



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Rainer Steenblock (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Bau des dritten Gleises zwischen Pinneberg und Elmshorn

In einem Bericht der Elmshorner Nachrichten vom 11. Januar 2002 über den Umbau des Elmshorner Bahnhofs äußerte Bernd Rust, bei der DB Netz AG zuständig für den Korridor Hamburg-Schleswig-Holstein, dass es vor dem Hintergrund einer Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung "Probleme gibt, die gegen das dritte Gleis sprechen".

1. Teilt die Landesregierung die Einschätzung, dass bei einem Bau einer festen Fehmarnbeltquerung der Bau eines dritten Gleises zwischen Pinneberg und Elmshorn überflüssig wird?

Wenn ja: Wie sind unter diesen Bedingungen die Prognosen für den Personen- und den Güterverkehr und wie kann der entsprechende Verkehr auf den bestehenden Gleisen bewältigt werden?

Wenn nein: Was will die Landesregierung unternehmen, um den Ausbau der Strecke zwischen Pinneberg und Elmshorn zu beschleunigen?

Antwort:

Nein, die Landesregierung hält an ihrer verkehrspolitischen Zielsetzung fest, den bestehenden Schienenengpass zu beseitigen. Aus diesem Grund hat das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr den Umbau des Bahnhofs Elmshorn und die

verschränkte Dreigleisigkeit zwischen Pinneberg – Elmshorn auf Arbeitsebene zur Prüfung und Bewertung für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Nach Einschätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird der bestehende Güterverkehrsengpass mit der bisher vorgesehenen verschränkten Dreigleisigkeit zwischen Pinneberg und Elmshorn nicht beseitigt, sondern lediglich auf die Anschluss-Strecken Pinneberg - Eidelstedt sowie Verbindungsbahn bzw. nördliche Güterumgehungsbahn verlagert. In diesem Zusammenhang wird alternativ zum zweigleisigen Ausbau der nördlichen Güterumgehungsbahn der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Neumünster - Bad Oldesloe als Güterumfahungsstrecke geprüft und bewertet.

Bevor konkrete Planungen für die 2. Baustufe der ABS Pinneberg-Elmshorn aufgenommen werden können, muss daher zunächst die erforderliche Ausgestaltung des Vorhabens im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans geprüft und neu definiert werden. Erste Ergebnisse wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen voraussichtlich vor der Sommerpause vorlegen.

Die Landesregierung hält es für möglich, dass sich im Fall einer politischen Entscheidung für eine feste Fehmarnbeltquerung zumindest ein Teil des Güterverkehrs von der Jütlandlinie auf die Vogelfluglinie zurückverlagern wird. Konkrete Aussagen hierzu können erst die derzeit im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans laufenden Untersuchungen zur künftigen Führung der Skandinavienverkehre durch Schleswig-Holstein liefern.

Zu einer deutlichen Entspannung der Engpass-Situation kann bereits der Umbau des Bahnhofes Elmshorn beitragen, der gegenwärtig als 1. Baustufe der ABS Pinneberg-Elmshorn realisiert wird. Derzeit führen der Bund und die DB Netz AG Gespräche mit dem Eisenbahnbundesamt, um die technische Zustimmung zu der verfolgten Variante einzuholen und deren Finanzierung abschließend zu klären. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Bahnhof Elmshorn ist für Ende 2002 / Anfang 2003 vorgesehen, so dass in Abhängigkeit vom Verlauf des Planfeststellungsverfahrens im Frühjahr 2004 mit dem Bau begonnen werden kann. Die Inbetriebnahme des Bahnhofes wird voraussichtlich Ende 2006 erfolgen.

2. Sieht die Landesregierung eine Alternative zum Ausbau der Strecken Pinneberg Elmshorn durch den Ausbau der Strecke Neumünster-Bad Segeberg?

Wenn ja: Welcher Ausbau der Strecke Neumünster Bad Segeberg wird angestrebt, wie ist die Zeitplanung für dieses Vorhaben und welche Entlastung würde dies für die Strecke Neumünster-Hamburg bedeuten?

Die Strecke Neumünster – Bad Segeberg wird gegenwärtig für den Personenverkehr reaktiviert. Die Inbetriebnahme soll spätestens zum Fahrplanwechsel Ende 2002 erfolgen.

Darüber hinaus hat das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr auf Arbeitsebene den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans alternativ zum zweigleisigen Ausbau der nördlichen Güterumgebungsbahn als "Bypass" für den Güterverkehr zur Prüfung und Bewertung angemeldet. Infolge der direkten Umfahrung Hamburgs nach Maschen würde auf diese Weise eine Entlastung der Strecke Neumünster - Elmshorn - Hamburg ermöglicht werden.

Maßgeblich für eine Entscheidung über die Notwendigkeit der Elektrifizierung und des Ausbaus der Strecke Neumünster-Bad Oldesloe ist die bis zum Ende des laufenden Jahres erwartete politische Entscheidung über die Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung und somit die zukünftige Führung der Skandinavienverkehre durch Schleswig-Holstein.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen strebt an, den neuen Bundesverkehrswegeplan noch im Jahr 2003 vorzulegen. Die Verabschiedung der entsprechenden Bedarfspläne wird erfahrungsgemäß ein Jahr später erfolgen.