

Beim Neubau der ICE-Strecke Köln-Frankfurt wird sowohl für den Trassenbau als auch für die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erheblicher Grundbesitz im ländlichen Raum in Anspruch genommen. Durch eine konstruktive Beteiligung bei der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen und die Durchführung mehrerer Bodenordnungsverfahren nach § 87 FlurbG konnte eine eigentumsverträgliche Realisierung des Unternehmens im bearbeiteten Streckenabschnitt gesichert werden.

Die gesamte ICE - Neubaustrecke Köln - Frankfurt hat eine Länge von 177 km, davon entfallen auf Nordrhein-Westfalen 46 km. Hier wiederum wird im 23 km langen Abschnitt zwischen Siegburg und der südlichen Landesgrenze (Planfeststellungsabschnitte (PFA) 23, 24, 31, 32 und 33) der ländliche Raum besonders nachteilig beeinträchtigt. Alleine der technische Flächenbedarf für die Neubaustrecke beträgt in diesem Bereich 93 ha. Dabei handelt es

sich sowohl um Flächen, die für den Fahrweg und die Nebenanlagen, als auch für die Verlegung von Straßen usw. benötigt werden. Der im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ermittelte Flächenbedarf für die trassen nahen Ausgleichs- und trassenfernen Ersatzflächen betrug für die vorgeannten Planfeststellungsabschnitte zunächst rd. 470 ha, d. h. das Verhältnis Trassen- zu Kompensationsflächen lag bei etwa 1 : 5.

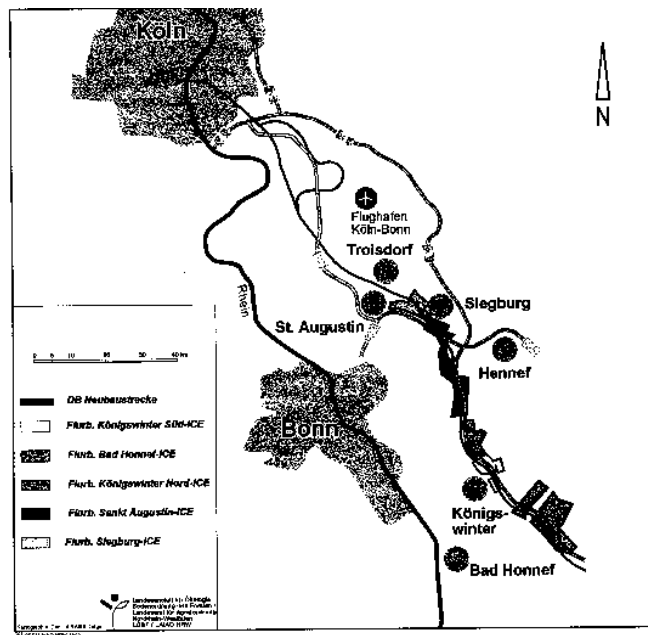


Abb. 1: Bodenordnungsverfahren zur Realisierung der ICE - Neubaustrecke in NRW

Das vorläufige Resümee einer nur die Auswirkungen der Trassen- und Deponieflächenaufbringung berücksichtigenden „Landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse für die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main im Gebiet des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen zwischen Siegburg und der Landesgrenze“ lautete im wesentlichen:

- relativ starke allgemeine Betroffenheit durch Flächenentzug
- Existenzgefährdung einzelner Betriebe
- Umsiedlungserfordernis von 3 Betrieben
- wahrscheinlich erheblicher Verlust von Flächen mittlerer und hoher Ertragsleistung durch Kompensationsflächen
- geringe Bereitschaft zum Flächenverkauf oder Flächenaufgabe, stattdessen großer Aufstockungsbedarf wegen geringer Betriebsgrößen
- fehlende Hofaufgabebereitschaft

Nachdem auch der beachtliche Kompensationsflächenbedarf nach Lage und Größe feststand, wurden unter Zugrundelegung der vorläufigen Planfeststellungsunterlagen der Deutschen Bahn AG und unter Berücksichtigung der naturräumlichen Gegebenheiten sowie der siedlungsgeografischen Verhältnisse die räumlichen Projektauswirkungs- und möglichen Bodenneuordnungsbereiche (fiktive Flurbereinigungsverfahrensbereiche) abgegrenzt. Dabei errechnete sich für die Gebietsfläche von ca. 1900 ha mit einer Neubaustreckenplanungsfläche von insgesamt rd. 560 ha ein durchschnittlicher Flächenverlust von 30 %. Hieraus wurde die eigentliche erhebliche Betroffenheit der landwirtschaftlichen Betriebe und die Gefährdung ihrer Existenz nochmals besonders deutlich.

Mit dem vorbeschriebenen Großprojekt ist ein massiver Zugriff auf die Freiflächen in einem engen Planungs-, Wirtschafts- und Siedlungsraum verbunden. Freiraumschutz und Freiraumsicherung waren daher Schwerpunkte bei den Aktivitäten der Flurbereinigungsbehörde in diesem Raum. Das Ziel, zur Auflösung von Nutzungskonflikten infolge der schon beschriebenen Ansprüche der Bahn, des Naturschutzes und der Landwirtschaft in dieser dicht besiedelten Kulturlandschaft beizutragen, stand dem nur wenig nach. Dabei spielten nicht nur die ermittelten naturschutzfachlichen Erfordernisse, sondern auch die landespolitischen Überlegungen zur existenziellen Sicherung einer nachhaltigen, ressourcensparenden und umweltschonenden Landwirtschaft durch auskömmlich und marktnah produzierende Familienbetriebe eine wichtige Rolle. Denn gleichgültig, ob der Flächenbedarf für das Neubaustrecken-Großbauvorhaben durch Erwerb von den Landwirten oder deren Verpächter gedeckt werden konnte, solange landwirtschaftliche Betriebe ohne Entwicklungschancen sich nicht jetzt schon aufgabebereit zeigten, musste ein recht hoher Flächen-substanzschaden bei allen Betrieben aktuell verbleiben.

Durch eine frühzeitige - schon Anfang der 90er Jahre beginnende - , fachplanerische kooperative Einbindung der Flurbereinigungsverwaltung in das Planungsgeschehen konnte im wesentlichen folgendes erreicht werden:

- Die erfolgreiche Einflussnahme auf die landschaftspflegerische Begleitplanung erfolgte durch das Aufzeigen von Möglichkeiten der Umsetzung im Rahmen bestehender Planungen, u. a. dem Gewässerauenprogramm im Bereich der Sieg oder dem seit 1991 rechtskräftigen Landschaftsplan N 7 (Siegburg, Troisdorf, St. Augustin). In wesentlichen Teilen wurden diese Vorhaben von der Deutschen Bahn AG zur Erfüllung eigener kompensationsverpflichtungen auch tatsächlich aufgegriffen.
- Die qualitative Aufstockung der Kompensationsmaßnahmen wurde angeregt und umgesetzt. Damit war eine nicht unerhebliche Flächenreduzierung verbunden.
- Vor allem in Bereichen besonders großer Knappheit hochwertiger Böden (PFA 31 - 33) konnten in enger Abstimmung mit dem DB-Landschaftsplaner und der unteren Landschaftsbehörde unter Aufgabe der ursprünglich gewählten Standorte funktionell geeignete Alternativstandorte von der Verwaltung für Agrarordnung angeboten werden. Diese Möglichkeiten wurden auch von der Deutschen Bahn AG genutzt und in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.
- Der wesentlichste flächenschonende und eingriffsminimierende Effekt wurde jedoch durch die entschiedene Unterstützung einer vom Rhein-Sieg-Kreis in das Planfeststellungsverfahren eingebrachte Trassenvariante auch durch das Amt für Agrarordnung Siegburg erzielt. Diese Trassenvariante trägt sowohl der besonderen Siedlungs- und Agrarstruktursituation als auch der hochwertigen und hoch empfindlichen Landschaft in diesem Raum in herausragender Weise Rechnung. Dabei führte alleine die Verlängerung eines geplanten Bahntunnels unter der Sieg um mehr als 1000m zu einer Kompensationsflächenverringering um nahezu 80 ha.
- In Teilbereichen war die Umgestaltung des durch die Neubaustrecke gestörten Wirtschaftsweernetzes notwendig. Das von der Flurbereinigungsverwaltung in Abstimmung mit den Landwirten und deren Berufsvertretern erarbeitete Konzept wurde in die Planfeststellungsunterlagen der Deutschen Bahn AG übernommen und in das Planfeststellungsverfahren eingebracht.
- Für 3 bahnverdrängte landwirtschaftliche Haupterwerbsbetriebe wurde die Standortfrage in tatsächlicher wie rechtlicher Beziehung geklärt.
- Durch die gemeinsame Erarbeitung angemessener Entschädigungs- und Vergütungssätze wurde es möglich, für verschiedene landwirtschaftliche Betriebe nicht nur die Übernahme von landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen - Flächen interessant zu machen, sondern ihnen auch die damit verbundenen Pflege- und Unterhaltungsverpflichtungen als lukratives neues oder ergänzendes betriebswirtschaftliches Standbein zu übertragen.

Nach § 22 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist für den Bau und den Ausbau von Betriebsanlagen der Eisenbahn grundsätzlich die Enteignung zulässig. Aufgrund des hohen Flächenbedarfs der Lage

und Größe nach führte das jedoch in diesem Planungsraum durch das Neubaustrecken - Projekt trotz der vorbeschriebenen Planungsverbesserungen und eines umfangreichen vorbereitenden Grunderwerbs immer noch zu einer unverträglichen Belastung der direkt Betroffenen.

Das Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) verfügt hingegen mit den §§ 87 bis 89 über das geeignete Instrument, zur Verfolgung konkreter öffentlicher gemeinwohldienlicher Zwecke in konsequenter Beachtung des Übermaßverbotes die Landbereitstellung in weniger belastender Weise zu bewirken und gleichzeitig entstehende Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu vermeiden.

Folgerichtig hat die Bezirksregierung Köln als zuständige Enteignungsbehörde die Einleitung von Flurbereinigungsverfahren für die aufgeführten Planfeststellungsabschnitte auf Anregung der Deutschen Bahn AG bei der oberen Flurbereinigungsbehörde beantragt.

1997 wurden deshalb 5 Flurbereinigungsverfahren mit insgesamt 1861 ha eingeleitet.

Inzwischen konnte durch gezielten, intensiv betriebenen freihändigen Grunderwerb der für die ICE-Neubaustrecke erforderliche (nach den oben beschriebenen Planungsänderungen auf ca. 425 ha reduzierte) Landbedarf weitgehend gedeckt werden. Um den schon für 1998 vorgesehenen Baubeginn sicherzustellen, erwartete die Bahn AG, dass ihr die für den Bau benötigten Flächen bereits kurz nach der Einleitung der Verfahren beschafft würden. Da in

der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit die Aufstellung eines Flurbereinigungsplans mit anschließender Besitzeinweisung nicht möglich war, mussten andere Wege beschritten werden. Dabei war es Ziel der Flurbereinigungsbehörde dies ohne Verwendung hoheitlicher Mittel zu erreichen. Von ihr mit den betroffenen Grundstückseigentümern geführte intensive Verhandlungen mit dem Abschluss von Bauerlaubnisvereinbarungen konnten letztlich sicherstellen, dass alle benötigten Flächen der Bahn AG frist- und lagegerecht zugewiesen wurden.

Nach Bauausführung werden Vermarkung und Vermessung der neuen Grenzen für diese Anlage erfolgen. Spätestens bis zum Abschluss dieser Arbeiten soll durch entsprechende Planvereinbarungen mit allen direkt oder indirekt projektbetroffenen Teilnehmern weitestgehend Einvernehmen über die sie betreffenden Flurneuordnungsergebnisse erzielt werden. Die Vorlage der Flurbereinigungspläne wird dann für die Jahre 2000 und 2001 angestrebt.

Die schon jetzt vorliegenden Teilergebnisse verdeutlichen, dass es durch die Flurbereinigungsverfahren gelingen wird, eine eigentums-, sozial- und umweltverträgliche Einbindung des oben beschriebenen ICE - Streckenabschnittes in das Wirkungsgefüge des ländlichen Raumes maßgeblich zu unterstützen. Der Schlüssel zum Erfolg der Verfahren liegt hier aber zweifellos in der frühzeitigen Beteiligung der Flurbereinigungsverwaltung beim ICE - Planungsprozess und der umfassenden Verfahrensvorbereitung, insbesondere auch durch den vorbereitenden Grunderwerb.

<p><u>Ansprechpartner:</u> Wilfried Kasimir, Amt für Agrarordnung Siegburg, Frankfurter Str. 86-88, 53721 Siegburg</p>
--