

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann,
Dr. Lothar Bisky, Diana Golze, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/10221 –**

Bau einer neuen Oderbrücke südlich von Frankfurt (Oder)

Vorbemerkung der Fragesteller

Ende Mai 2008 ist das deutsch-polnische Raumordnungsverfahren für den Bau einer neuen Oderbrücke im Raum Frankfurt (Oder)/Slubice-Eisenhüttenstadt/Klopot mit dem Verschicken der Unterlagen in Gang gebracht worden. Ziel des Verfahrens ist die Errichtung einer Straße mit Brücke über die Oder südlich von Frankfurt (Oder), die auf deutscher Seite die Bundesstraße B 112 mit der polnischen Nationalstraße 29 verbindet. Das Bauvorhaben gehört zum vordringlichen Bedarf beim Bau von Bundesfernstraßen mit besonderem naturschutzfachlichem Prüfungsbedarf. Die vier eingebrachten Varianten im Raumordnungsverfahren werden seitens der Landesregierung Brandenburg als gleichwertig betrachtet, dieses ist nach Auffassung der Landesregierung „ergebnisoffen“ (vgl. Antwort der Landesregierung, Landtag Brandenburg, Landtagsdrucksache 4/6353). Zugleich wurde auf deutscher Seite das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Brücke begonnen. Die Vorzugsvariante des Landes Brandenburg soll dabei in der Verbindung Ziltendorf-Aurith-Urad-Nationalstraße 29 bestehen (vgl. Antwort der Landesregierung, Landtag Brandenburg, Landtagsdrucksache 4/5018). Demgegenüber beschloss die Stadtverordnetenversammlung (SVV) Eisenhüttenstadt am 2. Juli 2008 nicht die Vorzugsvariante des Landes, sondern eine stadtnahe Variante zu favorisieren.

1. Wie vereinbart sich das gemeinsame ergebnisoffene Raumordnungsverfahren mit der polnischen Seite mit dem von deutscher Seite eingeleiteten Planfeststellungsverfahren und der von der Landesregierung bevorzugten Variante 2 über Ziltendorf-Aurith-Urad-Nationalstraße 29?
3. Welche Folgen prinzipieller wie zeitlicher Art ergeben sich für das Vorhaben, wenn das gemeinsame Raumordnungsverfahren andere, abweichende Ergebnisse bringt als das nunmehr eingeleitete Planfeststellungsverfahren?

Die Fragen 1 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für das Vorhaben wurde am 30. Mai 2008 das Raumordnungsverfahren (ROV) mit grenzüberschreitender Umweltverträglichkeitsprüfung eröffnet. Ein Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Brücke wurde entgegen der Annahme der Fragesteller nicht eingeleitet.

2. Welche Stellungnahmen und Äußerungen der polnischen Seite sind der Bundesregierung bekannt, die auf eine Bevorzugung einer der vier Varianten schließen lassen?

Die Erstellung der Raumordnungsunterlagen erfolgte in enger Abstimmung mit der polnischen Straßenbauverwaltung, die die Variante 2 als Vorzugsvariante unterstützt.

Im ROV wurden die deutschen und polnischen Träger öffentlicher Belange (TÖB) um Stellungnahme zu den Verfahrensunterlagen bis zum 26. September 2008 gebeten. Stellungnahmen der polnischen TÖB, die auf eine Bevorzugung einer der vier Varianten schließen lassen, liegen derzeit nicht vor.

4. Was beinhaltet bei diesem Vorhaben des Baus einer neuen Straßenbrücke über die Oder der angeführte besondere naturschutzfachliche Prüfungsbedarf?

Der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag beinhaltet für dieses Vorhaben, dass die in der Umweltrisikoeinschätzung (URE) auf Bedarfsplanebene aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik abzuarbeiten ist. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber auch Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können. Mit dem Erlangen des Baurechts sind alle in der URE aufgezeigten naturschutzfachlichen Probleme rechtlich umfassend abgearbeitet. Deshalb wird ein solches Projekt grundsätzlich erst nach Vorliegen des Baurechts in den Entwurf des Straßenbauplans aufgenommen. Hierdurch erhält das Parlament rechtzeitig vor Verabschiedung des Haushaltsgesetzes Gelegenheit, sich über die Abarbeitung des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags zu informieren.

5. Teilt die Bundesregierung die Ansicht des Bürgervereins Aurith, dass die Region um Ziltendorf-Aurith als Naturschutz- und FFH-Gebiet zu den besonders erhaltenswerten Naturlandschaften in der Bundesrepublik Deutschland zählt?

Die Bedeutung der Region Ziltendorf–Aurith als Naturlandschaft spiegelt sich in der Unterschutzstellung nach der FFH-Richtlinie bzw. dem Landesnaturschutzgesetz wider.

6. Kann dem besonderen naturschutzfachlichen Prüfungsbedarf ausreichend Rechnung getragen werden, wenn sich die Landesregierung Brandenburg bereits auf eine bisher unzerschnittene Naturräume besonders belastende Variante festlegt, und sieht die Bundesregierung hier die Interessen nationaler wie europäischer Naturschutz-Richtlinien ausreichend gewahrt?

Die Ermittlung einer Vorzugsvariante aus Sicht der Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg bedeutet nicht, dass sich die Landesregierung bereits auf eine Variante festgelegt hat.

Voraussetzung für die Realisierung von Straßenbauvorhaben ist die Erlangung des Baurechts, das nur erteilt werden kann, wenn die gesetzlichen Vorgaben bei der Planung eingehalten werden. Hierzu gehört auch die Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, wie sie im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder im Bundesnaturschutzgesetz festgelegt ist. Mit beiden Gesetzen wurden auch europäische Naturschutzrichtlinien umgesetzt.

7. Welche Kostenschätzungen für jede der vier Varianten sind der Bundesregierung bekannt, und kann die Bundesregierung die Feststellung des Brandenburger Landesamtes Straßenwesen bestätigen, laut der die Streckenführung über Aurith die „kostengünstigste“ sei (vgl. „Märkische Allgemeine“, Ausgabe vom 14. April 2007)?

Die Unterlagen zum ROV berücksichtigen folgende vier Varianten:

Variante 1 (Bundesstraße B 112–Wiesenu–Kunice–Nationalstraße 29),

Variante 2 (Bundesstraße B 112–Ziltendorf–Aurith–Urad–Nationalstraße 29),

Variante 3 (Bundesstraße B 112–Ziltendorf Süd–Vogelsang Nord–Cybinka–Nationalstraße 29),

Variante 4 (Bundesstraße B 112–Ziltendorf Süd–Vogelsang Süd–Cybinka–Nationalstraße 29).

Die Kostenschätzungen (Nettogesamtkosten Deutschland/Polen) betragen

für Variante 1 28,6 Mio. Euro,

für Variante 2 21,8 Mio. Euro,

für Variante 3 32,5 Mio. Euro,

für Variante 4 31,9 Mio. Euro.

Damit ist die Variante 2 die kostengünstigste Variante.

8. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die in Eisenhüttenstadt ansässige Firma Arcelor für die Schaffung eines neuen Grenzübergangs Betriebsflächen bereitstellen würde, der zudem eine kurze Anbindung des Wirtschaftsstandortes an die neue Straßenverbindung nach Polen ermöglichen würden (vgl. „Märkische Allgemeine“, ebenda)?

Die Stadt Eisenhüttenstadt hat in ihrem Flächennutzungsplan einen Trassenkorridor für eine „eisenhüttenstadtnahe Variante“ freigehalten. Zur Vorbereitung des ROV hatte die Auftragsverwaltung des Landes Brandenburg auch eine Variante in diesem Bereich untersucht. Diese Variante ist jedoch bereits in einem früheren Planungsstadium ausgeschieden, da sie zum Beispiel nicht die Ziele des Projektes erreichen oder zu besonders erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der FFH-Richtlinie führen würde. Daher stellt sich die Frage nach der Bereitstellung von Betriebsflächen der Firma Arcelor nicht.

9. Wie wird der Beschluss der SVV Eisenhüttenstadt vom 2. Juli 2008 zur neuen Oderbrücke bei den Planungen berücksichtigt?

Die Stellungnahmen der TÖB werden bei der raumordnerischen Gesamtbeurteilung berücksichtigt werden.

10. Wird bei der für 2009 anstehenden Überarbeitung des Bedarfsplans Bundesfernstraßen der Bau der neuen Oderbrücke im Vordringlichen Bedarf bleiben, und mit welchem Investitionsaufwand rechnet die Bundesregierung für das gesamte Vorhaben?

Gemäß § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes prüft das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach Ablauf von jeweils fünf Jahren, ob der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Ergebnisse der Überprüfung werden für Ende 2009/Anfang 2010 erwartet; eine etwaige Anpassung würde durch Gesetz erfolgen.

Die Überprüfung des BPL erfolgt nicht für Einzelmaßnahmen, sondern betrachtet die Gesamtentwicklung des Verkehrs in Deutschland. Wenn sich die Grundlagen des BPL zum Zeitpunkt der Überprüfung nicht wesentlich verändert haben, ist eine Fortschreibung des BPL nicht erforderlich. Dann erfolgen auch keine Änderungen von Dringlichkeitseinstufungen einzelner Maßnahmen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.