



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christel Happach-Kasan (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Ausbau der Eisenbahntrasse Hamburg - Berlin, Bahnübergang Friedrichsruh

1. Wieweit ist der Stand des Ausbaus der Eisenbahnstrecke Hamburg - Berlin auf dem Gebiet des Kreises Herzogtum Lauenburg fortgeschritten? Für welche Geschwindigkeit wird die Strecke technisch ausgebaut und für welche zugelassen? Wann wird die Strecke auf dem Gebiet des Kreises voraussichtlich fertiggestellt sein? Ist es richtig, dass durch den Ausbau die Trasse lediglich dem im Bundesgebiet für Fernverkehrsstrecken üblichen Standard angepasst wird?

Nach Aufgabe des Transrapid Hamburg - Berlin hat der Bund im Einvernehmen mit der DB AG die Ertüchtigung der ABS Hamburg - Büchen - Berlin (VDE 2) zur Hochgeschwindigkeitsstrecke und somit ICE-gerechten Verbindung in einer 2. Ausbaustufe beschlossen.

Für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Hamburg – Berlin werden derzeit für die Beseitigung / Aufhebung von sieben Bahnübergängen in Schleswig-Holstein die Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Ziel ist es, durch den Ausbau dieser Strecke für Fahrgeschwindigkeiten bis zu 230 km/h die Reisezeit zwischen Berlin und Hamburg zum 31.12.2004 von derzeit 144 Minuten auf 93 Minuten zu verkürzen. Für den Fahrbetrieb mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit müssen deshalb die technischen Voraussetzungen auf der Strecke geschaffen werden. Der Landesregierung ist nicht

bekannt, dass es bei der DB Netz AG Regelungen über übliche Standards bei Fernverkehrsstrecken gibt.

2. Wie ist der Stand der Planung der Ersatzbauwerke, die erforderlich werden, um zur Verbesserung der Sicherheit die bestehenden höhengleichen Bahnübergänge (Friedrichsruh, Müssen, Büchen) aufheben zu können?

Die Bauvorbereitungen für die erforderlichen Maßnahmen werden von der DB AG vorgenommen. Für die Durchführung der erforderlichen Planfeststellungsverfahren ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig. Als Anhörungsbehörde ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr beteiligt.

Für die notwendige Beseitigung bzw. Aufhebung der Bahnübergänge (BÜ) in Schleswig-Holstein zeigt sich folgender Bearbeitungsstand:

BÜ Friedrichsruh (Gemeinde Aumühle - L 208)

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 18 und 20 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) wird das Anhörungsverfahren durch die Planauslegung eingeleitet. Die Planauslegung erfolgt vom 26.08. bis 26.09.2002. Die Einwendungsfrist läuft am 24.10.2002 ab. Es wird mit einer Verfahrenszeit für die Anhörung von 9 Monaten gerechnet.

BÜ Mühlenstraße (Gemeinde Müssen)

Der Bahnübergang soll aufgehoben werden. Als Ersatz ist auf der Südseite der Bahnstrecke ein Parallelweg zur Bahnkreuzung Steinkrug geplant. Das Planfeststellungsverfahren nach §§ 18 und 20 AEG wird zusammen mit dem Verfahren für den BÜ Steinkrug (siehe nachfolgende Ausführungen) durchgeführt.

BÜ Steinkrug (Gemeinde Büchen)

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 18 und 20 AEG wird z.Zt. das Anhörungsverfahren durchgeführt. Die Erörterung mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) ist abgeschlossen, mit den privaten Einwendern ist ein Termin im September 2002 vorgesehen. Die abschließende Stellungnahme an die Planfeststellungsbehörde beim EBA ist, soweit keine Planänderungen erforderlich werden, im Oktober 2002 geplant.

BÜ Steinautal (Gemeinde Büchen)

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 18 und 20 AEG wird z.Zt. das Anhörungsverfahren durchgeführt. Die Erörterung mit den TÖB und den privaten Einwendern ist im September 2002 vorgesehen. Die abschließende Stellungnahme an das EBA ist, soweit keine Planänderungen erforderlich werden, im Oktober 2002 geplant.

BÜ Büchen Dorf (Gemeinde Bröthen)

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 18 und 20 AEG wird z. Zt. das Anhörungsverfahren durchgeführt. Die abschließende Stellungnahme wird voraussichtlich Ende September 2002 dem EBA übersandt.

Auf dem Gebiet des Kreises Herzogtum Lauenburg sind darüber hinaus folgende BÜ zu beseitigen:

BÜ Feldstraße (Stadt Schwarzenbek)

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 18 und 20 AEG wird z.Zt. das Anhörungsverfahren durchgeführt. Die Erörterung mit den TÖB hat stattgefunden, mit den privaten Einwendern ist der Termin am 29. August 2002 vorgesehen. Die abschließende Stellungnahme an das EBA ist, soweit keine Planänderungen erforderlich werden, Ende September / Anfang Oktober 2002 geplant.

BÜ Radekamp (Gemeinde Aumühle)

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 18 und 20 AEG wird z.Zt. das Anhörungsverfahren durchgeführt. Die Erörterung mit den TÖB hat stattgefunden, mit einem privaten Einwender ist ein Termin am 15. August 2002 vorgesehen. Die abschließende Stellungnahme an das EBA ist Ende September 2002 geplant.

3. Auf Grund welcher Überlegungen hat die Landesregierung der Querung der Eisenbahntrasse in Friedrichsruh mit einer Brücke statt mit einem Tunnel den Vorzug gegeben? Ist es richtig, dass für die Entscheidung im wesentlichen Kostengründe ausschlaggebend waren?

Wenn ja, - welche Kosten würde der Bau eines Tunnels bei gleichem Ausbaustandard wie die jetzt geplante Brückenlösung verursachen?

Wenn nein, - wie stellt sich der Sachverhalt aus Sicht der Landesregierung dar?

Im Rahmen der von der Straßenbauverwaltung beauftragten Planungen zur Beseitigung des BÜ Friedrichsruh im Verlauf der L 208 wurden 12 Varianten (Unter- und Überführungen) u. a. hinsichtlich ihrer verkehrlichen, ökologischen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte (planungsrechtliche Belange) untersucht. Die Untersuchungen machen deutlich, dass im betrachteten Raum keine konfliktfreie Trasse zur Verfügung steht.

Als Ergebnis der gesamtplanerischen Abwägung aller Belange wurde von der Straßenbauverwaltung die Trassenvariante ausgewählt, bei der der bestehende BÜ durch eine östlich des Ortes gelegene Straßenüberführung ersetzt wird und im Nahbereich des heutigen BÜ ein Fußgänger- und Radfahrertunnel zu bauen wäre.

Diese Trassenvariante wurde mit dem kommunalen Raum abgestimmt.

Eine Straßenunterführung konnte aus ökologischen (u.a. Grundwasserabsenkung mit nachhaltiger schädlicher Auswirkung auf die Umwelt, insbesondere die Vegetation) und wirtschaftlichen Gründen (Tunnellösung mit rd. 5.0 Mio. € gegenüber einer Brückenlösung mit rd. 3.0 Mio. €) nicht in Betracht gezogen werden.

Hinweis: Gegenstand des auf Antrag der DB AG vom EBA eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens zur Beseitigung des BÜ Friedrichsruh ist eine Lösung, bei der kein Fußgänger- und Radfahrertunnel vorgesehen wird. Die Zuwegung zu den beiden Außenbahnsteigen soll über die geplante Straßenbrücke erfolgen.

Insbesondere wegen der damit verbundenen Mehrweglängen für die Fußgänger spricht sich die Gemeinde Aumühle vehement gegen diese geänderte Planung aus. Das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr unterstützt die Bemühungen des kommunalen Raumes zu Gunsten der Ursprungsplanung.

4. Wie hoch sind die Investitionskosten für die Brücke einschließlich ihrer Anbindung nach der jetzigen Kostenschätzung, welchen Anteil würden die Gemeinden zu zahlen haben und wie errechnet sich dieser Anteil? Welche Unterhaltungskosten verursacht nach den Erfahrungen des Landes ein Brückenbauwerk in der von den Gemeinden geplanten Größenordnung im langjährigen Durchschnitt?

Die Investitionskosten für die dem Planfeststellungsverfahren zu Grunde liegende Verlegung der L 208 einschließlich der Straßenbrücke betragen ca. 3,0 Mio. €. Die kreuzungsbedingten Kosten sind gem. dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) zu je 1/3 vom Bund (Staatsdrittel), dem Schienenbaulastträger (DB AG) und dem Straßenbaulastträger für die L 208 (Land Schleswig-Holstein) zu tragen. Die Gemeinden sind als Baulastträger an der Straßenbrücke nicht beteiligt und somit auch nicht kostenpflichtig.

Eigene Planungen der Gemeinden für ein Brückenbauwerk sind nicht bekannt. Brückenbauwerke verursachen im langjährigen Durchschnitt folgende jährliche Unterhaltungskosten: 0,5 % der Baukosten für die Unterbauten (Widerlager, Pfeiler, Gründungen..) zuzüglich 1,1 % der Baukosten für den Brückenüberbau (hier Spannbetonplatte). Für die im Planfeststellungsverfahren verfolgte Straßenbrücke ist somit von durchschnittlichen Unterhaltungskosten in Höhe von ca. 12.000 €/a auszugehen.

5. Für welche Tragfähigkeit werden Brücken von Landesstraßen entsprechend den bestehenden Regeln gebaut? Unter welchen Voraussetzungen kann der Bau einer Brücke mit einer Brückenklasse geringer als 40 realisiert werden, ohne dass der Landeszuschuss gefährdet ist?

Brücken im Verlauf von Landesstraßen werden nach der DIN 1072 (Straßen- und Wegbrücken – Lastannahmen) für Brückenklasse 60/30 bemessen und dienen dem regelmäßigen Verkehr ohne Lastbeschränkungen.

Sollte die Brücke in kommunaler Straßenbaulast erstellt werden, trifft die Kommune die Entscheidung über deren Dimensionierung im Benehmen mit der DB AG. Hierüber ist eine Kreuzungsvereinbarung nach dem EKrG zu schließen. Das aus der EKrG-Maßnahme auf den kommunalen Straßenbaulastträger entfallende Kostendrittel ist nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderfähig.

6. Wie bewertet die Landesregierung die rechtlichen Möglichkeiten der Gemeinden bei einer Übernahme der Trägerschaft der L 208 in einem Teilabschnitt das Befahren der Brücke auf die jetzt für den Hohlweg geltende Belastung von 16 to dauerhaft zu

beschränken? Für welche Tragfähigkeit würde die Brücke gebaut, wenn die Gemeinden die Trägerschaft übernehmen?

Brücken im Verlauf von Straßen werden nach den geltenden technischen Regelwerken für Verkehr ohne Lastbeschränkungen bemessen.

Für Bundesfern - ,Landes - und Kreisstraßen wird daher in der Regel die Brückenklasse 60/30 gewählt, bei Gemeindestraßen besteht die Möglichkeit für eine Bemessung nach der Brückenklasse 30/30.

Der zuständige Baulastträger kann in Abhängigkeit der Verkehrsbedeutung der jeweiligen Straße eine geringere Einstufung vornehmen.

7. Welche zusätzliche Verkehrsbelastung durch LKW erwartet die Landesregierung für die Ortsdurchfahrt Friedrichsruh bei dem für Landesstraßen üblichen Straßenausbau? Würden nach Einschätzung der Landesregierung die Anwohner Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen haben?

Nach der im Rahmen der Planungen von der Straßenbauverwaltung erarbeiteten Verkehrsprognose für das Jahr 2020 wird der LKW-Anteil auf der L 208 nach Fertigstellung der geplanten Baumaßnahme um ca. 40 LKW/Tag im Güterverkehr und ca. 25 LKW/Tag im Schwerverkehr zunehmen.

Da die Bebauung nicht innerhalb eines Bebauungsplans liegt, erfolgt die Einstufung des betroffenen Gebietes nach ihrer tatsächlichen Nutzung und dem Gebietscharakter des Umfeldes (Kern-, Misch- und Dorfgebiet).

Nach der vorliegenden lärmtechnischen Berechnung werden die in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16.BImSchV) für Kern-, Misch- und Dorfgebiete festgelegten Lärmvorsorgegrenzwerte von 64 dB(A) Tag / 54 dB(A) Nacht nicht erreicht. Damit löst die Realisierung der Planung keine Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen aus.

8. In welcher Weise wurde bei der Entscheidung für die Brückenlösung die Belastung der Umwelt durch Zerschneidung des Waldgebietes berücksichtigt? In welchem Umfang werden Ausgleichsmaßnahmen erforderlich und welche Planungen für den naturschutzrechtlichen Ausgleich bestehen?

Im Rahmen des Gesamtabwägungsprozesses sind die Tunnellösungen aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen gegenüber den Brückenvarianten nicht weiter verfolgt worden. Die Abwägung unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsstudie ergab hinsichtlich einer Trassenführung mit Brückenbauwerk, dass die Zerschneidung des Waldgebietes östlich der heutigen L 208 geringer eingeschätzt wird, als die Eingriffe in den Waldbereich westlich des bestehenden BÜ.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden unter Beachtung des Landesnaturschutzgesetzes und des Landeswaldgesetzes (Erstaufforstung für Waldumwandlung)

durchgeführt. Die Ermittlung des Umfanges dieser Maßnahmen erfolgt im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens.

9. Teilt die Landesregierung die Einschätzung, dass die jetzt geplante Brückenlösung für Fußgänger und Radfahrer einen erheblichen Umweg bedeuten und die touristische Nutzung der verschiedenen Angebote im Ortsteil Friedrichsruh erschweren würde?

Wenn ja, - wie ist der Stand der Planung eines Tunnels für Fußgänger und Radfahrer und hat die Landesregierung bereits über den Bau eines solchen Tunnels entschieden und wenn ja in welcher Weise?

Wenn nein, - warum nicht?

Unabhängig von einer Bewertung zur Kostentragung für den Fußgänger- und Radfahrertunnel – teilt die Landesregierung die Einschätzung, dass die jetzt geplante Brückenlösung für Fußgänger und Radfahrer einen erheblichen Umweg bedeuten und die touristische Nutzung der verschiedenen Angebote im Ortsteil Friedrichsruh erschweren würde.

Die ursprüngliche, von der Straßenbauverwaltung erarbeitete Lösung (siehe Antwort zu Frage 3) stellt eine sinnvolle Konzeption zur Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrsbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer dar. Daher setzt sich das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr aktiv beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die ursprüngliche, in der Region abgestimmte Planung ein.