

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen)
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/2697 —

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 Plangenehmigung 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.

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?

Die in der Frage enthaltene Behauptung trifft nicht zu. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wurde bereits im Raumord-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 4. November 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

nungsverfahren von 1990 bis 1992 durchgeführt. Hierzu wurden folgende Unterlagen erstellt:

- Großräumige Empfindlichkeitsanalyse zwischen der Landesgrenze Niedersachsen und Berlin und vergleichende Bewertung alternativer Korridore (Umweltverträglichkeitsstudie).
- Ergänzende Untersuchungen und Erhebungen in alternativen Korridoren.
- Vergleichende Untersuchungen von Wirkungen auf Natur und Landschaft in den Korridoren.
- Empfindlichkeitsanalyse im weiter zu verfolgenden Trassenkorridor mit Darstellung von Konfliktbereichen (M 1 : 25 000).
- Schalltechnische Untersuchung.
- Untersuchungen zu Bodendenkmalen.

Die UVP wird im z. Z. laufenden Planfeststellungsverfahren durch die nachstehend aufgeführten Unterlagen ergänzt (§ 16 Abs. 3 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes):

- Auswirkungen der Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin auf die Großtrappenpopulation bei Buckow und erforderliche Schutzmaßnahmen (Hellmich, Juni 1992).
- Stellungnahme zu den von der PGS vorgelegten Unterlagen zur Lösung der Großtrappenproblematik der Schnellbahntrasse im Bereich des Trappenschongebietes zwischen Buschow und Nennhausen (Hellmich, Dezember 1994).
- Hydrologische Untersuchung zur Streckenuntertunnelung zwischen Buschow und Nennhausen (Moldenhauer, Juli 1992).
- Vergleichende Variantenuntersuchung zur Absenkung der Schnellbahnstrecke Hannover–Berlin im Großtrappenschongebiet zwischen Buschow und Nennhausen (Bung/Wisserodt, Drecker, Oktober 1992).
- Vergleichende Untersuchung von Bahn-Trassenvarianten zur Durchfahrung und Umfahrung des Großtrappenschongebietes zwischen Buschow und Nennhausen (Drecker, C + S Consult GmbH, April 1995).

2. Wie bewertet die Bundesregierung das Fehlen dieser Umweltverträglichkeitsstudie und -prüfung?

Die in der Frage enthaltene Behauptung trifft nicht zu. Wie sich aus der Antwort zu Frage 1 ergibt, liegen Umweltverträglichkeitsstudien vor. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird mit der Offenlegung und der Genehmigung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes im zur Zeit laufenden Planfeststellungsverfahren abgeschlossen werden.

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?

Die in der Frage enthaltenen Behauptungen treffen nicht zu. Das Eisenbahn-Bundesamt hat am 10. Oktober 1995 eine Plangenehmigung nach § 18 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für eine Vorschüttung zu den Trappenschutzwällen erteilt. Dabei handelt es sich nicht um den Beginn der Bauarbeiten, sondern um eine Vermeidungsmaßnahme nach § 8 Abs. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes; der vom Vorhabenträger erstellte Entwurf eines Landschaftspflegerischen Begleitplanes für die gesamte Baumaßnahme liegt dem Eisenbahn-Bundesamt seit dem 28. Juli 1995 vor. Das Eisenbahn-Bundesamt hat somit in Kenntnis der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Plangenehmigung erteilt. Das Vorschütten der kleinen Wälle zum jetzigen Zeitpunkt ist erforderlich, da zum Schutz der Großtrappenpopulation zwischen dem 1. März und dem 31. Juli eines jeden Jahres auch keine derartigen Maßnahmen im Trappenschongebiet stattfinden dürfen.

Die Vermeidungsmaßnahme soll von vornherein die Großtrappenpopulation vor den Auswirkungen der eigentlichen Baumaßnahmen schützen. Dieses Vorgehen ist einvernehmlich mit den bedeutendsten Trappenschutzexperten sowie Umweltschutzorganisationen abgestimmt.

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?

Die behauptete „Abkoppelung“ hat nicht stattgefunden. Wie bereits aus der Antwort zu Frage 3 hervorgeht, ist die Plangenehmigung nicht ohne Kenntnis des Landschaftspflegerischen Begleitplanes erteilt worden, in dem nachgewiesen ist, daß die mit dem Gesamtvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft grundsätzlich kompensationsfähig sind. Die Verlagerung der Entscheidung über die durchzuführenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in das anschließende Planfeststellungsverfahren steht nicht im Widerspruch zu den genannten Richtlinien und ist aus planungsrechtlicher Sicht nicht zu beanstanden.

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?

Wie sich aus den Antworten zu den Fragen 1, 3 und 4 ergibt, lag das benötigte Datenmaterial zum Zeitpunkt der Erteilung der Plangenehmigung vor.

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?

Wie sich aus der Antwort zu Frage 1 ergibt, sind die projektbezogenen Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild beginnend im Jahre 1990 ermittelt und geprüft worden. Abschließend werden die Maßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan als Teil des Planfeststellungsbeschlusses bewertet und festgelegt.

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?

Es trifft nicht zu, daß viele kleine Teilentscheidungen vorgesehen sind. Der genannten Plangenehmigung folgt ein Planfeststellungsbeschluß, der umfassend und unter Berücksichtigung der in der Plangenehmigung getroffenen Entscheidung die Gesamtproblembewältigung vorsehen wird. Im übrigen war vor Erteilung der Plangenehmigung den Behörden, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden, und den anerkannten Naturschutzverbänden Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden.

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 Begleitplanung
- dem in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Umweltrecht bzw. der für alle EU-Mitgliedstaaten verbindlichen FFH-Richtlinie 92/43/EWG?

Nach Auffassung der Bundesregierung werden alle nationalen und EU-Vorschriften des Umweltschutzes voll eingehalten. Wie sich aus den voranstehenden Antworten ergibt, sind bzw. werden im zur Zeit laufenden Planfeststellungsverfahren die genannten Prüfungen durchgeführt; es liegt eine landschaftspflegerische Begleitplanung vor. In der eingangs genannten „Vergleichenden Untersuchung von Bahn-Trassenvarianten zur Durchfahrung und Umfahrung des Großtrappenschongebietes zwischen Buschow und Nennhausen“ werden die Auswirkungen des Vorhabens sowohl nach dem (deutschen) Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz als auch nach der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen untersucht und bewertet.

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?

Es trifft zu, daß sich der genannte Auftrag nur auf Varianten einer Nordumfahrung bezog. Die Untersuchungen dauerten zwei Jahre, die Kosten beliefen sich auf 2,7 Mio. DM. Die lange Zeitdauer ergab sich wegen der aufwendigen Erstellung des notwendigen Datenmaterials.

Die Untersuchung einer Nordumfahrung ging auf Anregung des Landes Brandenburg und eines für die EU tätigen Großtrappensachverständigen zurück. Das Land hielt die Prüfung dieser Variante trotz des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens, in dem eine Parallelführung der Hochgeschwindigkeitsstrecke zur vorhandenen Strecke favorisiert wird, für erforderlich.

Eine Südumfahrung schied von vornherein aus, weil

- sie den Plänen des Landes Brandenburg zur Erweiterung des Großtrappenschongebietes in südwestlicher Richtung zuwiderlaufen würde,
- im Rahmen des Raumordnungsverfahrens für die 110 kV-Bahnstromfernleitung Lehrte–Priort eine Beplanung dieses Bereichs vom Land Brandenburg grundsätzlich abgelehnt wurde,
- im Bereich des Gräninger Sees ein Naturschutzgebiet zerschnitten werden mußte und
- durch das Wechseln der an der Nordseite der vorhandenen Strecke geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecke auf die Südseite umfangreiche Kreuzungsbauwerke notwendig wären.

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?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurde die genannte Untersuchung vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg in Auftrag gegeben und von diesem für eigene Überlegungen ausgewertet. Zur Problematik einer Südumfahrung wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

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?

Wie bereits in der Antwort zu Frage 10 ausgeführt, handelt es sich bei der Empfindlichkeitsuntersuchung um eine Unterlage des Landes Brandenburg. Der Bundesregierung ist nicht bekannt, wer ein Recht zur Einsichtnahme in diese Studie gehabt hätte und wem ggf. dieses Recht verwehrt worden ist.

Der zweite Teil der Frage betrifft einen Mitarbeiter, der von der PGS zum Eisenbahn-Bundesamt gewechselt ist. Dieser Mitarbeiter war bei der PGS u. a. mit Fragen der Umweltverträglichkeit des Vorhabens befaßt, an der Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Trappenschongebiet – entgegen der in der Frage liegenden Behauptung – jedoch nicht beteiligt. Beim Eisenbahn-Bundesamt nimmt der Mitarbeiter keine Aufgaben wahr, die die Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin betreffen.

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“)?

Bei der Abwägung zwischen allen denkbaren Trassenvarianten hat sich die Südumfahrung nicht als konfliktärmste Variante erwiesen. Sie wurde daher in Übereinstimmung mit dem Land Brandenburg nicht weiter verfolgt, was bedeutet, daß auch keine Kostenvergleiche zu der schließlich ausgewählten Variante angestellt worden sind.

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?

Alle Umfahrungsvarianten schieden wegen ihrer konfliktreichen Eingriffe in Natur und Landschaft im Vergleich zu einer Parallelführung zur Stammstrecke aus. Aus diesen Gründen kam nicht in Betracht, Kostenvergleiche zwischen verschiedenen Umfahrungsvarianten und der Durchfahrungsvariante anzustellen.

Die in der Antwort zu Frage 1 genannten Untersuchungen haben bestätigt, daß die Wallvariante eine von notwendigen Ausgleichsmaßnahmen ist, um die Auswirkungen auf das Schutzgebiet in der Betriebsphase zu minimieren. Aus diesen Gründen ist es nicht möglich, diese Ausgleichsmaßnahmen einer wirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse zu unterziehen.

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 Trinkwasserschutzzonen örtlicher Wasserwerke angrenzen?

Anlagen zur öffentlichen Trinkwasserversorgung bzw. ausgewiesene Trinkwasserschutzgebiete sind im Bereich der geplanten Trappenschutzwälle nicht vorhanden. Die notwendigen Eingriffe in den Boden und in den Grundwasserhaushalt sind ausgleichbar. Der Landschaftspflegerische Begleitplan weist die entsprechenden Maßnahmen aus.

