

FACHDIENST Fachdienst Stadt- u. Landschaftsplanung	MITTEILUNGSVORLAGE
---	--------------------

Geschäftszeichen 2-61/Ku	Datum 22.10.2019	MV/2019/032
-----------------------------	---------------------	--------------------

Gremium	Beratungs- folge	Termin	Beschluss	TOP
Planungsausschuss	1	12.11.2019		

Sachstand zur S-Bahn / Gespräche mit der Deutschen Bahn

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Inhalt der Mitteilung:

In den letzten Monaten konnte man immer wieder in der Presse verfolgen, dass sich Hamburg den Ausbau des ÖPNV-Netzes groß auf die Fahnen geschrieben hat „Verbesserung der Mobilität bis 2030“. Für Wedel hat sich daraus positiv ergeben, dass ab Dezember 2019 in den Wochenendnächten die S-Bahn im 60 Minuten - Takt zwischen Blankenese und Wedel fährt. Dies ist für Wedel ein erster positiver Schritt.

Diesen Anlass möchte die Verwaltung nutzen, um zu berichten, dass es mit der Bahn Gespräche gegeben hat. Anstoß für diese Gespräche ist die derzeitige Entwicklung an der Rissener Straße im Bereich des 2. S-Bahnhofes.

Es war der Verwaltung wichtig, aufgrund der neuen Situation (abgeräumtes Grundstück/ehemalige Diskothek), mit der Bahn zu besprechen, ob die Möglichkeit besteht auch an dieser Stelle, so wie es auch im Bebauungsplan Nr. 72 „Einkaufszentrum Rissener Straße“ festgesetzt ist, einen S-Bahn-Haltepunkt einzurichten. Die Besonderheit hier ist, dass der Bahnsteig hier in Kurvenlage liegen würde.

Es besteht jetzt die Möglichkeit, zu versuchen mit dem neuen Eigentümer „Famila“, bei einer Neuplanung des Grundstücks den 2. S-Bahnhaltepunkt mit einzuplanen, so könnten auch Flächen für Nebenanlagen entstehen. Auch die Stadt Wedel besitzt in diesem Bereich Flächen (alte Ölweiche).

Aus diesem Grund wollte die Verwaltung mit der Bahn abklären, ob der Haltepunkt auch in Kurvenlage möglich ist und wie lang der Bahnsteig sein muss. Zudem sollte erfragt werden, welche Flächen für Nebenanlagen einzuplanen sind.

An der Situation von 2014, dass ein 2. Haltepunkt in Wedel Ost unter volkswirtschaftlicher Betrachtung als unwirtschaftlich bewertet wird, hat sich leider nichts geändert, aber ein Bedarf besteht weiterhin.

Die Bahn hat eine Abschätzung (Machbarkeitsprüfung), die insgesamt die möglichen Auswirkungen des 2. Haltepunkts darstellt, verfasst.

Fachdienstleiterin

i. V. Frau Hoppe
Tel.: 707- 346

Leiter/in mitwirkender
Fachbereiche

Tel.: 707

Fachbereichsleiter

i.V. Herr Grass
Tel.: 707-345

Bürgermeister

Niels Schmidt
Tel. 707-200

Stellungnahme der Bahn:

1 Veranlassung und Ziel

Die Stadt Wedel regt an, eine zweite S-Bahn-Station in Wedel, "Wedel Ost", einzurichten. Die Bahn soll kurz prüfen, welche Anforderungen zu erfüllen und welche Auswirkungen zu erwarten sind.

Es ersetzt keine Planungsleistungen und systematische Betrachtungen, sondern soll nur schlaglichtartig auf wesentliche und typische Auswirkungen hinweisen.

2 Betriebliche Randbedingungen

Durch eine zusätzliche Station entstehen zwangsläufig längere Fahrzeiten auf der Gesamtstrecke, typischerweise liegt diese Verlängerung bei 1,5 bis 2 Minuten gegenüber einem durchfahrenden Zug, bedingt durch Anhalten, Aufenthalt und Anfahren des Zuges. In Richtung und Gegenrichtung entsteht so in Summe eine 3 bis 4 Minuten längere Fahrzeit.

Der Fahrplan der S1 ist von den Abhängigkeiten der bestehenden eingleisigen Abschnitte zwischen Wedel und Blankenese geprägt und insgesamt in das Hamburger S-Bahn-Netz integriert, um z.B. in Altona bahnsteiggleiche Anschlüsse von/zur S31 herzustellen. Dieses Gefüge kann nicht verschoben werden, sodass die längere Fahrzeit sich nur auf den Abschnitt zwischen Wedel Ost und Wedel auswirken kann.

Diese Fahrplanlage bedingt allerdings auch, dass - aufgrund der dann nicht mehr einhaltbaren Wende-Aufenthaltszeit - rechnerisch eine weitere S-Bahn-Zuggarnitur erforderlich ist, sowie wegen der Systemlage der Fahrplantrassen auch ein zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Wedel Ost - Wedel.

3 Umsetzung

3.1 Strecke

3.1.1 Umfang

Der zweigleisige Ausbau Wedel Ost - Wedel erfordert insbesondere:

- *Neubau eines zweiten Gleises ab dem bestehenden Abzweig bis zum Bf. Wedel*
- *Zusätzliche Weichenanbindung in der Bahnhofseinfahrt Wedel*
- *Anpassung oder Erneuerung der Signalanlagen für die Zweigleisigkeit und im Bf. Wedel*
- *ggf. Anpassung der Stromversorgung, falls für die nötigen mehr gleichzeitigen Zugfahrten nicht ausreichend*
- *Anpassung und neue Sicherungseinrichtungen für den Bahnübergang Autal*
- *Nebenmaßnahmen wie Entwässerung, Kabel und Leitungen etc.*
- *Lärmschutzmaßnahmen s.u.*

3.1.2 Grunderwerb

- *Es ist eine Flächenoptimierung des Bahngrundstücks und somit der Gleislage, um möglichst wenig Grundstücke neu in Anspruch zu nehmen, erforderlich.*
- *Die Neuinanspruchnahme könnte zur Schonung der privaten Flächen auf der Südseite nur auf der Nordseite der Bahntrasse (städtische Grundstücke) liegen, es ist aber nicht sicher, ob die Wegeverbindung entlang der Bahn erhalten werden kann, ohne weitere Flächen weiter nördlich als "Folgebemaßnahme" in Anspruch zu nehmen.*

3.1.3 Lärmauswirkungen

- *Das zweite Gleis ist eine "wesentliche Änderung" des Schienenwegs, daher entstehen angesichts der nahen Wohn- und teilweise auch besonders sensiblen Gemeinbedarfsnutzungen mit Sicherheit entsprechende Ansprüche, die mit weitgreifenden aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen zu lösen sind.*

3.1.4 Natur und Umwelt

- *Es werden besonders geschützte Flächen (Natura 2000) tangiert oder sogar in Anspruch genommen, hier ist zu prüfen, ob die Auswirkungen des Ausbaus - insbesondere bauzeitlich - mit den Schutzziele in Einklang zu bringen sind.*
- *Es werden vorhandene Gehölze etc. gerodet werden.*
- *Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden in jedem Fall erforderlich.*

3.1.5 Baudurchführung

- *Durch die ggf. erforderlich werdende Verschwenkung auch des bestehenden Gleises werden Bauzustände entstehen, die mehrwöchige Sperrungen der Strecke bedingen.*
- *Ggf. ist für die Andienung der Baustelle noch eine trassenparallele Baustraße erforderlich.*

3.2 Station

3.2.1 Umfang

- *Die Station kann mit zwei Außen- oder einem Mittelbahnsteig errichtet werden. Bei beiden skizzierten Varianten sind Auswirkungen, wie unter Strecke 3.1.1 bis 3.1.5 beschrieben, zu erwarten.*
- *Angesichts der vorhandenen Anlagen und örtlichen Verhältnisse kann sich eine leichte Präferenz für Außenbahnsteiglösungen ergeben.*
- *Beide Lagevarianten, sowohl die westliche Lagevariante in der Geraden, als auch die östliche Variante im Bogen (R = 470 m) sind richtliniengerecht machbar.*
- *Zu errichten sind Außenbahnsteige oder Mittelbahnsteig mit 96 cm Höhe und 140 m Nutzlänge, unter Berücksichtigung einer Planungsreserve zur Verlängerung der Bahnsteige auf 210 m Nutzlänge (Langzugbetrieb), sowie den Nebeneinrichtungen wie Wetterschutz, Beleuchtung, Fahrgastservices usw.*
- *Die Zugänge zur Station sind barrierefrei herzustellen, insbesondere ist eine Über- oder Unterführung für die Reisenden mindestens eines (Mittelbahnsteig) oder beider Gleise (Außenbahnsteige) erforderlich. So werden mindestens zwei Aufzüge erforderlich.*

In Sachen Verknüpfung Bahn und Bus wird vom HHV folgende Stellungnahme abgegeben:

Unsere favorisierte Lösung sind Haltestellen am Fahrbahnrand, wenn die Verkehrsstärke der Rissener Straße dies erfordert in Busbuchten. Voraussetzungen hierfür sind ein Bahnsteigzugang in Höhe des östlichsten Teil des Grundstücks und eine LSA-gedekte Fußgängerquerung. Für Busbuchten wären die Fußwege anzufassen, aber die Flächen scheinen zur Verfügung zu stehen. Mit dieser Lösung verbinden wir zwei Vorteile: kürzeste Fahrzeiten für die Busse und Verfügbarkeit von Flächen für andere Zwecke.

Zu diesen anderen Zwecken folgende Anforderungen aus unserer Sicht:

- *Bike&Ride: mindestens 50 m², besser 100 m²*
- *Kiss&Ride: mindestens 3 Plätze*
- *Park&Ride: mindestens 100 Stellplätze, sonst besser ganz lassen.*

Die Verwaltung hat noch zwei weitere Themen angesprochen. Zum einen wurden die Umsetzungschancen für einen durchgehenden 10 Minuten-Takt ganztags erfragt, zum anderen wurde der Zustand des heutigen Bahnhofgebäudes angesprochen, da es hier immer wieder zu Beschwerden kommt.

Mit einem Schreiben an das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Ende 2015 gab es einen Vorstoß zum durchgehenden 10 Minuten - Takt. Aufgrund der hohen Kosten wurde der durchgehende 10 Minuten - Takt als chancenlos angesehen. Dies wurde dem Planungsausschuss am 12.01.2016 mitgeteilt. Eine kleine Angebotserweiterung erfolgte aber trotzdem 2016.

An diesem Sachverhalt hat sich leider nichts verändert. Für den durchgängigen 10 Minuten - Takt sieht die Bahn heute auch keine großen Chancen, da dies nur mit einem sehr hohen Aufwand machbar ist. Voraussetzung hierfür ist ein durchgehender zweigleisiger Ausbau zwischen Blankenese und Wedel, was mit enormen Kosten und Flächenerwerb verbunden ist. Bei dem Gespräch wurde sehr deutlich, dass die Bahn in dieser Sache nicht tätig werden wird. Dies müsste auf der oberen politischen Ebene angeschoben werden (Land SH und Hamburg).

Zum Zustand des Bahnhofsgebäudes gab die Bahn die Auskunft, dass nicht alle Vermietungseinheiten der DB gehören, insofern kann nicht Einfluss auf alle Flächen genommen werden.

Allerdings sind drei aktuelle Leerstände in den Einheiten der Bahn, das sind die ehemaligen Flächen: Obstladen, Schuster und Blumenladen.

Es ist laut Aussage der Bahn schwierig an kleineren Mietern (die nicht Filialbetrieb sind) zu vermieten.

Der Bahn ist die Problematik bekannt und sie arbeiten dran. Sie ist dabei, Nachmieter mit tragfähigeren Konzepten zu finden, evtl. Convenience-Konzepte wie kleiner Spar-Express-Laden oder DBService-Store. Das wird aber nach Aussagen der Bahn noch etwas dauern.