

Antwort

der Landesregierung

auf die Große Anfrage 23
der Fraktion der DVU
Drucksache 3/2366

Beabsichtigter Bau einer neuen Bundesstraße mit Grenzübergang ("Grenzübergang Hohenwutzen Süd") durch das Oderbruch

Wortlaut der Großen Anfrage 23 vom 14.02.2001 (Ausgabedatum):

Seit geraumer Zeit sind verschiedene Aktivitäten zum Bau der o.g. Maßnahme zu verzeichnen. Wie bekannt ist, wehren sich die ortsansässigen Bürger vehement gegen die beabsichtigte Durchschneidung des Oderbruchs zwischen den Grenzübergängen Hohenwutzen und Küstrin-Kietz. Sie befürchten neben der Zerschneidung ihrer Siedlungsstruktur und großen Umweltbelastungen durch den beabsichtigten starken Transportverkehr auch einen gravierenden Eingriff in die zügige Hochwasserableitung des Oderbruchs.

Wir fragen die Landesregierung:

I. Prognosen

1. Von welchen Verkehrszahlen geht die Landesregierung bei Inbetriebnahme des neuen Grenzüberganges jährlich aus?
2. Mit welcher Zunahme an Kraftverkehr rechnet die Landesregierung an den Grenzübergängen des Landes in den nächsten zehn Jahren insgesamt; und zwar
 - a) vor Aufnahme der Republik Polen in die Europäische Union und
 - b) nach Aufnahme der Republik Polen in die Europäische Union?
3. Welche Vorteile bringt der beabsichtigte Neubau dieses Verkehrsweges
 - a) den vor Ort ansässigen Bürgern und Betrieben,
 - b) dem durchführenden Grenzverkehr,
 - c) der Verkehrsinfrastruktur des Landes Brandenburg insgesamt,
 - d) den grenznahen Gebieten der Republik Polenim Vergleich zum heutigen Zustand?

4. Welche Nachteile bringt der beabsichtigte Neubau dieses Verkehrsweges
 - a) den vor Ort ansässigen Bürgern und Betrieben,
 - b) dem durchführenden Grenzverkehr,
 - c) der gewachsenen Infrastruktur des Oderbruchs insgesamtim Vergleich zum heutigen Zustand?
5. Mit wie vielen neuen ortsansässigen und dauerhaften Arbeitsplätzen und in welchen Bereichen rechnet die Landesregierung im Fall der Inbetriebnahme des Neubaus?
6. Mit welcher Entwicklung der Einwohnerzahlen im betroffenen Einzugsgebiet der neuen Trasse rechnet die Landesregierung für die nächsten 10 Jahre und gestaltete sich die bisherige Entwicklung in den letzten 10 Jahren?

II. Planungsstand

1. Wie ist der aktuelle Stand der Streckenplanung und welche konkrete Trassenplanung durch welches Gebiet wird gegenwärtig favorisiert?
2. Welche Institutionen sind an den Planungen beteiligt und welche Interessengruppen wurden hierbei ab welchem Planungsstand beteiligt?
3. In welchem Umfang und in welchen Einzelpunkten flossen bisher welche Vorschläge der vor Ort Betroffenen in Bezug zur aktuellen Planung der neuen Trasse ein?
4. Welche Veränderungen bringen die bevorstehenden Änderungen des Landesplanungsvertrages, die Änderungen des Brandenburgischen Landesplanungsgesetzes sowie die Einführung des Gesetzes der Regionalplanung
 - a) auf den Neubau der Trasse und
 - b) auf die Einflussmöglichkeit der betroffenen Einwohner sowie Betriebe mit sich,wenn diese, wie im Entwurf vorgesehen, rechtlich umgesetzt werden?
5. Gibt es eine gemeinsame Planungseinrichtung zwischen polnischen und deutschen Behörden?
6. Hat die polnische Seite ihre Zustimmung für den Bau dieser Trasse signalisiert?
7. Wie ist der Planungsstand auf der polnischen Seite?
8. Wurden Erhebungen auf der polnischen Seite durchgeführt, bezüglich der Akzeptanz der Streckenführung? Wenn ja, mit welchem Ergebnis (bitte detaillierte Aufschlüsselung)?

9. Gibt es Alternativplanungen zu dem beabsichtigten Bauvorhaben, etwa
- a) den Ausbau bereits bestehender Grenzübergänge oder
 - b) den Ausbau des Schienennetzes zur Aufnahme eines großen Teils des grenzüberschreitenden Gütertransportes?

Wenn ja, zu welchen Ergebnissen gelangen diese alternativen Planungen? Welche Investitionskosten würden im Fall der Umsetzung solcher Alternativen benötigt und könnte dadurch die geplante neue Straßentrasse entfallen (bitte detaillierte Angaben der Vorteile, Nachteile und Kosten)?

III. Eingriffe und Ausgleichsmaßnahmen

1. Mit welchen Bauzeiten und mit welchen Belastungen für die örtlich Betroffenen während der Bauzeit rechnet die Landesregierung?
2. In welchem Umfange ist für die Durchführung des Bauvorhabens eine Enteignung von Grund und Boden erforderlich?
3. Mit welchen Eingriffen in die Flora und Fauna des Naturschutzgebiets Oderbruch ist bei Durchführung des Bauvorhabens zu rechnen und welche Auswirkungen tatsächlicher wie rechtlicher Art werden diese Eingriffe aus der Sicht des Umweltschutzes haben?
4. Mit welchen Eingriffen in das natürliche Fließen der Oder - ober- oder unterirdisch, muss im Fall der Umsetzung der Baumaßnahmen gerechnet werden und welche Auswirkungen werden diese im Vergleich zum heutigen Zustand haben?
5. Mit welchen Maßnahmen sollen eventuelle negative Auswirkungen behoben oder ausgeglichen werden?
6. Mit welchen Maßnahmen will die Landesregierung nach dem Bau die natürliche Abflussmöglichkeit des Hochwassers über die Alte Oder gewährleisten?
7. Welche Umwelt-, Lärm- und Hochwasserschutzmaßnahmen werden umgesetzt?
8. Welche ökologischen Ausgleichsmaßnahmen zur Durchschneidung des Oderbruchs werden umgesetzt?

IV. Kosten und Förderung

1. Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Landesregierung und aus welchen Einzelförderungen,
 - a) aus Landesmitteln,
 - b) aus Bundesmitteln,
 - c) aus Mitteln der Europäischen Gemeinschaften und
 - d) aus Mitteln der Republik Polen

wird diese Summe erbracht (bitte detaillierte Aufschlüsselung des Bauvolumens und der anteiligen Kosten auf deutscher, europäischer und polnischer Seite)?

2. Liegen bereits Zusagen wegen anteiliger Kosten seitens des Bundes, seitens der Europäischen Gemeinschaften und/oder seitens der Republik Polen vor?
3. Mit welchen Anschlussbaumaßnahmen und mit welchen finanziellen Ausgaben zum Ausgleich der Landzerschneidung durch den Neubau wird gerechnet?
4. Durch wen werden die Folgekosten nach Fertigstellung und Betrieb der neuen Trasse getragen?
5. Gibt es einen Kostenvergleich gegenüber der Variante, die bestehenden Grenzübergänge in Hohenwutzen und Küstrin-Kietz den neuen Verkehrsplanzahlen anzupassen oder/und und dafür auf den Neubau komplett zu verzichten? Wenn ja, mit welchen Kosten wird dafür gerechnet?

V. Entschädigungen

1. Mit welchen Entschädigungen haben betroffene Bürger und Betriebe im Fall der Umsetzung der Baumaßnahme zu rechnen und wer ist für die Abwicklung zuständig?
2. Mit welchen Entschädigungsleistungen für die Inanspruchnahme von Privatflächen durch die Trasse rechnet die Landesregierung (bitte Art und Höhe der Kosten angeben)?
3. Steht für die Entschädigungen Ersatzland zur Verfügung oder sollen Entschädigungen allein in Geld geleistet werden?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr die Große Anfrage wie folgt:

Der gegenwärtige Planungsstand lässt eine detaillierte Beantwortung der einzelnen Fragen noch nicht zu. Die Überlegungen, die zu einer weiteren Oderquerung südlich von Hohenwutzen führen, können daher nur grundsätzlich dargelegt werden.

Mit Blick auf die EU-Osterweiterung werden auf das Land Brandenburg in den nächsten Jahren besondere Anforderungen zukommen. Ziel ist es, die Grenze zwischen Polen und Brandenburg durchlässiger zu gestalten, um so die deutsch-polnischen Beziehungen auf allen Ebenen ausweiten zu können.

Das Land Brandenburg sieht nach der Realisierung des Abkommens von 1992 vor allem dadurch die Chance, mit Hilfe von neu zu errichtenden Brücken über die Oder und Neiße diesem Wunsch zu entsprechen und günstige Voraussetzungen für die Integration Polens in die Europäische Union zu schaffen.

Vor diesem Hintergrund bemüht sich die Landesregierung im Einvernehmen mit der Bundesregierung im Land Brandenburg langfristig um drei neue Straßenverbindungen über die Oder in den Räumen Schwedt-Nord, Hohenwutzen-Süd und Aurith/Urad.

Für den "Grenzübergang Hohenwutzen Süd" bestehen sowohl auf deutscher als auch auf polnischer Seite derzeit noch keine Vorstellungen zur genauen Lage und zum zeitlichen Planungsablauf. Im Rahmen einer deutsch-polnischen Expertenkommission zu Grenzübergängen wurde festgestellt, dass der vorhandene Grenzübergang in Hohenwutzen einschließlich seiner zuführenden Straßen und deren Lage im Siedlungsraum sowohl in Deutschland als auch in Polen nicht geeignet ist und auch nicht ausgebaut werden kann, um die zukünftig zu erwartenden Verkehre insbesondere nach dem EU-Beitritt Polens aufzunehmen. Nach einem Beitritt Polens gibt es keinen Grund mehr, den Grenzübergang Hohenwutzen weiterhin für Warenverkehr zu sperren. Hier gilt es, durch Trassensicherung frühzeitig Vorsorge zu treffen.

In dieser Beurteilung stimmen die deutsche und polnische Seite überein. Aufgrund dessen wird die Trasse auch bei der anstehenden Überprüfung der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Bundesfernstraßenausbaugesetz) hinsichtlich des Nutzens und der Kosten bewertet werden. Ausgehend von den Besprechungen in der deutsch-polnischen Expertenkommission wurde von der polnischen und deutschen Straßenbauverwaltung eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, die Grundlage für die Beantragung der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren am 27. Januar 2000 war. Nach Vorlage aller für ein Raumordnungsverfahren für den Neubau einer Straße erforderlichen Unterlagen soll ein grenzüberschreitendes Raumordnungsverfahren eingeleitet werden. Ziel und Zweck eines solchen Raumordnungsverfahrens ist die Prüfung der Vereinbarkeit der Planung mit allen im Raum relevanten Schutzgütern (verkehrliche Wirkung, Auswirkungen auf die Umwelt, Hochwassersituation, Be- bzw. Entlastung von Anwohnern usw.) unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorzunehmen. Die verkehrsplanerische Studie von 1998/99 für die Elbe-Oder-Trasse hat ergeben, dass täglich ca. 4000 Kraftfahrzeuge die Grenze nach Polen queren werden. Nach erster Kostenschätzung werden ca. 60 Mio. DM für die Maßnahme konzipiert. Da die Grenzzufahrt als Bundesstraße vorgesehen ist, erfolgt die Finanzierung aus dem Bundeshaushalt.

Nach der o.g. Antragskonferenz konnte der Untersuchungsraum nur auf deutscher Seite festgelegt werden. Die Landesregierung Brandenburg hat in Abstimmung mit der Bundesregierung ihre Wünsche gegenüber der polnischen Regierung wiederholt vorgetragen. Am 20. Oktober 2000 wurde zwischen dem Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg und der Wojewodschaft Westpommern (Zachodniopomorskie) eine Absprache unterzeichnet, in der beide Seiten übereinkommen, neue grenzüberschreitende Straßenverbindungen zwischen dem Land Brandenburg und der Wojewodschaft Westpommern in Angriff zu nehmen. Auf der Grundlage dieser Absprache werden dann für jeden einzelnen neuen Grenzübergang Einzelvereinbarungen getroffen, die Regelungen über die Fertigung von Dokumenten für das gemeinsame Vorgehen im Hinblick auf das durchzuführende Raumordnungsverfahren treffen, wobei mit den Untersuchungen über die Herstellung einer neuen Straßenverbindung im Raum Schwedt (Oder) - Ognica begonnen werden soll.

Ein konkreter Zeitpunkt für die Durchführung des länderübergreifenden Raumordnungsverfahrens für den "Grenzübergang Hohenwutzen Süd" kann gegenwärtig nicht genannt werden.