

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 1308
des Abgeordneten Daniel Münschke (AfD-Fraktion)
Drucksache 7/3591

Bau des zweiten Gleises zwischen Cottbus und Lübbenau

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

Vorbemerkung des Fragestellers: Bis zum Jahr 2027 soll zwischen der Stadt Lübbenau und der kreisfreien Stadt Cottbus ein zweites Bahngleis errichtet werden.

1. Ist für den Bau des zweiten Gleises der Ankauf von Grundstücken entlang der Bahnstrecke Cottbus-Lübbenau notwendig?
2. Um wie viele Grundstücke handelt es sich (bitte differenziert nach Streckenabschnitt/Grundstück, Größe und Eigentümer ausweisen)?
3. Mit welchen Kosten rechnet die DB Netz AG nach Kenntnis der Landesregierung für den Ankauf von Grundstücken zum Bau des zweiten Gleises zwischen Cottbus und Lübbenau?
4. In wie vielen Fällen wurde bereits eine Einigung über den Kauf von Grundstücken erzielt?
5. In wie vielen Fällen wurde ein Kauf bereits abgeschlossen?
6. In wie vielen Fällen steht eine Einigung über den Kauf von Grundstücken noch aus?

Die Fragen 1 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Der Kauf von Grundstücken entlang der Bahnstrecke Cottbus-Lübbenau ist partiell notwendig. Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch keine finale Aussage getroffen werden, um wie viele Grundstücke es sich handelt. Die genauen Grundstücke werden spätestens im Planrechtsverfahren festgelegt. Da die Grundstücke zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht feststehen, kann auch noch keine Aussage zu den Kosten getroffen werden. Grundstückskäufe werden dem Regelprozess entsprechend zwischen den beteiligten Vertragspartnern abgestimmt. In keinem Fall wurde bereits jetzt eine Einigung erzielt, da die Abstimmungen erst im Zuge des Planrechtsverfahren erfolgen. Es wurde zudem kein Kauf bereits abgeschlossen, da in allen Fällen eine Einigung noch aussteht.

7. Wurden nach Kenntnis der Landesregierung seit 1945 entlang der Bahnstrecke Cottbus-Lübbenau Grundstücke privatisiert, die nun für den Bau des zweiten Gleises zurückgekauft bzw. enteignet werden müssen (bitte differenziert nach Grundstück/Streckenabschnitt, Jahr des Kaufs, Verkaufspreis, Jahr des Rückkaufs, Rückkaufspreis differenziert ausweisen)?

zu Frage 7: Diese Frage kann für den Zeitraum bis 03.10.1990 nicht beantwortet werden. Grundstücksangelegenheiten fanden zu DDR-Zeiten im Wesentlichen durch Rechtsträgerwechsel mit anderen Rechtsträgern statt. Über diese Rechtsträgerwechsel liegen keine Informationen vor. Für den Zeitraum von 03.10.1990 bis 31.12.1993 sind die Grundstücksangelegenheiten noch nicht im automatisierten Liegenschaftsnachweis der DB erfasst worden. Für den Zeitraum ab 01.01.1994 kann eine Aussage getroffen werden, wenn der Grundstücksbedarf für den zweigleisigen Ausbau abschließend feststeht (d.h. nach Vorliegen der Baugenehmigung, so wie Verkehrswerte ermittelt und Kaufpreise verhandelt sind). Diese Voraussetzungen liegen zum jetzigen Zeitpunkt nicht vor.

8. Wie viele Grundstücke der Deutschen Reichsbahn an der Strecke zwischen Cottbus und Lübbenau wurden im Zuge der Bahnreform 1994 an die Deutsche Bahn AG übertragen?

zu Frage 8: Im Zuge der Bahnreform 1994 wurden 117 Flurstücke an die Deutsche Bahn AG übertragen.

9. Ist der Bereich, auf dem das zweite Gleis errichtet werden soll, aktuell auf der gesamten Strecke frei von Bebauung? Wenn nein, welche Bauwerke, wie beispielsweise Masten, müssen für den Bau des zweiten Gleises abgerissen oder versetzt werden?

zu Frage 9: Da wir uns noch in der Planungsphase befinden, kann dazu noch keine abschließende Aussage getroffen werden. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung im Planrechtsverfahren können dazu Informationen erlangt werden.

10. Gäbe es eine Möglichkeit, das zweite Gleis zu errichten, ohne den Verkehr auf dem bestehenden Gleis zu unterbrechen? Wenn ja, welche?

zu Frage 10: Es wurden zwei Varianten untersucht.

1. Bauen unter Betrieb
2. Bauen unter Totalsperrung

In beiden Verfahren sind Streckensperrungen unvermeidbar. Dies ergibt sich insbesondere aus betrieblichen Abhängigkeiten, unter anderem der Sicherungstechnik (Einbindung ESTW, Sanierung Moorstellen etc.). Weiterhin wechselt das Bestandsgleis östlich von Kunersdorf von der bahnrechten auf die bahnlinke Seite des Bahnkörpers. Dieser Bereich muss vollständig erneuert und angepasst werden. Außerdem ist das zweite Gleis im Bahnhofsbereich Lübbenau, Vetschau und Cottbus mit an die Strecke anzubinden.

11. Mit welchen Trassengebühren pro Kilometer kalkuliert die Deutsche Bahn AG auf der neu geschaffenen Strecke zwischen Cottbus und Lübbenau?

zu Frage 11: Die Trassenentgelte werden im Rahmen des Trassenpreissystems jährlich angepasst. Daher kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine verbindliche Aussage für das Jahr 2027 (voraussichtliche Inbetriebnahme der Strecke) getroffen werden.

Ein Beispiel für aktuelle Trassenpreise: Eine Fahrt eines Nahverkehrszugs mit Fahrgästen (Land Brandenburg) kostet 5,836 Euro je Trassenkilometer (Fahrplanperiode 2021).

Die jeweils gültigen Trassenpreissysteme sind unter dem folgenden Link veröffentlicht:

https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/leistungen/trassen/uebersich_tps

12. Wurde bereits ein Antrag auf die Betriebserlaubnis für die neue Strecke mit dem zweiten Gleis zwischen Cottbus und Lübbenau gestellt? Wenn nein, wann wird der Antrag auf Betriebsgenehmigung gestellt und wie lange dauert die Genehmigung?

zu Frage 12: Die Betriebsgenehmigung erfolgt auf Grundlage des Planrechts (Erlangung Baurecht) und der Inbetriebnahmegenehmigung nach Fertigstellung der Baumaßnahme. Die Fristen sind im aktuellen Terminplan, welcher mit dem Land abgestimmt ist, berücksichtigt.

13. Wie viel Kilometer Schallschutzwände sind entlang der Strecke Cottbus Lübbenau beidseitig geplant und welche Höhe haben diese?

zu Frage 13: Als Grundlage für die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen wird ein Gutachten erstellt. Derzeit sind für die gesamte Strecke rund 7,7 km Schallschutzwänden vorgesehen. Die genaue Lage und Details dazu werden im Zuge der Beschlusserteilung (Baugenehmigung) durch die Genehmigungsbehörde festgelegt.

14. Das geplante zweite Gleis führt durch das Biosphärenreservat Spreewald. Welche Ausgleichsmaßnahmen für den Naturschutz sind geplant, was kosten diese und aus welchen Mitteln werden diese Ausgleichsmaßnahmen finanziert?

zu Frage 14: Die Ausgleichsmaßnahmen werden zurzeit im Rahmen des „Landschaftspflegerischen Begleitplans“ (LBP) erarbeitet und anschließend mit den Behörden abgestimmt. Zu den Kosten können erst Aussagen getroffen werden, wenn die Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen feststehen. Die Finanzierung erfolgt aus dem Investitionsgesetz-Kohleregionen.

15. Sind entsprechende Umweltgutachten für den Bau der Strecke bereits in Auftrag gegeben? Wenn nein, wann erfolgt dies?

zu Frage 15: Es sind bereits Umweltgutachten für den Bau der Strecke in Auftrag gegeben. Diese sind aktuell in der Erstellung.

16. Mit welchen Kosten kalkuliert man für die erforderlichen Umweltgutachten und wer kommt für die Kosten dieser Umweltgutachten auf?

zu Frage 16: Die Kosten der Umweltgutachten können zum jetzigen Zeitpunkt nicht pauschal benannt werden. Im Zuge der Planung wird erst noch geprüft, welche und wie viele Schutzräume bzw. -güter (Flora, Fauna etc.) von unserer Maßnahme betroffen sind. Die finale Finanzierung der Umweltgutachten erfolgt gemäß den Festlegungen aus dem Investitionsgesetz-Kohleregionen.