



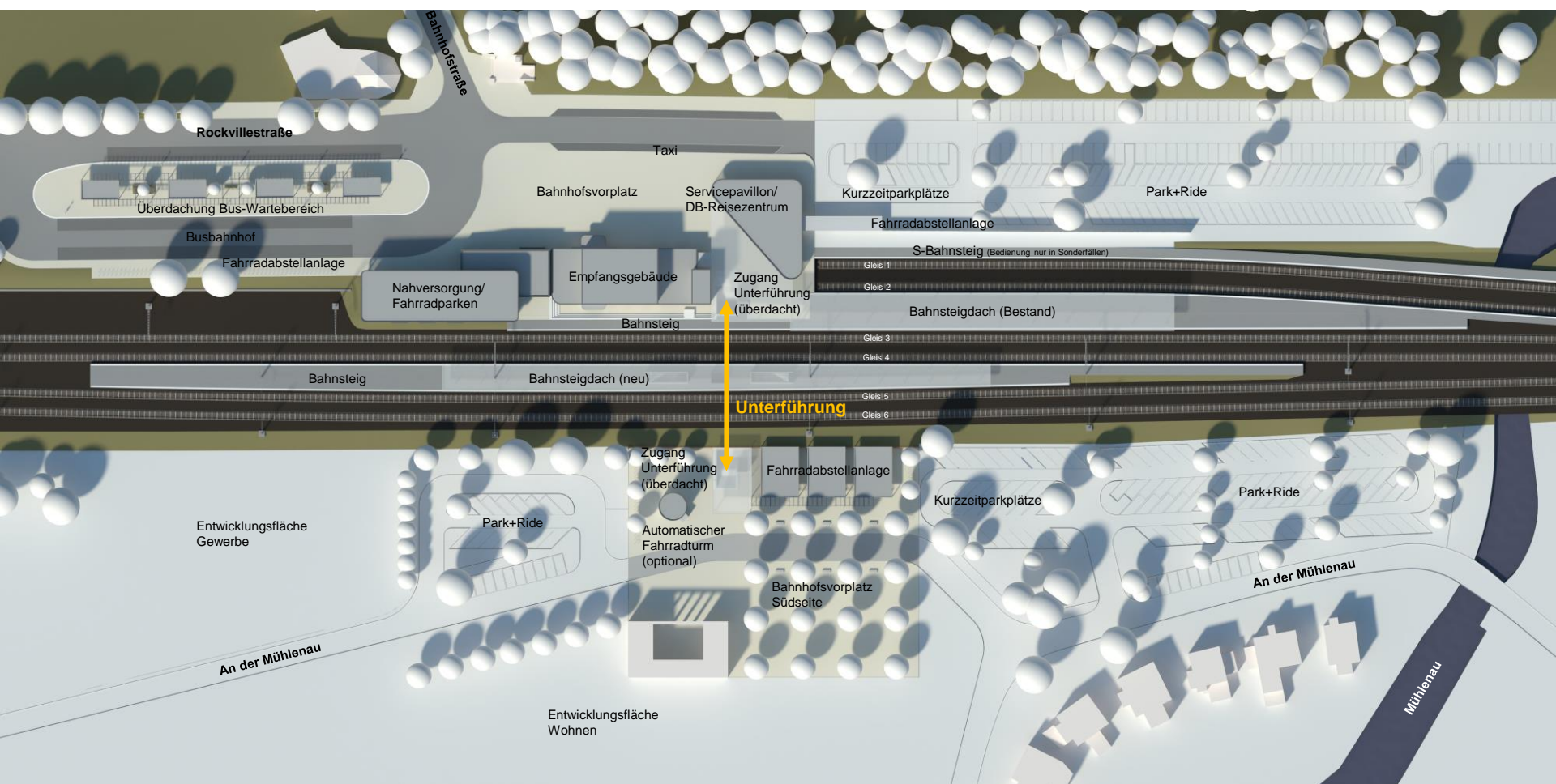
Neugestaltung Bahnhof und Bahnhofsumfeld Pinneberg

Ein gemeinsames Projekt von NAH.SH, DB AG und Stadt Pinneberg

■ Inhalt

- Projektübersicht
- Die Verkehrsstation: Erneuerung und barrierefreie Erschließung
- Der Umgang mit dem denkmalgeschützten Empfangsgebäude
- Nahversorger und Fahrradparken
- Projektorganisation, Finanzierung und Zeitplanung

Projektübersicht



■ Vorgeschichte: Ein allumfassendes Projekt auf Initiative der LVS/NAH.SH

- Letzte größere Modernisierungen am Bahnhof Pinneberg haben Anfang der 1970er Jahre stattgefunden (S-Bahn-Anbindung nach Pinneberg seit 1967). Seitdem verfallen die Anlagen zusehends. Sie sind nicht mehr zeitgemäß.
- Start 2005 durch erste konzeptionelle Arbeiten für die Stadt Pinneberg; auf Initiative der LVS und zunächst auch durch die LVS finanziert;
- Die Stadt Pinneberg übernimmt in der Folge die Weiterführung von Planungen;
- Zwischenzeitlich „Störung“ durch interessante, aber unrealistische Investorenprojekte
- 2011 Denkmalschutz für Bahnhofsgebäude und Entscheidung der DB AG, das Gebäude selber entwickeln zu wollen

■ Lenkungskreis

- Seit Mitte 2013 auf Initiative des Verkehrsministeriums: intensive Abstimmungen zwischen dem Land Schleswig-Holstein, der Stadt Pinneberg, der Deutschen Bahn AG, der NAH.SH und weiteren Beteiligten
- Offene, ergebnis- und konsensorientierte Diskussionen auf der Basis qualifizierter Vorarbeiten
- Gleichberechtigte Betrachtung aller wichtigen Aspekte (z.B.: Städtebau und Gestaltung, Funktionalität und Barrierefreiheit, Vermarktbarkeit und Wirtschaftlichkeit)
- Lösung entscheidender Fragen (z.B.: Bahnsteigerschließung und Querung, Umgang mit dem Empfangsgebäude)
- Entwicklung neuer Ideen (auch auf der Basis öffentlicher Diskussionen); z.B.: Fahrradparkhaus

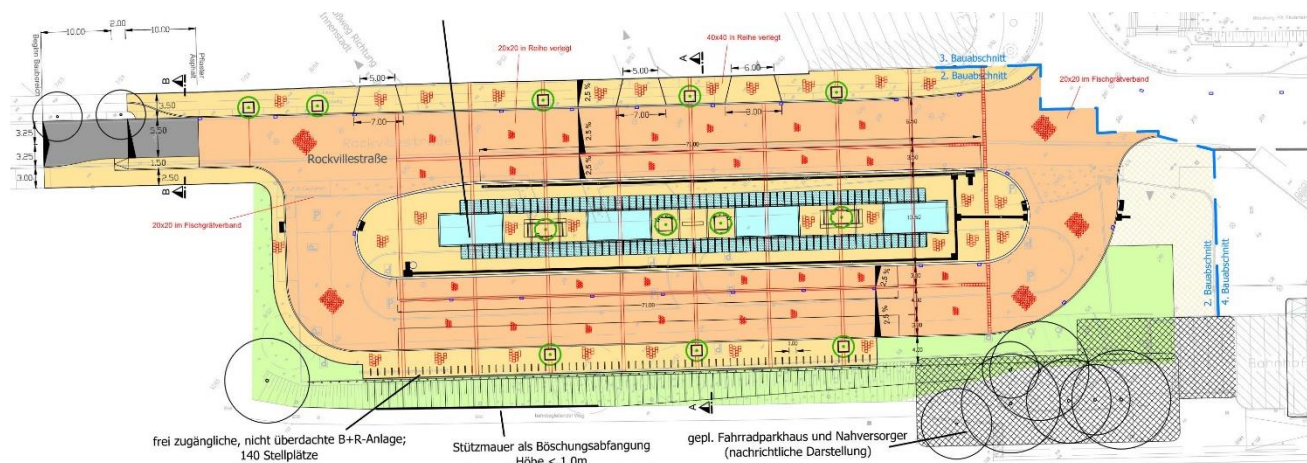
■ Umsetzung erster Maßnahmen im Bahnhofsumfeld

- Erstes fertiggestelltes Teilprojekt: Park+Ride-Anlage

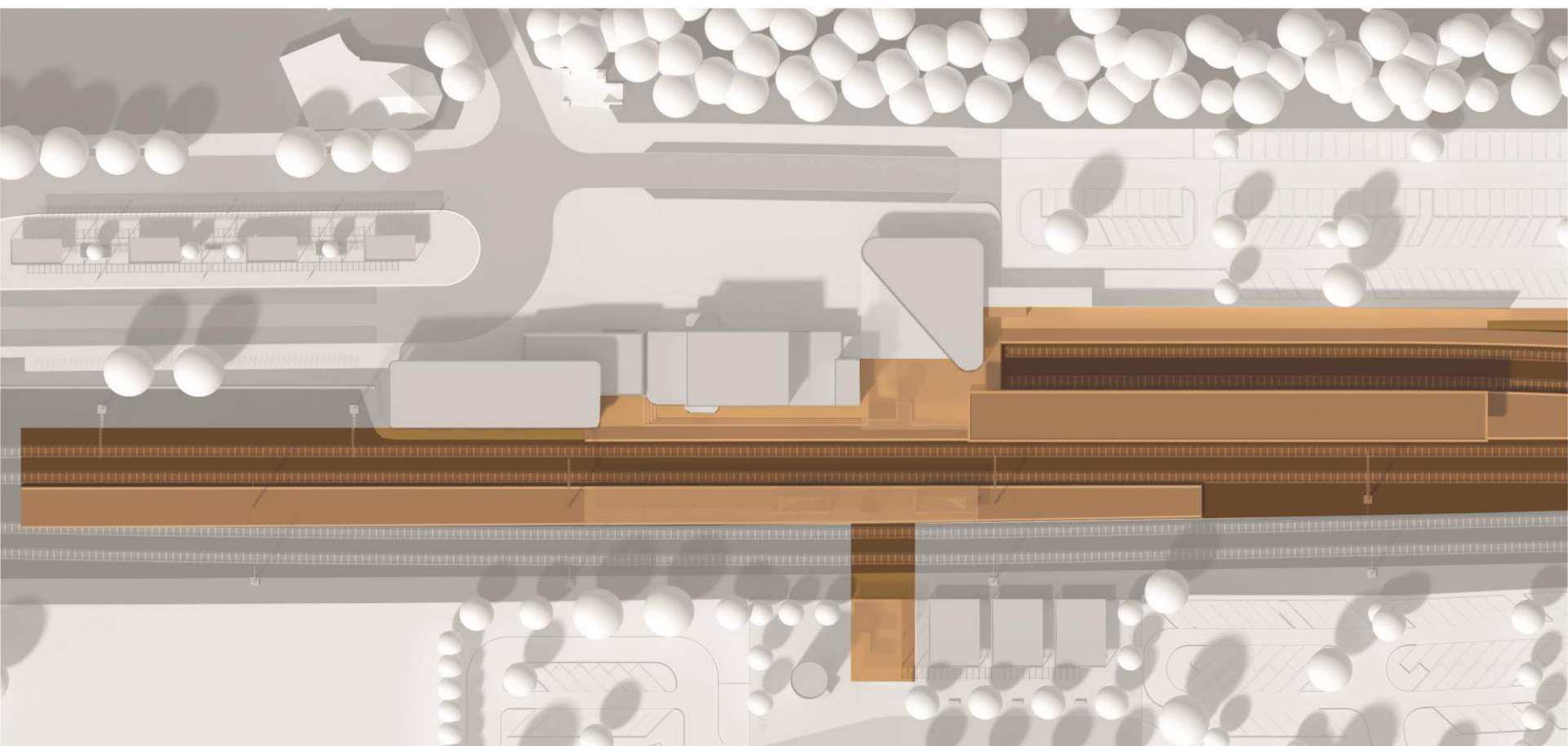


Umsetzung erster Maßnahmen im Bahnhofsumfeld

Im Bau: Busbahnhof



Die Verkehrsstation: Erneuerung und barrierefreie Erschließung

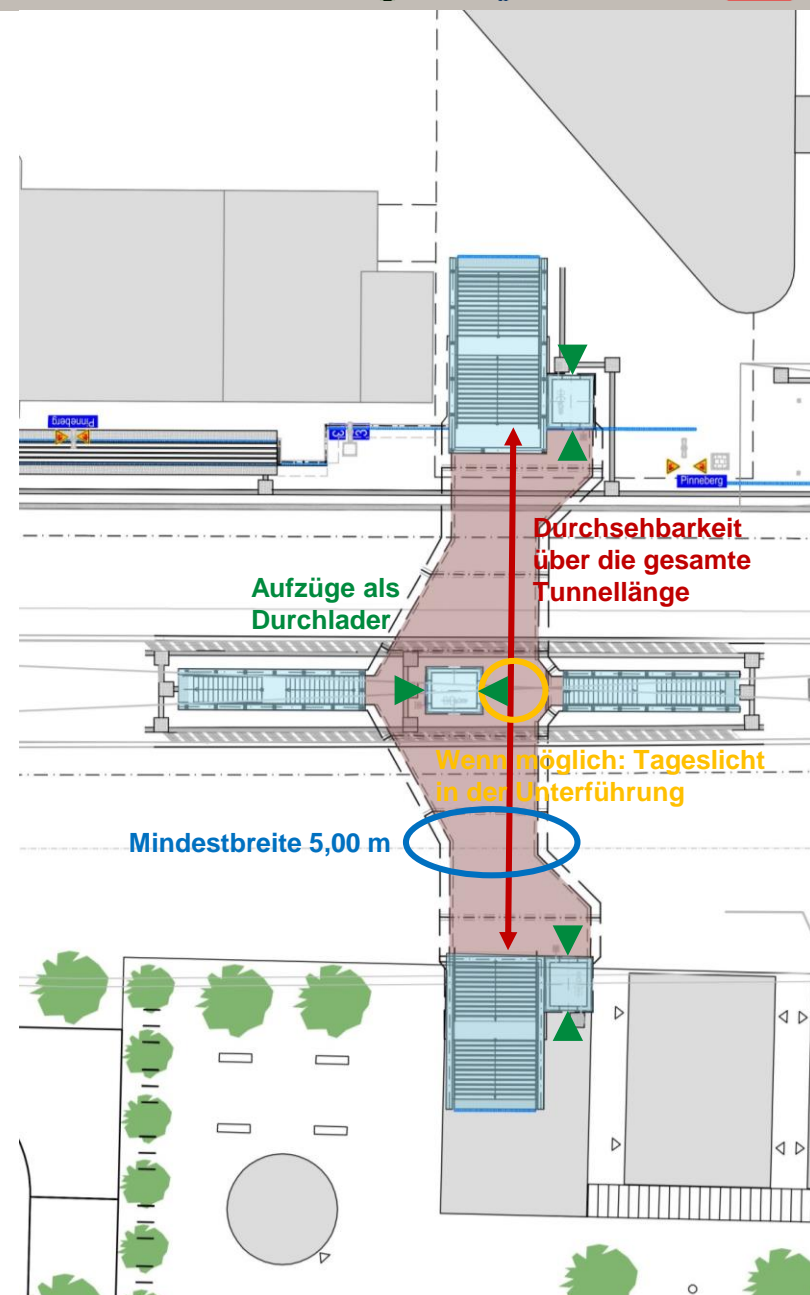


■ Ziele und Maßnahmen

- Möglichst kurze Wege
- Barrierefreie Erreichbarkeit aller Bahnsteige und niveaugleicher Zustieg zu den Zügen
- Bei ebenerdigen Bahnsteigzugängen: Vermeidung von Barrieren
- Berücksichtigung von Fahrgastzuwächsen und der städtebaulichen Bedeutung der Bahnquerung
- Trotz des Gebots der Wirtschaftlichkeit: kundenfreundliche und attraktive Gestaltung

■ Personenunterführung

- Mindestbreite der Unterführung: 5,00 m; Treppenbreiten (beide Zugänge): 5,00 m
- Aufzüge als „Durchlader“, geeignet für Rollstühle und Fahrräder
- Einsehbarkeit aller Bereiche; außermittige Lage des Aufzugs zum Mittelbahnsteig; dadurch: Sichtbeziehung zwischen den beiden Zugängen
- Lichte Höhe der Unterführung: 2,80 m
- Bündiger Einbau von Beleuchtung und Informationsvitrienen



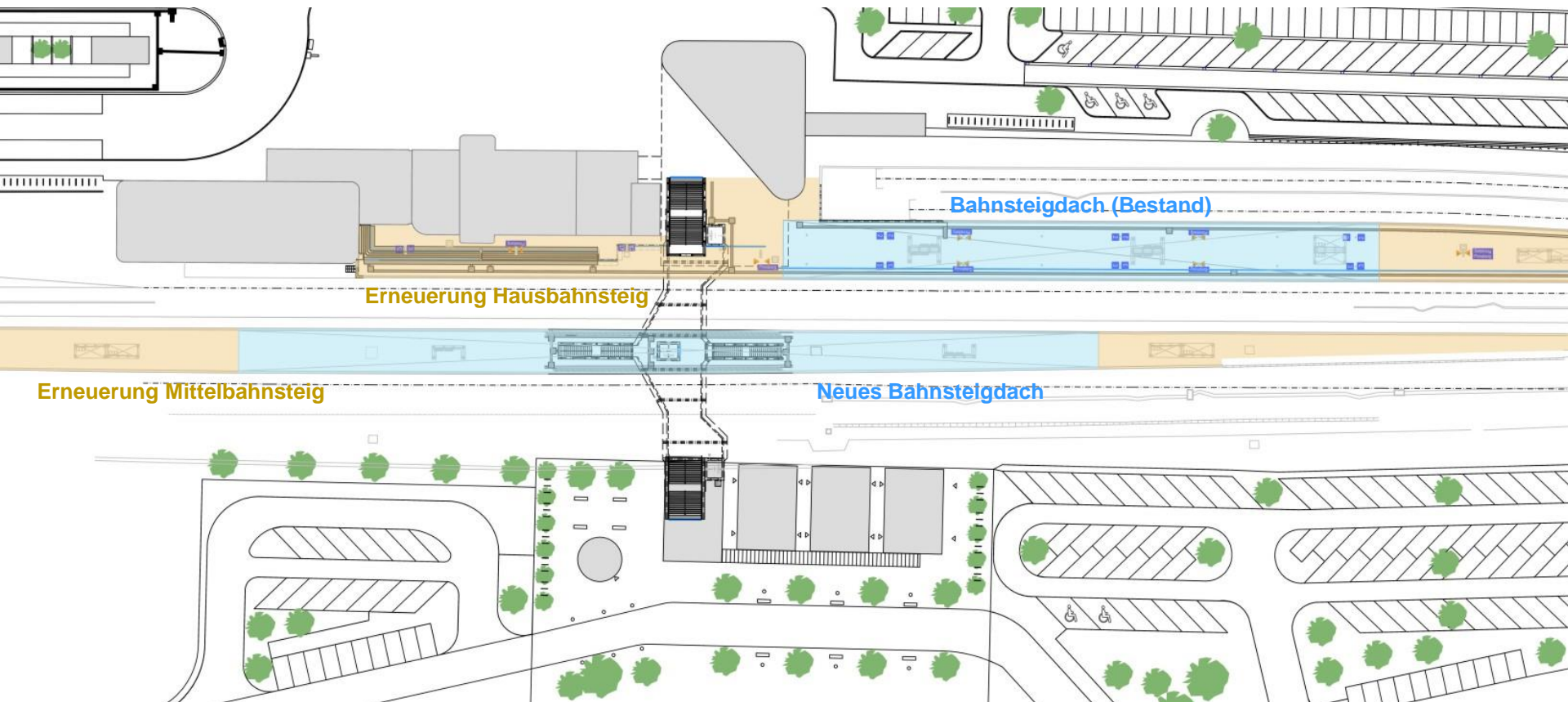
■ Gestaltungskonzept: Ansatz

- Verzicht auf Sichtbetonflächen (anfällig für Vandalismus), z.B. zugunsten von großformatigen Fliesen; Gestaltung der Böden und Decken
- Integrierte, decken- bzw. wandbündige Beleuchtungskörper und Vitrinen
- Sichtbarkeit der Treppen und Zugänge; Erlebbarkeit der gesamten Unterführung; daher: außermittige Lage der Aufzüge



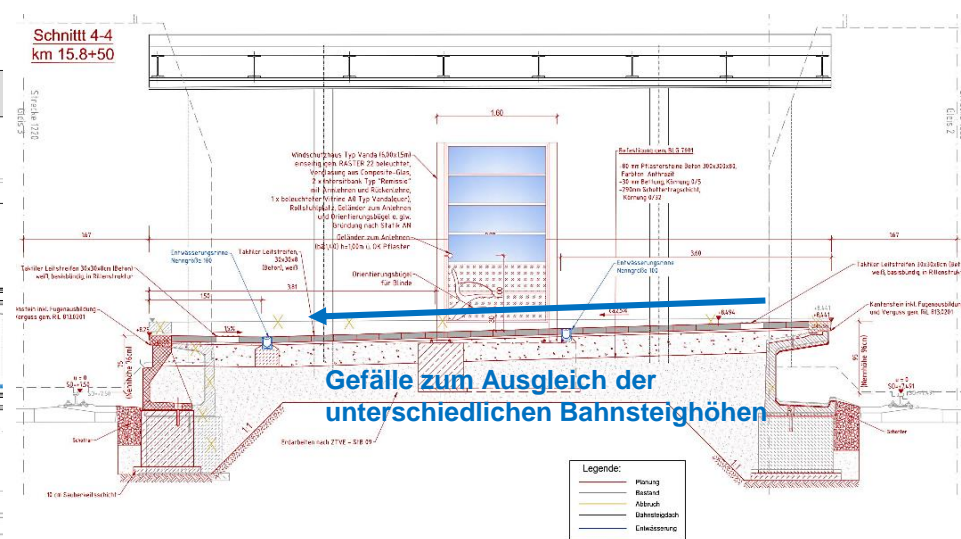
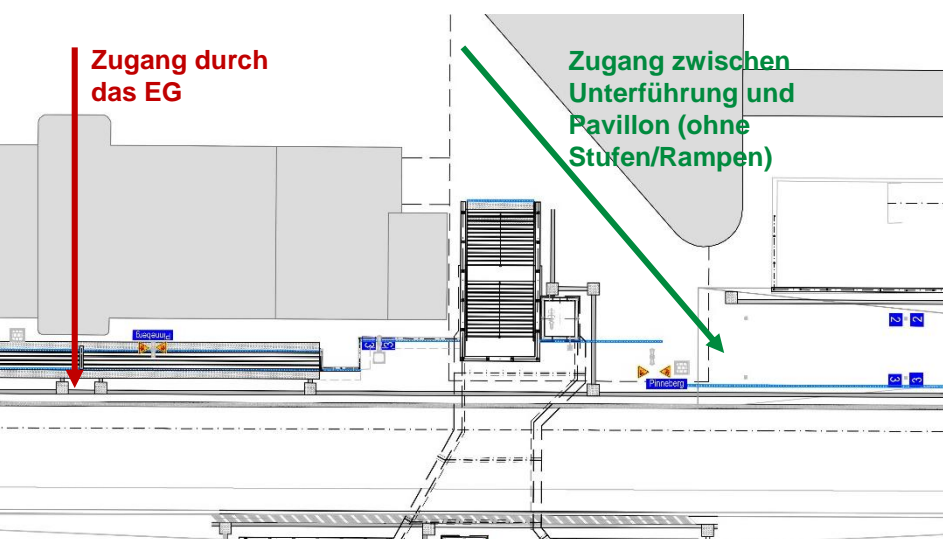
■ Erneuerung der Bahnsteige

- Barrierefreie Erneuerung des Haus- und S-Bahnsteigs mit Sanierung des vorhandenen Bahnsteigdaches
- Barrierefreie Erneuerung des Mittelbahnsteigs mit neuem Bahnsteigdach

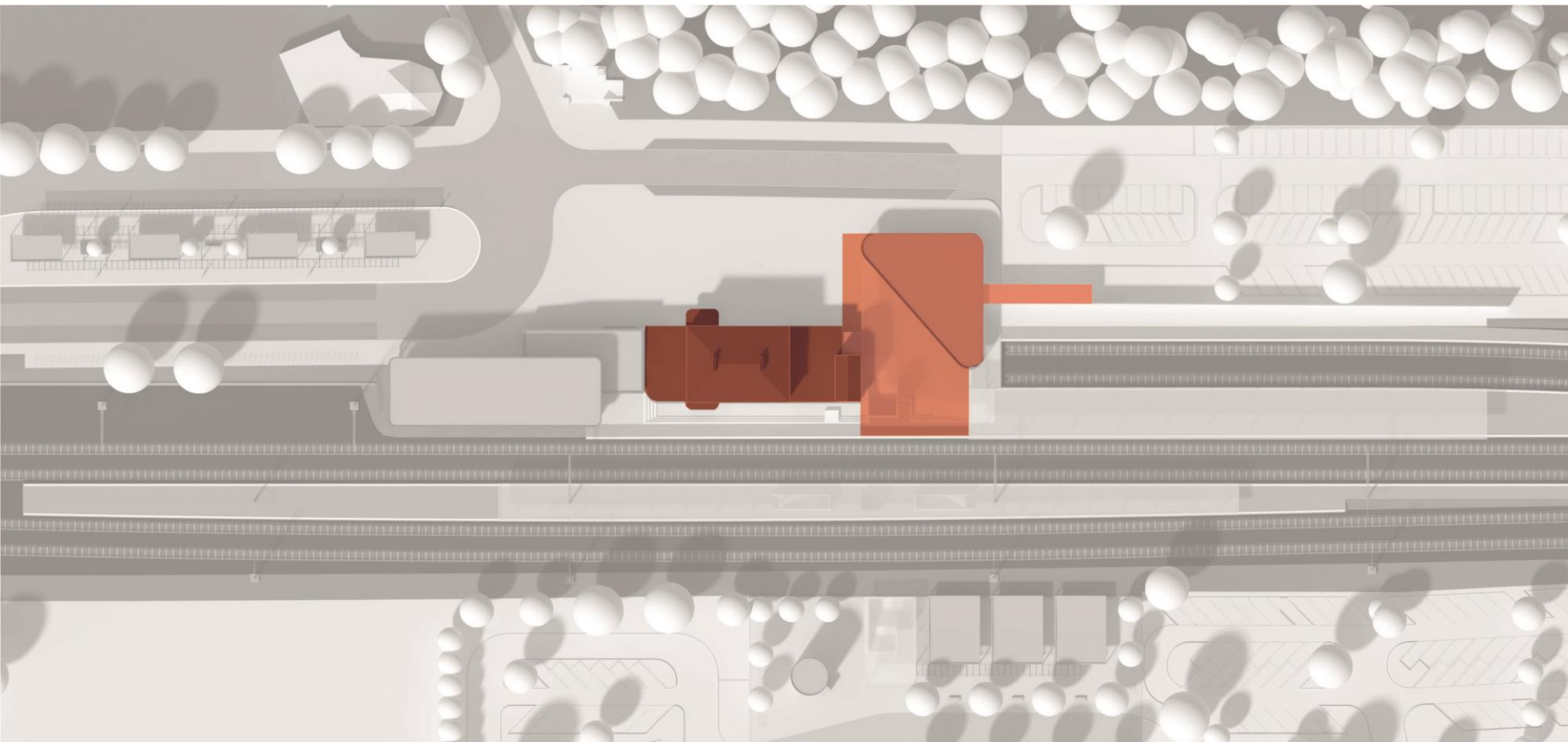


■ Bahnsteigzugang (Nordseite)

- Erreichbarkeit des Hausbahnsteigs und der S-Bahn durch das Empfangsgebäude und zwischen Unterführung und Pavillon
- Minimierung von Barrieren als wichtiger Gestaltungsansatz; daher:
 - Verzicht auf Rampenanlagen am Vorplatz zu Gunsten einer schwach geneigten Platzanlage
 - Höhenunterschied zwischen S-Bahn und Regionalbahn: Bahnsteig mit Querneigung



Der Umgang mit dem denkmalgeschützten Empfangsgebäude



■ Abstimmungen zum Denkmalschutz

- Neubewertung des Landesamtes für Denkmalpflege im Oktober 2015: die zu erhaltende Bausubstanz bezieht sich auf die Umgestaltung aus dem Jahr 1936 und umfasst
 - das zweigeschossige Kerngebäude
 - den Wasserturm und den eingeschossigen Verbindungsbau
 - die ersten beiden Achsen des westlichen, eingeschossigen Anbaus
- Der Denkmalschutz betrifft die Außenfassaden (Putzfassade anstelle der historischen Backsteinfassade); die Innenräume sind nicht unter Schutz gestellt und können verändert werden



■ Nutzungen (Raumprogramm)

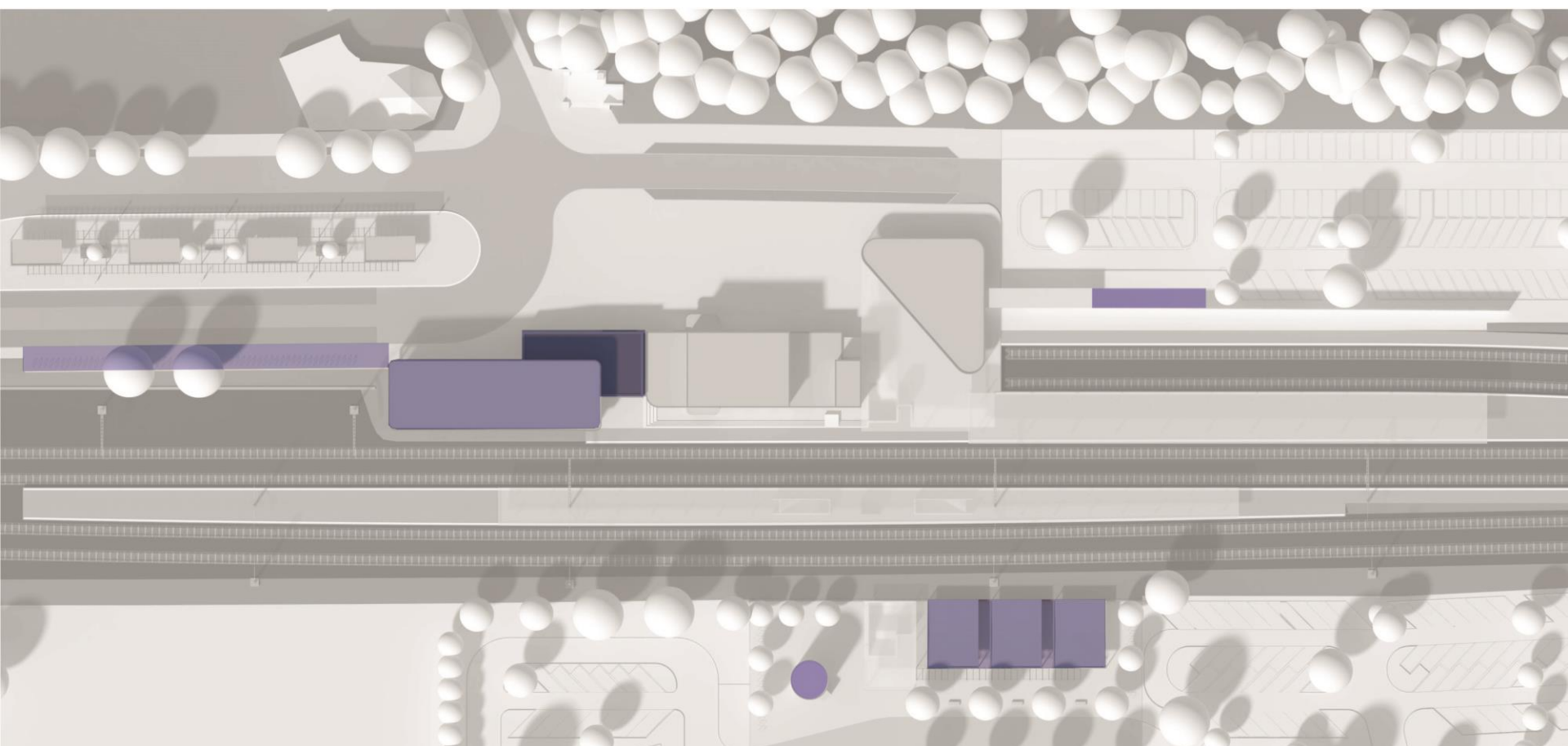
- Denkmalgeschütztes Empfangsgebäude (Sanierung):
 - Erdgeschoss: „Food-Bereich“ (Lebensmittel/Gastronomie), öffentliche Toiletten („WC-Center“), Wartebereich
 - Obergeschoss: Personal-, Sozial- und Nebenräume

- Pavillon (Neubau):
 - DB-Reisezentrum, Buchhandlung/Zeitschriften,
 - Imbiss/Café/Backshop

■ Visualisierung



Nahversorger und Fahrradparken



■ Kubatur und Fassadengestaltung



■ Fahrradparken Südseite

- Bau von drei ebenerdigen Modulen mit „Doppelstockparkern“ (mit herausziehbarer oberer Ebene)
- Ergänzung durch zusätzliche, nicht überdachte Fahrradständer (in den seitlichen Vorplatzbereichen)



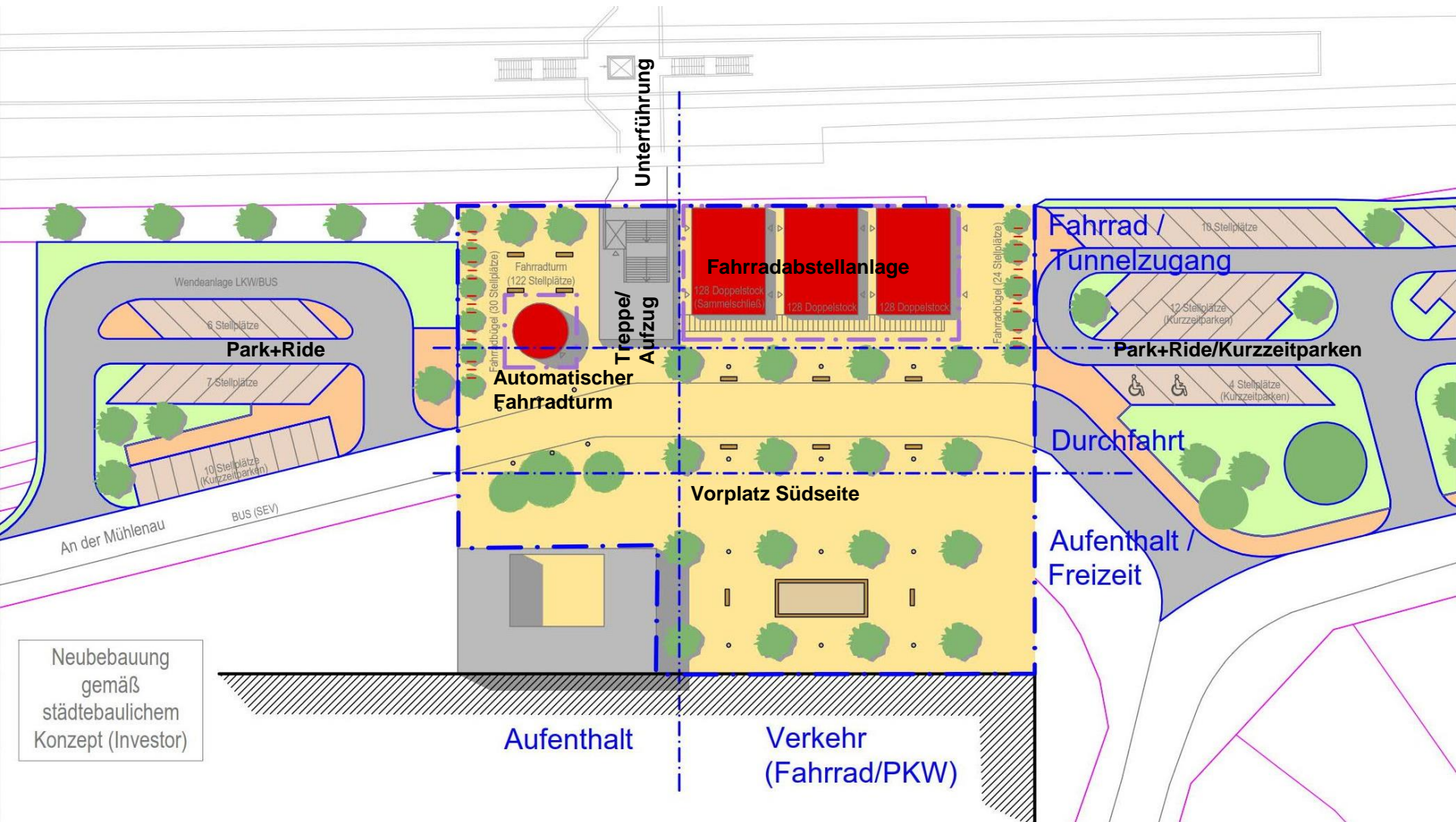
oben: Überdachung des Bus-Wartebereichs in ähnlicher Architektursprache; die sich wiederholenden Gestaltungselemente schaffen eine städtebauliche Klammer zwischen Nord- und Südseite



■ Fahrradparken: Mengengerüst

Bahnhofsseite	Anlagenteil	Beschreibung	Stellplatzanzahl
Nordseite	Fahrradebene über dem Nahversorger	Frei zugängliche Stellplätze (Doppelstockparker)	236
		Sammelschließanlage (Doppelstockparker)	56
	Servicestation	Stellplätze für Sonderfahräder (ebenerdige Fläche)	5
	Anlage am ZOB	Frei zugängliche Stellplätze (Anlehnbügel, nicht überdacht)	120
	Anlage am S-Bahnsteig / Bereich Kurzzeitparkplätze	Frei zugängliche Stellplätze (Anlehnbügel, überdacht)	40
	Summe Nordseite		
Südseite	Bike+Ride-Anlage (3 Module)	Frei zugängliche Stellplätze (Doppelstockparker)	256
		Sammelschließanlage (Doppelstockparker)	128
	Seitliche Anlagen (an den Platzkanten)	Frei zugängliche Stellplätze (Anlehnbügel, nicht überdacht)	170
	Summe Südseite		
Gesamtsumme Nord- und Südseite			1011

■ Bahnhofsvorplatz Süd: städtebauliches Konzept

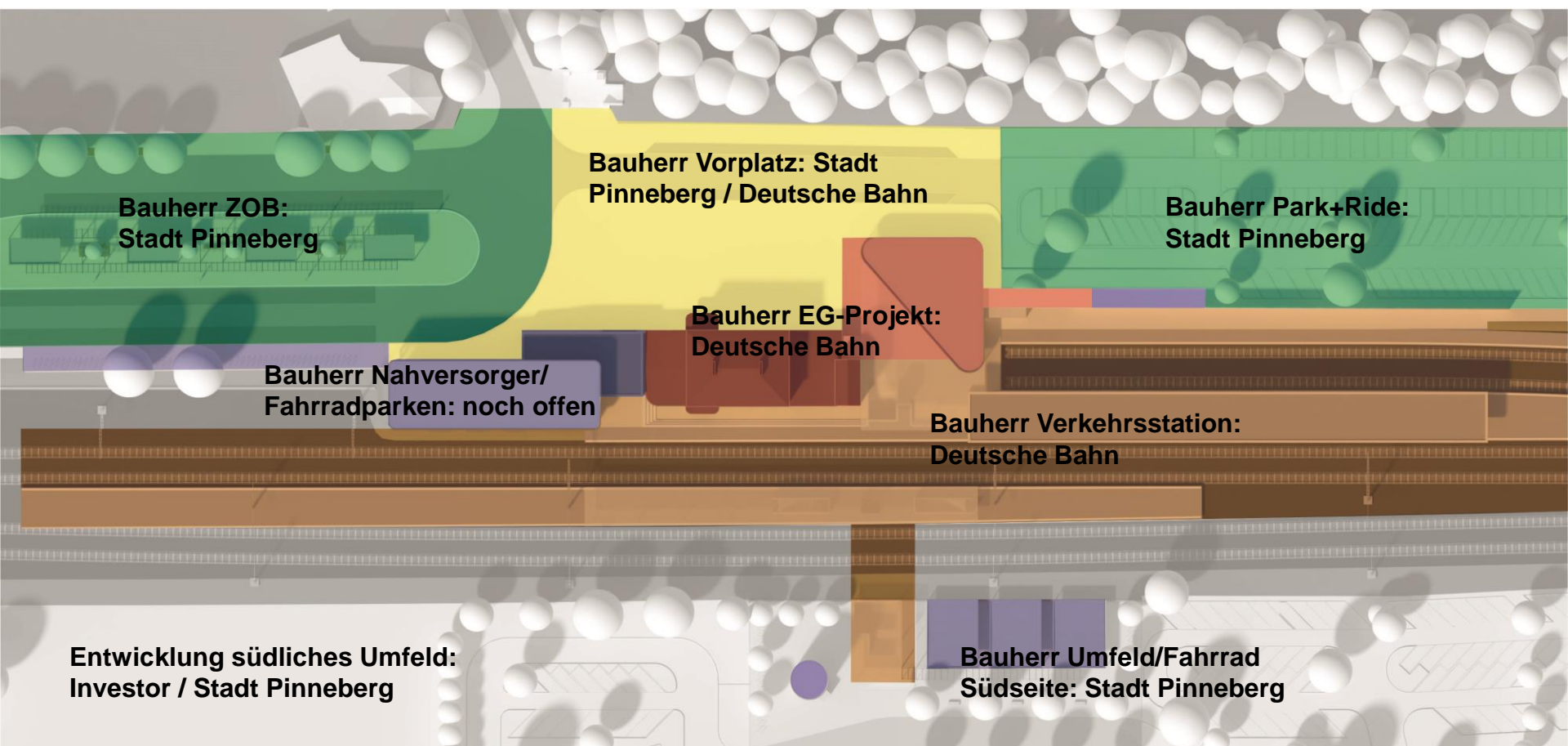


■ Entwicklung Mühlenauquartier

- Ab 2017: Entwicklung eines neuen Wohnquartiers mit Gewerbe im Übergang zur Bahn
- 360 Wohneinheiten auf 2,4 ha



Projektorganisation, Finanzierung und Zeitplanung



■ Kosten- und Finanzierungsübersicht

Maßnahme	Kosten	Finanzierung
Neue Unterführung, Bahnsteige, Aufzüge	ca. 15 Mio. €	Deutsche Bahn, Land SH
Empfangsgebäude, Servicegebäude	ca. 6 Mio. €	Deutsche Bahn, Land SH
Park+Ride, Bike+Ride, Bus, Bahnhofsvorplatz (Nordseite)	ca. 4 Mio. €	Stadt Pinneberg, Land SH, Metropolregion HH
Bike+Ride, Zugang (Südseite)	ca. 2 Mio. €	Stadt Pinneberg, Land SH, Metropolregion HH
Fahrradparkhaus mit Nahversorger	ca. 3 Mio. €	Noch offen

Finanzierungsanteil des Landes: ca. 10 bis 15 Mio. €

■ Zeitlicher Ablauf: Meilensteine

Maßnahme	Möglicher Baubeginn
Park+Ride (Nordseite)	fertiggestellt
Busbahnhof (Nordseite)	im Bau; fertig 2018
Verkehrsstation: Unterführung, Bahnsteige, Aufzüge	ab September 2018
Empfangsgebäude, Servicepavillon	2020
Nahversorger/Fahrradparken (Nordseite)	Noch offen
Bahnhofsvorplatz (Nordseite)	2020
Bike+Ride und Entwicklung Südseite	2020
Fertigstellung aller Maßnahmen: ca. 2023	

Obwohl es noch viel zu tun gibt: Es geht gut voran!

