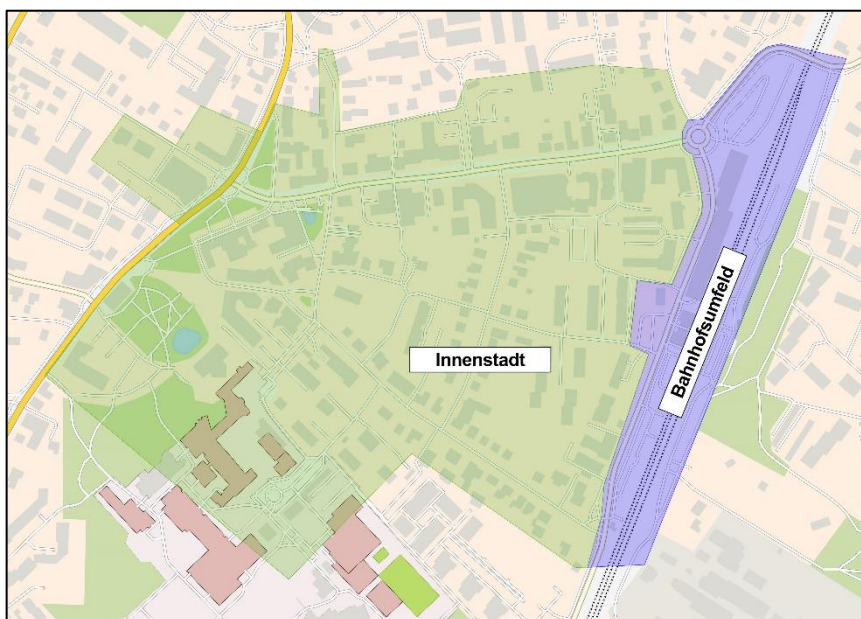


Parkraumkonzept Bargteheide 2015 Innenstadt und Bahnhofsumfeld Teil: Bahnhofsumfeld

Aktualisierung 2017



Im Auftrag der

Stadt Bargteheide
Die Bürgermeisterin
Bau- und Planungsabteilung
Rathausallee 24-26
22941 Bargteheide

Dezember 2017

Parkraumkonzept Bargteheide 2015 Innenstadt und Bahnhofsumfeld - Teil: Bahnhofsumfeld Aktualisierung 2017

Auftraggeber: Stadt Bargteheide
Die Bürgermeisterin
Bau- und Planungsabteilung
Rathausallee 24-26
22941 Bargteheide

Auftragnehmer: SBI Beratende Ingenieure für
Bau-Verkehr-Vermessung GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
040/25 19 57-0
office@sbi.de
www.sbi.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Torsten Schubert

Stand: 12. Dezember 2017

Projekt: 7033K02
G:\PRJ\7000-7099\7033-Bargteheide-Innenstadt\10-VU\K02 - 2017\Bericht\7033_VU_Bericht-
Aktualisierung_171219.docx

1 Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen

Im Jahr 2015 wurde ein Parkraumkonzept für die Stadt Bargteheide im Teilbereich des Bahnhofsumfeldes erarbeitet. Die Hintergründe waren einerseits die angespannte Parkraumsituation im Umfeld den Bahnhofs und der Innenstadt insgesamt. Andererseits sind mit der Einführung der S-Bahnlinie S4 von Hamburg-Altona bis Bad Oldesloe Ausbaumaßnahmen an der Bahnstrecke verbunden. Am Bahnhof Bargteheide war im Rahmen der Vorplanung ein vergleichsweise umfangreicher Ausbau geplant, der auf beiden Seiten der Bahnlinie zusätzliche Flächen im Bereich des Bahnhofs in Anspruch genommen hätte (z.B. Parkplatz am Kreisel sowie An den Stücken). Dieser Ausbau hätte zu einem wesentlichen Verlust an Park+Ride-Parkständen (P+R-Parkständen) im Bereich An den Stücken sowie an öffentlichen Parkständen auf dem Parkplatz am Kreisel geführt.

Im Ergebnis des Parkraumkonzeptes wurden Maßnahmen zum Erhalt sowie zum Ausbau des Park+Ride- und Bike+Ride-Angebots (B+R-Angebot) für das Bahnhofsumfeld beschrieben. Dabei wurden auch weitere Planungsabsichten der Stadt Bargteheide (z.B. Parkplatz am Traberstieg, P+R-Tiefgarage an der Bahnhofstraße) sowie die problematische Parkraumsituation in der Rathausstraße berücksichtigt.

Anlass für die Überarbeitung des Parkraumkonzepts ist die Anpassung der S4-Ausbauplanungen. Inzwischen wird am Bahnhof Bargteheide von einem reduzierten Ausbaubedarf ausgegangen, da auch mit dem reduzierten Ausbaukonzept die geplanten Fahrplankonzepte erreicht werden können. An der Westseite besteht nach derzeitigem Kenntnisstand kein zusätzlicher Flächenbedarf mehr, wohingegen an der Ostseite der Bahnlinie bisher keine belastbaren Aussagen in Bezug auf den Flächenbedarf vorliegen.

2 Abschätzung des Parkraumbedarfs (P+R und B+R)

Trotz des reduzierten Ausbaus des Bahnhofs Bargteheide und der angrenzenden Streckenabschnitte ist nicht von einem reduzierten Fahrgastaufkommen auszugehen, da sich das Fahrplanangebot gegenüber der Vorplanung zum S4-Ausbau voraussichtlich nicht ändert. (Maßgabe für die Planung eines reduzierten Ausbaus; Telefonat mit Nah.SH am 4. Juli 2017). Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass sich die Verkehrsprognose aktuell in Überarbeitung befindet und auf den Planungshorizont 2030 (statt bisher 2025) fortgeschrieben wird. Abgestimmte Endergebnisse liegen bisher nicht vor. Von einem Rückgang der Fahrgastzahlen ist aber eher nicht auszugehen (Telefonat mit dem Projektteam S4 der Deutsche Bahn am 5. Oktober 2017). Damit ist die Abschätzung des P+R und B+R-Parkraumbedarfs gemäß Parkraumkonzept 2015 weiterhin gültig.

Parkraumbedarf im Jahr 2015:

- P+R: 220 bis 300 P+R-Parkstände
- B+R: 340 bis 400 Fahrradabstellplätze

Parkraumbedarf nach vollständiger Betriebsaufnahme S-Bahnlinie S4:

- P+R: rund 400 P+R-Parkstände (Zunahme ca. 50%)
Spannweite 330 bis 450 P+R-Parkstände
- B+R: rund 600 Fahrradabstellplätze (Zunahme ca. 50%)
Spannweite 510 bis 630 Fahrradabstellplätze

Neue Mobilitätsformen

In der Stadt Bargteheide sind bislang keine Car- und Bikesharing-Angebote vorhanden. Bei der Ausweisung neuer Wohngebiete sollen diese Mobilitätsangebote in Zukunft stärker berücksichtigt werden. Dies ist zwar grundsätzlich zu empfehlen, eine grundlegende Veränderung des P+R-Bedarfs ist dadurch aber nicht zu erwarten. Carsharing-Angebote, die Wohngebieten zugeordnet sind, sind in der Regel als stationsgebundenes Carsharing (z.B. Cambio, Greenwheels) zu beschreiben. Eine Rückgabe des Fahrzeugs kann hier nur an der Station erfolgen, an der das Fahrzeug ausgeliehen wurde. Beim flexiblen Carsharing (z.B. Car2Go, DriveNow) ist eine Rückgabe überall im Geschäftsbereich des Anbieters möglich. Ob allerdings die derzeit in Deutschland aktiven Anbieter des flexiblen Carsharings ihr Geschäftsgebiet zukünftig auf Bargteheide ausweiten, kann derzeit nicht abgeschätzt werden, ist aber zumindest kurzfristig nicht zu erwarten. Die Einschätzung kann in gleicher Form auf Bikesharing übertragen werden.

Durch E-Mobilität ist ebenfalls nicht grundsätzlich eine veränderte Parkraumnachfrage zu erwarten, da der Bedarf eines Parkstands grundsätzlich unabhängig vom Antriebskonzept des Fahrzeugs ist. Dies gilt gleichermaßen für Elektrofahrzeuge und E-Bikes/Pedelecs.

Allerdings können sich durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl ergeben. Mit E-Bikes können auch weiter entfernte Ziele erreicht werden und auch „untrainierte“ Radfahrer könnten vom Auto auf das Fahrrad umsteigen. Für das B+R-Angebot kann dieser Sachverhalt aber vorerst unberücksichtigt bleiben. Die Bewertung möglicher Flächen zur Schaffung eines zusätzlichen B+R-Angebots sollte perspektivisch aber auch Flächenreserven zur späteren Ergänzung des B+R-Angebots berücksichtigen.

Der Radverkehr unterliegt zudem auch starken jahreszeitlichen Schwankungen, wie im Parkraumkonzept aus dem Jahr 2015 bereits beschrieben wurde (Radverkehrsanteil im Hamburger Umland im Winter 9%; im Herbst 16% - Stand: 2008). Das P+R-Angebot sollte somit auch für die Wintermonate ausreichend bemessen sein, sodass von einer Reduktion des P+R-Angebots vorerst nicht ausgegangen wird. Abhängig von der konkreten Planung des P+R-Angebots könnten bei nachlassender P+R-Nachfrage und steigender B+R-Nutzerzahl ebenerdige Kfz-Parkstände bei Bedarf in Fahrradabstellanlagen umgebaut werden.

Darüber hinaus sind auch allgemeine Trends im Mobilitätsverhalten zu beobachten. In der Regel wird von einem geringeren Anteil im motorisierten Individualverkehr (Kfz-Verkehr) und einer stärkeren Nutzung des Fahrrads berichtet. Derzeit laufen Erhebungen zur Erfassung des deutschlandweiten Mobilitätsverhaltens. Mit diesen Informationen wird es auch möglich, dass Mobilitätsverhalten in Hamburg sowie im Umland zu beschreiben. Es ist zu erwarten, dass sich der Trend zu einer stärkeren Fahrradnutzung fortsetzt. Sobald die aktuellen Ergebnisse vorliegen, können die Prognosen entsprechend fortgeschrieben werden.

3 Vorhandenes Parkraumangebot im Bahnhofsumfeld

Im Bahnhofsumfeld stehen insgesamt ca. 470 öffentliche Parkstände zur Verfügung. Davon sind ca. 200 als P+R-Parkstände ausgewiesen. Gegenüber dem Erhebungsjahr 2015 sind keine wesentlichen Veränderungen festzustellen.

Vorhandenes P+R-Angebot:

- 132 P+R-Parkstände im Bereich An den Stücken
(davon 4 „Behindertenparkstände“, inkl. Parkstände in Fahrgassen)
- 45 P+R-Parkstände im Bereich Bahnhofstraße
(davon 1 „Behindertenparkstand“)
- 30 P+R-Parkstände in der Tiefgarage Bahnhofstraße
(davon 1 „Behindertenparkstand“)

207 P+R-Parkstände im Bahnhofsumfeld insgesamt
(davon 6 „Behindertenparkstände“)

Vorhandenes B+R-Angebot:

- ca. 120 Fahrradabstellplätze östlich der Bahnanlagen
- ca. 320 Fahrradabstellplätze westlich der Bahnanlagen
ca. 440 Fahrradabstellplätze im Bahnhofsumfeld insgesamt

4 Aktualisierung des P+R und B+R-Parkraumkonzepts

Grundlagen

Das Parkraumkonzept aus dem Jahr 2015 soll in seinen Grundsätzen weiter verfolgt werden. Insbesondere ist weiterhin davon auszugehen, dass das P+R-Angebot östlich der Bahnlinie konzentriert werden soll. Auch der Parkplatz am Kreisel soll weiterhin vorrangig das Parkraumangebot in der Innenstadt ergänzen. Die beabsichtigte Aufgabe bzw. Umnutzung der P+R-Tiefgarage wird weiter verfolgt. Schließlich ist an der Ostseite der Bahn geplant, die Nutzung des P+R-Parkplatzes zu verändern (B-Plan 3, 11. Änderung). Die dort vorhandenen Fahrgassen des P+R-Parkplatzes sollen zukünftig als öffentliche Straßenverkehrsfläche genutzt werden. Ein Parken in Teilen der Fahrgassen ist dann nicht mehr möglich, weshalb bis zu 10 P+R-Parkstände entfallen. Das B+R-Angebot soll, wie im Parkraumkonzept beschrieben, überwiegend an der Westseite erweitert werden.

Infolge der veränderten Planungen zum Ausbau der S-Bahnlinie S4 ist das P+R-Konzept aber in gewissen Grenzen zu aktualisieren.

Nach derzeitigem Kenntnisstand wird durch die Deutsche Bahn folgendes Ausbaukonzept verfolgt:

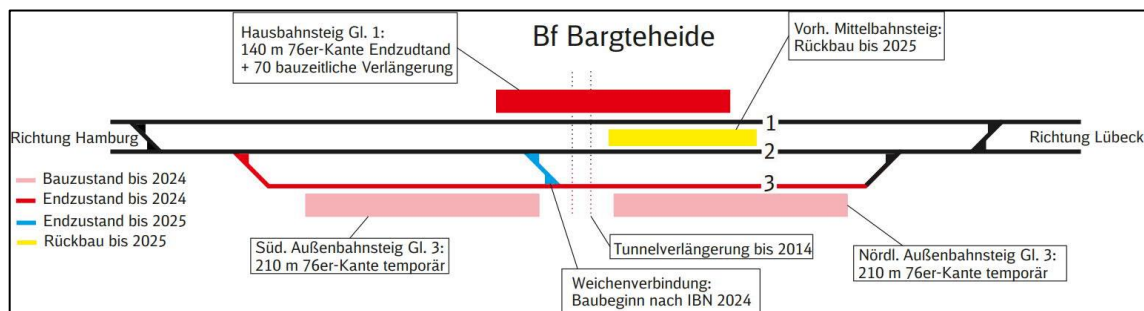


Abbildung 1: Ausbaukonzept für den Bahnhof Bargteheide
(E-Mail-Korrespondenz mit der Deutschen Bahn, 9. Oktober 2017)

B+R-Konzept

Vorhandenes Angebot:

- ca. 320 Abstellplätze im Umfeld des Bahnhofsgebäudes (Westseite der Bahnanlagen)
 - ca. 100 – 110 unmittelbar am Bahnsteig
 - ca. 200 – 210 überdachte Abstellplätze südlich des Bahnhofsgebäudes
- ca. 120 Abstellplätze an der Ostseite der Bahnanlagen
 - ca. 50 überdachte Abstellanlagen
 - ca. 70 nicht überdachte Abstellanlagen

B+R-Bedarf:

- 600 Abstellplätze
 - 60 bis 80 östlich der Bahnanlagen (bedarfsgerecht – vorhandenes Angebot nach Möglichkeit erhalten)
 - 520 bis 540 westlich der Bahnanlagen

Damit ist festzustellen, dass an der Ostseite Bahnanlagen kein unmittelbarer Handlungsbedarf besteht, da hier durch den Bahnhofsausbau voraussichtlich keine Fahrradabstellanlagen ersetzt werden müssen. Sollten die Fahrradabstellanlagen infolge des Bahnhofsbaus dennoch verändert werden müssen, sind bei den Planungen Flächen für ein bedarfsgerechtes B+R-Angebot zu berücksichtigen. Die erforderlichen Flächen lassen sich auf Grundlage der Angaben in den Hinweisen zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) aus dem Jahr 2013 abschätzen. In Anhängigkeit vom konkreten Flächenzuschnitt und der Art und Anordnung der Abstellanlagen ist von einem Flächenbedarf von 2,5 bis 3,0 m² je Abstellplatz (inkl. Fahrgassen) auszugehen. Die Hinweise für die Planung von Fahrradabstellanlagen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) aus dem Jahr 2010 geben für große Anlagen und bei Platzmangel deutlich geringere Werte von 0,8 bis 1,25 m² (inklusive Wege) an. Dabei wird von einer doppelseitigen hoch/tief Radeinstellung in einem Abstand von 0,5 m ausgegangen. Für eine konzeptionelle Abschätzung des Flächenbedarfs werden die höheren Werte aus den Hinweisen der FGSV angesetzt. Für eine genauere Bestimmung der erforderlichen Flächen sind detaillierte Planungen erforderlich.

Damit ergibt sich an der Ostseite ein Flächenbedarf von schätzungsweise 150 bis 240 m² für 60 bis 80 Fahrrad-Stellplätze zuzüglich der notwendigen Gehwege zur Erschließung der Anlage. Dies entspricht in etwa den heute vorhandenen Flächen.

Können an der Ostseite alle vorhandenen Fahrradstellplätze erhalten werden, sind zur Deckung des Gesamtbedarfs ca. 200 bis 250 zusätzliche, möglichst überdachte Fahrradabstellplätze erforderlich. Sollten die vorhandenen Stellplätze auf den Bahnsteigen entfallen müssen, sind weitere rund 100 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen. Insgesamt sind damit Flächen für 200 bis 350 Fahrradstellplätze vorzusehen. Daraus ergibt sich eine sehr große Spannweite für den erforderlichen Flächenbedarf von 500 bis rund 1.100 m² für eine ebenerdige Abstellanlage.

Die Flächen sollten möglichst dicht an den Bahnsteigen liegen. Grundsätzlich sind dafür der Bahnhofsvorplatz (Parkplatz am Traberstieg) und der P+R-Parkplatz Bahnhofstraße gut geeignet. Grundsätzlich ist zu empfehlen, die Nutzung der Flächen nur einem Verkehrsmittel zuzuordnen (entweder Kfz oder Fahrrad). Der P+R-Parkplatz ermöglicht einen direkten Bahnsteigzugang und sollte auch aus diesem Grund vorrangig zur Deckung des Bike+Ride-Angebots genutzt werden. Der Parkplatz umfasst eine Fläche von rund 1.000 m² und ist damit gut geeignet das gesamte zusätzliche B+R-Angebot aufzunehmen. Ein Eingriff in den vorhandenen Baumbestand ist voraussichtlich nicht notwendig. Abhängig von der konkreten Planung des B+R-Angebots an dieser Stelle sind gegebenenfalls auch deutlich mehr Fahrradabstellanlagen möglich, wenn beispielsweise von den Flächenansätzen des ADFC ausgegangen wird. Die Fläche bietet damit voraussichtlich auch Reserven für eine zukünftige Erweiterung des B+R-Angebots.

Für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes gibt es bereits erste Planungsideen. Bisher wird insbesondere eine Umgestaltung mit dem Ziel der barrierefreien Gestaltung der Bushaltestellen angestrebt. Dabei wird der gesamte Bereich des vorhandenen Parkplatzes inkl. Restaurant „Seeteufel“ (geschlossen) und des ehemaligen Regenrückhaltebeckens genutzt. Die heutige Nutzung der Fläche als Parkplatz (zum Teil als Kiss+Ride-Parkstände) wird dabei beibehalten. Der Flächenzuschnitt ist ebenfalls geeignet ca. 350 ebenerdige Fahrradstellplätze zu schaffen. Grundsätzlich denkbar wäre an dieser Stelle auch die Errichtung eines Fahrradparkhauses (zweigeschossig) mit einer Grundfläche von rund 600 bis 700 m². Der konkrete Flächenbedarf wäre im Rahmen einer weiterführenden Planung zu bestimmen. Ein Fahrradparkhaus bietet neben dem Abstellen der Fahrräder auch die Möglichkeit, zusätzliche Service-Leistungen, wie zum Beispiel Fahrradwerkstatt oder Lademöglichkeiten für E-Bikes, anzubieten. Mit der Errichtung eines Fahrradparkhauses sind aber nicht unerhebliche Investitions-, Unterhaltungs- und Betriebskosten verbunden, die als wesentlicher Nachteil zu bewerten sind. Allerdings kann eine architektonisch attraktive Gestaltung des Fahrradparkhauses auch zu einer städtebaulich ansprechenden Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes beitragen. Die konkrete Nutzung der Flächen bietet bei einem weitgehenden Verzicht auf Kfz-Parkstände ausreichende Reserven für die Ergänzung des B+R-Angebots.

Neben dem B+R-Angebot und den barrierefreien Bushaltestellen sollten auch Flächen für ein begrenztes Kiss+Ride-Angebot sowie Taxenparkstände vorgesehen werden. Das entfallende Parkraumangebot auf dem Bahnhofsvorplatz, welches derzeit zumindest teilweise auch durch Anwohner genutzt wird, könnte im Bereich des P+R-Parkplatzes an der Bahnhofstraße ersetzt werden, der dann aber nicht mehr als P+R-Parkplatz zur Verfügung steht.

Unabhängig von der Lage des zusätzlichen B+R-Angebots ist somit ein Ersatz der entfallenden P+R-Parkstände des Parkplatzes an der Bahnhofstraße erforderlich.

P+R-Konzept

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist an der Westseite der Bahnanlagen nicht mehr von einem zusätzlichen Flächenbedarf infolge des Ausbaus des Bahnhofs auszugehen (Telefonat mit dem Projektteam S4 der Deutsche Bahn am 5. Oktober 2017). Damit werden voraussichtlich auch keine Parkstände auf dem **Parkplatz Am Kreisel** entfallen. Eine bauliche Veränderung ist an dieser Stelle damit nicht mehr erforderlich, um das derzeit vorhandene Parkstandangebot zu erhalten. Wie im Parkraumkonzept aus dem Jahr 2015 beschrieben, sollte der Parkplatz zukünftig aber vollständig (unter Berücksichtigung der privaten Stellplatzanlage) mit einer Parkdauerbeschränkung bewirtschaftet werden. Im Rahmen eines Parkraumkonzeptes für den Innenstadtbereich wären die Anforderungen an das Parkraumangebot an dieser Stelle zu definieren.

Das bisherige Parkraumkonzept (2015) sieht vor, den **P+R-Parkplatz an der Bahnhofstraße** teilweise zum Ausbau der B+R-Angebots zu nutzen und den übrigen Teil dem allgemeinen ruhenden Verkehr zu Verfügung zu stellen. Mit der Aktualisierung des B+R-Konzeptes sollte diese Fläche zukünftig vollständig der B+R-Nutzung zugeordnet werden. Die dort vorhandenen P+R-Parkstände entfallen somit zukünftig und sind östlich der Bahnanlagen zu ersetzen. Dies gilt auch, wenn das B+R-Angebot im Bereich des Bahnhofsvorplatzes realisiert wird und dort zukünftig keine Kfz-Parkstände (mit Ausnahme des Kiss+Ride-Angebots) vorgesehen werden.

Vorhandenes Angebot:

- 132 P+R-Parkstände östlich der Bahnanlage
- 30 P+R-Parkstände in der Tiefgarage westlich der Bahnanlagen
- 45 P+R-Parkstände an der Bahnhofstraße

P+R-Bedarf:

- insgesamt ca. 400 P+R-Parkstände

Der bisherige Planungsstand zum Ausbau des Bahnhofs Bargteheide lässt keine belastbare Angabe zum erforderlichen Eingriff in das vorhandene P+R-Angebot östlich der Bahnanlagen zu, da der konkrete Flächenbedarf der zukünftigen Bahnanlage noch unbekannt ist.

Für die erste überschlägliche Abschätzung des Flächenbedarfs werden die folgenden Annahmen zugrunde gelegt:

- Ausbaukonzept gemäß Abbildung 1
- Bahnsteigkante an der Westseite bleibt in der Lage erhalten
- Abstand Bahnsteigkante – Gleisachse ca. 1,7 m
- Gleisabstand 4,5 bis 5,0 m
- Breite des Bahnsteigs an der Ostseite 2,5 bis 5,0 m

Aus diesen Annahmen resultiert eine Breite der zukünftigen Bahnanlage von rund 15 bis 19 m. Abbildung 2 zeigt, dass bei einer zukünftigen Breite der Bahnanlage voraussichtlich

alle P+R-Parkstände erhalten werden können (Annahme 1). Bei einer Breite der Bahnanlagen von 19 m ist hingegen mit einem Verlust an P+R-Parkständen im mittleren und nördlichen Bereich der P+R-Anlage an den Stücken zu rechnen (Annahme 2).

Im Weiteren ist zu prüfen, ob sich durch die Umnutzung der Fahrgassen des Parkplatzes in eine öffentliche Straßenverkehrsfläche auch die Notwendigkeit von ein- oder beidseitigen Gehwegen ergibt. Sollte dies der Fall sein, ist das gesamte Parkplatzkonzept zu überarbeiten, bei dem voraussichtlich keine P+R-Parkstände unverändert erhalten werden können. In diesem Fall gilt das Parkraumkonzept aus dem Jahr 2015 unverändert weiter.

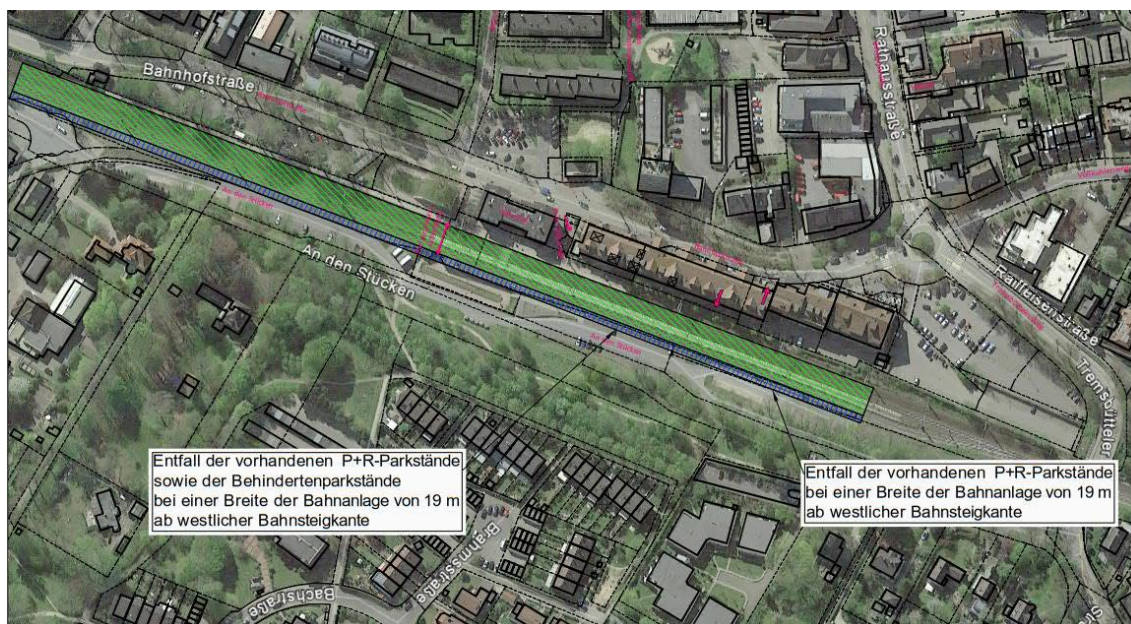


Abbildung 2: Abgeschätzter Flächenbedarf für den Ausbau der Bahnanlage (grün: 15 m ab westlicher Bahnsteigkante; blau: 19 m ab westlicher Bahnsteigkante) – Luftbild: Google Maps

Die folgende Tabelle stellt den abgeschätzten P+R-Bedarf, den P+R-Bestand im Jahr 2015 / 2017 sowie die zukünftig entfallenden P+R-Parkstände gegenüber und leitet den Bedarf an neu herzustellenden P+R-Parkständen ab.

Parkstandsbilanz	Annahme 1	Annahme 2
P+R-Bedarf	400	400
Bestand 2015/2017	200	200
Verlust durch:		
Umnutzung P+R-Tiefgarage	30	30
Umnutzung P+R an der Bahnhofstraße	45	45
B-Planänderung	10	10
Bahnhofsausbau		52
Gesamtverlust	85	137
Zu ergänzende P+R-Parkstände	285	337

Tabelle 1: Parkstandsbilanz

Anstatt der im Jahr 2015 geschätzten 400 neu herzustellenden Parkstände reduziert sich der Bedarf auf rund 290 bis 340 P+R-Parkstände, da voraussichtlich nicht mehr alle Parkstände östlich der Bahnanlagen entfallen werden. Es wäre somit zu prüfen, ob die erforderliche Anzahl an P+R-Parkständen auch ohne den Bau eines Parkhauses geschaffen werden können.

Im Parkraumkonzept aus dem Jahr 2015 wurde dargestellt, dass insgesamt bis zu 310 ebenerdige P+R-Parkstände geschaffen werden können (ohne zusätzliches Parkdeck), wenn die gesamte Fläche östlich der Bahnanlage überplant wird.

Dabei wurde aber von einem deutlich größeren Flächenbedarf für den Bahnhofsausbau ausgegangen. Ob die erforderlichen 400 P+R-Parkstände an der Ostseite der Bahnanlagen infolge des reduzierten Bahnhofsbaus geschaffen werden können, ist gesondert zu prüfen. Gegebenenfalls wäre auch ein zusätzliches Parkdeck mit einer Überbauung der dann öffentlichen Straßenverkehrsfläche möglich, um den Parkraumbedarf ohne den Bau eines Parkhauses zu decken.

Grundsätzlich bleibt die Forderung aus dem Jahr 2015 bestehen, dass östlich der Bahnanlagen das P+R-Angebot mit ca. 400 P+R-Parkständen konzentriert werden sollte.

Ausblick

Auch wenn zum derzeitigen Zeitpunkt nicht davon ausgegangen wird, dass sich die abgeschätzten Parkraumbedarfe für Fahrräder und Pkw im Bahnhofsumfeld mittelfristig gegenüber der Prognose wesentlich ändern (vgl. Abschnitt neue Mobilitätsformen), können ergänzende Maßnahmen den Modal Split für die Wege zwischen der Wohnung und dem Bahnhof zugunsten des Umweltverbundes beeinflussen.

Dabei sind aufgrund der Stadtgröße und der Topografie grundsätzlich gute Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil gegeben. Abbildung 3 verdeutlicht die sehr gute Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Fahrrad. Die Luftlinienentfernung von jedem Punkt im Stadtgebiet ist geringer als 2.000 m. Diese gute Erreichbarkeit zeigt sich in der bereits heute hohen Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld. Mit einer wesentlichen Steigerung des Radverkehrsanteils durch infrastrukturelle Maßnahmen in Bargteheide ist allerdings eher nicht mehr zu rechnen.

E-Bikes hingegen könnten einen Beitrag zur besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs aus den Umlandgemeinden leisten, wie im Abschnitt Neue Mobilitätsformen bereits erläutert wurde. Eine angemessene Radverkehrsinfrastruktur auch in den Außerortsbereichen wäre hier wünschenswert.

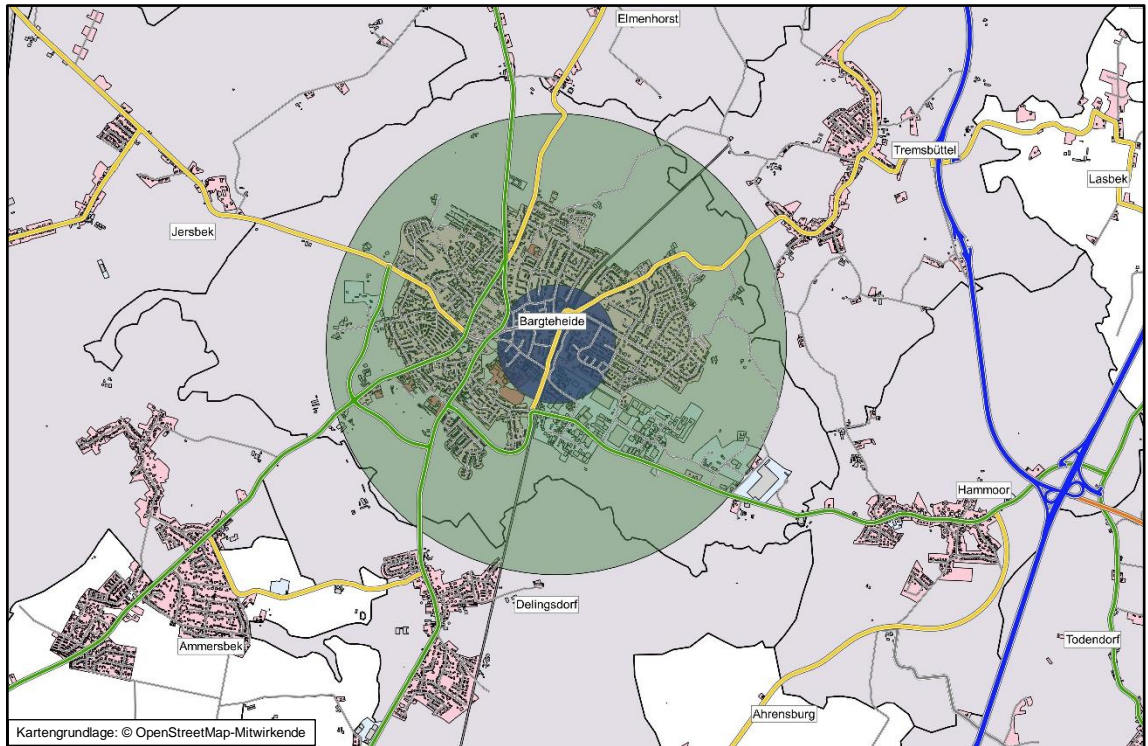


Abbildung 3: Einzugsbereiche des Bahnhof für Fußgänger (blau – 500 m) und Radfahrer (grün – 2.000 m)

Weiterhin zeigt die Analyse der Anbindung des Bahnhofs an das Busliniennetz insbesondere für Pendler durchaus Potenziale zur Steigerung des ÖV-Anteil auf dem Weg zum Bahnhof.

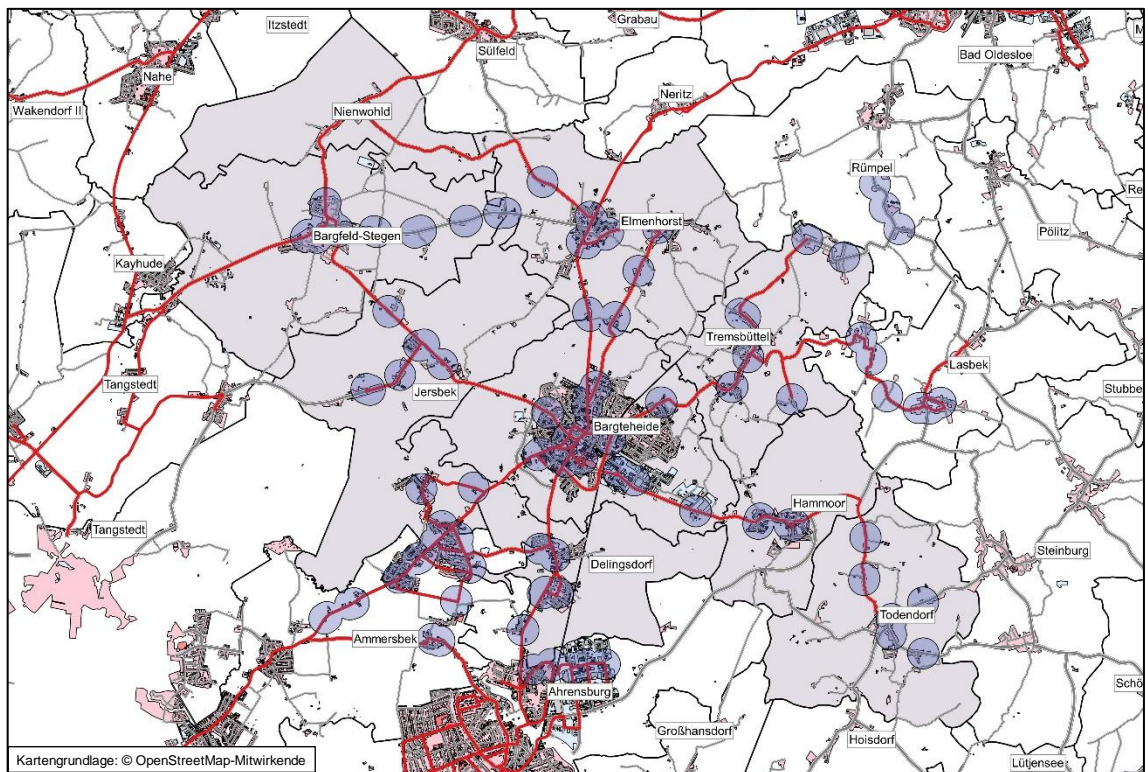


Abbildung 4: Liniennetz (rot) und Haltestelleneinzugsbereiche in Bargteheide und im Amt Bargteheide-Land

Die Gemeinden im Amt Bargteheide-Land sind in der Regel gut durch die Haltestelleneinzugsbereiche erschlossen (vgl. Abbildung 4). Für eine Bewertung in Bezug auf die Pendlerverkehre zum Bahnhof Bargteheide sind neben diesen Einzugsbereichen aber auch die Fahrplanlagen inklusive der Anschlusszeiten an die Regionalbahn (bzw. in Zukunft an die S-Bahn) sowie die Betriebszeiten der Linien zu beachten. Bisher kann nur die Linie 374 (aus/in Richtung Ammersbek) als Zubringerverkehr zum Bahnhof dienen. Mit deutlichen Einschränkungen könnten auch die Linien 8115 und 8116 (aus/in Richtung Tremsbüttel) als Pendlerzubringer bewertet werden, da diese zumindest Haltestellen in bahnhofsnähe (Rathausstraße) bedienen. Die aktuellen Anschlusszeiten und die Betriebszeiten dieser Linien sind für Pendlerverkehre derzeit nur bedingt geeignet. Abbildung 5 zeigt die Linienwege dieser drei Linien und die angefahrenen Haltestellen in Bargteheide.

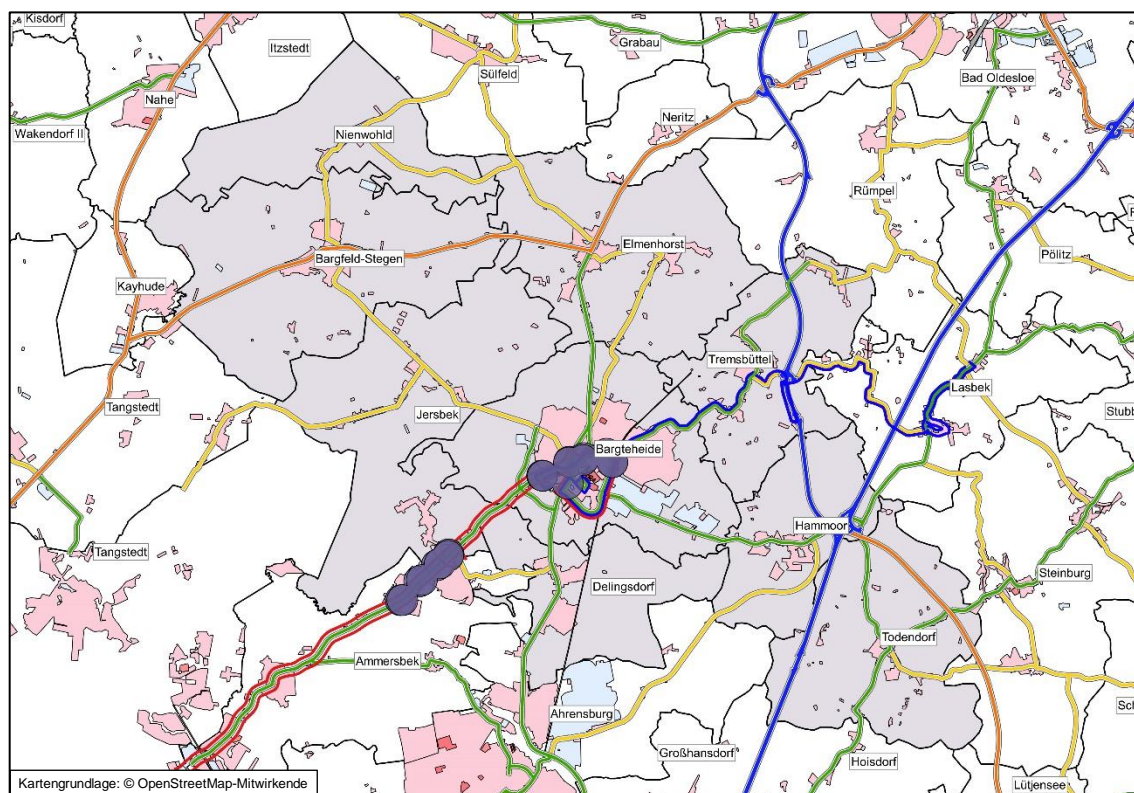


Abbildung 5: Zubringerverkehr im Bestand (rot: Linie 374; blau: Linien 8115, 8116)

Somit kann auch eine Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs an das Busliniennetz zu einer Veränderung des Modal Splits auf dem Weg zum Bahnhof beitragen.

Für den Öffentlichen Personennahverkehr soll an der Bahnhofstraße im Bereich der Seniorenresidenz (südlich des Bahnhofs) eine neue Haltestelle entstehen, die dann vorrangig als Schulbushaltestelle für das Schulzentrum dienen soll. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof kann diese Haltestelle aber auch durch Pendler genutzt werden (vgl. Abbildung 6). Insbesondere am Morgen zwischen 6:30 und 8:30 Uhr wird das Schulzentrum durch zahlreiche Linien angefahren. Für Pendlerverkehre sind dabei die Linien 8111 aus Bargfeld-Stegen, 8114 aus Elmenhorst, 8115 und 8116 aus Tremsbüttel sowie 8725 und 8726 aus Hammoor/Todendorf von besonderer Bedeutung, wenn sie zukünftig an der Bahnhofstraße halten.

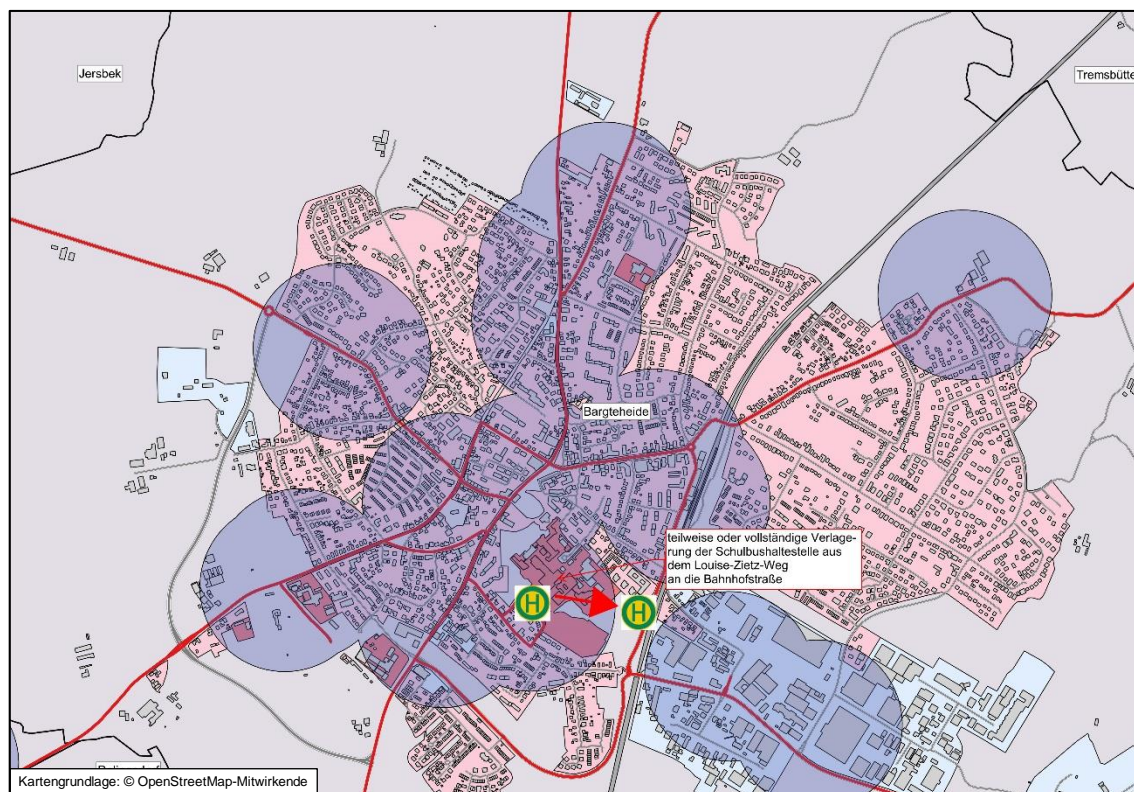


Abbildung 6: Verlegung der Schulbushaltestelle vom Louise-Zietz-Weg an die Bahnhofstraße

Infolge der starken räumlichen und zeitlichen Ausrichtung dieser Linien auf den Schülerverkehr sind die jeweiligen Rückrichtungen derzeit nur eingeschränkt für Pendler geeignet, da die letzten Busse in der Regel vor 17:00 Uhr abfahren. Im Zusammenhang mit einer Anpassung der Linienwege, einer Ausweitung der Betriebszeiten (bis mindestens 18:00 Uhr) und einer daraus resultierenden stärkeren Nutzung dieser Linien durch Pendler wäre zu prüfen, ob die Linien ausreichende Kapazitäten aufweisen. Zudem sollte bei der weiteren Fahrplangestaltung auch auf gute Anschlusszeiten zur Regionalbahn bzw. zur S-Bahn geachtet werden.

Da im Rahmen der P+R-Bedarfsprognose bereits von einem ÖV-Anteil der Auspendler aus den Umlandgemeinden auf dem Weg zum Bahnhof von 40 bis 50% ausgegangen wurde, werden die möglichen Reduktionspotenziale auf die Parkraumnachfrage am Bahnhof durch diese Maßnahmen allerdings als eher gering eingeschätzt.

Eine neue innerstädtische Buslinie zur Erhöhung des ÖV-Anteils bzw. zur Reduktion der P+R-Nachfrage am Bahnhof muss in Bezug auf die Reisezeiten und Reisekosten mit dem Fahrrad und dem Pkw konkurrieren. Damit akzeptable Reisezeiten mit dem Bus ermöglicht werden, wären voraussichtlich mehrere Radiallinien mit wenigen Haltestellen erforderlich. Diese Radiallinien könnten dann gegebenenfalls auch die Umlandgemeinden Bargfeld-Steegen (Westen), Elmenhorst (Norden), Tremsbüttel (Nord-Osten), Todendorf-Hammoor (Osten) und Delingsdorf (Süden) erschließen. Alternativ könnten diese Orte aber zukünftig auch mit einer Anpassung der Linienwege (zusätzliche Haltestelle an der Bahnhofstraße) und einer Ausweitung der Betriebszeiten mit den vorhandenen Buslinien an den Bahnhof angebunden werden. Eine mögliche innerstädtische Linienergänzung könnte eventuell auch als ehrenamtliches Bürgerbussystem realisiert werden, wenn die Bereitschaft zu dieser ehrenamtlichen Tätigkeit in der Bargteheider Bevölkerung besteht oder geweckt werden kann.

Im Rahmen der Abschätzung des P+R-Bedarfs wurde bereits von vergleichsweise hohen Anteilen des Umweltverbundes auf dem Weg zum Bahnhof ausgegangen. So liegt der Bedarfsabschätzung die Annahme zugrunde, dass 70 bis 75% der Wege zum Bahnhof, die im Stadtgebiet beginnen, nicht mit dem Pkw realisiert werden.

Als weitere Maßnahme zur gezielten Steuerung der Parkraumnachfrage kann auch eine Bewirtschaftung des P+R-Angebotes sowie des Parkraumbewirtschaftung im Umfeld des Bahnhofes insgesamt beitragen. Eine Bewirtschaftung des Parkraumbewirtschaftung wäre sorgfältig zu planen, um Verdrängungseffekte zum Beispiel in die umliegenden Wohngebiete sowie Auswirkungen auf den Geschäftsbesatz an der Rathausstraße beziehungsweise Bahnhofstraße zu vermeiden. Im Rahmen eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes wären dann auch die konkrete Tarifgestaltung sowie die Fördermöglichkeiten für P+R-Pendler aus den Umlandgemeinden zu erarbeiten.

Für eine konkrete Bewertung des Nutzens und der Kosten der aufgezeigten Maßnahmen wäre eine detailliertere Analyse der Fahrgastströme am Bahnhof Bargteheide erforderlich, die belastbare Angaben über die Quellen und Ziele der Fahrgäste sowie deren Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zum Bahnhof erfasst. Auf dieser Grundlage könnten dann mögliche zusätzliche Verlagerungspotenziale präziser abgeschätzt werden.

Als Zusammenfassung des Ausblicks ist somit nur von vergleichsweise geringen Potenzialen zur Reduktion der P+R-Nachfrage durch zusätzliche Maßnahmen auszugehen. Dies gilt insbesondere auch, weil in der Bedarfsabschätzung bereits relativ geringe Pkw-Anteile auf dem Weg zum Bahnhof angenommen wurden. Das gesamte Reduktionspotenzial aller genannten Maßnahmen wird auf rund 20 P+R-Parkstände geschätzt.

5 Fazit

Aufgrund der geänderten Ausbauplanungen am Bahnhof Bargteheide infolge des Ausbaus der S-Bahnlinie S4 wird sich der Flächenbedarf für die zukünftigen Bahnanlagen voraussichtlich deutlich reduzieren. Aus diesem Grund war das Parkraumkonzept aus dem Jahr 2015, welches für das Bahnhofsumfeld erarbeitet wurde, zu aktualisieren.

Da aber weiterhin die gleichen Taktzeiten gefahren werden sollen (20-min-Takt), ist gegenüber der früheren Prognose nicht von einem wesentlich anderen Fahrgastaufkommen auszugehen, als im Jahr 2015 geschätzt wurde. Der prognostizierte P+R- und B+R-Bedarf kann somit weiterhin als gültig angesehen werden. Derzeit wird allerdings die Verkehrsprognose für den S-Bahnausbau überarbeitet. Ergebnisse sind bisher aber noch nicht veröffentlicht.

An der Westseite der Bahnanlagen ist voraussichtlich kein Flächenbedarf im Bereich des Parkplatzes Am Kreisel mehr gegeben, sodass hier die ursprünglich definierten Maßnahmen erforderlich sind.

Ansonsten kann das 2015 erarbeitete Parkraumkonzept grundsätzlich weiter verfolgt werden. Das B+R-Angebot sollte vorrangig an der Westseite ergänzt werden. Hierfür können die Flächen des Bahnhofsvorplatzes oder die Flächen des P+R-Parkplatzes an der Bahnhofstraße genutzt werden. Aus gutachterlicher Sicht wäre die Nutzung des P+R-Parkplatzes eher zu empfehlen, da hier ein unmittelbarer Bahnsteigzugang möglich ist. Bei einer städtebaulich und architektonisch attraktiven Planung könnte aber auch der B+R-Bedarf in Bereich

des Bahnhofsvorplatzes zum Beispiel als Fahrradparkhaus gedeckt werden. Für beide Lösungen ist aber zu empfehlen, bei einer Nutzung der Flächen für B+R-Anlagen auf Kfz-Parkstände zu verzichten.

Östlich der Bahnanlagen wurde bisher davon ausgegangen, dass die vorhandenen P+R-Parkstände entfallen werden und zu ersetzen sind. Mit dem reduzierten Ausbau ist jetzt davon auszugehen, dass nicht mehr alle Parkstände entfallen, sondern vielmehr ein wesentlicher Anteil (ca. 50 %) erhalten werden kann. Ob unter diesen Voraussetzungen die erforderlichen insgesamt 400 P+R-Parkstände als ebenerdige Abstellanlage, als Parkhaus oder als zusätzliche Parkpalette (gemäß dem gültigen Bebauungsplan) geschaffen werden können/sollen ist im Weiteren baulich, baurechtlich, räumlich-geometrisch sowie wirtschaftlich unter Berücksichtigung der Ausbauplanung der deutschen Bahn, den Anforderungen an Lärmschutzmaßnahmen und naturschutzfachlichen Belangen zu prüfen.

Zur Reduzierung des P+R-Bedarfs wurden verschiedene mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes auf dem Weg zum Bahnhof aufgezeigt und in Form einer Ersteinschätzung bewertet. Im Ergebnis dieser Betrachtungen ist festzustellen, dass die Bedarfsabschätzung bereits von vergleichsweise hohen Anteilen des Radverkehrs bzw. Busverkehrs ausgehen, sodass durch zusätzliche Maßnahmen voraussichtlich nur eine relativ geringe Reduktion des P+R-Bedarfs um ca. 20 P+R-Parkstände zu erwarten ist.