

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/9675 –**

### Lärmsanierung an der ICE-Strecke Köln–Frankfurt

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Bereits wenige Monate nach der Eröffnung der ICE-Strecke Köln–Frankfurt im Herbst 2002 traten Mängel an den errichteten Lärmschutzwänden auf. Inzwischen wurde ein erheblicher Teil der ursprünglichen Lärmschutzwände zurückgebaut.

1. Auf welcher Ausschreibungsgrundlage wurden die ursprünglichen Lärmschutzwände errichtet?

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass die Schutzwände (Schall-, Wind- und Blendschutzwände) im Zuge der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main errichtet wurden und Bestandteil dieses Projektes sind. Der Hochgeschwindigkeitsbereich dieser Strecke wurde in vier Baulosen ausgeschrieben. Vergeben wurde an vier unterschiedliche Generalunternehmer, die sowohl die Ausführungsplanung als auch den Neubau der Strecke umsetzten.

2. Welche Ursachen haben zu den Mängeln an den Lärmschutzwänden geführt?

Nach Auskunft der DB Netz AG wurden in den für die Schutzwände notwendigen Standsicherheitsnachweisen die Druck- und Soglasten aus den Zugvorbeifahrten für Geschwindigkeiten von bis zu 300 km/h nicht berücksichtigt.

3. Wer ist für die Mängel verantwortlich?

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass nach Auftreten der ersten Schäden die DB Netz AG beim Landgericht Frankfurt Beweisverfahren beantragt hat, da die Generalunternehmer eine Mängelbeseitigung ablehnten. Zum Beweis der Män-

gel und Klärung der Ursachen wurden in den Beweisverfahren Gutachten durch die Parteien und im Auftrag des Landgerichtes Frankfurt erstellt.

4. Wurde zwischen der Deutschen Bahn AG und den beteiligten Bauunternehmen eine Vereinbarung über die Sanierung getroffen?

Wenn ja, mit welchem Inhalt?

6. Durch welche Firmen soll die Sanierung der Lärmschutzwände erfolgen?

Die Fragen 4 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass mit den gewährleistenden Baufirmen der vier betroffenen Baulose eine außergerichtliche Vereinbarung abgeschlossen wurde, welche den Rückbau aller Wände und den Neubau der weiterhin notwendigen Schutzwände (Schall-, Wind- und Blendschutz) im Zuge der Mängelbeseitigung beinhaltet.

5. Wie hoch werden die Kosten für die Sanierung veranschlagt?

Laut DB Netz AG wurden für die gesamte Mängelbeseitigung an den Schutzwänden Kosten in Höhe von ca. 105 Mio. Euro veranschlagt.

7. Hat es für diese Sanierungsarbeiten ein Ausschreibungsverfahren gegeben, oder ist dieses noch geplant?

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass ein Ausschreibungsverfahren aufgrund der außergerichtlichen Einigung zur Gewährleistung ausschied.

8. Welche Lärmschutztechnik soll bei den Sanierungsmaßnahmen zur Anwendung kommen?

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass auf der Strecke Schallschutzwände in neuer Technik errichtet werden. Hierbei werden Beton- und Leichtbauelemente zum Einsatz kommen. Zusätzlich wird in einigen Abschnitten erstmals das so genannte besonders überwachte Gleis (BüG) als aktive Schallschutzmaßnahme zum Einsatz kommen. Aufgrund der dadurch erreichten Verminderung der Geräuschemissionen können in diesen Abschnitten Schallschutzwände in der Höhe reduziert werden oder ganze Wände entfallen.

9. Ist der Bund in irgendeiner Weise an der Finanzierung der Sanierung der Lärmschutzwände beteiligt?

Der Bund beteiligt sich am Neubau der Schutzwände.

10. In welchen Streckenabschnitten kam es aufgrund zurückgebauter Lärmschutzwände zu welchen Geschwindigkeitsbeschränkungen?

Laut DB Netz AG wurde im Streckenbereich der Schallschutzwand Staffel und Elz temporär aus akustischen Gründen eine nächtliche Langsamfahrstelle mit  $V = 220$  km/h eingeführt.

11. Gelten diese Abschnitte im Rahmen des Netzzustandsberichts als Langsamfahrstellen?

Nach Angabe der DB Netz AG berücksichtigt der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht alle Infrastrukturmängel mit einer Bestehenszeit von mehr als 180 Tagen. Dies betrifft sowohl Infrastrukturmängel innerhalb des Jahresfahrplanes als auch außerhalb des Jahresfahrplanes.

