

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 783

der Abgeordneten Daniel Münschke (AfD-Fraktion) und Franz Josef Wiese (AfD-Fraktion)
Drucksache 7/2002

Alternativen zum zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Lübbenau-Cottbus

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Fragesteller: Aus den Antworten der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 226 Drucksache 7/723 und auf Kleine Anfrage 475 Drucksache 7/1377 ergeben sich zum zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Lübbenau-Cottbus und zur Faktenlage Bahnstrecke Lübbenau-Cottbus weitere Nachfragen.

1. In der Antwort der Drucksache 7/723 formuliert die Landesregierung, dass unter anderem naturschutzrechtliche Belange Einfluss auf den Zeitablauf haben. Dazu ist festzustellen, dass der geplante Ausbau der Bahnstrecke durch das Biosphärenreservat Spreewald führt. Welche Alternativrouten außerhalb des Biosphärenreservates Spreewald für die Trasse wurden durch die Landesregierung und die DB Netz AG geprüft?

Zu Frage 1: Alternativtrassen wurden nicht geprüft, da für das Projekt „Zweigleisigkeit Lübbenau-Cottbus“ das zweite Gleis auf der bereits gewidmeten Fläche neben dem bereits bestehenden Gleis errichtet wird. Aufgrund der vorhandenen und gewidmeten Trasse stellt dies auch den geringsten Eingriff in die Belange der Umwelt da.

2. Welche zusätzlichen Kosten werden für die naturschutzrechtlichen Belange für das zweite Gleis von Lübbenau nach Cottbus entstehen?

Zu Frage 2: Die voraussichtlichen Kosten für naturschutzrechtliche Belange werden im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ermittelt und sind Teil der Genehmigungsplanung.

3. Welche Tier- und Pflanzenarten sind durch den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke bedroht?
4. Welche Kosten für die Umsiedelung bedrohter Tierarten entstehen beim Ausbau der Bahnstrecke?

Zu den Fragen 3 und 4: Nach Aussage der DB-Netz sind grundsätzlich keine Tier- und Pflanzenarten in ihren lokalen Populationen vom Vorhaben bedroht. Sofern sich dennoch Beeinträchtigungen ergeben sollten, würden diese durch geeignete Maßnahmen in der „Landschaftspflegerischen Begleitplanung“ als Teil der Genehmigungsplanung berücksichtigt werden.

5. Sind durch die Landesregierung in Gesprächen mit der DB Netz AG Alternativen dahingehend geprüft worden, die Streckenführung via Calau bzw. frühere Trassenführungen der Kohlebahnen zu nutzen?

Zu Frage 5: Nein, lediglich der Ausbau der bestehenden kürzesten und schnellsten Verbindung kann die gewünschte verkehrliche Wirkung erzeugen.

6. Welche Kosten würden bei einem Ausbau des Haltepunktes Calau entstehen?
7. Wurde im Zuge der Planung der Trassen die Option geprüft, ein ICE-Halt in Calau einzurichten, der sowohl von den Bahnstrecken Leipzig-Cottbus als auch Berlin-Cottbus erreichbar ist?

Zu den Fragen 6 und 7: Der Bahnhof Calau liegt nicht an der Strecke Lübbenau - Cottbus und ist somit nicht Gegenstand der Planungen einer verkehrlichen Nutzung durch den Fernverkehr.

8. Welche nachprüfbaren Fakten - etwa in Form von Gutachten oder Studien - liegen vor, die die Wirtschaftlichkeit des zweiten Gleises von Lübbenau nach Cottbus hinsichtlich des zu erwarteten Güter- und Passagierverkehrs aufzeigen? (Bitte Benennung von Autor und Titel der Gutachten/Studien)

Zu Frage 8: Die Strecke Lübbenau-Cottbus ist Bestandteil des „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ vom 8. August 2020. Für die in diesem Gesetz enthaltenen Strecken wird die Wirtschaftlichkeit als gegeben unterstellt (vgl. Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen §21 (2): „Der verkehrliche und volkswirtschaftliche Nutzen der Projekte ist aus Gründen der Strukturförderung gegeben. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung verbindlich. ...“)

9. Wie stellt sich das aktuelle Passagieraufkommen zwischen Cottbus und Berlin via Lübbenau in beiden Richtungen derzeit dar?

Zu Frage 9: Zwischen Lübbenau und Vetschau nutzen täglich aktuell 4.550 Fahrgäste und zwischen Vetschau und Cottbus 4.350 Fahrgäste das bestehende Regionalverkehrsangebot.

10. Welches Passagieraufkommen wird für die Jahre 2021 bis 2038 zwischen Cottbus und Berlin via Lübbenau in beiden Richtungen prognostiziert (bitte differenziert nach Jahren und Passagieraufkommen einzeln ausweisen)?

Zu Frage 10: Konkrete Prognosen für einen Zeitraum von 18 Jahren könnten nur mit sehr hoher Varianz erfolgen und sind von entsprechenden Annahmen geprägt. Das Land geht von einer erheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens im SPNV aus. Dazu wird entsprechend der daraus entstehenden Anforderungen die Kapazität des SPNV-Angebotes erhöht und durch den zweigleisigen Ausbau auch die Zuverlässigkeit des Angebotes gestärkt sowie die technischen Voraussetzungen für eine Angebotserweiterung geschaffen.

11. Wie stellt sich das aktuelle Güteraufkommen zwischen Cottbus und Berlin via Lübbenau derzeit dar?

Zu Frage 11: Das aktuelle Güterzugaufkommen auf der Strecke Lübbenau - Cottbus liegt bei ca. 5 Zügen am Tag.

12. Welches Güteraufkommen wird für die Jahre 2021 bis 2038 zwischen Cottbus und Berlin via Lübbenau in beide Richtungen prognostiziert?

Zu Frage 12: Eine Prognose für den Güterverkehr gibt es aktuell bis zum Jahr 2030, darin werden 10 Züge pro Tag vorgesehen. Der nächste Prognosehorizont ist voraussichtlich bis 2035. Daher kann eine Prognose bis 2038 noch nicht abgegeben werden.

13. Mit welchen Kosten für den Lärmschutz rechnet das Land bzw. die DB Netz?
(Bitte auflisten nach Kosten für Lärmschutzwände an der Bahnstrecke und für Lärmschutzmaßnahmen der betroffenen Bewohner)

Zu Frage 13: Maßnahmen des Lärmschutzes sind Teil der Genehmigungsplanung und können erst nach vorliegendem Planrechtsbeschluss kostenmäßig bewertet werden.

14. Wie viel Hektar Bäume müssen beim geplanten zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke gefällt werden?

Zu Frage 14: Naturschutzrechtliche Belange werden im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ermittelt und sind Teil der Genehmigungsplanung.

15. Wurden im Zuge der Corona-Krise neue Planungen, Berechnungen oder Gutachten zum Ausbau des zweiten Gleises angestellt? (Bitte Benennung Autor/Studie bzw. Gutachten)

Zu Frage 15: Siehe Frage 8.

16. Wie viel Hektar landwirtschaftliche Nutzfläche gehen im Zuge des geplanten zweigleisigen Ausbaus verlustig?

17. Welche Ausgleichsmaßnahmen sind für den Verlust von Bäumen und landwirtschaftlichen Nutzfläche geplant und wo sind diese geplant?

Zu den Fragen 16 und 17: Der Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche sowie ggf. notwendige Kompensationsmaßnahmen werden im Rahmen der Grunderwerbsplanung ermittelt und sind Teil der Genehmigungsplanung.

18. Welche weiteren Infrastrukturmaßnahmen an den anliegenden Kommunen wie etwa Funktionsgebäude, Bahnsteige, Weichen etc. werden im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Lübbenau-Cottbus noch vorgenommen? (Bitte Auflistung nach Ort und Maßnahme.)

Zu Frage 18: Im Zuge der Infrastrukturmaßnahme werden 6 Bahnsteige neu errichtet, 3 Moorstellen saniert, 11 Bahnübergänge angepasst, 6 Eisenbahnüberführungen und 18 Durchlässe erweitert. Aufgrund des zeitlichen Rahmens zur Beantwortung einer Kleinen Anfrage kann eine Auflistung nach Maßnahme und Ort nicht zur Verfügung gestellt werden.

19. Zu welchen baulichen Maßnahmen sind die Kommunen im Zuge des zweigleisigen Ausbaus verpflichtet (bitte differenziert nach Kommune und baulichen Maßnahmen ausweisen)?

Zu Frage 19:

Kommune	Anpassungen an Bahnübergang (BÜ)
Lübbenau	BÜ km 87,175
Lübbenau	BÜ km 88,874
Vetschau/Spreewald	BÜ km 92,320
Vetschau/Spreewald	BÜ km 92,740
Vetschau/Spreewald	BÜ km 94,880
Vetschau/Spreewald	BÜ km 96,638
Kolkwitz	BÜ km 100,994
Kolkwitz	BÜ km 102,886
Kolkwitz	BÜ km 105,028
Kolkwitz	BÜ km 107,260
Kolkwitz	BÜ km 109,621

20. Welche Kosten kommen auf die Kommunen für bauliche Maßnahmen zu (z.B. Änderung/Umbau Verkehrswege/ Bahnübergänge im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau zu (bitte differenziert nach Baumaßnahme, Kommune und Kosten einzeln ausweisen)?

Zu Frage 20: Im Zuge der in 2020 erfolgten Anpassungen im Eisenbahnkreuzungsgesetz fallen den Kommunen keine Kosten an.