

Kleine Anfrage

**des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Durchführung des Großtrappenschongebietes in Brandenburg

Der Aus- und Neubau der Eisenbahnstrecke Hannover–Stendal–Berlin (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 4) durchquert das Großtrappenschongebiet und „important bird area“ (IBA) zwischen Buschow und Nennhausen im Land Brandenburg (Planfeststellungsabschnitt 2.1 auf den Streckenkilometern 52,700 bis 57,920). Die Durchführung dieses Gebietes wurde vom Bundesministerium für Verkehr und von der Deutschen Bahn AG favorisiert, ohne daß Trassenalternativen (z.B. eine Südumfahrung des Schongebietes) geprüft worden wären. Eine solche Prüfung ist aufgrund der „Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie wildlebender Tiere und Pflanzen“ (Fauna-Flora-Habitat-/FFH-Richtlinie) notwendig. Als Grund für die unterlassene Prüfung gibt das brandenburgische Umweltministerium an, daß die „Stammstrecke in ihrem Bestand geschützt“ sei und die DB AG auf ihrem Recht beharre, diese Stammstrecke weiter auszubauen und zu elektrifizieren. Eine Umfahrung sei nur dann „von Vorteil, wenn die Stammstrecke in ihrem jetzigen Zustand belassen oder sogar zurückgebaut wird“. Somit stelle sich „eine Umfahrung des Trappenschongebietes (in einem Nord- oder Südkorridor) bei gleichzeitigem Ausbau der Stammstrecke (...) als am konfliktreichsten dar“.

Obwohl das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet wurde, hat das Eisenbahn-Bundesamt am 1. Oktober 1995 einer Plan-genehmigung gemäß § 18 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) für das „Schütten von 2,80 Meter hohen Wällen über Geländeoberkante am äußersten Rand der künftigen Trappenschutzwälle“ zugestimmt; laut Drucksache 13/1215 sollen die künftigen Erdwälle sieben Meter über Geländeoberkante hoch werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist es der Bundesregierung bekannt, daß für die Querung des IBA-Gebietes zwischen Buschow und Nennhausen und über die Auswirkungen der geplanten „Großtrappenschutzwälle“

bis zum heutigen Tag weder eine projektbezogene Umweltverträglichkeitsstudie noch -prüfung vorliegt?

2. Wie bewertet die Bundesregierung das Fehlen dieser Umweltverträglichkeitsstudie und -prüfung?
3. Ist es der Bundesregierung bekannt, daß das Eisenbahn-Bundesamt den Beginn der Bauarbeiten genehmigt hat, obwohl noch nicht einmal die erforderlichen landschaftspflegerischen Begleitpläne für den jetzt stattfindenden Eingriff in das IBA-Gebiet vorliegen?
4. Inwiefern entspricht nach Auffassung der Bundesregierung diese Vorgehensweise – die Abkoppelung der landschaftspflegerischen Begleitplanung vom Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren – den Richtlinien für die Planfeststellung und Plangenehmigung von Betriebsanlagen der DB AG, gültig ab dem 1. Januar 1994?
5. Inwiefern hält es die Bundesregierung für zulässig, angesichts völlig fehlenden Datenmaterials über die projektbezogenen Eingriffe und deren Auswirkungen per Plangenehmigung 2,80 Meter hohe Sandberge in als Naturschutzgebiet und IBA-Gebiet ausgewiesene Niedermoorflächen (gleichzeitig geschützte Biotope) als „vorgezogenen Prozeß“ schütten zu lassen, obwohl es sich hierbei eindeutig um vorgezogene Bauarbeiten und nicht um einen „einzelnen, eng abgegrenzten und besonders begründeten Tatbestand“ handelt?
6. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung die gemäß § 8 des Bundesnaturschutzgesetzes gesetzlich vorgeschriebene Erfüllung eines Vermeidungs- bzw. Minderungsgebotes nachgewiesen werden, wenn bis zum heutigen Tag die projektbezogenen Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nicht wenigstens in allen wesentlichen Punkten ermittelt und geprüft worden sind?
7. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung bei einem solchen zeitlich und genehmigungsrechtlich in viele kleine Teilentscheidungen aufgelösten Planfeststellungsbeschluß der Grundsatz der Problembewältigung und des sich daraus ergebenden Regelungszusammenhangs gewahrt bleiben?
8. Inwiefern entspricht nach Ansicht der Bundesregierung die Vorgehensweise beim Bau der ICE-Trasse Berlin–Hannover
 - mit Verzicht auf die Prüfung von Trassenalternativen,
 - ohne projektbezogene Umweltverträglichkeitsprüfung,
 - mit einem Baubeginn ohne Vorlage einer landschaftspflegerischen Begleitplanungdem in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Umweltrecht bzw. der für alle EU-Mitgliedstaaten verbindlichen FFH-Richtlinie 92/43/EWG?
9. Stimmt es, daß die Planungsgesellschaft (PGS) der DB AG ein Gutachterbüro beauftragt hatte, nur die Nordumfahrung des Trappenschongebietes in mehreren Varianten zu prüfen, daß

diese Untersuchungen sich über zwei Jahre hinzogen und ca. 2 Mio. DM kosteten?

Warum wurde nicht schon während dieses Gutachtens auch die Südumfahrung untersucht?

10. Ist es richtig, daß im Zeitraum Dezember 1994 bis Februar 1995 eine „Großräumige Empfindlichkeitsuntersuchung ‚Querung des Trappenschongebietes durch die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover–Berlin‘“ erstellt wurde, die sich auf Seite 42 für die Südumfahrung des Schutzgebietes ausspricht und aufgrund dessen nicht veröffentlicht wurde?

11. Ist es ferner richtig, daß die Akteneinsicht in diese Empfindlichkeitsuntersuchung monatelang verweigert und erst vor kurzem ermöglicht wurde, nachdem die Baumaßnahmen in Angriff genommen worden sind?

Stimmt es, daß der zunächst bei der PGS – einer 100 %igen Tochter der DB AG – für die Prüfung der Umweltverträglichkeit des ICE-Vorhabens zuständige Mitarbeiter inzwischen beim Eisenbahn-Bundesamt angestellt ist, also von der bauantragstellenden Firma zur Genehmigungsbehörde gewechselt ist?

12. Ist es richtig, daß die Südumfahrung nicht nur ökologisch und hinsichtlich des Landschaftsbildes, sondern auch wegen der bautechnisch weniger problematischen mineralischen Sandböden ökonomisch sinnvoller und kostengünstiger gewesen wäre, weil nicht die aufwendige Querung eines Niedermoores erforderlich gewesen wäre?

In welchem Umfang hätten Finanzmittel beim Bau dieser Südumfahrung eingespart werden können (einschließlich der mindestens 70 Mio. DM für die „Trappenschutzwälle“)?

13. Ist es der Bundesregierung bekannt, ob die jetzt stattfindenden sowie die späteren Baumaßnahmen – zu denen neben umfangreichen Bodenaustauschmaßnahmen auch die Schüttung von sieben Meter hohen „Trappenschutzwällen“ zählt – jemals einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen wurden, so daß die Frage nach der günstigsten Trassenvariante (Stammstrecke, Nord- oder Südumfahrung) auch unter finanziellen Gesichtspunkten hätte abgewogen werden können?

Wenn nein: Warum haben keine Kosten-Nutzen-Untersuchungen stattgefunden?

14. Wie reagiert die Bundesregierung darauf, daß mit der Errichtung der sogenannten „Trappenschutzwälle“ ein schwerer, nicht ausgleichbarer Eingriff in den Boden und Grundwasserhaushalt vorgenommen wird, obwohl einige hochempfindliche Trinkwasserschutzzone örtlicher Wasserwerke angrenzen?

Bonn, den 11. Oktober 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

