



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Beate Raudies (SPD)

und

Antwort

der Landesregierung - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Bahnübergang Papenhöhe

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Vor dem Bahnübergang Papenhöhe zwischen Horst (Kreis Steinburg) und Elmshorn (Kreis Pinneberg) kommt es aufgrund der vielbefahrenen Marschbahnstrecke immer wieder zu langen Standzeiten. Vor Ort wird eine Untertunnelung des Bahnübergangs diskutiert, um die bestehenden Verkehrsbehinderungen an der wichtigen Strecke für Stadt- und Überlandbusverkehre zu reduzieren.

1. Welchen Handlungsbedarf sieht die Landesregierung an dem Bahnübergang?
2. Welche Planungen/Projekte sind der Landesregierung zur Vermeidung von Staus am Bahnübergang Papenhöhe bekannt? Wie beurteilt die Landesregierung diese, insbesondere auch vor dem Hintergrund der Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes?
3. Wie ist die finanzielle und planerische Zuständigkeitsverteilung zwischen dem Land Schleswig-Holstein, der Deutschen Bahn, dem Kreis Steinburg, dem Kreis Pinneberg und der Stadt Elmshorn bei einer Untertunnelung des Bahnübergangs?
4. Wie beurteilt die Landesregierung diese, insbesondere vor dem Hintergrund der Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes?
5. Welche konkreten Maßnahmen sind seitens der Landesregierung geplant, um die angespannte Verkehrssituation am Bahnübergang zu entlasten?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 bis 5 zusammen beantwortet:

Weder der Landesregierung noch dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) sind gegenwärtig verkehrliche Probleme oder Unfälle an diesem Bahnübergang bekannt, die einen Handlungsbedarf auslösen könnten. Insofern sind derzeit keine Maßnahmen geplant.

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein (GVFG-SH) kommt hier nicht zur Anwendung, da keine kommunale Baulast vorliegt. Straßenbaulastträger für die Landesstraße (L) 100 im Bereich dieses Bahnübergangs ist das Land.

Bei einer möglichen Beseitigung des Bahnübergangs würde die gesetzliche Kostendrittteilung nach § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) in Verbindung mit §13 EKrG greifen. Diese Kosten teilen sich die Bundesrepublik Deutschland, die Deutsche Bahn und die Straßenbaulastträger. Neben der Verteilung der Kosten ist auch die planerische Zuständigkeit in einer Vereinbarung zwischen den Beteiligten zu regeln.

Die Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes hätte nur Auswirkungen, wenn ein kommunaler Baulastträger beteiligt wäre.