



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

A/BVG/61.36-2 Ri 45

Drucksache XVII-A052
Datum 26.04.2007

Auskunftersuchen gem. § 27 BezVG

von den Mitgliedern der Bezirksversammlung Altona
Thomas Adrian, Wolfgang Kaeser, Stefan Krappa,
Arno Münster, Beate Waldtmann (alle SPD-Fraktion)

Erschließung der neuen Wohngebiete im Gebiet des Bebauungsplanentwurfes Rissen 45

Seit rund neun Jahren planen Bezirksamt und Bezirksversammlung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Rissen 45 ein neues Wohngebiet im Norden Rissens. Aktuell ist die Errichtung von rund 230 Wohneinheiten in zwei Bauabschnitten geplant. Von Beginn an hat die Frage der verkehrlichen Erschließung des neuen Wohngebietes und der vorhandenen Einrichtungen (Krankenhaus etc.) eine zentrale Rolle in den Planungen eingenommen.

Wiederholt hat die Bezirksversammlung ihren Wunsch zum Ausdruck gebracht, das Gebiet zweiseitig über die Straße Suurheid und über eine neue Brückenverbindung zur Sülldorfer Landstraße zu erschließen (vgl. zuletzt Beschluss der Bezirksversammlung vom 25. Januar 2007). Hinsichtlich der Brücke gibt es jedoch bis heute keine klaren Aussagen, so dass aktuell davon ausgegangen werden muss, dass zumindest anteilig eine Erschließung über den beschränkten Bahnübergang Sieversstücken erfolgen soll.

Vor diesem Hintergrund bitten wir die zuständigen Behörden (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und Behörde für Inneres) um Auskunft:

1. Mit welcher Anzahl von täglichen Fahrzeugbewegungen aus dem und in das B-Plangebiet rechnen die zuständigen Behörden bei einer Realisierung des geplanten I. und II. Bauabschnitts, auch unter Berücksichtigung der heute schon vorhandenen Nutzungen?
 - 1a) Wie werden sich diese Verkehre voraussichtlich auf die geplanten Wege verteilen?
2. Wo würde nach heutigem Stand eine Brücke über die Gleise der S-Bahn errichtet werden, wo würde der Verkehr auf die B 431 geführt, bzw. wo würde er von der Bundesstraße abzweigen?
 - 2a) Wann wurden durch welche Stelle Planungen für eine Brücke erstellt, welche Behörden waren und sind mit dieser Planung beschäftigt?
 - 2b) Ob und wenn ja, mit welchem Ergebnis waren die Bahn AG nebst Aufsichtsbehörden und Tochterunternehmen mit diesen Planungen befasst?

- 2c) Auf welche Summe belaufen sich aus heutiger Sicht die Baukosten für eine derartige Brücke einschließlich Nebenkosten?
- 2d) Ob und wenn ja, wann wurden die entsprechenden Kosten in die mittel- bzw. langfristigen Investitionsplanungen der Stadt, der Bahn oder des Bundes eingestellt, wie verteilen sich die Mittel auf die Kostenträger, wann sind die Mittel verfügbar?
- 2e) Auf welcher Basis erfolgt die Verteilung der Baukosten, warum ist offenbar keine Kostenbeteiligung der Planungsbegünstigten möglich?
3. Sofern es zu einer anteiligen Erschließung über den beschränkten Bahnübergang Sieversstücken kommen sollte, ergeben sich zwangsläufig Fragen nach dem Ablauf des Schienen- und Straßenverkehrs und der Verkehrssicherheit:
- 3a) In welchem Umfang (Fahrzeugmenge pro Stunde) kann der Straßenverkehr über den Bahnübergang abgewickelt werden?
- 3b) Ob und wenn ja wo, gibt es Aufstellflächen im Straßenraum, wenn es wg. geschlossener Schranken Rückstaus geben sollte?
- 3c) Welche technischen Möglichkeiten bestehen, durch eine intelligente Signalsteuerung zwischen Bahn und Straße die Verkehre miteinander zu koordinieren?
- 3 d) Ist beabsichtigt, entsprechende Signalsteuerungen einzuführen, wenn ja, wer trägt in welcher Höhe die Kosten, wenn nein, warum nicht?
- 3e) Teilen die zuständige Fachbehörde und die S-Bahn Hamburg die Befürchtung, dass es bei einer Abwicklung der Verkehre über den beschränkten Bahnübergang zu Verzögerung im S-Bahn Verkehr kommen kann, wenn ja, bis wohin würden sich diese Fahrplanabweichungen auswirken, welche Maßnahmen können ergriffen werden?
- 4) Teilen die zuständigen Behörden (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und Behörde für Inneres) die Auffassung, dass die Abwicklung von Individualverkehren über beschränkte Bahnübergänge grundsätzlich mit einem erhöhten Unfallrisiko verbunden ist?
- 4a) Welche Erfahrungen gab es in den vergangenen fünf Jahren an anderen Stellen in Hamburg, beispielsweise entlang der AKN oder im Bezirk Wandsbek? Gab es Unfälle, wenn ja, welche Maßnahmen wurden ergriffen?
- 4b) Teilen die zuständigen Behörden die Auffassung, dass auch bei einer Abwicklung von Individualverkehr über den Bahnübergang Sieversstücken erhöhte Unfallrisiken eintreten können? Welche Maßnahmen werden ergriffen um die Risiken abzuwenden?
5. Welchen Stand haben die Planungen für einen zweigleisigen Ausbau der S-Bahn in Richtung Wedel?
- 5a) Wo wurde die Maßnahme angemeldet, wann wird sie realisiert?
- 5b) Werden diese Planungen im Zusammenhang mit der Planung einer Brücke in Rissen berücksichtigt? Wenn nein, warum nicht?

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt beantwortet in Abstimmung mit der Behörde für Inneres die Anfrage wie folgt:

Die Fragen zu den Nummern 1, 1a, 2, 2a, 2c, 3a, 3b und 5b sind von der planenden Dienststelle des Bezirksamtes Altona zu beantworten.

Zu 2b)

Die Deutsche Bahn (DB AG) wurde mit der Planverschickung vom 10.03.2005 beteiligt. Die Stellungnahme der DB AG liegt nur dem Bezirksamt Altona vor.

Zu 2d)

Die entsprechenden Kosten wurden bislang nicht in die mittel- bzw. langfristigen Investitionsplanungen der Stadt, der Bahn oder des Bundes eingestellt. Im Übrigen siehe Stellungnahme der BSU vom 16.02.2007 zum Beschluss XVII-489 der Bezirksversammlung Altona.

Zu 2e)

Die Kostenverteilung erfolgt nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Ob eine Kostenbeteiligung des Planungsbegünstigten möglich ist, ist den weiteren Verhandlungen mit einem möglichen Investor vorbehalten.

Zu 3)

Die Bahn AG wurde mit Schreiben der BSU vom 18.12.06 aufgrund der künftigen Bebauung auf die Verkehrssituation am Bahnübergang (BÜ) Sieversstücken hingewiesen. Mit Schreiben vom 11.01.07 hat die DB Netz AG mitgeteilt, dass sie am bestehenden Bahnübergang (BÜ) Sieversstücken derzeit keine Veranlassung für weitere Sicherheitsvorkehrungen vorsieht. Aus Sicht der Bahn ist die Sicherheit an diesem BÜ zu jedem Zeitpunkt gewährleistet.

Zu 3c)

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit die BÜ-Sicherung Sieversstücken mit der LSA zu koppeln. Es wird darauf hingewiesen, dass die Einrichtung einer sogenannten BÜSTRA eine Änderung einer Kreuzung nach § 3 EKrG darstellt und mit der DB AG entsprechend abzustimmen ist.

Zu 3d)

Wenn die vorhersehbare Verkehrsentwicklung dieses erfordert, ist die Einrichtung einer BÜSTRA zu prüfen. Diese wäre je zu einem Drittel durch den Bund, die DB AG und die FHH zu tragen. Ob eine Kostenbeteiligung des Planungsbegünstigten möglich ist, ist den weiteren Verhandlungen mit einem möglichen Investor vorbehalten.

Zu 3e)

Nein, mit einer Behinderung des S-Bahnverkehrs ist nicht zu rechnen.

Zu 4 und 4b)

Die Einrichtung von höhengleichen Kreuzungen zwischen Straße und Schiene richten sich nach den entsprechenden gesetzlichen Vorgaben und ergänzenden Vorschriften. Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sollen Nutzungskonflikte auf der gemeinsamen Fläche ausschließen. Bahnübergänge sind daher grundsätzlich mit keinem höheren Gefährdungspotential belastet. Das Unfallrisiko ist daher nicht höher einzuschätzen als an anderen Stellen im öffentlichen Verkehrsraum. An allen Hamburger Bahnübergängen finden regelmäßig Bahnschauen statt, bei denen die Sicherheitseinrichtungen von einer Kommission aus Bahnbetreiber, Straßenverkehrsbehörde, Landes- bzw. Bundeseisenbahnaufsicht und der jeweils zuständigen Polizeibehörde begutachtet und ggf. erforderliche Änderungen festgelegt werden.

Zu 4a)

Eine durch die BfI gehaltene Abfrage zur Unfalllage an den acht höhengleichen Kreuzungen der AKN auf Hamburger Gebiet ergab, dass sich in den letzten 5 Jahren dort kein Unfall mit einem Schienenfahrzeug ereignet hat. Bei den Bahnübergängen im Bezirk Wandsbek handelt es sich ausschließlich um Bahnübergänge, die in den Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn AG und damit der Bundespolizei (früher Bahnpolizei) fallen; für die Unfallaufnahme ist einzig die Bundespolizei zuständig. Erfahrungen der Hamburger Polizei liegen dort somit nicht vor.

Zu 5 und 5a)

Zurzeit sind keine Planungen für einen zweigleisigen Ausbau auf der S-Bahnstrecke Blankenese – Wedel im Bereich des BÜ-Sieversstücken bekannt.

Petition:

Die Bezirksversammlung wird um Kenntnisnahme gebeten.