



Bargteheide, den 27. April 2023

Antrag an den Ausschuss für Planung und Verkehr
am 2. Mai 2023 zum TOP 8

Grundsatzentscheidungen Bahnplanungsplanung

Sachlage

Die jetzt zu entscheidenden Grundsätze zur Bahnplanungsplanung werden die Mobilität in unserer Stadt und das Gesicht von Bargteheides Innenstadt für die nächsten Jahrzehnte prägen. Daher befürworten wir eine sachliche zukunftsorientierte Planung. Die Parkraumuntersuchung hat einen künftigen Bedarf von 230 Pkw- und 480 Fahrrad-Stellplätzen ermittelt.

Wir beantragen:

- 1. Im Nahbereich des Bahnhofs werden auf der Westseite 180 Pkw- und 180 Fahrrad-Stellplätze bereitgestellt, auf der Ostseite 50 Pkw- und 300 Fahrrad-Stellplätze.**
- 2. Es wird auf der Ostseite keine P+R-Parkpalette gebaut. Stattdessen wird der Kreiselplatz in die Planungen mit einbezogen.**
- 3. Sowohl die West- als auch die Ostseite werden als Mobilitätsdrehscheiben konzipiert. Die Verkehrslast wird auf beide Seiten verteilt.**
- 4. Die Leistungsfähigkeit aller zum Bahnhof führenden Straßen und Brücken wird geprüft.**
- 5. Das Flurstück 953 mit dem alten Baumbestand und der Krähenkolonie wird nicht baulich überplant. Die Obere Forstbehörde soll die Wald-Qualität prüfen.**
- 6. Die artenschutzrechtliche Bewertung der Flächen im Plangebiet wird bei der Planung vollumfänglich berücksichtigt.**
- 7. Die Möglichkeit einer weiteren Bahnquerung in Bahnhofsnähe wird geprüft.**

Begründung

1. Aktuell befinden sich auf der Westseite rd. 350 Pkw-Parkplätze (74 P+R, 85 in unmittelbarer Bahnhofsnähe, 199 rd. 400 m entfernt auf dem Kreiselplatz) und 320 Fahrrad-Stellplätze (die meisten davon in konfliktträchtiger Lage), auf der Ostseite 131 Pkw- und 114 Fahrrad-Stellplätze.

Durch die von uns vorgeschlagene Quotierung müssen nur Fahrrad-Stellplätze neu errichtet werden.

Diese sind günstiger und verbrauchen weniger Platz. Die Natur wird geschont. Eine große Parkpalette ist unnötig. Es ist attraktiver, mit Bus, Fahrrad oder zu Fuß zur Bahn zu gelangen als mit dem Auto. Außerdem gibt es – abgesehen von Kurzzeit-Parkenden und Taxis – erheblich weniger Kfz-Verkehr auf der Ostseite, somit eine erheblich geringere Belastung der vorhandenen Straßen.

(Dieser Aspekt betrifft die Grundsatzentscheidungen 2, 7 und 8 und die Ziele 1, 2 und 4.)



2. Die derzeit vorhandenen 131 Pkw-Stellplätze reichen in Zukunft selbst dann aus, wenn einige davon durch den Bau von Verkehrsflächen für Busse und Taxis wegfallen. Der Bau einer Parkpalette zerstört unnötig Natur und widerspricht außerdem dem Ziel einer größtmöglichen Flexibilität bei der Nutzung des verfügbaren Raumes.

(Dieser Aspekt betrifft die Grundsatzentscheidungen 7 und 8 und die Ziele 1 und 2.)

3. Es kommen mehr Pendler und Bahnfahrer von Westen als von Osten zum Bahnhof. Die Innenstadt mit ihren Aufenthalts- und Einkaufsmöglichkeiten sowie den Schulen liegt auf der Westseite. Die Verlagerung des Zubringerverkehrs auf die Ostseite ist keineswegs zwangsläufig, sondern eine Frage der Planung und Steuerung. Außerdem ist die Bahnhofstraße erheblich leistungsfähiger als die Straßen An den Stücken und Hammoorer Weg. Es muss Bushaltestellen sowohl auf der West- als auch auf der Ostseite geben, in sinnvoller Verteilung.

(Dieser Aspekt betrifft die Grundsatzentscheidungen 3, 4, 6, 10 und 11 und die Ziele 1 und 2.)

4. Bevor die verkehrliche Optimierung der Ostseite geplant wird, sollte nicht nur die Leistungsfähigkeit der Straße An den Stücken geprüft werden, sondern ebenfalls die Leistungsfähigkeit der Straßen Hammoorer Weg und Tremsbütteler Weg sowie der Bahnbrücke Tremsbütteler Weg. Und zwar für den Pkw- und Fahrrad-Verkehr.

(Dieser Aspekt betrifft die Grundsatzentscheidung 6 und das Ziel 2.)

5. Die Einstufung der Baumflächen am Südring hat uns gelehrt, vorsichtig zu sein. Ob es sich beim Krähenwald um einen Wald handelt, sollte ein weiteres Mal durch die obere Forstbehörde geprüft werden.

Der Krähenwald und die umliegenden Grünflächen besitzen einen hohen Erholungswert und eine erhebliche Bedeutung für den Klimaschutz. Sie stellen eine grüne Lunge im Zentrum Bargteheides dar.

(Dieser Aspekt betrifft die Grundsatzentscheidung 9 und das Ziel 3.)

6. Bereits vor Jahren wurde die ökologische Bedeutung des auf der Ostseite liegenden Gebiets festgestellt. Der Krähenwald und die umliegenden Grünflächen sind wichtige Lebensorte für Krähen, Fledermäuse und andere Tiere und Pflanzen.

(Dieser Aspekt betrifft die Grundsatzentscheidung 9 und das Ziel 5.)

7. Die Leistungsfähigkeit des Tunnels ist erkennbar begrenzt. Die bisherigen Entwürfe waren allesamt wenig überzeugend und konfliktfrei. Schüler, Pendler und Senioren benötigen, wenn möglich, eine Alternative zum Tunnel. Solche Alternativen sollten im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft werden. Denkbar wäre z.B. ein zweiter Tunnel auf der Höhe des Seniorendorfes und des Radwegs zum Schulzentrum.

(Dieser Aspekt betrifft die Grundsatzentscheidungen 1 und 2 und die Ziele 1 und 2.)