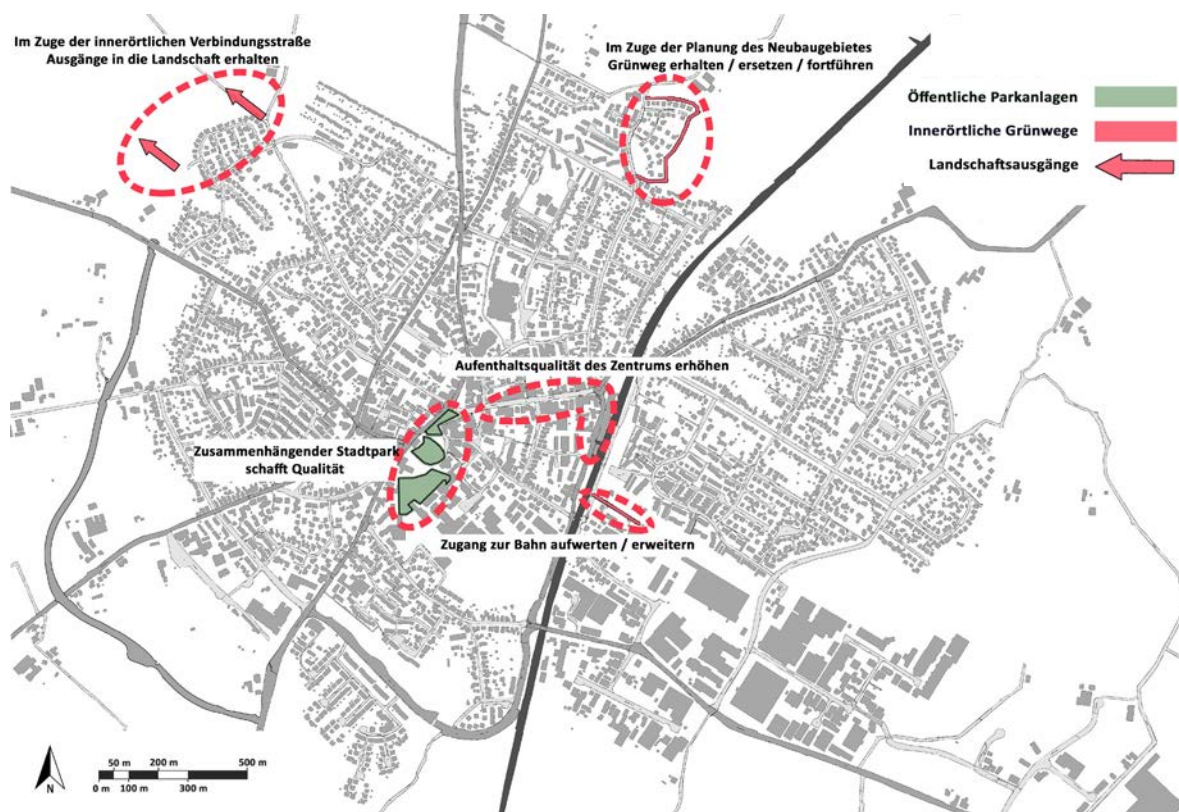
Themenübergreifendes Innenstadtkonzept

Im Falle eines sich verändernden Mobilitätsverhaltens in Bargteheide und eines möglichen Rückbaus einzelner Parkflächen, könnten die entstehenden Freiflächen für die Erschaffung von neuen Freizeiträumen genutzt werden. Insbesondere die Innenstadt bzw. die Rathausstraße würden davon profitieren. Zusätzliche Naherholungsräume im unmittelbaren Stadtzentrum sorgen für eine starke Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Eine vielseitig genutzte, durchmischte und lebendige Innenstadt wird dadurch gefördert. Die bisherige ausgeprägte Funktionalität und Fokussierung auf den Kfz-Verkehr und die könnte durch Aufenthaltsqualität ergänzt und entschärft werden. Die

ansässigen Geschäfte würden von den zusätzlichen Bürgern, welche die Innenstadt zum Aufenthalt nutzen profitieren, da dieser teilweise mit Einkäufen kombiniert wird. Außerdem entsteht so ein großer Vorteil gegenüber dem Onlinehandel. Dieser kann einen Einkaufsbummel in attraktiver Umgebung nicht ersetzen. Im Zuge der Innenentwicklung entstehende zentrumsnahe Wohnungen würden ebenso stark von der verbesserten Aufenthaltsqualität in der Innenstadt profitieren. Den älteren Menschen, die zentrumsnah wohnhaft sind, stünde leicht erreichbarer Erholungs- und Begegnungsraum zur Verfügung. Im Zuge einer Aufwertung der Innenstadt könnten auch der Stadtpark sowie die abseits gelegenen Einkaufsbereiche eingebunden

werden. Das hohe Potential des durch Parkplätze zerstückelten Stadtparks könnte so zur Naherholung genutzt werden. Aufgrund der bestehenden Verbindungen entstehender Freizeitflächen zu den anderen Wirkungsfeldern bietet sich ein Gesamtkonzept für die Innenstadt an. Das Ziel ist die Schaffung von hochwertigen Aufenthalts- und Einkaufsräumen bei gleichzeitiger Erhaltung bzw. sogar Erhöhung der Wirtschaftskraft. Um dieses Ziel zu erreichen, muss einhergehend der Fuß-, Fahrrad- und ÖPNV besser ausgebaut werden. Das Ergebnis soll eine schadstoffärmere, dem Strukturwandel trotztende und vor allem attraktive Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität sein.

Abbildung 210: Spezielle Empfehlungen - Verortet



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Stadt Bielefeld

Abbildung 211: Einzelne Maßnahmen und Empfehlungen im Überblick - Freizeit und Naherholung

Vorhandene Naherholungsräume stärken und erhalten

- Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten verbessern
- Eingriffe durch zukünftige großflächige Planungen gering halten

Neue Naherholungsräume schaffen

- Parkanlagen an Wohngebiete anschließen
- Orientierung an vorhandenen positiven Beispielen
 - Z.B. Wege um Rückhaltebecken
 - Anbindung von Grünflächen an Wohngebiete
- Ggf. Rückbau von Parkraumflächen
- Innenstadt aufwerten
 - Gesamtkonzept
- Zusammenhängenden Stadtpark ermöglichen

Gutes Sport- und Freizeitangebot muss mitwachsen

- Ggf. Bau einer weiteren Dreifeldhalle
- Anpassung an veränderte Nachfrage durch alternde Bevölkerung
- Mehr Begegnungsmöglichkeiten (für ältere Bürger) schaffen

Quelle: Eigene Darstellung



7 Fazit

Im folgenden Kapitel wird die vorliegende Arbeit rückblickend reflektiert. Außerdem erfolgt ein Ausblick auf zukünftige Entwicklungen. Abschließend werden allgemeingültige Empfehlungen für das weitere Vorgehen im Bereich der Stadtentwicklung Bargteheides aufgezeigt.



7 Fazit

Rückblick

Das zu erwartende Bevölkerungswachstum, der demografische Wandel und die damit einhergehende Veränderung der Haushaltsstrukturen haben mitunter gravierende Auswirkungen auf die Kleinstadt Bargteheide. Das zeitgleiche Zusammentreffen des demografischen Wandels und einer wachsenden Bevölkerung ist eine besondere Entwicklung. Häufig haben insbesondere ländliche Gegenden mit einem Bevölkerungsrückgang zu kämpfen.

Im Städtevergleich hat sich gezeigt, dass Bargteheide häufig überdurchschnittlich stark von den in dieser Arbeit thematisierten Herausforderungen betroffen ist. Insbesondere der demografische Wandel und die veränderten Haushaltsstrukturen kommen verstärkt zum Tragen, da Bargteheide eine verhältnismäßig junge Stadt mit hohen Anteilen an Drei- oder Mehrpersonenhaushalten ist. Die Herausforderung einer wachsenden Bevölkerung ist gleichzeitig eine große Chance und gewissermaßen eine glückliche Fügung, um für die zukünftige demografischen Auswirkungen Lösungen bereitzustellen. Über zusätzlichen Wohnraum kann eine Anpassung an sich verändernde Alters- und Haushaltsstruktur vorgenommen werden. Diese Anpassung den veränderten Wohnraumbedarf wäre andernfalls kaum oder nur schwer zu realisieren. Hinzu kommend müssen auch die Auswirkungen einer wachsenden Bevölkerung in die Stadtentwicklung integriert werden. Andernfalls entstehen an anderen Stellen neue Probleme. Insbesondere die Infrastruktur und die Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung müssen mitwachsen und sich strukturell an neue Anforderungen anpassen. Nur so kann ein funktionierendes kleinstädtisches Leben gewährleistet werden. Daher ist es wichtig, dass vor dem Hintergrund einer aktuell sehr hohen Nachfrage nach Wohnraum Freiflächen nicht vorschnell vergeben werden, nur um die Nachfrage zu decken. Auch in Bargteheide wird die Nachfrage nach Wohnraum, durch das Fortschreiten des demografischen Wandels auf die lange Sicht voraussichtlich

abgeschwächt. Insofern ist es vor allem wichtig, dass neuer Wohnraum den Bedürfnissen der Bürger entspricht. So kann eine nachhaltige Deckung des Bedarfs gewährleistet werden. Das Zusammenspiel der einzelnen Wirkungsfelder hat eine hohe Bedeutung. Daher sollten die unterschiedlichen Facetten der Stadtplanung bei jeder Planung miteinbezogen werden. Nur so kann die Lebensqualität und Attraktivität der Stadt kontinuierlich gewährleistet werden. Bei der Betrachtung und Analyse der einzelnen Wirkungsfelder wurde deutlich, dass Bargteheide eine vielschichtige Kleinstadt mit eigenem Charakter ist. Es sind sowohl Stärken als auch Schwächen vorhanden und die Herausforderungen betreffen jedes einzelne Wirkungsfeld. Dennoch ist klar festzuhalten, dass viele Schwächen und Herausforderungen gleichzeitig Potenziale und Chancen zur Verbesserung bieten. Bargteheide hat insgesamt eine große Bandbreite an Möglichkeiten, um sich den unterschiedlichen aufkommenden und bereits bestehenden Problemen anzunehmen. Eine bereits attraktive Kleinstadt kann dadurch weiter an Qualität gewinnen und den Bürgern hohe Lebensqualität bieten. Insbesondere im Konzept für die Innenstadt wird deutlich, dass die Wirtschaft, die Aufenthaltsqualität, der zentrumsnahe Wohnraum und schließlich vor allem die Bürger der Stadt von den Veränderungen des Mobilitätsverhaltens profitieren.

Ausblick

Neben den sicher zu erwartenden, in dieser Arbeit thematisierten, Herausforderungen für die Stadt Bargteheide werden sich sowohl über kurze als auch über lange Sicht verschiedene (bis dato ungewisse) Zustände verändern. Auf diese Veränderungen muss immer wieder in unterschiedlicher Intensität reagiert werden. So kann die Lebensqualität in einer funktionierenden Stadt aufrechterhalten bleiben. Es ist besonders wichtig, möglichst vor dem Eintreten gravierender negativer Auswirkungen für die Stadt Bargteheide entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Grundlegende Entwicklungen und

Veränderungen sowie deren Auswirkungen auf die gesamte Stadt und ihre Teilbereiche müssen daher kontinuierlich beobachtet und in zukünftige Planungen einbezogen werden. Ein zukunftsorientiertes Denken sowie eine gewisse Offenheit gegenüber innovativen Planungsansätzen sind Grundvoraussetzungen. Der Mobilitätssektor ist ein Beispiel für sicher eintretende Veränderungen in der Zukunft. Der genaue Zeitpunkt und die genaue Art der Veränderung sind zum jetzigen Zeitpunkt, bis auf gewisse Tendenzen, noch nicht eindeutig abzusehen. Ein weiteres Beispiel ist das bis heute florierende Innenstadtgewerbe. Es ist zu erwarten, dass der Onlinehandel und der Strukturwandel immer mehr Auswirkungen auf den traditionellen Einzelhandels- und Dienstleistungssektor haben werden. Ausgehend von einer funktionierenden Ausgangslage können sich daher in naher bis ferner Zukunft unter Umständen verschiedenste Problembereiche entwickeln. Somit ist es wichtig, bereits frühzeitig entsprechend zu reagieren. So kann gegebenenfalls nicht nur ein Abwenden von aufkommenden Problemen, sondern sogar noch eine Verbesserung des aktuellen Zustandes erreicht werden.

Allgemeine Empfehlungen

Das Mobilitätsverhalten in Bargteheide ist eine wesentliche Möglichkeit, um grundlegende Veränderungen herbeizuführen. Die kompakte Stadt ist prädestiniert für eine ausgeprägte Fahrrad- und ÖPNV-Struktur. Damit eine sinnvolle, übersichtliche und sichere Verkehrsführung möglich wird, sollte ein zeitgemäßes, gesamtstädtisches Mobilitätskonzept in Erwägung gezogen werden.

Bürgerbeteiligungen sollten verstärkt gefördert werden. In Bargteheide besteht ein hohes Interesse an der städtischen Entwicklung sowie hohe Beteiligungsbereitschaft. Dieses Engagement sollte zur Ideengewinnung und Akzeptanzsteigerung genutzt werden. Dabei ist es wichtig (jederzeit) einen sachlichen und konstruktiven Rahmen zu wahren. Das Einführen von gewissen Grundregeln

könnte eine Möglichkeit sein, damit alle beteiligten Seiten profitieren. Andernfalls könnte es zu unübersichtlichen Situationen und Ergebnissen kommen, welche in der Praxis möglicherweise keine Anwendung finden und Unzufriedenheit stiften. Durch eine funktionierende Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure kann eine erfolgreiche Stadtentwicklung gesichert werden.

Im Rahmen dieser Arbeit wurden die zentralen Handlungsfelder der Stadtplanung betrachtet. Neben dem Wohnen, der Wirtschaft, der Mobilität und der Freizeit bestehen noch weitere Wirkungsfelder. Diese sollten ebenfalls in die Gesamtplanung integriert werden. Insbesondere die Identität der Stadt, das gesellschaftliche Leben, Bildung und Betreuung, sowie Energieversorgung und Umwelt sind einzubeziehen.

Eine konkretere Gesamtplanung ist durchaus sinnvoll. Dadurch können die Interessen der in der Stadt lebenden Menschen gewahrt werden. Gerade im Hinblick auf die zukünftigen Herausforderungen und Vorhaben sowie die Vielschichtigkeit der zu betrachtenden Themenfelder ist die Entwicklung eines sicheren Handlungsrahmens sinnvoll.



8

Quellenverzeichnisse



8.1 Literaturverzeichnis

Beier, Markus; Matern, Antje (2007): Stadt-Umland-Prozesse und interkommunale Zusammenarbeit - Stand und Perspektiven der Forschung, Hannover: Verlag der ARL

[Online abrufbar unter: https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/am_332.pdf [Letzter Aufruf am 04.10.2017].

Bertelsmann Stiftung (2017): Onlineportal „Wegweiser Kommune“ - Statistik - Daten und Visualisierungen.

[Online] verfügbar unter: <http://www.wegweiser-kommune.de/statistik> [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Bundesagentur für Arbeit (2017): Gemeindedaten über sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Gemeindeband) - Juni 2016.

[Online] verfügbar unter: https://statistik.arbeitsagentur.de/nn_31966/SiteGlobals/Forms/Rubrikensuche/Rubrikensuche_Form.html?view=processForm&resourceId=210368&input_=&pageLocale=de&topicId=746732&year_month=201606&year_month.GROUP=1&search=Suchen [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Dappen, Claudia; Schlegelmilch, Frank; Roos, Melanie (2015): Anpassungsstrategie für den Siedlungs- und Wohnungsbau im demographischen Wandel im Kreis Stormarn - Abschlussbericht.

DB Netz AG (2017): S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg-Bad Oldesloe - Das Projekt.

[Online] verfügbar unter: <https://www.s-bahn-4.de/de/projekt.html> [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Deutschen Bahn AG (2017): Planfeststellungsunterlagen S4 werden ausgelegt, Pressemitteilung vom 31.05.2015, Hamburg.

[Online] verfügbar unter: http://www.deutschebahn.com/presse/hamburg/de/aktuell/presseinformationen/14320532/Planfeststellungsunterlagen_S4_werden_oeffentlich_ausgelegt.html [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Deutschen Bahn AG (2017): Unsere Bauprojekte - Geplanter Ausbau der Strecke für die neue S-Bahn-Linie S4 (Ost) Hamburg-Bad Oldesloe.

[Online] verfügbar unter: <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hamburg-bad-oldesloe> [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Die Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein (1998): Fortschreibung 1998 - Regionalplan für den Planungsraum 1 - Schleswig-Holstein Süd - Kreise Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn.

[Online] verfügbar unter: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung_raumordnung/Downloads/regionalplaene/planungsraum1/regionalplan_planungsraum1.pdf;jsessionid=73F571AF658694B3B371CC2D65EBB8BD?__blob=publicationFile&v=1 [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Flatau, Prof. Dr. Jens (2017): Sportentwicklungsplanung für die Stadt Bargteheide - Zwischenbericht, Kiel: Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Institut für Sportwissenschaft.

Freie und Hansestadt Hamburg (2017): Gewerbesteuer - Darauf sollten Sie achten.

[Online] verfügbar unter: <http://www.hamburg.de/jobs/1718982/gewerbesteuer/> [Letzter Aufruf am 06.10.2017].

Freie und Hansestadt Hamburg (2017): Hamburg und Schleswig-Holstein wachsen zusammen.

[Online] verfügbar unter: <http://www.hamburg.de/s4/> [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Google Maps (2017)

[Online] verfügbar unter: <https://www.google.de/maps> [Letzter Aufruf am 05.10.2017]

Hamburger Abendblatt (2015): Bau der S4 wird plötzlich 93,3 Millionen Euro günstiger, Ausgabe vom 3.12.2015.

[Online] verfügbar unter: <https://www.abendblatt.de/region/stormarn/article206746765/Bau-der-S-4-wird-ploetzlich-93-3-Millionen-Euro-guenstiger.html> [Letzter Aufruf am 04.10.2017].

Hamburger Abendblatt (2017): Carsharing-Angebot jetzt auch in Henstedt-Ulzburg, Ausgabe vom 5.01.2017.

[Online] verfügbar unter: <https://www.abendblatt.de/region/norderstedt/article209171779/Neue-Mobilitaet-kommt-in-kleinen-Schritten.html> [Letzter Aufruf am 04.10.2017].

Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) (2017): Linienfahrplan.

[Online] verfügbar unter: <http://geofox.hvv.de/jsf/lineSchedule.seam?clear=true&language=de> [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Immowelt AG (2017): Mietspiegel in Bargteheide.

[Online] verfügbar unter: <https://www.immowelt.de/immobilienpreise/bargteheide/mietspiegel> [Letzter Aufruf am 04.10.2017].

Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (2010): Landesentwicklungsplan 2010.

[Online] abrufbar unter: http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung_raumordnung/Downloads/landesentwicklungsplan/landesentwicklungsplan_sh_2010.pdf?__blob=publicationFile [Letzter Aufruf am 04.10.2017].

Junker, Rolf; Kruse, Stefan (1998): Perspektiven des Handels und deren Bedeutung für die Entwicklung von Zentren, in: Informationen zur Raumentwicklung Heft 2/3.

Knippert, Jan (2017): Regionale Kooperationen im demografischen Wandel, in: Kleinfeld, R. et. al. (Hrsg.), Innovatives Regionalmanagement im demografischen Wandel, Wiesbaden: Springer VS, S. 1-26.

Kuratorium Deutsche Altenhilfe (2017): Konzeptentwicklungsprozess und Sozialraumanalyse für das geplante Quartier Am Bornberg - Neues Miteinander für Bargteheide. Am Bornberg entsteht Zukunft mit „Wir-Gefühl“ - Sachbericht zum Prozess: 6602 – 10042 / DW / 04.10.2016 / Piertz, Stand Mai 2017; vorgelegt von: Diakonie-Hilfswerk Schleswig-Holstein.

Kreis Stormarn (2017): Kreis Stormarn Porträt.

[Online] verfügbar unter: <http://www.kreis-stormarn.de/kreis/kreisportraet/index.html> [Letzter Aufruf am 04.10.2017].

Kremer-Preiß, Ursula; Mehnert, Thorsten (2014): Wohnatlas - Rahmenbedingungen der Bundesländer beim Wohnen im Alter, Köln: Kuratorium Deutsche Altershilfe; Ludwigsburg: Wüstenrot Stiftung.

Metropolregion Hamburg (2017): Die Metropolregion Hamburg.

[Online] verfügbar unter: <http://metropolregion.hamburg.de/ueber-uns/> [Letzter Aufruf am 04.10.2017].



Milbert, Antonia (2017): Wie viel (Re-)Urbanisierung durchzieht das Land?, Bonn: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.)

[Online] abrufbar unter: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/AnalysenKompakt/2017/ak-07-2017-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=2 [Letzter Aufruf am 04.10.2017].

Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration - Landesplanung (2017): Landesplanung - Neuaufstellung der Regionalpläne.

[Online] verfügbar unter: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung_raumordnung/raumordnungsplaene/regionalplaene/regionalplaene_neuaufstellung.html;jsessionid=73F571AF658694B3B371CC2D65EBB8BD [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (2013): Erläuterungsbericht - Ausbau/Neubau S 4 (Ost) HH-Bad Oldesloe - Los II: Schleswig-Holstein.

[Online] verfügbar unter: <http://www.nah.sh/projekte/s4-die-neue-s-bahn/download-service/vorplanung/> [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Rümenapp, Jens (2013): Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Stormarn.

[Online] verfügbar unter: <http://www.kreis-stormarn.de/demografie/files/KleinraeumigeBevoelkerungsUnd-Haushaltprognose.pdf> [Letzter Aufruf am 04.10.2017].

SBI Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung (2015): Parkraumkonzept Bargteheide Innenstadt und Bahnhofsumfeld - Teil: Bahnhofsumfeld.

[Online] verfügbar unter: http://www.bargteheide.de/city_info/display/dokument/show.cfm?region_id=442&id=382659 [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Stadt Bargteheide (2017): Bau- und Planungsabteilung.

Stadt Bargteheide (2017): Geschichte und Stadtentwicklung.

[Online] verfügbar unter: http://www.bargteheide.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=858822 [Letzter Aufruf am 04.10.2017].

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Hamburg - Anstalt des öffentlichen Rechts - (Statistikamt Nord) (2017): Datenblätter für die Gemeinden in Stormarn.

[Online] verfügbar unter: <http://region.statistik-nord.de/main/1/355> [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Statistisches Bundesamt (2017): Alterung der Bevölkerung durch aktuell hohe Zuwanderung nicht umkehrbar, Pressemitteilung Nr. 021 vom 20.01.2016, Wiesbaden.

[Online] abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2016/01/PD16_021_12421.html [Letzter Aufruf am 04.10.2017].

Statistisches Bundesamt (2017): 43 Millionen Privathaushalte im Jahr 2035, Pressemitteilung Nr. 067, Wiesbaden.

[Online] abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/02/PD17_067_122.html [Letzter Aufruf am 04.10.2017].

Stepper, Martina (2015): Einkaufsstandort Innenstadt - Qualifizierung innerstädtischer Einzelhandelslagen vor dem Hintergrund des zunehmenden Online-Shopping, Kaiserslautern: Technische Universität.

Teichmüller, Anne-Katrin; Reuter, Verena; Naegele, Gerhard (2017): Kommunen im demografischen Wandel - Ansätze und Rahmenbedingungen kommunaler Demografiapolitik, in: Kleinfeld, R. et. al. (Hrsg.), Innovatives Regionalmanagement im demografischen Wandel, Wiesbaden: Springer VS, S. 229-248.

Wirtschafts und Aufbaugesellschaft Stormarn GmbH (2017): Freie Gewerbeflächen

[Online] abrufbar unter: <http://www.was-stormarn.de/freie-gewerbeflaechen.html> [Letzter Aufruf am 04.10.2017].

W&V Redaktion (2016): Kaufkraft-Studie: Die reichsten Städte und Landkreise.

[Online] verfügbar unter: https://www.wuv.de/marketing/kaufkraft_studie_die_reichsten_staedte_und_landkreise [Letzter Aufruf am 04.10.2017].



8.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Grundzusammenhänge der Arbeit

Eigene Darstellung

Abbildung 2: Thematische Abfolge der Arbeit

Eigene Darstellung

Abbildung 3: Methodisches Vorgehen

Eigene Darstellung

Abbildung 4: Recherche im Bauamt Bargteheide

Eigene Darstellung

Abbildung 5: Kartierung

Eigene Darstellung

Abbildung 6: Mindmaps

Eigene Darstellung

Abbildung 7: Lage in der Region

Eigene Darstellung

Kartengrundlage [Online] verfügbar unter: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Ahrensburg_in_OD.svg#/media/File:Municipalities_in_OD.svg [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Von: Hagar66 based on work of TUBS - Eigenes Werk

Abbildung 8: Metropolregion Hamburg

Eigene Darstellung

Kartengrundlage [Online] verfügbar unter: <http://metropolregion.hamburg.de/karte/> [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Abbildung 9: Historische Meilenstein

Eigene Darstellung

Abbildung 10: „Utspann“ erbaut 1571

Eigene Darstellung

Abbildung 11: Historische Straße „Am Markt“

Eigene Darstellung

Abbildung 12: Luftbild Bargteheide 1966

Eigene Darstellung

Abbildung 13: Landesentwicklungsplan des Landes Schles-Holstein

Kartengrundlage [Online] verfügbar unter: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung_raumordnung/Downloads/landesentwicklungsplan/karte_landesentwicklungsplan_2010.pdf;jsessionid=7E73341AAAA1D2B6C87852EF8E8A445F?__blob=publicationFile&v=3 [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Abbildung 14: Landesplanerische Herausforderungen nach Landesentwicklungsplan

Eigene Darstellung

Abbildung 15: System der zentralen Orte - Stormarn

Eigene Darstellung

Kartengrundlage [Online] verfügbar unter: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Ahrensburg_in_OD.svg#/media/File:Municipalities_in_OD.svg [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Von: Hagar66 based on work of TUBS - Eigenes Werk

Abbildung 16: Überregionale Planung - Schematische Darstellung

Eigene Darstellung

Kartengrundlage [Online] verfügbar unter: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Ahrensburg_in_OD.svg#/media/File:Municipalities_in_OD.svg [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Von: Hagar66 based on work of TUBS - Eigenes Werk

Abbildung 17: Planungsräume bis zum Jahr 2013

Eigene Darstellung

Kartengrundlage [Online] verfügbar unter: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung_raumordnung/raumordnungsplaene/regionalplaene/regionalplaene_neuaufstellung.html;jsessionid=73F571AF658694B3B371CC2D65EBB8BD [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Abbildung 18: Neueinteilung der Planungsräume

Eigene Darstellung

Kartengrundlage [Online] verfügbar unter: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung_raumordnung/raumordnungsplaene/regionalplaene/regionalplaene_neuaufstellung.html;jsessionid=73F571AF658694B3B371CC2D65EBB8BD [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Abbildung 19: Regionalplan für den Planungsraum I - Schleswig-Holstein Süd

Eigene Darstellung

Kartengrundlage [Online] verfügbar unter: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung_raumordnung/Downloads/regionalplaene/planungsraum1/karte_regionalplan_planungsraum1.pdf?__blob=publicationFile&v=3 [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Abbildung 20: Flächennutzungsplan Bargteheide - Stand 1993

Stadt Bargteheide

Abbildung 21: Flächennutzungsplan Bargteheide - Stand 2017

Stadt Bargteheide



Abbildung 22: Änderungen des Flächennutzungsplans

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 23: Schematische Darstellung des heutigen Flächennutzungsplans

Eigene Darstellung

Abbildung 24 und 25: Steckbrief

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide; Google Maps

Abbildung 26: Bevölkerungsentwicklung in Bargteheide 2000 - 2015

Eigene Darstellung

Abbildung 27: Bevölkerungsprognose für Bargteheide bis 2030

Eigene Darstellung

Abbildung 28: Bevölkerungsprognose bis 2030 im Städtevergleich

Eigene Darstellung

Abbildung 29: Bevölkerungsprognose bis 2030 im Städtevergleich

Eigene Darstellung

Abbildung 30: Altersstruktur in Bargteheide

Eigene Darstellung

Abbildung 31: Entwicklung der Altersstruktur in Bargteheide bis 2030

Eigene Darstellung

Abbildung 32: Altersstruktur in absoluten Zahlen

Eigene Darstellung

Abbildung 33: Altersstrukturen 2015 im Städtevergleich

Eigene Darstellung

Abbildung 34: Altersstrukturen 2030 im Städtevergleich

Eigene Darstellung

Abbildung 35: Haushalte mit Kindern 2011 - 2030 im Städtevergleich

Eigene Darstellung

Abbildung 36: Ein- und Zweipersonenhaushalte 2011 - 2030 im Städtevergleich

Eigene Darstellung

Abbildung 37: Haushalte mit alleinlebenden 60 - Jährigen und Ältere 2011 - 2030 im Städtevergleich

Eigene Darstellung

Abbildung 38: Haushalte mit über 70-jährigem Vorstand 2011 - 2030 im Städtevergleich

Eigene Darstellung

Abbildung 39: Anzahl der Wohngebäude in Bargteheide

Eigene Darstellung

Abbildung 40: Anzahl der Wohngebäudetypen in Bargteheide

Eigene Darstellung

Abbildung 41: Fertiggestellte Wohngebäude in Bargteheide

Eigene Darstellung

Abbildung 42: Fertiggestellte Wohnungen in Wohngebäuden (Neubau) in Bargteheide

Eigene Darstellung

Abbildung 43: Einfamilienhaussiedlung

Eigene Darstellung

Abbildung 44: Nutzungsmischung im Kerngebiet

Eigene Darstellung

Abbildung 45: Seniorendorf Bargteheide

Eigene Darstellung

Abbildung 46: Mehrfamilienhaussiedlung

Eigene Darstellung

Abbildung 47: Reihenhaussiedlung

Eigene Darstellung

Abbildung 48: Stadtstruktur Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide



Abbildung 49: Nutzungsmischung im Kerngebiet

Eigene Darstellung

Abbildung 50: Durchmischte EFH- und ZFH-Siedlung

Eigene Darstellung

Abbildung 51: Anteile der Wohngebäudetypen im Städtevergleich

Eigene Darstellung

Abbildung 52: Einwohnerdichte im Städtevergleich

Eigene Darstellung

Abbildung 53: Angepasste Einwohnerdichte im Städtevergleich

Eigene Darstellung

Abbildung 54 - 56: Verhältnis bebauter Fläche zu Gesamtfläche

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Google Maps

Abbildung 57: Angaben zum Alter der Befragten

Eigene Darstellung

Abbildung 58: Angaben zur Wohnsituation der Befragten

Eigene Darstellung

Abbildung 59: Angaben zum Wohnort der Befragten

Eigene Darstellung

Abbildung 60: Müssen beim Zugang zum Haus mehr als drei Stufen überwunden werden?

Eigene Darstellung

Abbildung 61: Müssen der Wohnung mehr als drei Stufen überwunden werden?

Eigene Darstellung

Abbildung 62: Gibt es Schwellen zur Terrasse / Balkon?

Eigene Darstellung

Abbildung 63: Sind technische Hilfsmittel zu deren Überwindung vorhanden?

Eigene Darstellung

Abbildung 64: Ist eine bodengleiche Dusche vorhanden?

Eigene Darstellung

Abbildung 65: Ist im Badezimmer ausreichend Platz, auch wenn eine Gehhilfe benutzt würde?

Eigene Darstellung

Abbildung 66: Ist die Badezimmertür breit genug?

Eigene Darstellung

Abbildung 67: Ist ein seniorengerechter Umbau geplant?

Eigene Darstellung

Abbildung 68: Welche spezielle altersgerechte Wohnform würde vorzugsweise gewählt werden?

Eigene Darstellung

Abbildung 69: Welche spezielle altersgerechte Wohnform würde vorzugsweise gewählt werden, wenn nicht mehr alleine gehaushaltet werden könnte?

Eigene Darstellung

Abbildung 70: Wie würde die Wohnsituation geändert werden, wenn ein Wohnen ohne Unterstützung nicht mehr möglich wäre? - Die drei häufigsten Antworten

Eigene Darstellung

Abbildung 71: Welche altersgerechten Wohnangebote fehlen? - Die vier häufigsten Antworten

Eigene Darstellung

Abbildung 72: Entwicklung der Anzahl öffentlich geförderter Wohnungen im Bestand in Bargteheide

Eigene Darstellung

Abbildung 73: Verortung der aktuellen Planungsvorhaben im Bereich Wohnen

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Google Maps

Abbildung 74: Stärken - Wohnen

Eigene Darstellung

Abbildung 75: Schwächen - Wohnen

Eigene Darstellung

Abbildung 76: Ausblick 2030 - Wohnen

Eigene Darstellung



Abbildung 77: Jersbeker Straße / Am Markt

Eigene Darstellung

Abbildung 78: Jersbeker Straße / Alte Landstraße

Eigene Darstellung

Abbildung 79: Am Markt / Rathausstraße

Eigene Darstellung

Abbildung 80: Südring / Hamburger Straße

Eigene Darstellung

Abbildung 81: Alte Landstraße / Lübecker Straße

Eigene Darstellung

Abbildung 82: Rathausstraße / Bahnhofstraße

Eigene Darstellung

Abbildung 83: Verkehrsknotenpunkte in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 84: Hamburger Straße / Westring

Eigene Darstellung

Abbildung 85: Südring / Lohe

Eigene Darstellung

Abbildung 86: Einzugsbereiche des ÖPNV in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 87: Radwegenetz in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 88: Zahl der Auspendler im Städtevergleich

Eigene Darstellung

Abbildung 89: Zahl der Einpendler im Städtevergleich

Eigene Darstellung

Abbildung 90: Verortung der Start- und Zielpunkte der innerörtlichen Wege

Eigene Darstellung

Abbildung 91: Bewertung der Verkehrsanbindung durch den ÖPNV im Wohnumfeld

Eigene Darstellung

Abbildung 92: Was müsste im Wohnumfeld geändert werden, damit der Alltag im Alter besser bewältigt werden könnte - Relevante Antworten

Eigene Darstellung

Abbildung 93: Parkplatzangebot im Innenstadtbereich von Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Open Street Map

Abbildung 94: Innerörtliche Verbindungsstraße

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 95: S4 Maßnahmen

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 96: S4 - Streckenverlauf

[Online] abrufbar unter: <https://www.s-bahn-4.de/de/massnahmen.html> [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Abbildung 97: Stärken - Mobilität

Eigene Darstellung

Abbildung 98: Schwächen - Mobilität

Eigene Darstellung

Abbildung 99: Ausblick 2030 - Mobilität

Eigene Darstellung

Abbildung 100: Anteil der Gewerbesteuerereinnahmen im Jahr 2015 im Städtevergleich

Eigene Darstellung



Abbildung 101: Vergleich der wohnhaft sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und Anzahl der Arbeitsplätze vor Ort

Eigene Darstellung

Abbildung 102: Gesamtübersicht der Gewerbestrukturen in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 103: Großbetriebe in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 104: Nahversorgungsangebot in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 105: Bewertung der Einkaufsmöglichkeiten im Wohnumfeld

Eigene Darstellung

Abbildung 106: Immobiliengewerbe in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 107: Versicherungsgewerbe in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 108: Rechtsanwälte, Notare und Steuerberater in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 109: Kfz-Betriebe in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 110: Bewertung des Dienstleistungsangebots im Wohnumfeld

Eigene Darstellung

Abbildung 111: Textilgewerbe in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 112: Grenze der Gewerbegebiete

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: OpenStreetMap

Abbildung 113: Potenzielle Restfläche zur Erweiterung des Gewerbegebietes

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: OpenStreetMap

Abbildung 114: Getriebebau Nord GmbH

Eigene Darstellung

Abbildung 115: flexi B. Int. GmbH & Co. KG

Eigene Darstellung

Abbildung 116: Kleinerer Gewerbebetrieb

Eigene Darstellung

Abbildung 117: Bebauung einer Freifläche

Eigene Darstellung

Abbildung 118: Aldi Logistikzentrum

Eigene Darstellung

Abbildung 119: Potenzielle Restfläche

Eigene Darstellung

Abbildung 120: Struktur des Kerngebiets

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Google Maps

Abbildung 121: Rathausstraße

Eigene Darstellung

Abbildung 122: Bahnhofstraße

Eigene Darstellung

Abbildung 123: Nördlicher Ausläufer

Eigene Darstellung



Abbildung 124: Südwestlicher Ausläufer

Eigene Darstellung

Abbildung 125: Separiertes Nebenzentrum

Eigene Darstellung

Abbildung 126: Nebenzentrum in Lage zweiter Klasse

Eigene Darstellung

Abbildung 127: Stärken - Wirtschaft

Eigene Darstellung

Abbildung 128: Stärken - Wirtschaft

Eigene Darstellung

Abbildung 129: Schwächen - Wirtschaft

Eigene Darstellung

Abbildung 130: Ausblick 2030 - Wirtschaft

Eigene Darstellung

Abbildung 131: Anteil der Erholungsflächen an der Gesamtfläche im Städtevergleich

Eigene Darstellung

Abbildung 132: Erholungsfläche pro Einwohner im Städtevergleich

Eigene Darstellung

Abbildung 133: Landschaftsausgang im Westen

Eigene Darstellung

Abbildung 134: Kleingartensiedlung

Eigene Darstellung

Abbildung 135: Grünraum nahe Wohngebiet

Eigene Darstellung

Abbildung 136: Zerschnittene Stadtparkflächen

Eigene Darstellung

Abbildung 137: Rundweg Rückhaltebecken - Westen

Eigene Darstellung

Abbildung 138: Radweg am Südring

Eigene Darstellung

Abbildung 139: Park südlich des Südring

Eigene Darstellung

Abbildung 140: Bachstraßenpark

Eigene Darstellung

Abbildung 141: Weg entlang eines Wohngebiets

Eigene Darstellung

Abbildung 142: Landschaftsausgang im Nordosten

Eigene Darstellung

Abbildung 143: Naherholungsräume in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 144: Landschaftsausgang Süden

Eigene Darstellung

Abbildung 145: Landschaftsausgang Langenhorst

Eigene Darstellung

Abbildung 146: Bewertung der öffentlichen Grünflächen in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 147: Bewertung der Grünwege und Landschaftsausgänge in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 148: Kulturstätten in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide



Abbildung 149: Sportstätten in Bargteheide

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Bargteheide

Abbildung 150: Beurteilung des Sport- und Bewegungsangebots in der näheren Umgebung

Eigene Darstellung

Abbildung 151: Bewertung der öffentlichen Sporträume in der Wohnumgebung

Eigene Darstellung

Abbildung 152: Art der genutzten Sportstätten

Eigene Darstellung

Abbildung 153: Betriebene Sportarten (Top 10 - Nennungen)

Eigene Darstellung

Abbildung 154: Zielgruppe der Sportvereine

Eigene Darstellung

Abbildung 155: Bewertung des Vereinslebens im Wohnumfeld

Eigene Darstellung

Abbildung 156: Bewertung der Freizeitmöglichkeiten im Wohnumfeld

Eigene Darstellung

Abbildung 157: Bewertung der Begegnungsmöglichkeiten im Wohnumfeld

Eigene Darstellung

Abbildung 158: Was müsste im eigenen Wohnumfeld geändert werden, damit der Alltag besser bewältigt werden könnte? (Relevante Antworten)

Eigene Darstellung

Abbildung 159: Stärken - Freizeit und Naherholung

Eigene Darstellung

Abbildung 160: Schwächen - Freizeit und Naherholung

Eigene Darstellung

Abbildung 161: Ausblick 2030 - Freizeit und Naherholung

Eigene Darstellung

Abbildung 162: Grundzusammenhänge der Arbeit

Eigene Darstellung

Abbildung 163: Auswirkungen der drei grundlegenden Herausforderungen

Eigene Darstellung

Abbildung 164: Auswirkungen - Wohnen

Eigene Darstellung

Abbildung 165: Auswirkungen - Mobilität

Eigene Darstellung

Abbildung 166: Auswirkungen - Wirtschaft

Eigene Darstellung

Abbildung 167: Auswirkungen - Freizeit und Naherholung

Eigene Darstellung

Abbildung 168: Handlungsempfehlungen und Maßnahmen - Wohnen

Eigene Darstellung

Abbildung 169: Beispiel für Innenentwicklung in Bargteheide

Eigene Darstellung

Abbildung 170: Beispiel für Innenentwicklung in Bargteheide

Eigene Darstellung

Abbildung 171: Berechnung zu freiwerden Ein- und Zweifamilienhäusern

Eigene Darstellung

Abbildung 172: Beispiel eines Baulückenkatasters

[Online] abrufbar unter: <https://www.gemeinde-pliezhausen.de/ceasy/modules/core/resources/main.php?id=1252-1&download=1> [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Abbildung 173: Beispiel für Geschossaufbau

[Online] abrufbar unter: <http://www.arento.ch/p102000580.html> [Letzter Aufruf am 22.08.2017].

Abbildung 174: Beispiel für Geschossaufbau

[Online] abrufbar unter: <http://www.arento.ch/p102000580.html> [Letzter Aufruf am 22.08.2017].



Abbildung 175: Beispiel für Geschossaufbau

[Online] abrufbar unter: <http://www.arento.ch/p102000580.html> [Letzter Aufruf am 22.08.2017].

Abbildung 176: Beispiel für Geschossaufbau

[Online] abrufbar unter: <http://www.arento.ch/p102000580.html> [Letzter Aufruf am 22.08.2017].

Abbildung 177: Einzelne Maßnahmen und Empfehlungen im Überblick - Wohnen

Eigene Darstellung

Abbildung 178: Handlungsempfehlungen und Maßnahmen - Mobilität

Eigene Darstellung

Abbildung 179: Beispiel eines Stadtbusses

[Online] abrufbar unter: <http://www.larsbrueggemann.de/fotos7/529ewd-tankstelle-elektrobus-hamburg.jpg> [Letzter Aufruf am 22.08.2017].

Abbildung 180: Ringlinienführung in Blankenese

[Online] abrufbar unter: docplayer.org [Letzter Aufruf am 22.08.2017].

Abbildung 181: Radfahrstreifen

[Online] abrufbar unter: <http://hamburgize.blogspot.de/2016/05/hamburg-radfahrstreifen-am-wie-sendamm.html> [Letzter Aufruf am 02.10.2017].

Abbildung 182: Radweg

[Online] abrufbar unter: <http://www.bayern-blogger.de/verkehr-muenchen-plant-die-stadt-23075/> [Letzter Aufruf am 02.10.2017].

Abbildung 183: Schutzstreifen

[Online] abrufbar unter: <https://www.stmi.bayern.de/vum/fussundradverkehr/infrastruktur/index.php> [Letzter Aufruf am 02.10.2017].

Abbildung 184: Servicelösung

[Online] abrufbar unter: <https://stefanhock.wordpress.com/2011/11/08/radweganfang-in-ubstadt/> [Letzter Aufruf am 02.10.2017].

Abbildung 185: Gemeinsamer Fuß- und Radweg

[Online] abrufbar unter: http://www.stbaba.bayern.de/strassenbau/projekte/b22_radweg_ebrach_burge-brach_ba2.php [Letzter Aufruf am 02.10.2017].

Abbildung 186: Zweirichtungsstreifen

[Online] abrufbar unter: <http://www.radfahren-ffm.de/288-0-Zentraler-Nord-Sued-Lueckenschluss.html> [Letzter Aufruf am 02.10.2017].

Abbildung 187: Fahrradstraße

[Online] abrufbar unter: <http://hamburgize.blogspot.de/2016/07/hamburg-konzept-fur-fahrradstrae.html>
[Letzter Aufruf am 02.10.2017].

Abbildung 188: Öffnung von Einbahnstraße

[Online] abrufbar unter: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/RadIn-in-Muenchen.html> [Letzter Aufruf am 02.10.2017].

Abbildung 189: Öffnung von Sackgassen

[Online] abrufbar unter: <http://www.bz-berlin.de/artikel-archiv/polizei-erkennt-verkehrs-zeichen-nicht>
[Letzter Aufruf am 02.10.2017].

Abbildung 190: Beispiel Parklücke

[Online] abrufbar unter: <https://www.janksdesigngroup.com/wp-content/uploads/2016/10/parklet4.jpg>
[Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Abbildung 191: Beispiel Parklücke

[Online] abrufbar unter: <http://itstartedwithafight.de/wp-content/uploads/2017/05/Dielinger-Stra%C3%9Fe-Osnabr%C3%BCck-Umnutzung-Parkpl%C3%A4tze.jpeg> [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Abbildung 192: Beispiel Parklücke

[Online] abrufbar unter: https://www.urbanist-magazin.de/wp-content/uploads/2013/08/rebar_parkingday_07.jpg [Letzter Aufruf am 05.10.2017].

Abbildung 193: Geplante P+R Anlage am Bahnhof

Eigene Darstellung

Abbildung 194: Einzelne Maßnahmen und Empfehlungen im Überblick - Mobilität

Eigene Darstellung

Abbildung 195: Handlungsempfehlungen und Maßnahmen - Wirtschaft

Eigene Darstellung

Abbildung 196: Interkommunales Gewerbegebiet

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: OpenStreetMap

Abbildung 197: Maßnahmen für das innerstädtische Gewerbe

Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Google Maps



Abbildung 198: Gering frequentierte Ausläufer

Eigene Darstellung

Abbildung 199: Gering frequentierte Ausläufer

Eigene Darstellung

Abbildung 200: Hinterhofcharakter

Eigene Darstellung

Abbildung 201: Letzte potenzielle Freifläche

Eigene Darstellung

Abbildung 202: Einzelne Maßnahmen und Empfehlungen im Überblick - Wirtschaft

Eigene Darstellung

Abbildung 203: Handlungsempfehlungen und Maßnahmen - Freizeit und Naherholung

Eigene Darstellung

Abbildung 204: Herzsportgruppe Bargteheide

[Online] abrufbar unter: <http://www.tsv-bargteheide.de/Informationen/Jahresberichte/Ambulante%20Herzsportgruppe2016.pdf> [Letzter Aufruf am 05.10.2017]

Abbildung 205: Fehlende Sitzgelegenheit innerhalb einer Grünfläche

Eigene Darstellung

Abbildung 206: Schlecht platzierte Sitzgelegenheit in Richtung einer Hauptverkehrsstraße

Eigene Darstellung

Abbildung 207: Sitzgelegenheit im Schatten

Eigene Darstellung

Abbildung 208: Gut platzierte Sitzgelegenheit des Verschönerungsvereins

Eigene Darstellung

Abbildung 209: Gut platzierte Sitzgelegenheit des Verschönerungsvereins

Eigene Darstellung

Abbildung 210: Spezielle Empfehlungen - Verortet

Eigene Darstellung

Abbildung 211: Einzelne Maßnahmen und Empfehlungen im Überblick - Freizeit und Naherholung

Eigene Darstellung



8.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Auswahl für den Städtevergleich

Eigene Darstellung

Tabelle 2: Öffentlich geförderte Wohnungen in Bargteheide

Eigene Darstellung

Tabelle 3: Aktuelle Planungsvorhaben im Bereich Wohnen in Bargteheide

Eigene Darstellung

Tabelle 4: Betriebszeiten des ÖPNV in Bargteheide

Eigene Darstellung

Tabelle 5: MIV-Fahrzeiten für Ziele außerhalb von Bargteheide

Eigene Darstellung

Tabelle 6: ÖPNV-Fahrzeiten für Ziele außerhalb von Bargteheide

Eigene Darstellung

Tabelle 7: Fußverkehr-Gehzeiten für Ziele innerhalb von Bargteheide

Eigene Darstellung

Tabelle 8: Radverkehr-Fahrzeiten für Ziele innerhalb von Bargteheide

Eigene Darstellung

Tabelle 9: MIV-Fahrzeiten für Ziele innerhalb von Bargteheide

Eigene Darstellung

Tabelle 10: ÖPNV-Fahrzeiten für Ziele innerhalb von Bargteheide

Eigene Darstellung

Tabelle 11: Bauabschnitte der innerörtlichen Verbindungsstraße

Eigene Darstellung

Tabelle 12: Veränderungen der Taktung durch die S4

Eigene Darstellung

Tabelle 13: Gewerbesteuerhebesatz im Städtevergleich

Eigene Darstellung

