

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Michaelae Hustedt, Albert Schmidt (Hitzhofen),
Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Trassenführung der Neubaustrecke der Deutschen Bahn AG zwischen Frankfurt/Main und Köln

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) beabsichtigt, eine ICE-Neubaustrecke (NBS) zwischen Frankfurt/Main und Köln zu bauen. Diese Neubaustrecke wird von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nicht abgelehnt, bedarf aber unseres Erachtens einiger Korrekturen bei der Trassenführung.

Seit einigen Jahren gibt es Widerstand gegen die Trassenführung der NBS südlich von Siegburg, besonders im Siebengebirge, organisiert u. a. auch in örtlichen Bürgerinitiativen. Dieser Widerstand richtet sich ebenfalls nicht gegen die NBS „an sich“, sondern ist von der Auffassung getragen, daß in Anbetracht der zur Disposition stehenden finanziellen Gesamtaufwendungen mit einem fast vernachlässigbaren zusätzlichen finanziellen Aufwand durch Trassenveränderungen wesentliche Verbesserungen für Mensch und Natur erreicht werden können.

Dem Protest gegen die geplante Trassenführung haben sich mittlerweile auch alle Stadtratsfraktionen der betroffenen Kommunen Sankt Augustin, Bad Honnef und Königswinter sowie deren Verwaltungsspitzen und der Rhein-Sieg-Kreis angeschlossen. Ihre Forderungen an die DB AG haben das gleiche Ziel.

Für die fraglichen Streckenabschnitte ließ die DB AG Varianten prüfen, die sich nicht durch die Streckenführung, sondern ausschließlich durch die jeweilige Höhenlage unterscheiden.

Per Kreistagsbeschluß hat der Rhein-Sieg-Kreis ein Gutachten über die gesamte Strecke südlich von Siegburg bis zur Landesgrenze in Auftrag gegeben, welches die optimale Lösung bei einer Streckenführung westlich der BAB A 3 – wie auch von der DB AG beabsichtigt ist – herausfinden sollte. Die aufgrund dieses Gutachtens optimierte Trasse entspricht im großen und ganzen der raumordnerischen Beurteilung der Bezirksregierung sowie den Forderungen der betroffenen Städte. Diese Trasse wird von allen o. g. kommunalen Gruppierungen gefordert. Sie hat die Bezeichnung Rhein-Sieg-Kreis-Trasse (RSK-Trasse) erhalten.

Im wesentlichen werden folgende Argumente für die RSK-Trasse aufgeführt:

Bei geringem finanziellen Mehraufwand gewährleistet sie gegenüber der DB AG-Trasse

- einen wesentlich verbesserten Lärmschutz,
- eine viel unauffälligere Einbettung in das Landschaftsbild,
- einen besseren Schutz der durchschnittlichen Natur- und Landschaftsschutzgebiete,
- in Teilen eine geringere Beeinträchtigung des Grundwasserhaushalts,
- einen in Teilen geringeren Erdaushub, weil mit Troglagen und nicht mit tiefen Einschnittlagen gearbeitet werden soll,
- die geringste Flächenbeanspruchung.

Vor dem Hintergrund der einmütigen Forderungen der örtlichen Initiativen, aller Stadtratsfraktionen von Sankt Augustin, Bad Honnef und Königswinter sowie des Rhein-Sieg-Kreises fragen wir die Bundesregierung:

1. Wieso wurde die vom Rhein-Sieg-Kreis geforderte RSK-Trasse, welche von den betroffenen Städten und auch der Bezirksregierung mitgetragen wird, von der DB AG bisher nicht in das Planfeststellungsverfahren eingebracht?
2. Mit welcher Begründung hat die DB AG auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet?
Wie wird die Vereinbarkeit dieses Vorgehens mit der europäischen Rechtsprechung begründet?
3. Ist es richtig, daß die Umweltverträglichkeitsstudien der DB AG zu den jeweiligen Trassenvarianten in den verschiedenen Planfeststellungsabschnitten nur während des Planfeststellungsverfahrens, zum Teil erst nach der ersten Auslegung, durchgeführt worden sind?
4. Ist es richtig, daß die während des Raumordnungsverfahrens durchgeführte Umweltverträglichkeitsstudie nicht in das Planfeststellungsverfahren übernommen werden durfte, da sie sich auf eine Trasse bezieht, die eine andere Führung hat als die des Planfeststellungsverfahrens?
Falls diese Vorgehensweise zulässig sein sollte, was sind die Gründe hierfür?
5. Wie hoch sind die veranschlagten Gesamtkosten der Planfeststellungsabschnitte 24 bis 33?
6. Welche absoluten Mehrkosten entstehen aufgrund der Ergebnisse der optimierten Rhein-Sieg-Trasse in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten 24, 31, 32 und 33, und wie ist deren Verhältnis zu den Kosten der Trassenführung in Nordrhein-Westfalen bzw. zu den der Gesamtstrecke?
7. Nach welchen Methoden erfolgt die schalltechnische Untersuchung?

- a) Wird rechtsverbindlich mindestens die Einhaltung der Lärmgrenzwerte gemäß 16. BImSchV garantiert?
 - b) Hat die DB AG bei ihren Untersuchungen die Zunahme des „aerodynamischen Geräuschanteils“ ab einer Geschwindigkeit von 200 km/h berücksichtigt?
8. Ist es richtig, daß die „feste Fahrbahn“ auch im beschriebenen Bereich zu erhöhten Lärmwerten führen wird?
9. Wurden die erhöhten Lärmschutzwerte aufgrund der festen Fahrbahn in sämtlichen laufenden bzw. abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren bzw. in den Umweltverträglichkeitsprüfungen berücksichtigt?
10. Ist es richtig, daß spezielle Lärmabsorber, die den erhöhten Lärm aufgrund der festen Fahrbahn mindern sollen, ohne feste Fahrbahn zu niedrigeren Lärmwerten führen würden – wenn ja, um welchen Wert – und daß diese Lärmabsorber aber nur im engeren Siedlungsbereich eingesetzt werden, so daß es mit Sicherheit aufgrund der festen Fahrbahn zu einer größeren Verlärmung der freien Landschaft kommen wird?

Bonn, den 18. April 1996

Michaele Hustedt

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Gila Altmann (Aurich)

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

