

<b><u>öffentlich</u></b>		
Verantwortlich: Fachdienst Stadt- u. Landschaftsplanung	<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>	
Geschäftszeichen 2-61/ke	Datum 25.05.2022	<b>BV/2022/056</b>
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine</b>
Planungsausschuss	Entscheidung	14.06.2022

## **5. Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) 2022 - 2026, Kreis Pinneberg hier: Stellungnahme der Stadt Wedel im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

### **Beschlussvorschlag:**

Der Planungsausschuss beschließt die Stellungnahmen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der SPD-Fraktion an den Kreis bzw. die SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft (SVG) weiterzuleiten. Darüber hinaus wird das im Rahmen des Mobilitätskonzeptes entwickelte Handlungskonzept des Bausteins „ÖPNV“ als Stellungnahme abgegeben.

#### **1. Antrag von Bündnis 90/Die Grünen (siehe Anlage 1):**

1. Einrichtung der Linie 889 bereits in diesem RNVP und nicht erst ab 2027ff. vom S-Bahnhof Richtung Schulau/Elbhochufer ODER eine Taktverdichtung Linie 594 vom S-Bahnhof Richtung Schulau/Elbhochufer vornehmen
2. Einführung einer Ringbuslinie zu den Hotspots in Wedel
3. Stärkere Taktverdichtung der Linie 289 ins Moorweggebiet; Keine Fahrpausen in der Nacht u.a. von 1 Uhr bis 5 bzw. 6 Uhr (Sonnabend)
4. Nachtbus vom S-Bahnhof ins Moorweggebiet (Strecke 289) ab 1 Uhr und Nachtbus für 395 von Wedel - Pinneberg - Quickborn - Norderstedt
5. 30-Minuten-Takt mit Weiterführung (von Buslinien) auf der B 431 nach Hamburg
6. Weitere Vernetzung mit Hamburg/ÖPNV-Versorgung Businesspark Wedel
7. Die Stadt Wedel schließt sich den Kritikpunkten der Gemeinde Holm an, die dort am 12.5.22 im Bauausschuss einstimmig als Stellungnahme zum RNVP wurden. (Siehe Anlage 1).

#### **2. Vorschläge der SPD-Fraktion:**

1. Bus 289: täglicher 10-Minutentakt
2. S 1: dauernder 10-Minutentakt
3. S 1 Oststation: zügige Bearbeitung der erforderlichen Unterlagen
4. S-Bahnunterführung: umgehender Beginn mit vertiefenden Untersuchungen

#### **3. Vorschlag der Verwaltung (siehe Anlage 2)**

Das im Mobilitätskonzept zum Baustein „ÖPNV“ genannte Handlungskonzept zum schienengebundenen Personennahverkehr, dem interkommunalen Busverkehr, dem Stadtbusverkehr und dem barrierefreien Ausbau der Wedeler Bushaltestellen ist zu berücksichtigen.

## Ziele

### 1. Strategischer Beitrag des Beschlusses (Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

Die Stadt sorgt für einen ausgewogenen, zukunftsorientierten Verkehrsmix, der sowohl Belange der Umwelt als auch des Wirtschaftsstandortes berücksichtigt.

### 2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

./.

## Darstellung des Sachverhaltes

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zum 5. RNVP erfolgte bereits 2020.

Im Rahmen der damaligen Beteiligung wurde ein Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Sitzung des Planungsausschusses am 09.06.2020 einstimmig beschlossen (s. ANT/2020/004) und an die SVG weitergeleitet.

Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass der Bereich Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der gesetzlichen Zuständigkeit des Landes liegt und nicht unmittelbar vom Kreis Pinneberg bzw. der SVG (mit der gesetzlichen Zuständigkeit für den Bus-ÖPNV) beeinflusst werden kann.

Der von der Verwaltung vorgebrachte Vorschlag übernimmt die Ausformulierungen des Handlungsbausteines ÖPNV, die im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes am 02.06. in der AG Mobilität vorgestellt wurden. Im Handlungsbaustein ÖPNV sind fast alle der geäußerten Gedanken im RNVP und in den Anträgen enthalten oder zumindest angesprochen.  
Ein Beschluss durch den Planungsausschuss und den Rat der Stadt Wedel steht - gemeinsam mit anderen Handlungsbausteinen - noch aus. Der final beschlossene Handlungsbaustein ÖPNV wird dem Kreis bzw. der SVG nachgereicht.

## Begründung der Verwaltungsempfehlung

./.

## Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

./.

## Finanzielle Auswirkungen

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen:  ja  nein  
Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt  ja  teilweise  nein  
Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor:  ja  nein  
Die Maßnahme / Aufgabe ist  vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)  
 teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)  
 nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.02.2019 zum Handlungsfeld 8 (Finanzielle Handlungsfähigkeit) sind folgende Kompensationen für die Leistungserweiterung vorgesehen:

(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2022 alt	2022 neu	2023	2024	2025	2026 ff.
in EURO						
*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge						
Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*						
Aufwendungen*						
Saldo (E-A)						

Investition	2022 alt	2022 neu	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						
<b>Saldo (E-A)</b>						

**Anlage/n**

- 1 Antrag Bündnis 90 Die Grünen vom 18.05.2022
- 2 Mobilitätskonzept Wedel, Handlungsbaustein ÖPNV - Entwurf



Antrag von Bündnis 90 / Die Grünen zum RNVP, Planungsausschuss 14.06.2022.

Wir bitten um Unterstützung, die folgenden Punkte in die Stellungnahme der Stadt Wedel für den 5. RNVP aufzunehmen:

5. RNVP, Planung 2022-2026	Antrag/Stellungnahme der Stadt Wedel
<p><b>1) Konzeption einer Nord-Süd-StadtBus-Linie (Arbeitstitel Linie 889), S. 138</b></p> <p>Ziel: Erschließung eines geplanten neuen Stadtteils, ggf. mit Überplanung bisheriger Angebote zur Erhöhung der innerörtlichen ÖPNV-Attraktivität.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Anbindung des geplanten Stadtteils „Wedel Nord“ in Richtung Innenstadt / S-Wedel und Schulau / Elbhochufer (ggf. Straffung 189);</li><li>▪ Nach StV-Standard (20-Min-Takt Mo-Sbd, 40-Min.-Takt So)</li><li>▪ <b>Priorität: 3 (ab 2027 ff.)</b></li></ul>	<p><b>Einrichtung der Linie 889 bereits in diesem RNVP und nicht erst ab 2027 ff. vom S-Bahnhof Richtung Schulau / Elbhochufer ODER eine Taktverdichtung Linie 594 vom S-Bahnhof Richtung Schulau / Elbhochufer vornehmen,</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Haltestellen: u.a. S-Bahnhof, Roland, Batavia, Badebucht, Sport- und Freizeitpark, Strandbaddamm, Strandweg; (20-Min-Takt Mo-Sbd, auch So)</li></ul>
<p><b>2) Keine Ringbuslinie für Wedel geplant.</b></p>	<p><b>Einführung einer Ringbuslinie zu den Hotspots in Wedel</b></p> <p>Lückenschluss im Wedeler ÖPNV-Netz: Die Ringbuslinie steuert die Hotspots in Wedel an und fährt in beide Richtungen. Als Anregung könnte u.a. die Linie 388 in Rissen dienen.</p> <p><u>Mögliche Haltestellen:</u> für die „Achterbahnfahrt“: Bahnhof/ZOB Wedel – Roland (Altstadt) - Rist-Gymnasium (Steinberg) - Steinberghalle (Steinberg) - Pinneberger Straße (Marienhof Edeka/Aldi) - Seniorenanlage Heinrich-Gau-Heim/ Theaterschiff Batavia (Austraße) - Badebucht (Schulauer Straße) - Sport- und Freizeitpark/Wedeler TSV (Schulauer Straße) - Strandbaddamm - Strandweg (Fähranleger) – Ernst-Barlach-Schule – Fachhochschule – Baumarkt Lüchau – Famila – Businesspark – S-Bahnhof/ZOB Wedel</p> <p>Die Schüler:innen des Rist-Gymnasiums haben sich 2020 in dem Nachhaltigkeitsprojekt „Jugend gestaltet Zukunft“ ebenfalls für eine stärkere ÖPNV-Vernetzung ausgesprochen, u.a. mit der „Buslinie X“, die auch oben genannte Haltestellen enthält.</p> <p><b>Umsteigepunkte zu anderen Buslinien</b> (189, 289, u.a.) werden dabei eingeplant. Eine Erweiterung für das geplante Baugebiet Wedel-Nord ist zu berücksichtigen, s.o. Punkt 1) RNVP.</p>

<p><b>3) ÖPNV-Netz (S. 140):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Linie 289 S-Wedel – Moorwegsiedlung: Verdichtung auf 20-Min.-Takt Mo-Sbd ganztägig.</b></li> <li>▪ <b>Priorität: 2 (2024 – 2026)</b></li> </ul> <p>Bisherige Analyse (Seite 67): Zwar nachfragegerecht, aber nicht vollauf standardkonform ist das relativ frühe Ende des 20-Min.-Takts der Linie 289 sonnabends um ca. 16.00 Uhr (sonntags ganztägig 40-Min.-Takt)</p>	<p><b>Stärkere Taktverdichtung der Linie 289 ins Moorweggebiet:</b></p> <p>Montag bis Freitag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 06.00 Uhr bis 21.00Uhr: durchgängig 10-Minuten-Takt</li> <li>- 21.00 Uhr bis 01.00 Uhr (Nacht von Freitag auf Samstag: bis 03.00 Uhr) mindestens 20-Minuten-Takt</li> </ul> <p>Samstag/Sonntag/Feiertag: 06.00 Uhr bis 03.00 Uhr ab S-Wedel: durchgängig 20- Minuten-Takt.</p> <p><b>- Keine Fahrpausen in der Nacht</b></p> <p><b>u.a. von 1 Uhr bis 5 bzw. 6 Uhr (Sonnabend);</b> <i>(Alternative zur Taktverdichtung in der Nacht wäre der Nachtbus ab 1 Uhr, siehe Punkt 3))</i></p>
<p><b>4) Einführung von Nachtfahrten an Wochenenden (S. 140):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufbau eines WE-Nachtangebots im 60-Min.-Takt im Anschluss an SPNV-Nachtdurchfahrten auf ausgewählten Stadt- und RegionalBuslinien: 184, 185, 195, 285, <b>289</b>, 295, <b>395</b> Pinneberg – Quickborn – Norderstedt.</li> <li>▪ <b>Priorität: 2 (ab 2024 - 2026)</b></li> </ul>	<p><b>Nachtbus vom S-Bahnhof ins Moorweggebiet (Strecke 289) ab 1 Uhr und</b> <b>Nachtbus für 395 von Wedel – Pinneberg – Quickborn – Norderstedt.</b></p>
<p><b>5) Einrichtung Expressbuslinie X89 (S.137)</b></p> <p><b>XpressBus-Linie X89 von Elmshorn nach Wedel in einem 60-Minuten-Takt</b> <b>Ergänzung der Linie 489, direkte Linienführung auf B431</b></p>	<p><b>30-Minuten-Takt mit Weiterführung auf der B 431 nach Hamburg.</b></p> <p>In Wedel sollte eine Weiterführung von Buslinien über den S-Bahnhof hinaus nach Hamburg geschaffen werden. Diese könnte u. a. das Gebiet Rissener Straße (Wedel Ost) bedienen</p> <p>Zwei mögliche umzusetzende Beispiele: Linie X89 HH-Elmshorn und Linie 189 Blankenese-Elmshorn (analog zur 185 in Pinneberg, 489 ginge dann in 189 auf).</p> <p><b>Hamburg und der Kreis Pinneberg müssen mit weiteren Buslinien noch mehr verflochten werden. Die Verwaltungsgrenze / Bundeslandgrenze muss überwunden werden.</b></p>
<p><b>6) Keine Planung vorhanden</b></p>	<p><b>Weitere Vernetzung mit Hamburg / ÖPNV-Versorgung Businesspark Wedel:</b> Verlängerung der Linie 286 (S-Bahn Blankenese bis Falkenstein) neu bis zum Businesspark.</p>
<p><b>7) 5. RNVP 2022-2026 gesamt</b></p>	<p><b>Die Stadt Wedel schließt sich den Kritikpunkten der Gemeinde Holm an, die dort am 12.5.22 im Bauausschuss einstimmig als Stellungnahme zum RNVP wurden. Siehe Anlage.</b></p>

### Begründung:

Der ÖPNV als umweltfreundliche Mobilitätsform ist für die Menschen, den Klimaschutz und die Verkehrswende im Kreis Pinneberg von zentraler Bedeutung. Der 5. Regionale Nahverkehrsplan Kreis Pinneberg 2020-2026 (RNVP) spielt dabei eine wichtige Rolle, denn er bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in diesem Zeitraum. Für Wedel gibt es im Plan des 5. RNVP leider kaum wesentliche Verbesserungen zu verzeichnen. Zur Einleitung einer Mobilitätswende in Wedel sollte aus

Sicht unserer Grünen Fraktion jetzt aber schnell und zielgerichtet gehandelt werden.

Nur durch ein attraktives Angebot wird es aus unserer Sicht gelingen, die Menschen aus den Autos in den ÖPNV zu bringen. Zu einem attraktiven ÖPNV-Angebot zählen nicht nur eine wesentlich kürzere Taktung, sondern auch die Knüpfung von neuen ÖPNV-Verbindungen zu den Hotspots in Wedel, die bislang gar nicht oder nur sehr selten von einem Bus angefahren werden. Dazu müssen in Wedel neue Buslinien entwickelt (Ringbuslinie) und/oder in der Taktung verdichtet (XpressBus-Linie X89, Linie 594) und auf der B 431 über die Ländergrenze nach Hamburg hinaus weitergeführt werden.

Eine weitere Busverbindung nach Hamburg über den S-Bahnhof Wedel und die Rissener Straße über die Ländergrenze hinaus, würde Wedel Ost mit dem Hamburger Westen stärker vernetzen. Wir sehen diese Maßnahme auch als eine kostengünstige Möglichkeit an, eine schnelle Verbindung von Elmshorn über Wedel nach Hamburg zu schaffen – ohne dass ein Umstieg in die S-Bahn nötig wäre. Eine zukünftige Verknüpfung bzw. ÖPNV-Versorgung des Business-Parks – ein großer neuer Gewerbepark im Kreisgebiet – sollte im kommenden RNVP dringend berücksichtigt werden, um die zukünftigen Pendlerströme möglichst autoarm zu gestalten. Eine länderübergreifenden XpressBus-Linie X89 von Elmshorn – Wedel – Hamburg würde zu einer Verkehrsentlastung beitragen und Städte aus der Metropolregion mit Hamburg stärker vernetzen. Im Folgenden führen wir kurze Begründungen für die einzelnen Antragspunkte auf:

#### **Buslinie 289 (Moorweggebiet):**

Das ÖPNV-Angebot im Moorweggebiet Wedel muss dringend durch eine schnellere Taktung als im RNVP vorgesehen sowie durch eine Ausweitung der Fahrzeiten u.a. für Arbeitnehmer\*innen, Schüler\*innen und auch Rentner\*innen attraktiver gemacht werden. Derzeit fährt kein Nachtbus ins Moorweggebiet! Dadurch existiert ab 23.50 Uhr von der S-Bahn Wedel überhaupt keine Busverbindung mehr in diesen Teil der Stadt. Insbesondere Jugendliche, die am Wochenende mit der S-Bahn nach Hamburg gefahren sind, wie auch alle sonstigen Kulturliebenden haben ab 23.50 Uhr keinen ÖPNV-Anschluss mehr ins Moorweggebiet.

#### **Einführung einer Ringbuslinie zu den Hotspots in Wedel:**

Es fehlen trotz Nachfrage ÖPNV-Verbindungen zu wichtigen Anlaufpunkten in Wedel wie etwa zu Schulen, Sportvereinen, Unternehmen (u.a. Trioptics), Geschäften (u.a. famila).

Die Buslinie 594 (Strandbaddamm Wedel - S Wedel - Norderstedt Mitte), die u.a. die Sportanlagen sowie die Badebucht bedienen könnte, fährt nur alle 60 Minuten und dies auch nur in der Zeit von 06.37 Uhr bis 08.37 Uhr und von 16.38 Uhr bis 18.38 Uhr - also nur 6x am Tag. Am Wochenende nur 1x um 19.37 Uhr.

Als Anregung dienen die Linie 388 („Dorfkutsche“) in Rissen sowie der Vorschlag des Johann-Rist-Gymnasiums in dem Nachhaltigkeitsprojekt „Jugend gestaltet Zukunft“, in dem die Schüler:innen eine stärkere ÖPNV-Vernetzung fordern, u.a. mit der „Buslinie X“.

Insbesondere das Ring- bzw. 8-Modell der Linie 388 in Rissen hat bei den Anwohnern und ÖPNV-Nutzern großen Anklang gefunden. Als Mittelpunkt der „8“ dient der S-Bahnhof. Ein solches Modell ist auch für Wedel gut denkbar und könnte diverse Umsteigepunkte mit bereits bestehenden Linien aufweisen. So könnte innerhalb Wedels eine schnelle autofreie Mobilität ermöglicht werden.

#### **Kritikpunkte am RNVP durch die Gemeinde Holm:**

Wir empfehlen, sich den Kritikpunkten der Gemeinde Holm am RNVP anzuschließen, denn die gestellten politischen Forderungen sind schlüssig und Wedel partizipiert bei Aufnahme der Forderungen in jedem Falle. Der Bau eines zweiten S-Bahnhofes in Wedel liegt in weiter Ferne und wird keinesfalls in diesem Jahrzehnt realisiert werden. Eine länderübergreifende Buslinie der Wedel-Ost mit Hamburg-Rissen und weiterführend auf der B431 verbindet, sehen wir als eine schnell realisierbare Alternative an.

Der einstimmige Beschluss bzw. Stellungnahme wird nun über das Amt Geest und Marsch Südholstein (Gums) auch den anderen Amtsgemeinden zur Verfügung gestellt.

Als Anlage die beschlossenen Kritikpunkte der Gemeinde Holm am 5. RNVP

## **Entwurf 5. RNVP – Kritikpunkte der Entwicklungsmaßnahmen**

Beschluss Bauausschuss Gemeinde Holm, 12.5.2022,  
Antrag von Martin Hausen

1. Die Verknüpfung von Bus zu Bus sowie von Bus zu Bahn muss eine zentrale Rolle in der ÖPNV-Entwicklung spielen, wird im Entwurf des 5. RNVP aber sehr stiefmütterlich behandelt. Es wird zwar im Kapitel 5 „Standards für die ÖPNV-Angebotsgestaltung“ darauf hingewiesen, dass Taktknoten an Bahnhöfen „angestrebt“ werden, in den Entwicklungsmaßnahmen (bis auf das sehr oberflächlich beschriebene Projekt „RuralHubs“ in Kap. 8.3.8) und auch in den einzelnen Maßnahmenbeschreibungen sind dort aber keine Hinweise zu finden. Hier bedarf es eines ganz klaren Zukunftskonzeptes, z. B. Aufbau von Taktknoten (die Schweiz zeigt es uns schon jahrzehntelang sehr erfolgreich!).  
Viele Buslinien haben aktuell eine schlechte Anbindung an den SPNV. Es hilft keinem Fahrgäst, wenn die Linie regelmäßig alle 60 Minuten fährt, aber kein guter Anschluss an die Bahn vorliegt. So sind aktuell die Teilnetze PI3 und PI6 schlecht über die Bahnhöfe Pinneberg und Elmshorn an das restliche Schleswig-Holstein angebunden. Dem RNVP sollte dringend zu entnehmen sein, dass eine funktionierende Reisekette über mehrere öffentliche Verkehrsträger Voraussetzung für eine sinnvolle Verkehrswende ist.  
**→ politische Forderung:** Der ÖPNV und SPNV müssen deutlich besser miteinander verknüpft werden, damit der Fahrgäst auch mit Umstiegen das Ziel schnell erreichen kann!
2. In der Netzhierarchie (Kapitel 5.1.2/5.1.6) ist keine Weiterentwicklung erkennbar. Wenn im Zusammenhang mit dem Klimawandel der Bevölkerung in naher Zukunft ein attraktiver ÖPNV angeboten werden soll (Einführung von 30-Minuten-Takten), dann müssen die Bedienungsfrequenzen in der Hierarchiestruktur besonders im Grundnetz C geändert werden. U. a. sind die Linien 489 und 589 laut RNVP-Entwurf nicht im Taktausbau bedacht. Es sind bis nach 2026 keine Takterweiterungen zum 30-Minuten-Takt vorgesehen.  
**→ politische Forderung:** Der ÖPNV muss dringend mit deutlich mehr Taktverdichtungen ausgebaut werden, die Finanzierungen hierfür müssen entsprechend neuverhandelt werden!
3. Die Expressbuslinie X89 wird eingerichtet, aber nur von Elmshorn nach Wedel in einem 60-Minuten-Takt. Deutlich sinnvoller wäre ein 30-Minuten-Takt mit Weiterführung auf der B 431 nach Hamburg wie im Holmer Konzept vorgeschlagen.  
**→ politische Forderung:** Hamburg und der Kreis Pinneberg müssen mit weiteren Buslinien noch mehr verflochten werden! Die Verwaltungsgrenze/Bundeslandgrenze muss überwunden werden!
4. Im RNVP wird die Problematik der ZOB-Anlagen bei geplanten Taktausbauten und Einrichtung neuer Buslinien erwähnt (Kap. 8.3). Abhilfe könnte z. B. in Wedel die schon lange geforderte Weiterführung von Buslinien über den S-Bahnhof hinaus schaffen. Zwei Beispiele: Linie X89 HH-Elmshorn, s. oben und Linie 189 Blankenese-Elmshorn (analog zur 185 in Pinneberg, 489 ginge dann in 189 auf).  
**→ politische Forderung:** Buslinien sollten über Bahnhöfe hinaus durchgebunden werden, damit Fahrgäste mehr Ziele umsteigefrei erreichen!
5. Mit der Einrichtung eines neuen Haltepunkts der S1 in Wedel Ost (Kap. 8.2.2) neben der schon im Bau befindlichen Station in Hamburg-Ottensen sollte dringend bedacht werden, dass die aktuell schon lange Fahrzeit der Linie S1 von Wedel nach Hamburg-Altona dadurch immer länger wird! Möchten die Fahrgäste das? Alternativ sollten Überlegungen angestellt werden, ob eine Busverbindung nach Hamburg über die B431 (z. B. X89, s. o.) nicht deutlich sinnvoller und kostengünstiger wäre. Diese könnte u. a. das Gebiet Rissener Straße (Wedel Ost) bedienen.  
**→ politische Forderung:** S1 sollte nicht durch zusätzliche Halte zeitlich verlängert werden!
6. Der RNVP lässt Pläne vermissen, die bei einer evtl. zukünftig deutlich höheren Bezuschussung vom Bund (benötigen wir für eine sinnvolle Verkehrswende) schnell umgesetzt werden könnten. Diese Ideen sollten bereitstehen.
7. Wo soll der Weg des ÖPNV grundsätzlich im Kreis Pinneberg hinführen? Das Gesamtziel für die Verkehrswende ist schwer herauszulesen. Reichen die im Entwurf des 5. RNVP erwähnten Maßnahmen, um die benötigte Reduktion vom CO2-Ausstoß im Verkehrssektor zu erreichen? Sind in Modellrechnungen CO2-Einsparungsszenarien im ÖPNV berechnet worden, oder gibt es keine Verbindung zwischen den vorgestellten ÖPNV-Maßnahmen und möglichen CO2-Einsparungen? Das wäre aber wichtig zu wissen, um ermitteln zu können, ob die Maßnahmen im RNVP ausreichend sind!  
**→ politische Forderung:** Der RNVP muss zielorientiert aufgestellt werden, damit klar ermittelbar ist, ob das Gesamtziel CO2-Neutralität im Verkehrssektor erreicht wird.



## Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – ÖPNV

02.06.2022, Hamburg

Dipl.-Ing. Markus Franke

Pia Lindloge B.Sc.



## Ausgangsbedingungen in Wedel



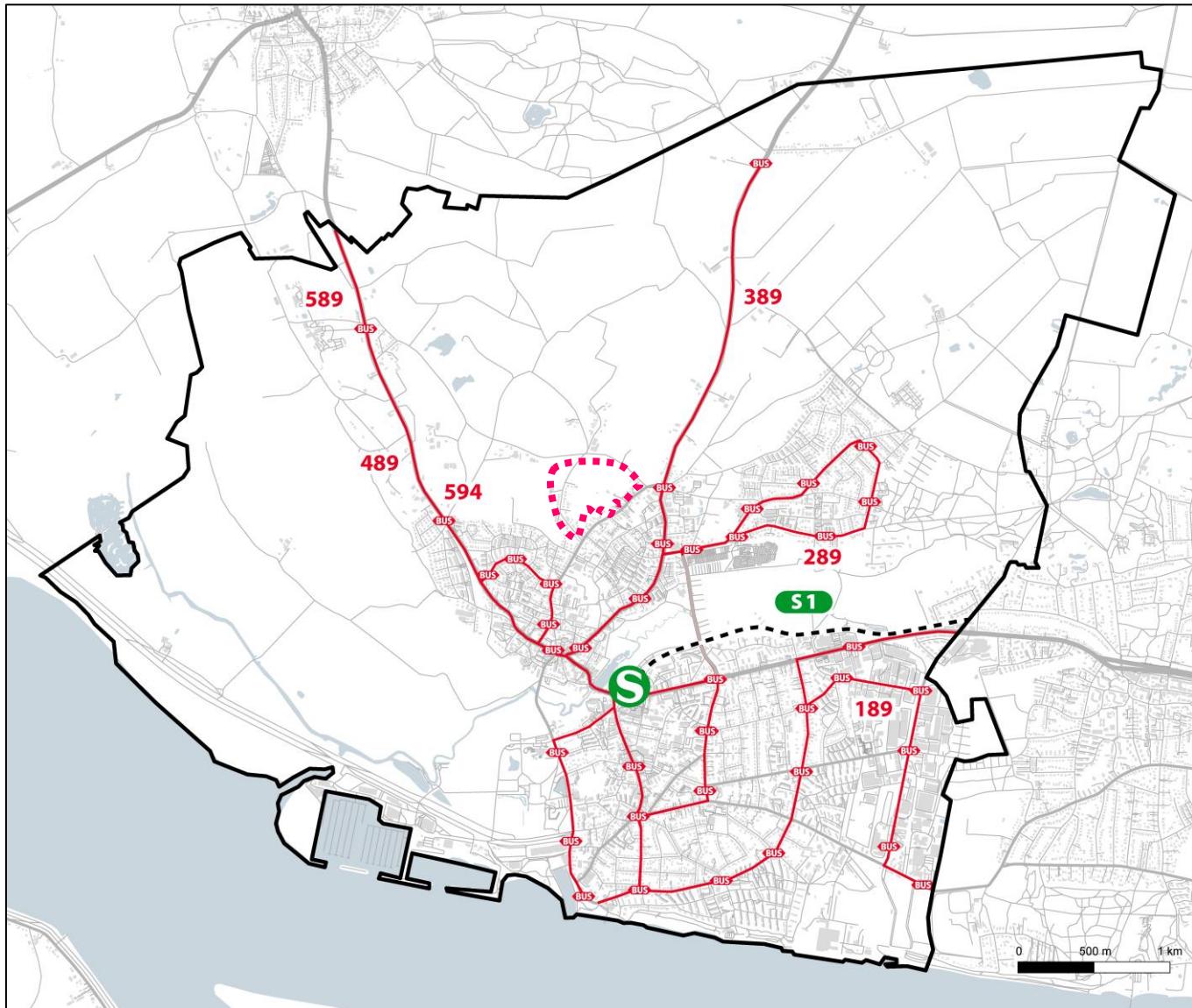
Wünsche und Anforderungen an die zukünftige ÖPNV-Netzgestaltung



Handlungskonzept

# Ausgangsbedingungen

S-Bahn und Bus



## Grundlagenkarte

- Gebäude
- Wasser

## Straßen und Wege

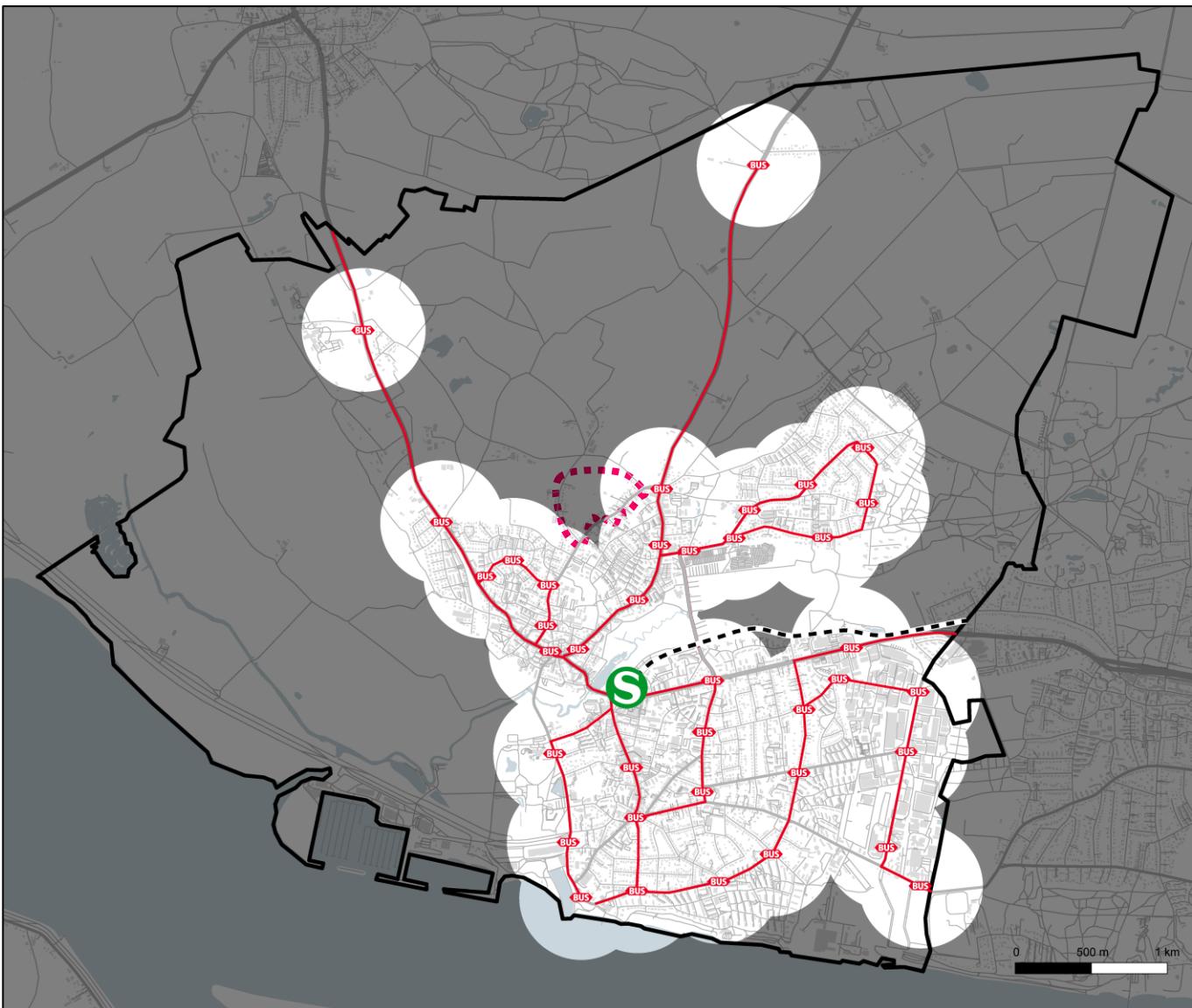
- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Erschließungsstraßen
- Fußgängerweg
- Radweg

## ÖPNV

- S-Bahn Haltepunkte
- Schienen
- Bushaltepunkte
- Buslinienverlauf

\* max. Einzugsbereich gem. Siedlungsstrukturtyp des BBSR.

Wedel-Nord



### Grundlagenkarte

- Gebäude
- Wasser

### Straßen und Wege

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Erschließungsstraßen
- Fußgängerweg
- Radweg

### ÖPNV

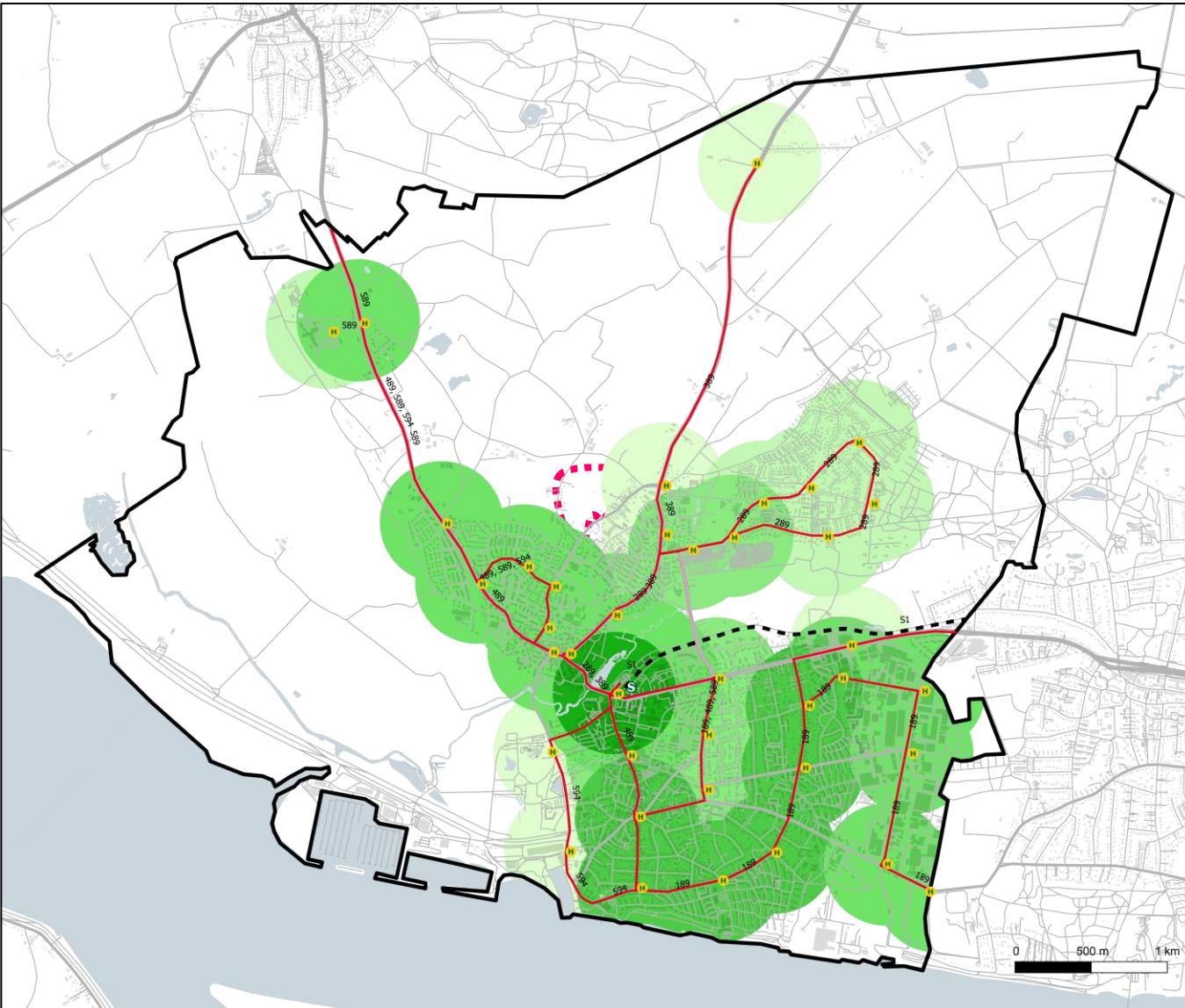
- S-Bahn Haltepunkte
- S-Bahn Einzugsbereich (600 m\*)
- Schienen
- Bus Haltepunkte
- Bus Einzugsbereich (400 m\*)
- Buslinienverlauf

\* max. Einzugsbereich gem. Siedlungsstrukturtyp des BBSR.

Wedel-Nord

# Ausgangsbedingungen

S-Bahn und Bus – Bedienungshäufigkeit der Haltestellen



## Haltestellen

- S-Bahn
- Bus

## Mittlere Taktfrequenz (HVZ)

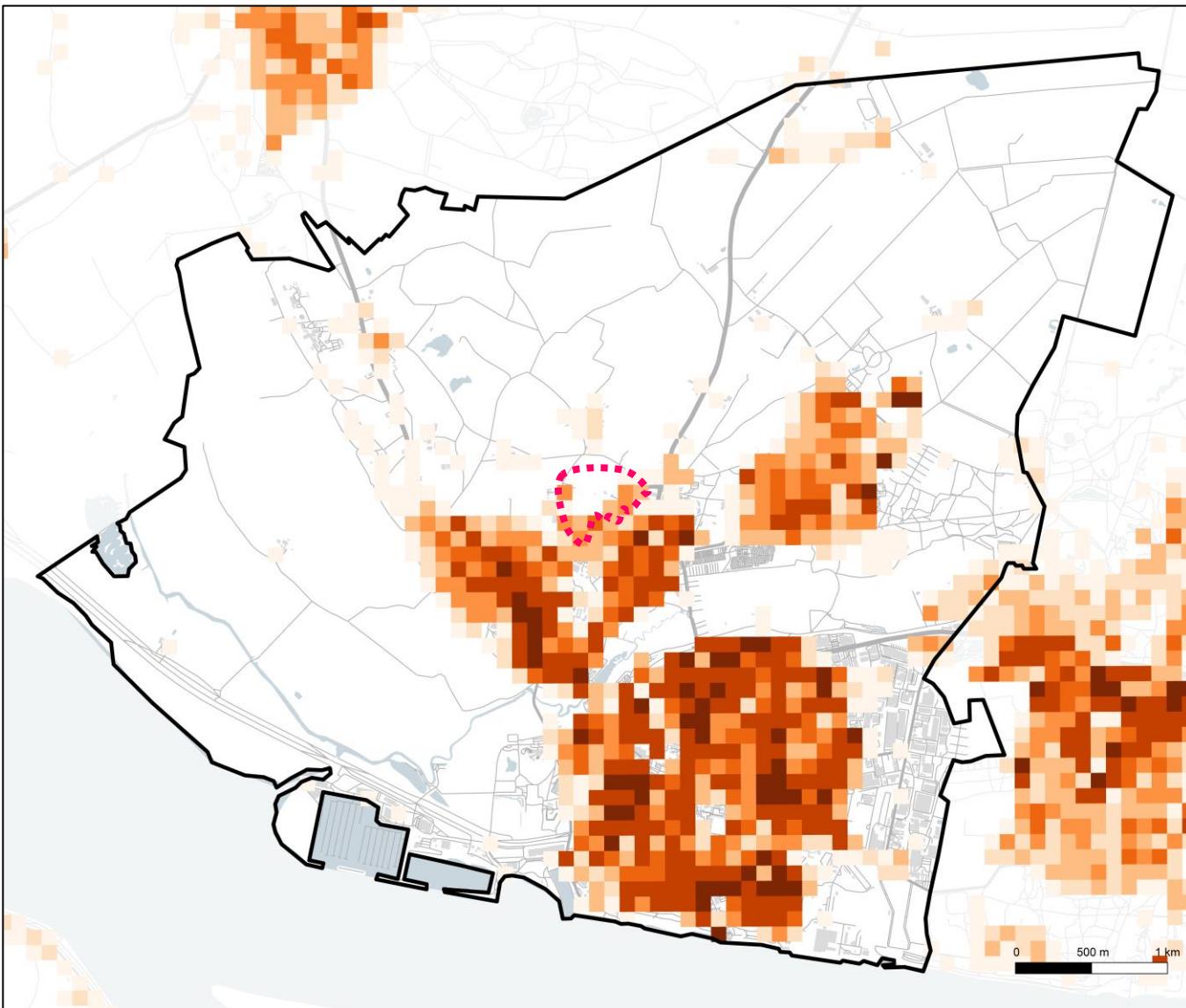
- bis 2,5 min
- bis 5 min
- bis 7,5 min
- bis 10 min
- bis 15 min
- bis 20 min
- bis 30 min
- bis 60 min
- über 60 min

Datenquelle: VHH 2017

● Wedel-Nord

# Ausgangsbedingungen

## Wohndichte



### Grundlagenkarte

- Gebäude
- Wasser

### Straßen und Wege

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Erschließungsstraßen
- Fußgängerweg
- Radweg

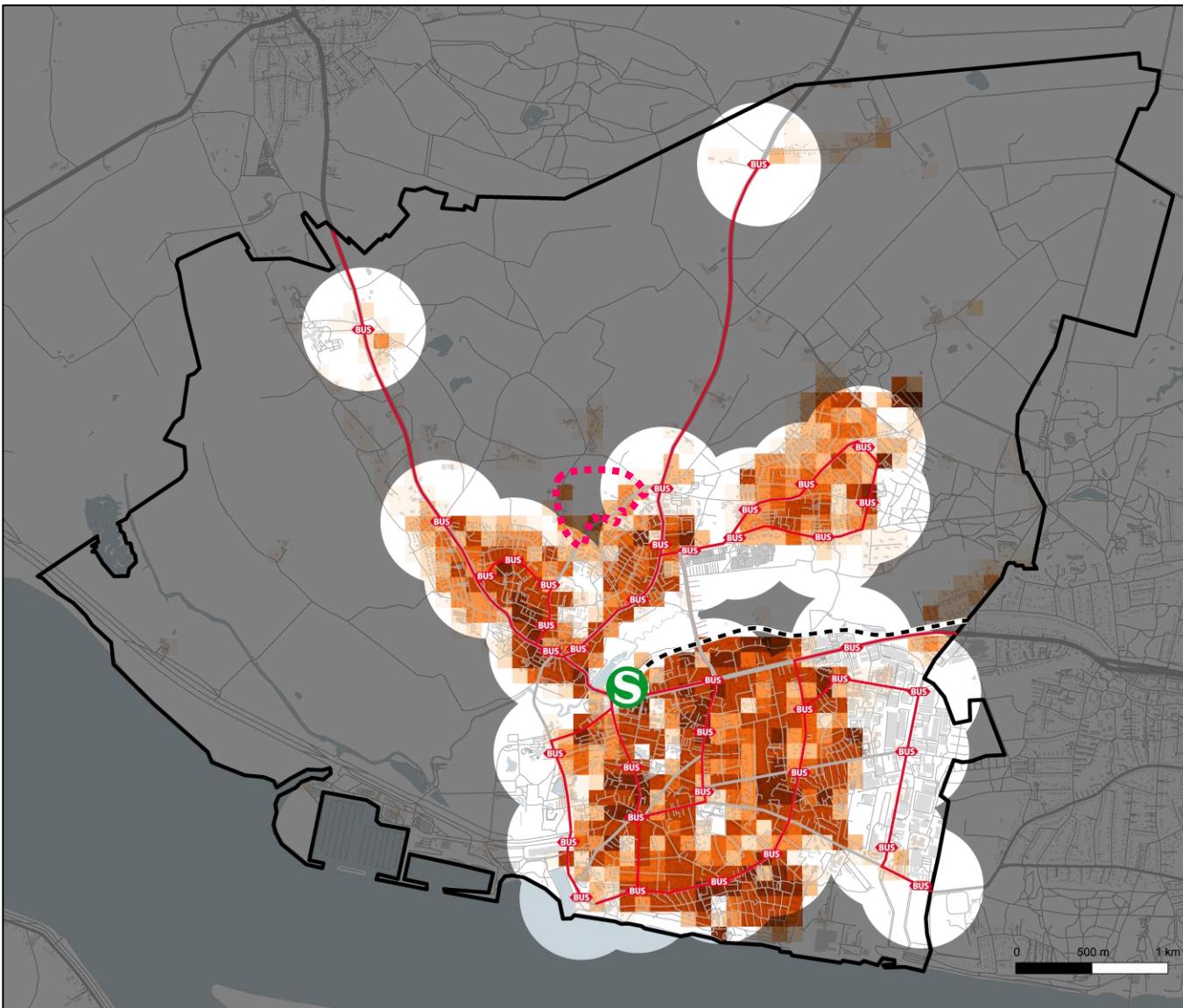
### Einwohner pro ha

- 0 - 10
- 11 - 20
- 21 - 30
- 31 - 40
- 41 - 50
- 51 - 100
- 101 - 1969

Datenquelle: Zensus MR HH 2011

# Ausgangsbedingungen

Haltestellenradien überlagert mit Wohndichte



## ÖPNV

- S-Bahn Haltepunkte
- S-Bahn Einzugsbereich (600 m\*)
- Schienen
- Bushaltepunkte
- Bus Einzugsbereich (400 m\*)
- Buslinienverlauf

\* max. Einzugsbereich gem. Siedlungsstrukturtyp des BBSR.

## Einwohner pro ha

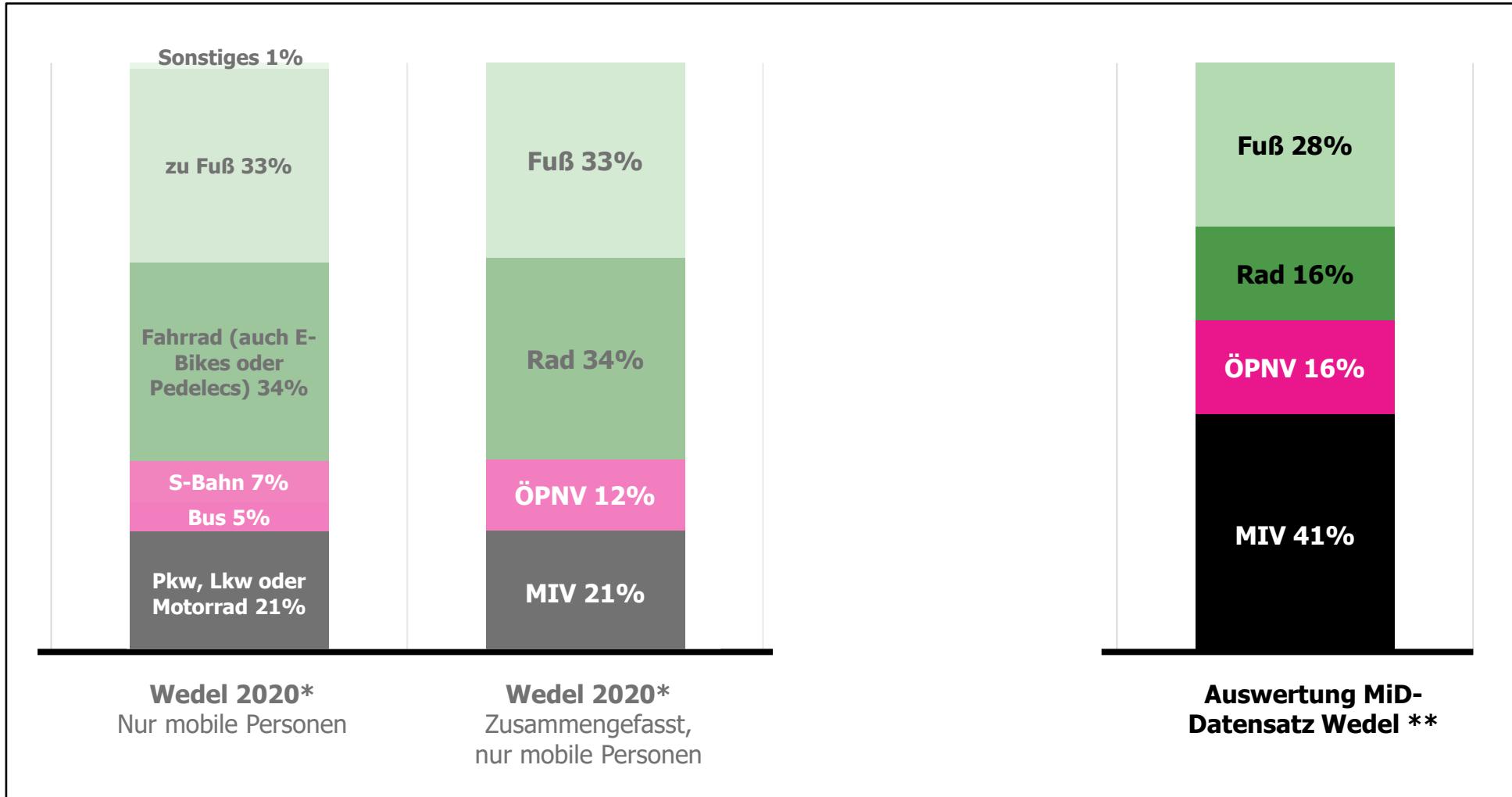
- 0 - 10
- 11 - 20
- 21 - 30
- 31 - 40
- 41 - 50
- 51 - 100
- 101 - 1969

Datenquelle: Zensus MR HH 2011

Wedel-Nord

# Ausgangsbedingungen

## Modal Split

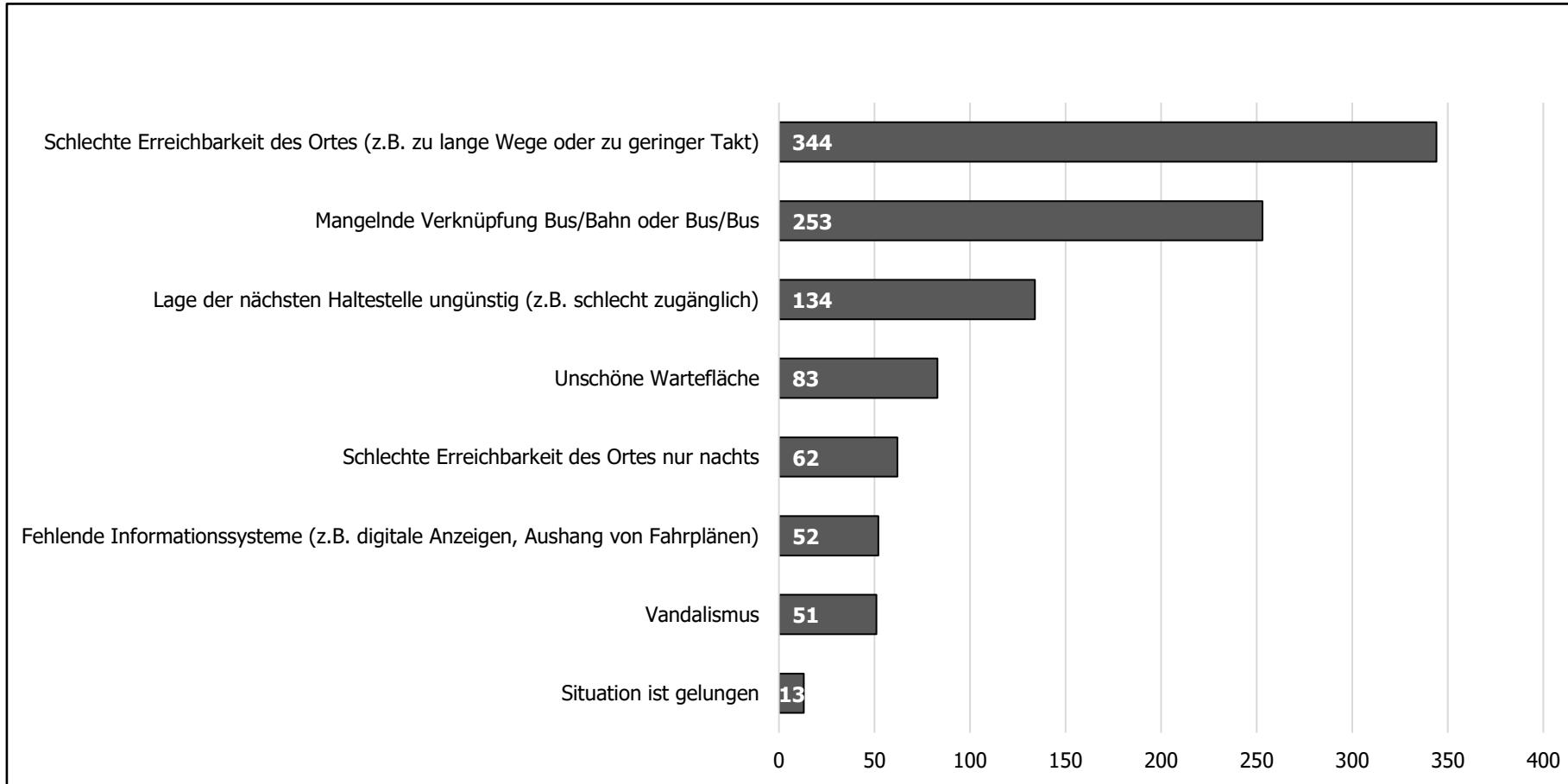


\*Quelle: Online-Beteiligung MOB Wedel 2020 (N=1.116)

\*\*Quelle: ARGUS 2020

# Ausgangsbedingungen

## Mängelnennungen in der Online-Beteiligung



# Ausgangsbedingungen

Verortung von Mängeln im ÖPNV | Alle Mängelkategorien



# Ausgangsbedingungen

Verortung von Mängeln im ÖPNV | Schlechte Erreichbarkeit des Ortes (344 Nennungen)



# Ausgangsbedingungen

## Fährverbindungen

Seit April 2022 besteht eine neue Kooperation zwischen den Elblinien und der Lühe-Schulau-Fähre. Zeiten für Sommer 2022 (Apr. – Okt.):

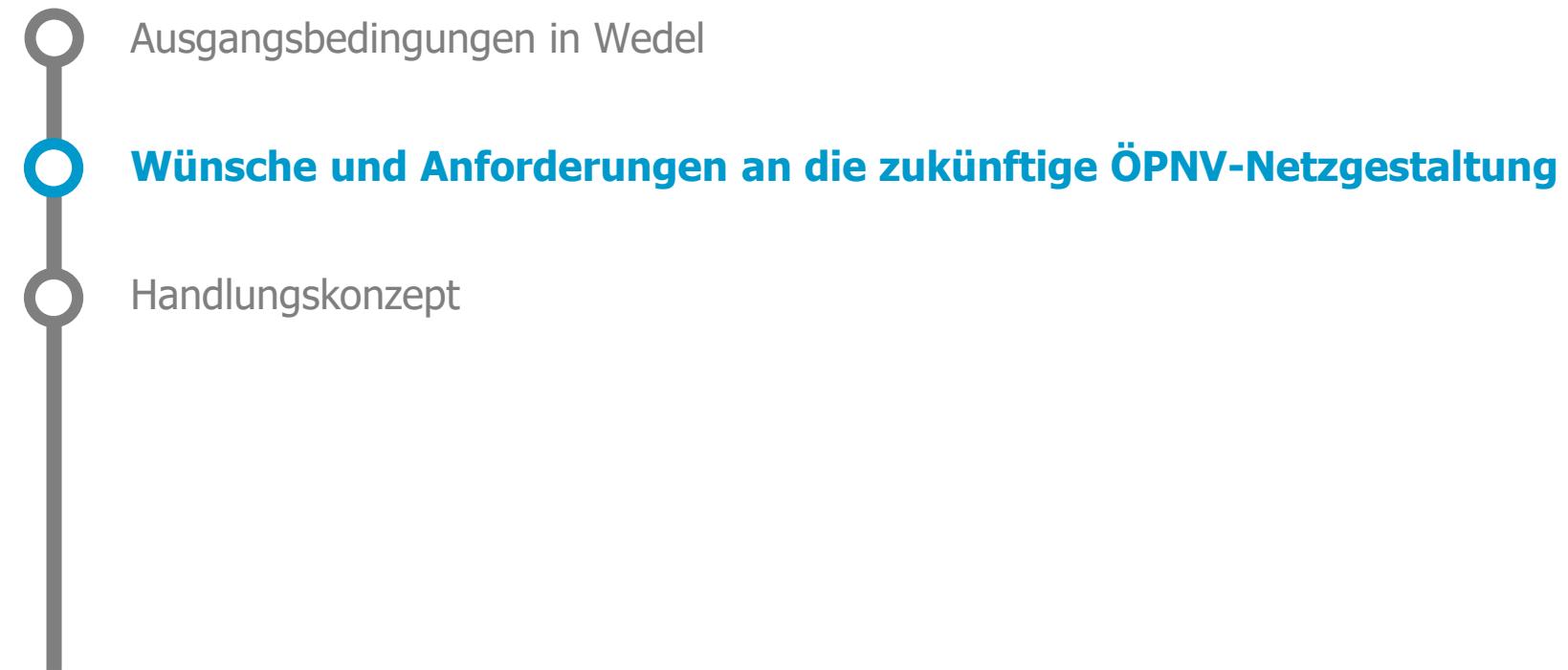
### Elblinien (Katamaran) —

- Wedel – Fischmarkt 55 min
- Wedel-Stadersand 50-60 min
- Wedel-Lühe 15-20 min —

### Lühe-Schulau-Fähre (Fährschiff)

- Wedel-Lühe 30 min



- 
- Ausgangsbedingungen in Wedel
  - Wünsche und Anforderungen an die zukünftige ÖPNV-Netzgestaltung**
  - Handlungskonzept

# Wünsche und Anforderungen

## Schienenverkehr

- Die Wünsche der Stadt nach einem **zweigleisigen Ausbau** der S 1 in ganzer Länge sowie nach einem zweiten **S-Bahn-Halt in Wedel Ost** werden vom Kreis Pinneberg mitgetragen, eine **ganztägige Taktverdichtung auf 10-Min.** ist darüber hinaus Bestandteil des Regionalen Nahverkehrsplans (Entwurf RNVP, 2022).



- Anlass: Online-Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des 5. regionalen Nahverkehrsplans des Kreises Pinneberg
- Zeitraum: 12.03. – 11.04.2020
- Teilnehmende: 107

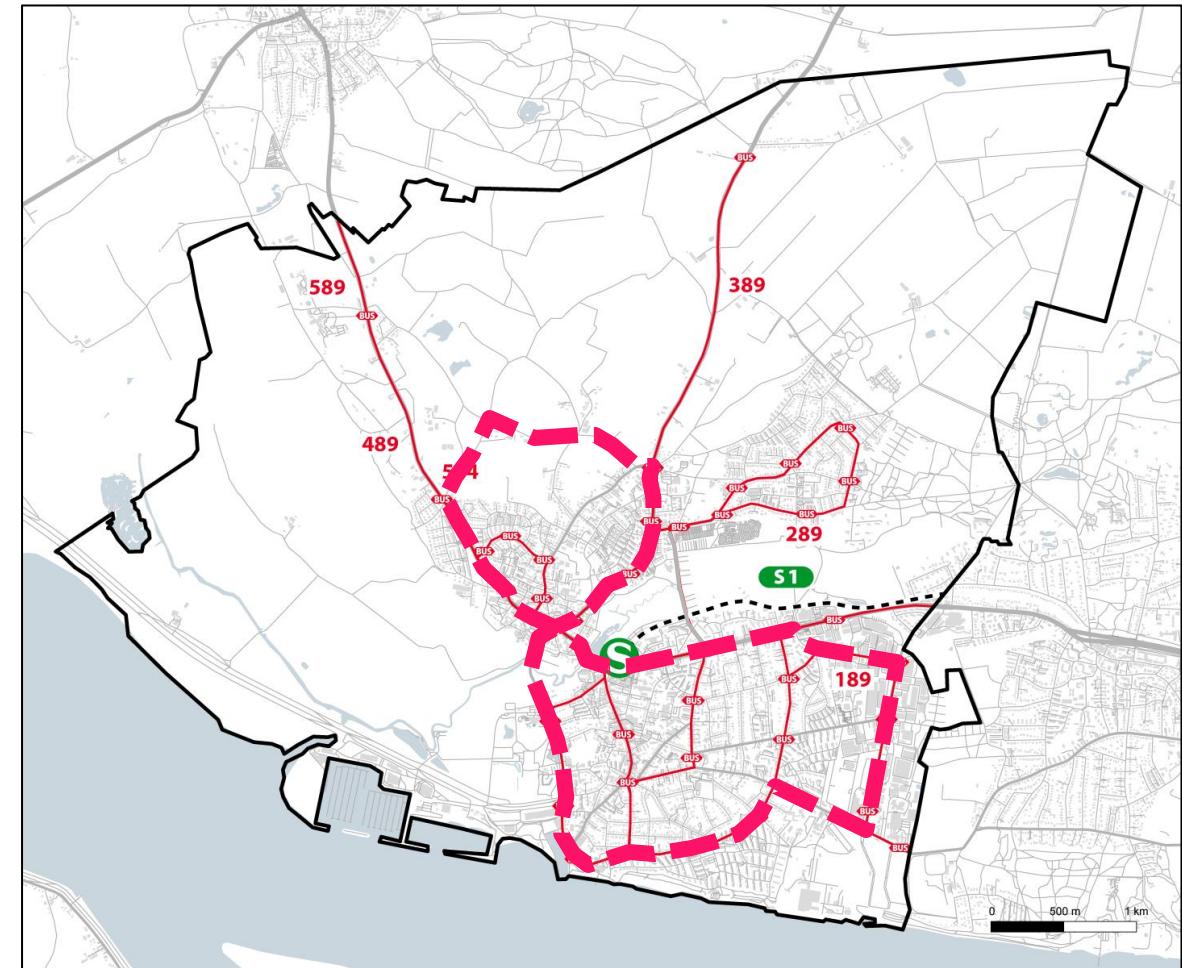
## Für Wedel relevante Themen

- Der **überwiegende Anteil** aller Kommentare bezieht sich auf konkrete **Vorschläge zur Verbesserung des Bus-ÖPNV**, auch innerhalb der Kommentare, die Wedel betreffen.
- Häufigste Forderungen: Bus-Takt verdichten, Bedienungszeitraum erweitern, Geschwindigkeit erhöhen
  - Linie 594: Uetersen – Haseldorf - Wedel (11 Nennungen)
  - Linie 489: Elmshorn – Uetersen - Wedel (9 Nennungen)
  - Linie 589: Uetersen – Haseldorf - Wedel (4 Nennungen)
  - Linie 289: S-Wedel – Moorwegsiedlung (4 Nennungen)

# Wünsche und Anforderungen

## Stadtbusverkehr | Wünsche der Bürger:innen

- **Liniennetz:** bessere Anbindung an den Hafen u. Businesspark, innerstädtische Buslinie, achtförmige Linie an den ZOB, mehr Haltestellen bei Linie 389
- **Ausgestaltung des ZOB:** bessere Abstimmung des Bus- und Bahn-Takts, höhere Taktung abends und am Wochenende, höhere Aufenthaltsqualität
- **Barrierefreiheit:** barrierefrei Haltestellen, längere Umstiegszeiten
- ÖPNV attraktiver gestalten: bessere Kombination von Bus und Rad durch z. B. mehr Radabstellanlagen an den Haltestellen oder Fahrradmitnahme im Bus
- Geänderte Tarife: stadteigener Tarif, Günstige Tarife für Tourist:innen, Schüler:innen; Senior:innen

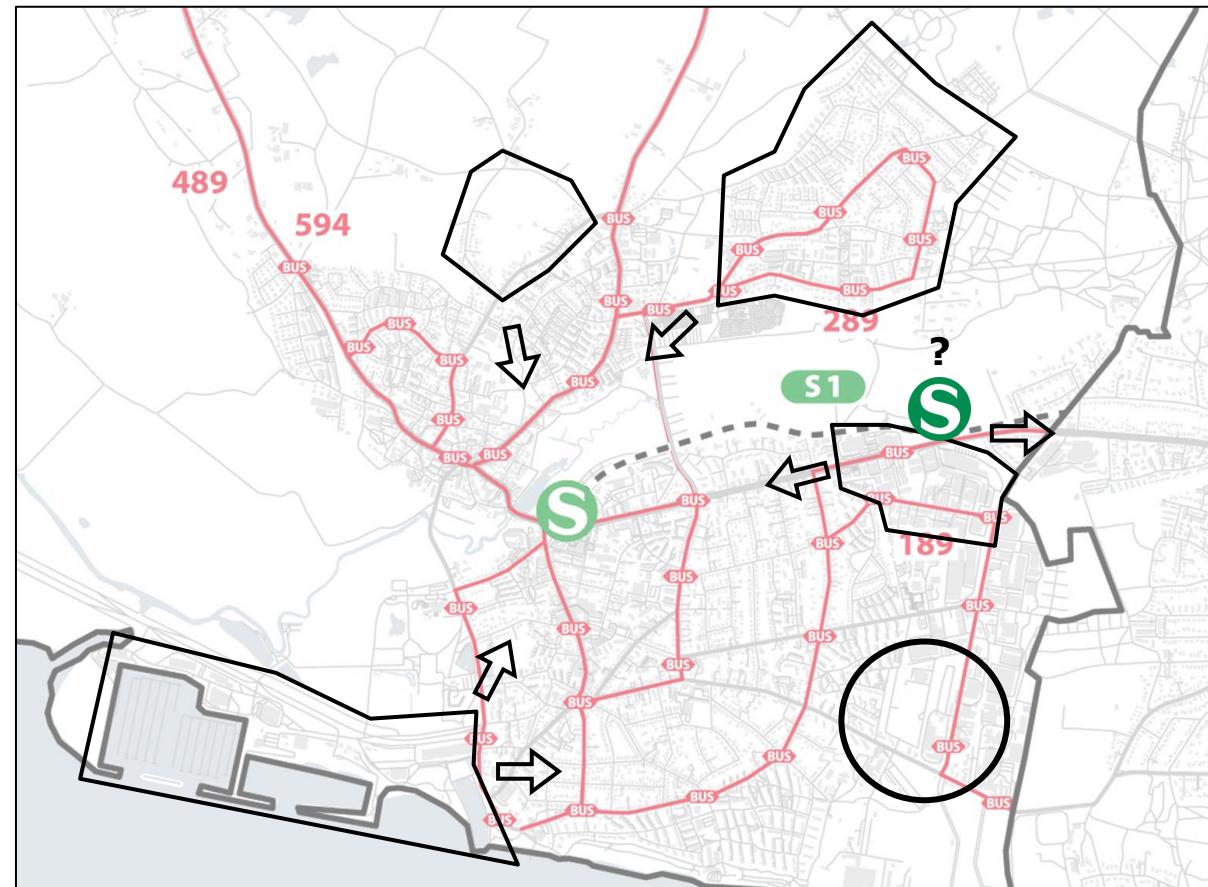


--- Vorschlag im Rahmen der Planungswerkstatt: neue Buslinie für Wedel - „Wedeler 8“

# Wünsche und Anforderungen

## Stadtbusverkehr

- **Moorwegsiedlung** enger vertaktet anbinden  
(Verknüpfung mit S-Bahn!)
- **Schulau Ost**: kürzere Fahrzeiten zum Bahnhof
- Erschließung **Hafen**
- Erschließung **Fachmarktzentrum Wedel Ost**
- Stadtentwicklung bedenken (auch Zeithorizonte) –  
insbesondere **Wedel Nord**
- Generelle größere Anschluss sicherheit (auch künftig mit  
ggf. weiterem S 1- Halt)
- Perspektivisch neue Angebotsformen



- 
- Ausgangsbedingungen in Wedel
  - Wünsche und Anforderungen an die zukünftige ÖPNV-Netzgestaltung
  - Handlungskonzept**

- Die Stadt wirkt – gemeinsam mit dem Kreis - weiterhin auf eine Ausweitung des 10-Minuten-Betriebes der S 1 sowie auf einen zweiten Haltepunkt in Wedel Ost bei der Nah.SH hin.
- Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV ist der Kreis.
- Eine neue Buslinie nach Wedel Nord soll vorgesehen werden und möglichst gleichzeitig eine durchgehende Verbindung mit dem Hafenumfeld und ggf. dem Fachmarktzentrum Ost geschaffen werden.
- Die mit dem kommenden Fahrplanwechsel neue Linie 395 soll auch für die Erschließung des von der 395 tangierten Stadtbereichs Wedels optimal nutzbar werden, u.a. durch Anlage einer neuen Richtungshaltestelle am Fährenkamp.
- Die Linie 289 sollte ein verdichtetes Angebot erhalten, z.B. 20-Min-Takt bis Betriebsschluss und 10-Min.-Takt während des 10-Min.-Taktes der S-Bahn.
- Eine direktere Anbindung des Businessparks an die Linie 189 wird geprüft.
- Gezielte Verbesserung der Verknüpfung von Bus- und Radverkehr und ggf. CarSharing
- Die Einsatzmöglichkeiten flexiblerer Bedienungsformen werden geprüft.

## Handlungskonzept

Schienenpersonennahverkehr: S-Bahnhof Wedel Ost und zweigleisiger Ausbau S 1

- Ein neuer S-Bahnhof in der Nähe zum Fachmarktzentrum Ost ermöglicht eine weitere Anbindung nach Hamburg.
- Im Zuge einer Taktverdichtung und eines neuen S-Bahnhofs kommt es zu einem höheren Zugaufkommen. Infolgedessen bedarf es einem zweigleisigen Ausbau der Strecke.

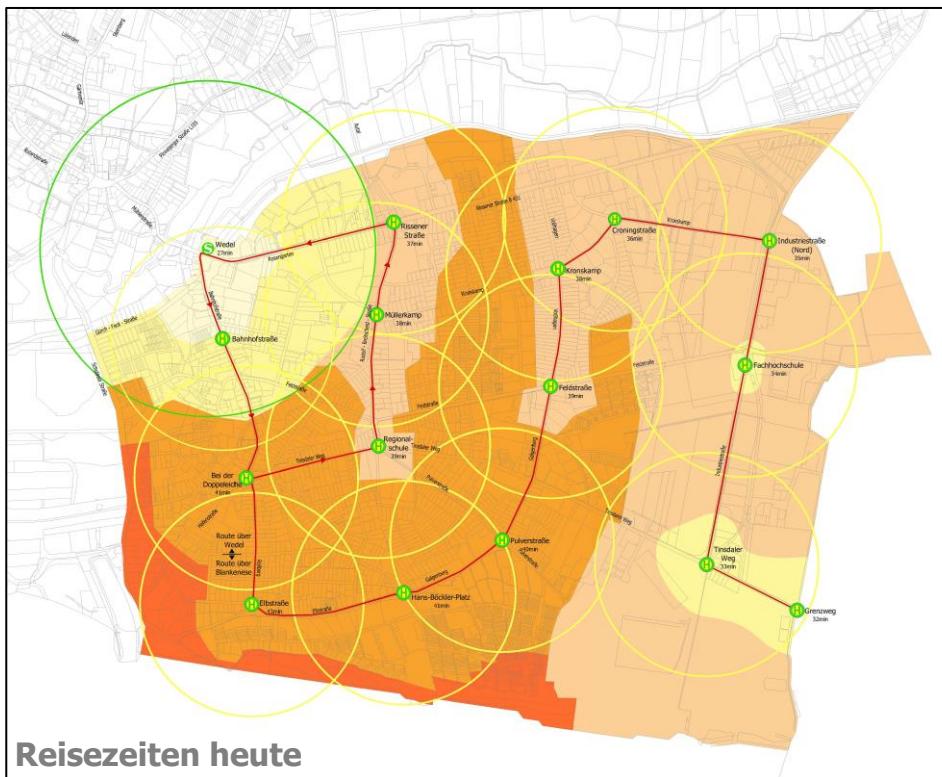


# Handlungskonzept

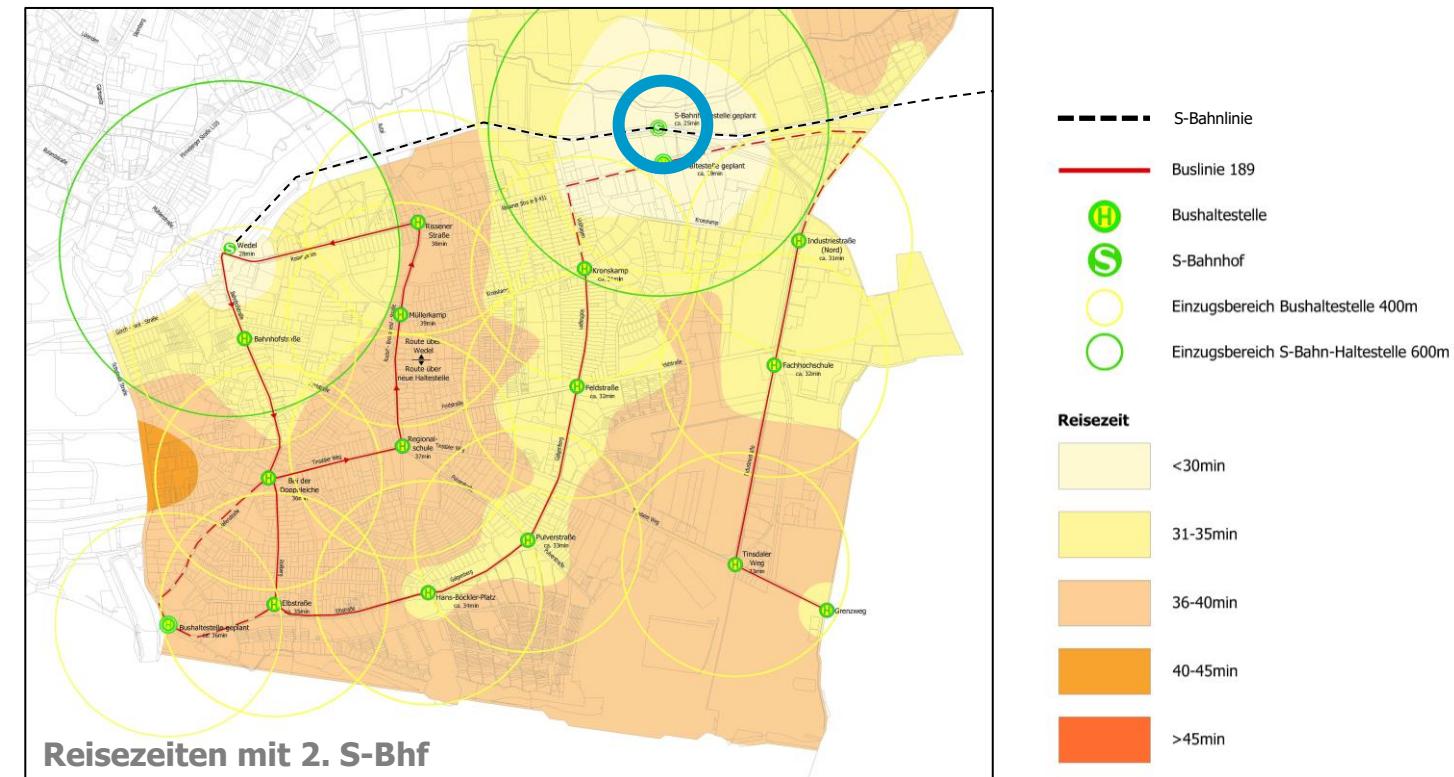
Schienenpersonennahverkehr: Fahrgastpotenzialanalyse S-Bahnhof Wedel Ost (ARGUS, 2011)

- Attraktive **Reisezeitverkürzungen** insbesondere in Schulau möglich

Reisezeiten zum Bhf Altona flächendeckend (Referenzort)



Reisezeiten heute



Reisezeiten mit 2. S-Bhf

<b>Reisezeit</b>	
<30min	(Light Yellow)
31-35min	(Medium Yellow)
36-40min	(Orange)
40-45min	(Dark Orange)
>45min	(Red)

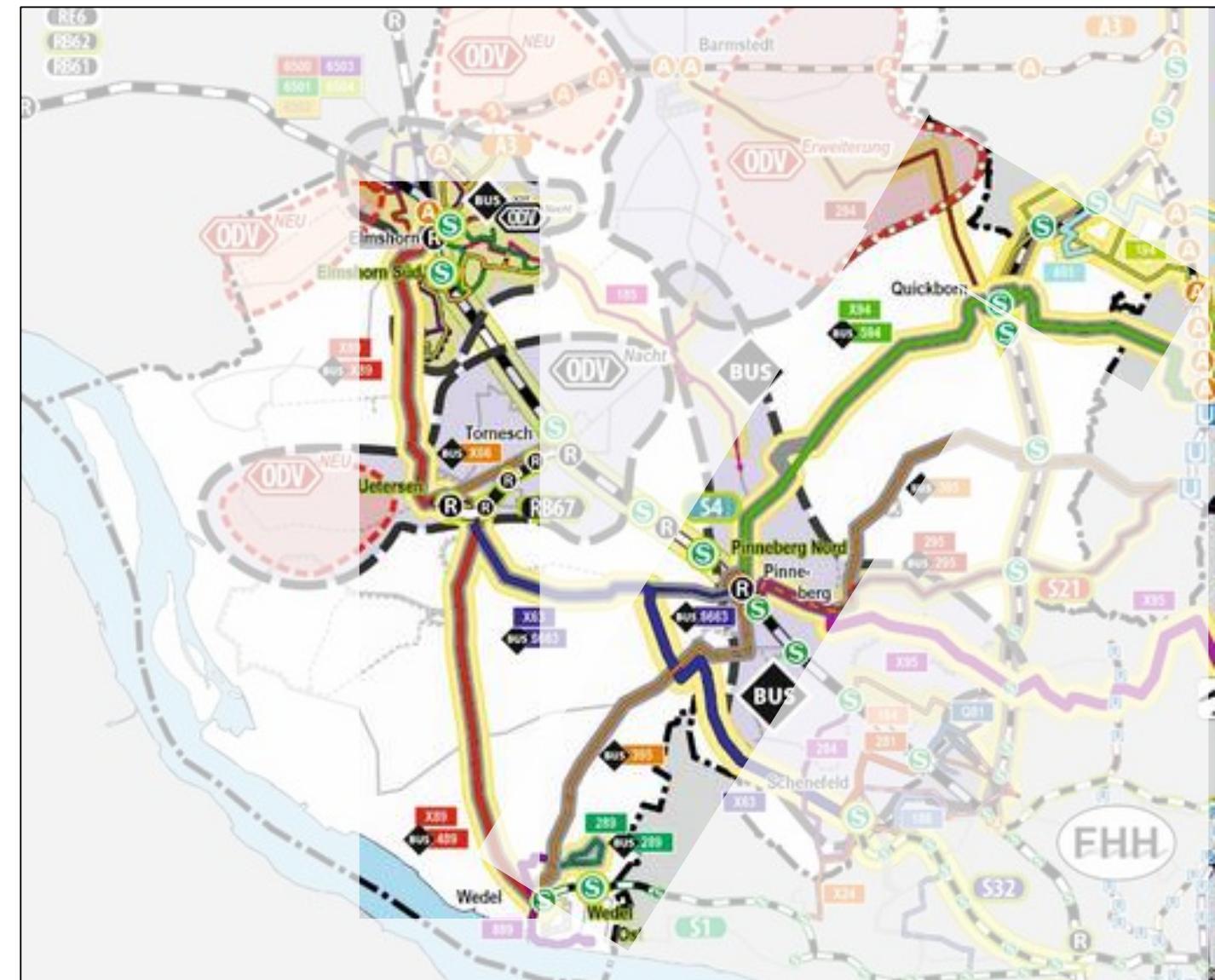
  

<b>S-Bahnlinie</b>	
<b>Buslinie 189</b>	
<b>Bushaltestelle</b>	
<b>S-Bahnhof</b>	
<b>Einzugsbereich Bushaltestelle 400m</b>	
<b>Einzugsbereich S-Bahn-Haltestelle 600m</b>	

# **Handlungskonzept**

Interkommunaler Busverkehr: Regionaler Nahverkehrsplan (Entwurf; Metropolregion HH, 2022)

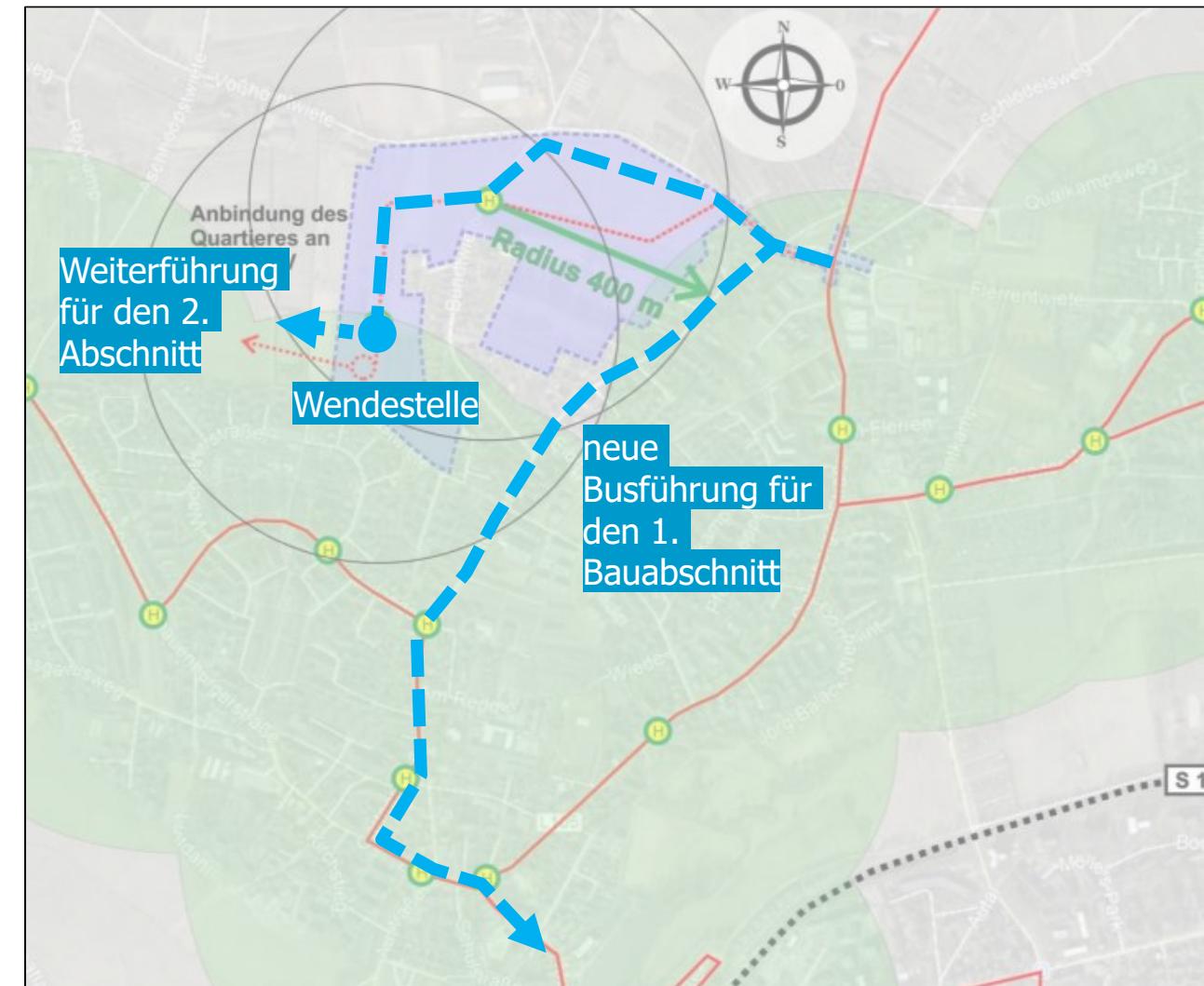
- Einrichtung einer XpressBus-Linie Elmshorn – Uetersen – Wedel (Prio 1)
  - Einrichtung einer XpressBus-Linie (Wedel-) Pinneberg – Quickborn- - Norderstedt (Prio 3)



# Handlungskonzept

## Stadtbusverkehr: Wedel Nord, 1. Bauabschnitt

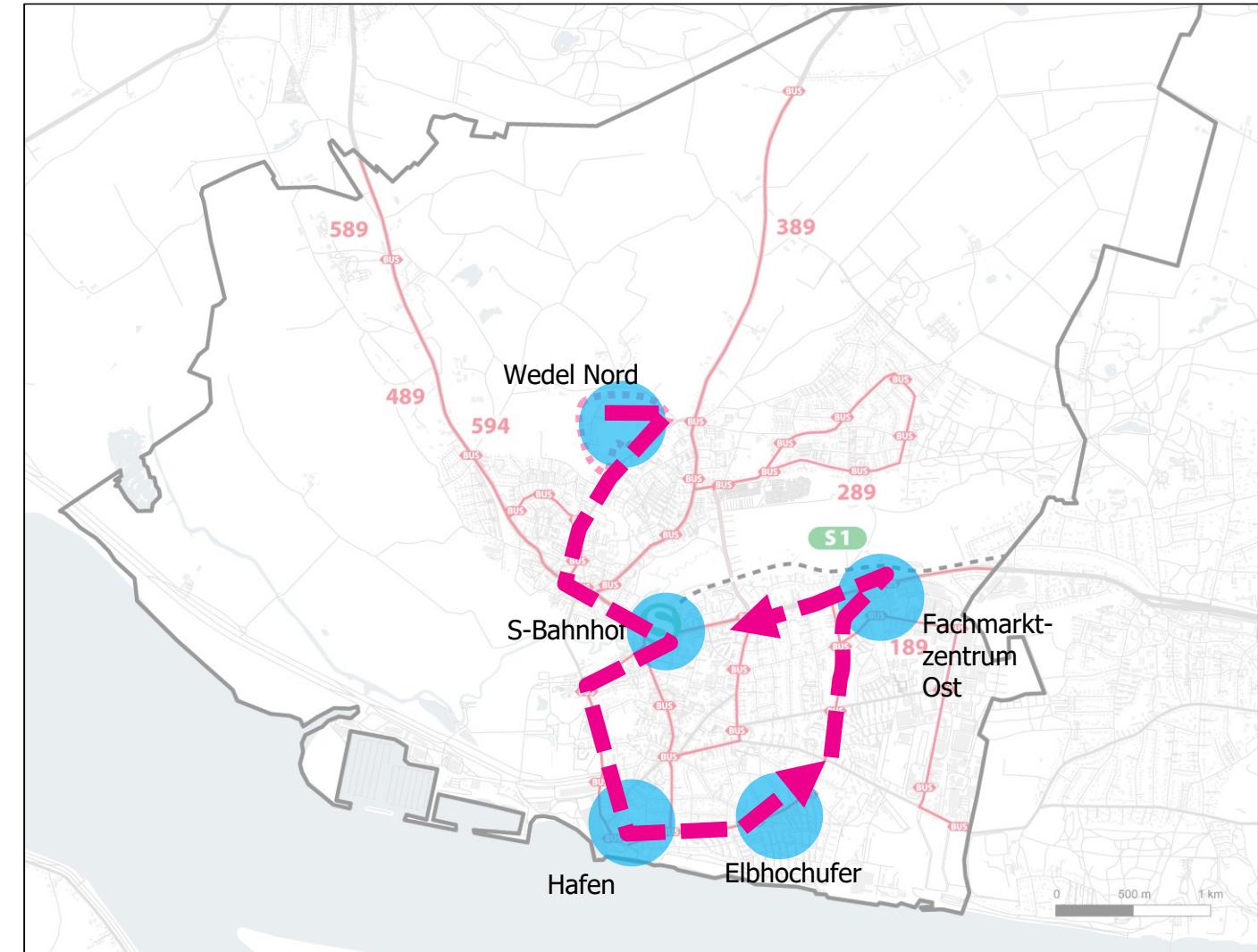
- Das neue Quartier Wedel Nord erfordert eine neue ÖPNV Anbindung.
- Die Erschließung soll möglichst zentral erfolgen
- Eine neue Buslinie könnte über den Steinberg verlaufen und dort ebenfalls die Erschließung verbessern
- Darüber hinaus bietet eine neue Buslinie **Optionen der Weiterführung über den Bahnhof Wedel hinaus**, z.B. Schulau / Elbhochufer



# Handlungskonzept

## Stadtbusverkehr: Buslinienoption

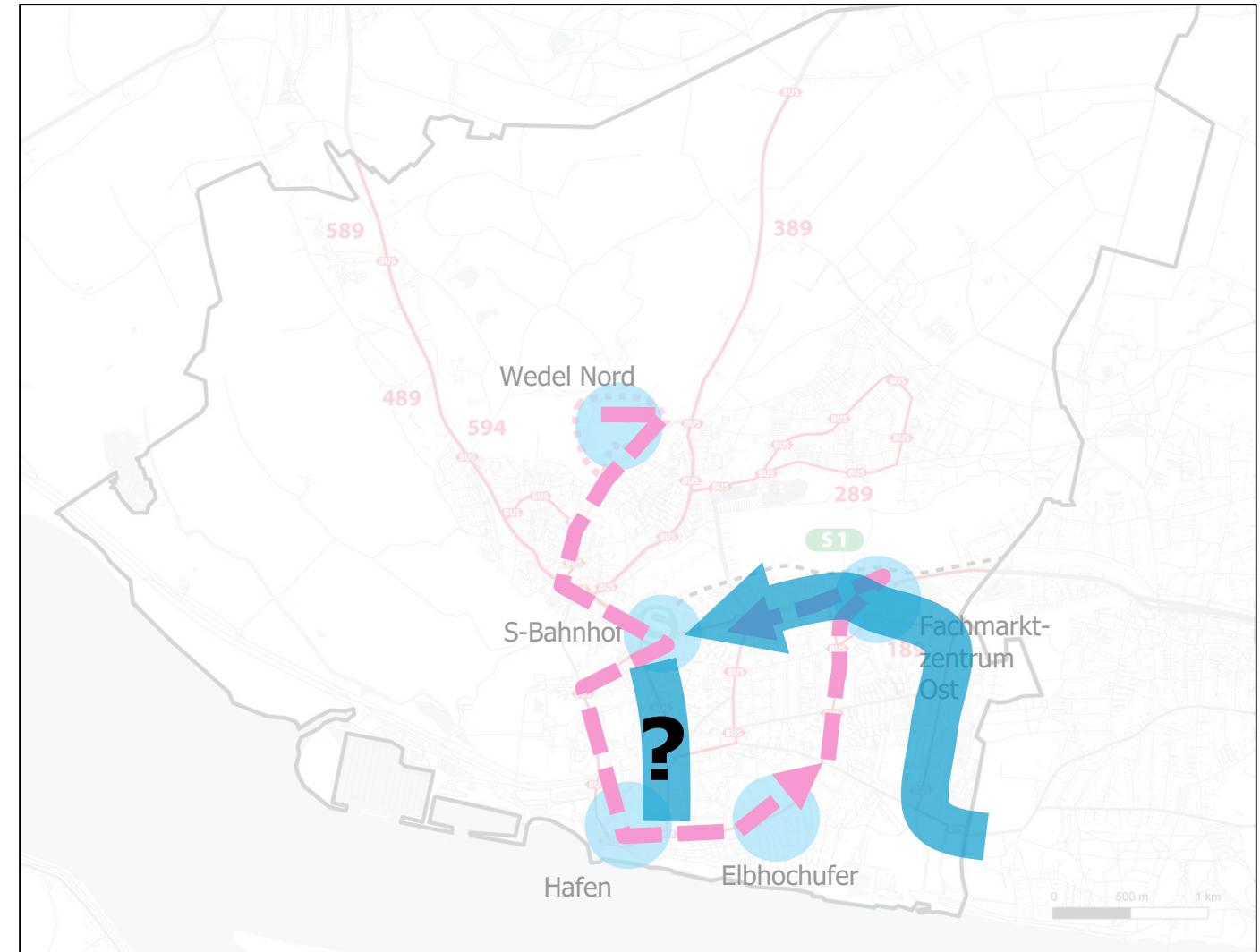
- Anschluss von Wedel Nord
- Anbindung Hafen
- und ggf. Fachmarktzentrum



# Handlungskonzept

## Stadtbusverkehr: Buslinienoption

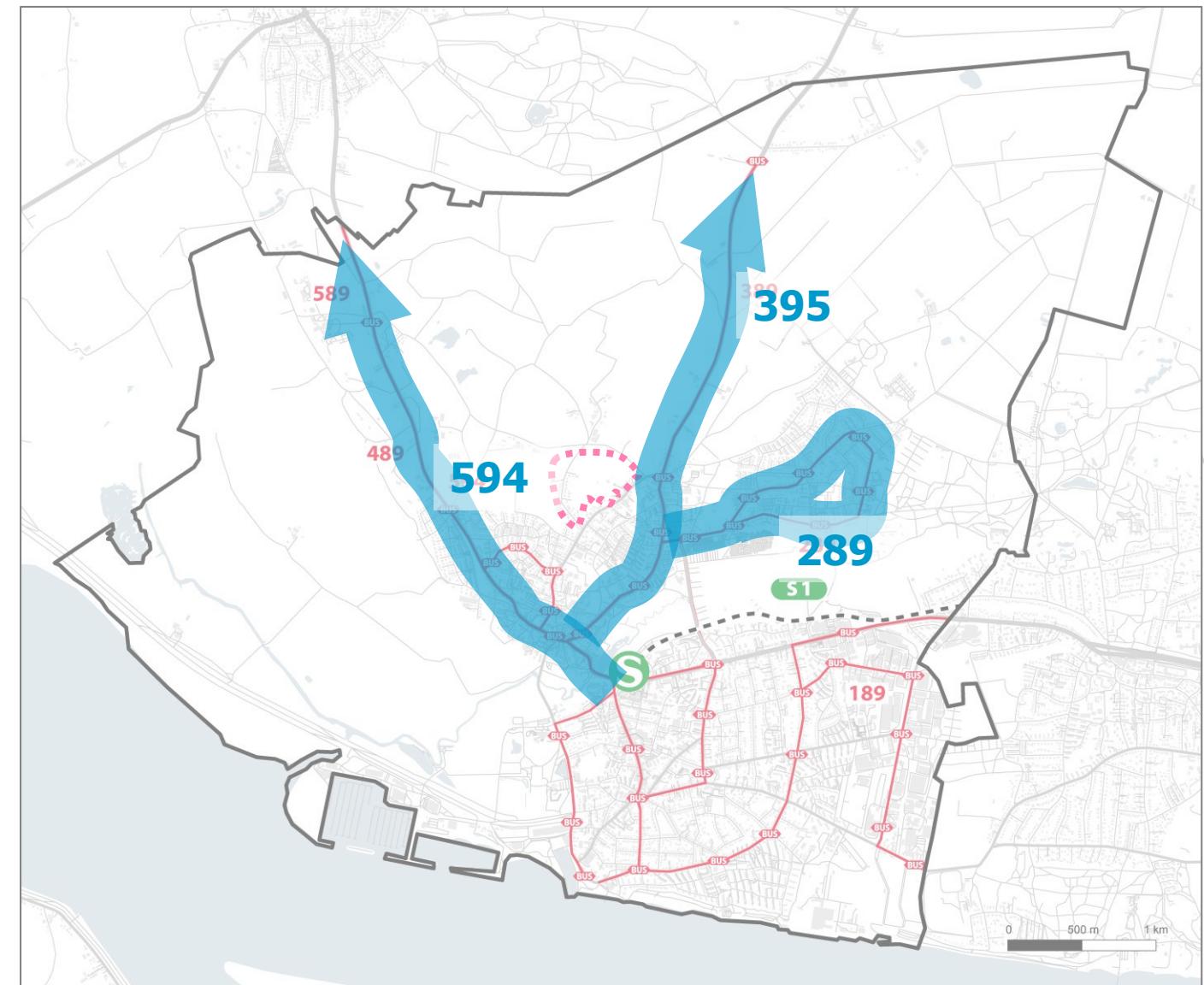
- Auf der Grundlage einer neuen Buslinie ggf. Begründigung des Linienverlaufes der Linie 189
- und Herausnahme der 189 aus der Bahnhofstraße möglich



# Handlungskonzept

Stadtbusverkehr: Taktverdichtungen im Regionalen Nahverkehrsplan (Entwurf; Metropolregion HH, 2022)

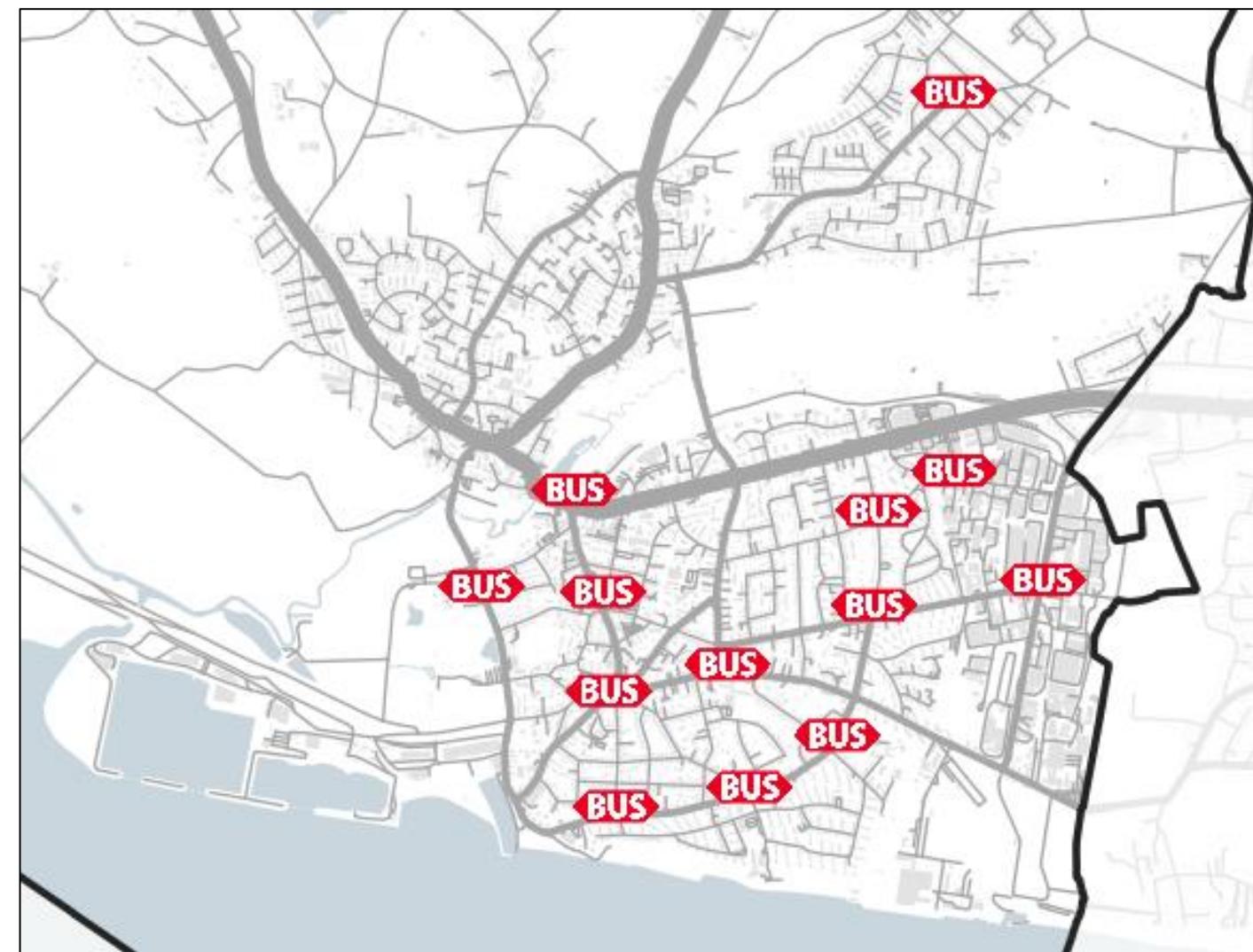
- Taktverdichtung im Zuge der Einrichtung von XpressBuslinien möglich (nicht alle Bushaltestellen)
- Darüber hinaus in der Moorwegsiedlung



# Handlungskonzept

## Barrierefreie Ausbau der Wedeler Bushaltestellen

- Mehrjahresplan zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen in Wedel
- 3 Priorisierungsstufen bezüglich des Umbaus
- insgesamt 68 Bushaltestellen, die umgebaut werden müssen
- 13 in der vordringlichen **Priorität**

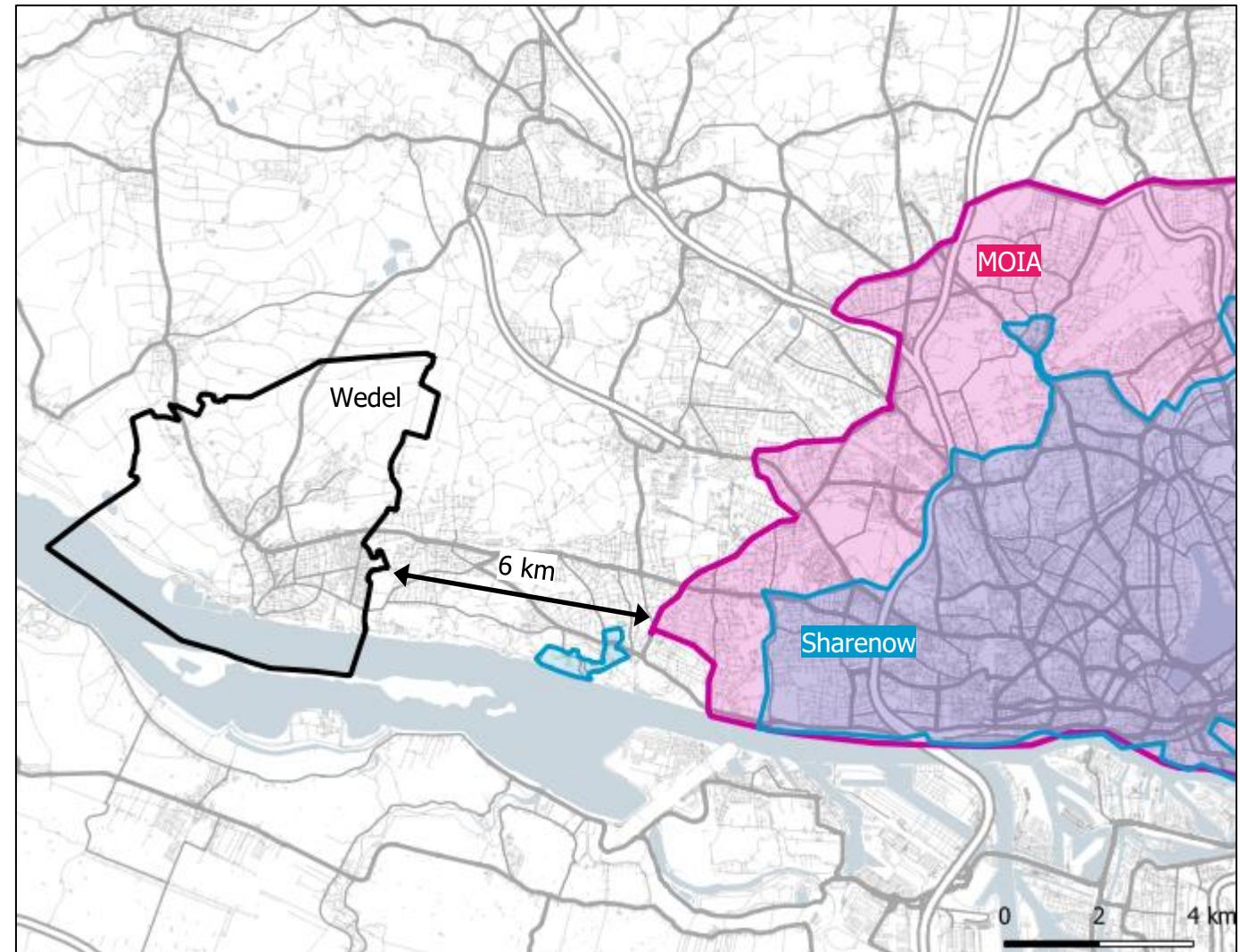


Bushaltestellen mit hoher Priorität zum barrierefreien Ausbau

## Handlungskonzept

free floating und OnDemand-Angebote

- Z.Zt. ist für bestehende free floating- und OnDemand-Angebote die Entfernung zwischen den Bediengebieten und den Stadtrandkommunen groß und somit eine Ausdehnung auf Wedel unattraktiv
- Im Zuge der Nachfrageentwicklung sowie der strategischen Unternehmensausrichtung kann sich dies künftig ändern
- Die regelmäßige **Kommunikation mit den Anbietern** ist empfehlenswert



# Handlungskonzept

Gesamtüberblick: Vorschläge zur zukünftigen ÖPNV-Gestaltung



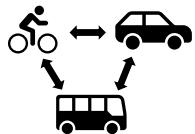
neue Buslinien (Wedel-Nord –Elbhochufer/Fachmarktzentrum, Stadtbuslinie)  
veränderte Streckenführung zur besseren Vernetzung (z. B. Linie 189)  
Taktverdichtung (z. B. Linie 289)



Barrierefreier Haltestellenausbau



Taktverdichtung der S-Bahnlinie, neuer S-Bahnhof, zweigleisiger Ausbau



Verbesserte Bus- und Radverkehrsverknüpfung und ggf. Car-Sharing

→ Vorschläge erfordern aufgrund der Verantwortlichkeit das **Gespräch mit dem Landkreis Pinneberg** und den Betreibern



**Vielen Dank**  
für Ihre Aufmerksamkeit!

## **Disclaimer**

Bei der Erstellung dieser Präsentation ist größte Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten.

Die Überlassung der Präsentation erfolgt nur für den internen Gebrauch des Empfängers. Eine Veröffentlichung gilt es mit dem Verfasser abzustimmen.

Die verwendeten Bilder unterliegen den jeweiligen angegebenen Lizenzbestimmungen. Die vollständigen Lizenzbedingungen können hier eingesehen werden:  
<https://creativecommons.org/licenses/>