



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

### **Entwicklung der Schienen-Güterverkehrsinfrastruktur Schleswig-Holsteins**

1. Die IHK zu Kiel fordert wegen Kapazitätsengpässen den Bau eines dritten Gleises auf der Bahnstrecke zwischen Pinneberg und Elmshorn.
  - a) Sieht die Landesregierung einen entsprechenden Bedarf?
  - b) Wie sehen ihre Pläne diesbezüglich aus?
  - c) Ist bei der Erneuerung der Bahnbrücke über den Bilsbek in Prisdorf ein in Zukunft mögliches drittes Gleis berücksichtigt worden?
  - d) Wird bei der geplanten Umgestaltung des Bahnhofumfelds in Pinneberg der Platzbedarf eines in Zukunft möglichen dritten Gleises berücksichtigt?

Antwort a) und b):

Fragen a) und b) werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das dritte Gleis zwischen Pinneberg und Elmshorn ist von der Landesregierung für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Die Strecke ist schon heute stark belastet. Hier laufen sowohl die Verkehre der Westküste als auch die Verkehre aus Dänemark/Flensburg und Kiel zusammen. Die Landesregierung geht davon aus, dass im Zusammenhang mit der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplanes die Notwendigkeit eines dritten Gleises vom Bund intensiv überprüft wird.

Antwort c):

In den vergangenen Jahren wurde keine Erneuerung der Bahnbrücke über die Bilsbek bei Prisdorf vorgenommen, auch mittelfristig ist kein Umbau geplant.

Antwort d):

Da im Bereich des Bahnhofs Pinneberg ohnehin 4 Gleise für die „Fernbahn“ (gemeint ist der Bereich außerhalb der S-Bahn) liegen, ist beim Umbau des Bahnhofs Pinneberg davon auszugehen, dass ein späteres drittes Gleis in eines der beiden heutigen Überholgleise münden würde.

2. Die IHK zu Kiel fordert wegen Kapazitätsengpässen eine bedarfsgerechte Er-  
tüchtigung der Schienenverbindung zwischen Brunsbüttel und Itzehoe.
  - a) Sieht die Landesregierung einen entsprechenden Bedarf?
  - b) Wie sehen ihre Pläne diesbezüglich aus?
  - c) Warum sind zum Bundesverkehrswegeplan 2015 nur Maßnahmen bezogen  
auf den Abschnitt Wilster-Brunsbüttel angemeldet worden?

Antwort a) bis c)

Fragen a) bis c) werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beant-  
wortet.

Der genannte Kapazitätsengpass im Streckenabschnitt Itzehoe-Wilster wurde durch die 2011/2012 erfolgte Installation zusätzlicher Blocksignale bereits besei-  
tigt. Zwischen Wilster und Brunsbüttel sind durch die DB Netz AG Oberbaumaß-  
nahmen und Ertüchtigungen der Bahnübergänge (Ersatz der abgängigen Blink-  
lichtanlagen durch Halbschrankenanlagen mit Lichtzeichen) geplant. Die DB  
Netz AG hält beim derzeitigen Verkehrsvolumen und der Organisation der Bedi-  
enfahrten innerhalb des Industriegebietes in Brunsbüttel die derzeitige Infrastruk-  
tur für ausreichend. Die Landesregierung hat den Abschnitt Brunsbüttel – Wilster  
zur Verbesserung der Hafenanbindung Brunsbüttel und der Sicherung des Stan-  
dortes in die Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

3. Die IHK zu Kiel spricht sich wegen der anstehenden Engpässe auf der A7 und  
zur Verlagerung von Verkehr auf die Schiene für die Schaffung eines Kombiver-  
kehrsumschlageterminals in Neumünster aus.
  - a) Sieht die Landesregierung einen entsprechenden Bedarf?
  - b) Wie sehen ihre Pläne diesbezüglich aus?
  - c) Wird bei der Planung des Schienenpersonennahverkehrs der Platzbedarf ei-  
nes Kombiverkehrsumschlageterminals berücksichtigt?

Antwort a) und b)

Frage a) und b) werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwor-  
tet:

Die Landesregierung begrüßt die Überlegungen für die Schaffung eines kombinierten Verkehrsterminals Straße/Schiene (KV-Terminal) in Neumünster. Entsprechende Förderanfragen gegenüber dem Bund wurden von der Landesregierung positiv begleitet.

Antwort c):

Es gibt keine potentiellen Konflikte zwischen SPNV und einem möglichen KV-Terminal in Neumünster.

4. Die IHK zu Kiel fordert zur besseren Hinterlandanbindung des Kieler Ostuferhafens die Verlängerung des Einfahrgleises im Rangierbahnhof Kiel-Meimersdorf von 500 auf 700 Meter.
- a) Sieht die Landesregierung einen entsprechenden Bedarf?
- b) Wenn ja, wie unterstützt die Landesregierung die entsprechenden Verhandlungen mit der Deutschen Bahn?

Antwort a):

Die Landesregierung hält die Gleisverlängerung für eine sinnvolle Maßnahme.

Antwort b):

Die Landesregierung organisiert und begleitet gemeinsame Gespräche. Außerdem werden die Möglichkeiten zur Förderung dieser Maßnahme ausgelotet.

5. Wirtschaft und Bahn sehen mittelfristig Kapazitätsengpässe auf der Schienen-Verbindung Kiel/Flensburg - Neumünster - Pinneberg - Hamburg. Auf der Schienen-Verbindung Lübeck - Hamburg wird spätestens mit einer neuen Fehmarnbelt-Querung ebenfalls mit Engpässen gerechnet. Gleichzeitig wird die Verbindung Lübeck - Lauenburg - Lüneburg rückgebaut und nur noch für den Personen-Regionalverkehr vorgehalten und die Kapazität dort sowohl für den Personenverkehr, wie auch den Güter-Fernverkehr reduziert.
- a) Hält die Landesregierung die Kapazitätsreduzierung auf der Schienen-Verbindung Lübeck - Lauenburg - Lüneburg für verkehrspolitisch sinnvoll?
- b) Welche Pläne hat die Landesregierung, bisherige Nebenstrecken zur Kapazitätsentlastung und als Ausweichstrecken bei Störungen auf den Hauptverbindungen zu ertüchtigen oder auszubauen?
- c) Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, auf den Bund dahingehend hinzuwirken, die Störungsanfälligkeit des Schienennetzes durch die Schaffung zusätzlicher unabhängiger Ausweichverbindungen zu senken?

Antwort a):

Zwischen Lübeck und Lüneburg findet keine Reduzierung der Kapazität statt. Vielmehr wurde mit Förderung durch das Land im Jahr 2008 die Kreuzungsstelle Ratzeburg wieder in Betrieb genommen. Ebenso wurde kürzlich durch die DB Netz AG auch die Kreuzungsmöglichkeit südlich Büchens im Bahnhof Dalldorf

wieder in Betrieb genommen. Diese Kreuzungsmöglichkeit wurde bereits bei Umleiterverkehren im Zuge des Ausbaus der Strecke Hamburg-Lüneburg genutzt.

Antwort b):

Grundsätzlich begrüßt die Landesregierung Bestrebungen, bisherige Nebenstrecken für Kapazitätsreserven bzw. den Störfall zu ertüchtigen. Sie sieht hier jedoch in erster Linie die DB Netz AG in der Pflicht, die ein möglichst robustes Bahnnetz vorhalten sollte.

Antwort c):

Seitens des Landes wird die Schaffung zusätzlicher Ausweichverbindungen als Teil der Weiterentwicklung des Bestandsnetzes gesehen. Hierzu stehen der DB AG Mittel aus der LuFV (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) zur Verfügung. Diese Mittel konnten bereits für die Schaffung des Kreuzungsbahnhofs Kiel-Elmschenhagen und die Wiederinbetriebnahme des Kreuzungsbahnhofs Plön genutzt werden. Sie werden auch für die Wiederinbetriebnahme des Kreuzungsbahnhofs Felde, die für Ende 2014 vorgesehen, eingerichtet.