



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Eichelberg und Rainer Wiegard (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung – Der Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Planungen für den Eisenbahnstreckenausbau Hamburg – Lübeck Vereinbarung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland und dem Verkehrsministerium des König- reichs Dänemark

1. Hat die Landesregierung die betroffenen Kommunen über die Vereinbarungen bezüglich der Ausbaumaßnahmen entlang der Strecke Hamburg – Puttgarden informiert, die im Falle einer festen Fehmarn Belt Querung notwendig wären? Wenn ja, in welcher Form werden diese geplanten Maßnahmen bei den derzeit in Angriff zu nehmenden kommunalen Baumaßnahmen planerisch berücksichtigt? Wie ist es in diesem Zusammenhang zu bewerten, dass in Bargtheide derzeit eine Brücke über die zweigleisige Strecke neu gebaut wird, die kein drittes Gleis zulässt?

Für die Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung liegt bisher keine abschließende Entscheidung vor. Konkrete Ausbauplanungen wurden bisher nicht begonnen. Dennoch sind u. a. der Kreis Ostholstein und die betroffenen Kommunen insbesondere in einem ausführlichen Dialog 1999 sowie in Veranstaltungen der Folgejahre über die Untersuchungen zur einer festen Fehmarnbeltquerung und die landseitige Anbindung auf Schiene und Straße (Lübeck-Puttgarden) informiert worden.

Bei der städtebaulichen Beratung der Gemeinden durch die Landesregierung wird im Einzelfall auf das notwendige enge Abstimmungserfordernis mit der Deutschen Bahn AG bezüglich der beim Bau einer festen Fehmarnbeltque-

rung ggf. notwendigen Ausbaumaßnahmen hingewiesen, sofern sich die neu geplanten Baugebiete im Bereich der vorhandenen Trasse, einer geplanten Alternativtrasse oder in deren Einflussbereich (Lärm) befinden.

Im Bereich des Streckenabschnittes Lübeck – Hamburg sind die betroffenen Gemeinden als Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Planfeststellungsverfahren beteiligt worden. Für die, in der bisher lediglich paraphierte Vereinbarung zwischen Dänemark und Deutschland, vorgesehenen Maßnahmen liegen ebenfalls noch keine konkreten Planungen vor.

Bei der Konkretisierung der Planungen werden alle betroffenen Kommunen frühzeitig beteiligt werden.

Im Entwurf des BVWP 2003 ist ein dreigleisiger Ausbau von Ahrensburg bis Hamburg-Wandsbek enthalten. Auf diesem Streckenabschnitt steht nach Angaben der DB Netz AG einem möglichen dreigleisigen Ausbau nichts entgegen. Die Weiterführung des dreigleisigen Ausbaus über Ahrensburg hinaus ist weder im Entwurf des BVWP 2003 enthalten, noch liegt hierfür ein Planungsauftrag vor. Im Rahmen des bereits abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens konnte für den erforderlichen Brückenneubau in Bargteheide lediglich eine elektrifizierte zweigleisige Strecke in ihrer jetzigen Lage zu Grunde gelegt werden.

2. Werden die vom Bund, der DB AG und dem Land geplanten Streckenausbaumaßnahmen auch in den derzeit in Aufstellung befindlichen Bauleitplanungen der Kommunen berücksichtigt, wie z.B. für den Bebauungsabstand zur Strecke, Raum für Lärmschutzmaßnahmen etc.?

Außer den bereits planfestgestellten Maßnahmen auf der Strecke Hamburg – Lübeck/Travemünde liegen noch keine konkreten Planungen für einen weiteren Streckenausbau vor. Der Entwurf (2002) der Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum II, der zur Zeit im Abstimmungsverfahren ist, enthält einen Hinweis auf die Planungen zu Ausbau und Elektrifizierung der Strecke als landesplanerischen Grundsatz. Daher ist der mögliche Bau einer festen Fehmarnbeltquerung in den betroffenen Kommunen bei der Bauleitplanung in die Abwägung einzubeziehen.

Lärmberechnungen müssen eine Prognose der zukünftig realistisch zu erwartenden Verkehre einbeziehen. Die Zunahmen beim Güter- und Schienenpersonenverkehr ist in den Prognosen zu berücksichtigen.

Soweit kommunale Entwicklungsplanungen von der Ausbauplanung berührt sein können, werden die Kommunen im Rahmen von Beratungsgesprächen darauf hingewiesen und ihnen eine entsprechende vorsorgliche planerische Berücksichtigung und Abwägung empfohlen. Im Übrigen verweise ich auf die Antwort zu Frage 1.

3. Wenn die Gleisstrecke Neumünster – Bad Segeberg zweigleisig ausgebaut werden soll, ist dies auch schon bei der derzeitigen Instandsetzung der Stre-

cke mit berücksichtigt worden und lässt sich dies wegen der Bebauung in den Orten und der Stadt Bad Segeberg überhaupt verwirklichen?

Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003 ist diese Maßnahme in Abhängigkeit von der Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung im vordringlichen Bedarf enthalten. In der paraphierten Vereinbarung zwischen Dänemark und Deutschland ist dieses Vorhaben in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung enthalten. Da für den Ausbau der Strecke Neumünster – Bad Oldesloe bisher noch keine Planungsentscheidung vorliegt, konnte dieser Streckenausbau im Rahmen der Reaktivierung der Strecke Neumünster – Bad Segeberg für den Schienenpersonenverkehr im Jahr 2002 nicht berücksichtigt werden. Ein zweigleisiger Ausbau im Verlauf der bestehenden Trasse erscheint möglich, allerdings werden dafür zu gegebener Zeit geeignete Lösungen gefunden werden müssen.

4. Werden heute alle Brückenquerungsprojekte über Bahnstrecken hinweg im Hinblick auf eine mögliche Elektrifizierung der Strecken hin erhöht gebaut bzw. geplant?

Soweit konkrete Planungen für die Elektrifizierung von Strecken vorliegen, wird dieses bei der Planung bzw. dem Bau von Querungsbauwerken berücksichtigt. Im Übrigen haben bisherige Elektrifizierungen gezeigt, dass nachträgliche Anpassungen der Querungsbauwerke in der Regel ohne größeren Aufwand durchgeführt werden können. Eine Überdimensionierung von Querungsbauwerken über den durch Planungen nachgewiesenen Bedarf hinaus lässt sich weder rechtlich noch finanziell rechtfertigen.

5. Ist der Lärmschutz für einen Bahnbetrieb von 160 km/h zwischen Hamburg und Lübeck/Travemünde schon heute gegeben oder ist dieser eingeplant? Wird dies gegebenenfalls Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens?

Für dieses Vorhaben sind bereits Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden, in deren Rahmen auch das Thema Lärmschutz ausführlich behandelt worden ist.

Die Forderungen nach Lärmschutzmaßnahmen sind von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen worden, da die Elektrifizierung dieser Strecke keinen erheblichen baulichen Eingriff und keine wesentliche Änderung des Schienenweges gem. § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz darstellt, durch den der Beurteilungspegel des Verkehrslärms sich erhöht. Durch Beibehaltung des bestehenden Bahnbetriebs löst die Elektrifizierung der Strecke insofern auch keine Lärmschutzmaßnahmen aus.

Die Landesregierung wird sich aber dafür einsetzen, dass insbesondere der Bereich Bargtheide in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen werden kann.