

Bürgerinitiativen

Die „Bürgerinitiativen gegen die Oderbruchtrassen“ haben sich unter einem Koordinierungsrat zusammengefunden.

Es arbeiten mit :

- . Forum Oderbruch e.V.
- . Bürgerinitiative „Oderbruch“
- . Bürgerinitiative „Stoppt die Oderbruchtrassen“
- . B.U.N.D., Gruppe Oderbruch
- . NABU

und viele Einzelpersonen

Kontakte

| | | |
|-------------------------|-------------------|--------------|
| Anka Goll | Güstebieser Loose | 033452/3491 |
| Otto Knoll | Neureetz | 033457/5103 |
| Christine Melz | Altwustrow | 033457/5330 |
| Henning Probst B.U.N.D. | Müncheberg | 033432/74960 |
| Veit Templin | Neulietzegöricke | 033457/5124 |
| Isabel Widera | Zelliner Loose | 033478/4747 |
| Wolfgang Wöhlert | Zäckericker Loose | 033457/5071 |

sowie www.oderbruch-trasse.de

Zwischenzeitlich kann man sich hier informieren und Fragen zum Thema stellen.

Spenden

Zur Herstellung von Informationsmaterialien und zur Finanzierung von rechtlichen Schritten gegen die Planung und den Bau der Trasse wurde beim Forum Oderbruch e.V. unter Aufsicht des Finanzamtes ein Spendenkonto eingerichtet.

Konto-Nr: 3000498221 bei der
Sparkasse MOL, BLZ: 17054040
Verwendungszweck : Bürgerinitiative

In der Zwischenzeit haben weit mehr als tausend Bürgerinnen und Bürger durch Unterschriften ihren Protest gegen den Bau des Strassendeichs gezeigt und sich für den Schutz des Oderbruchs ausgesprochen.

V.i.S.d.P: Otto Knoll

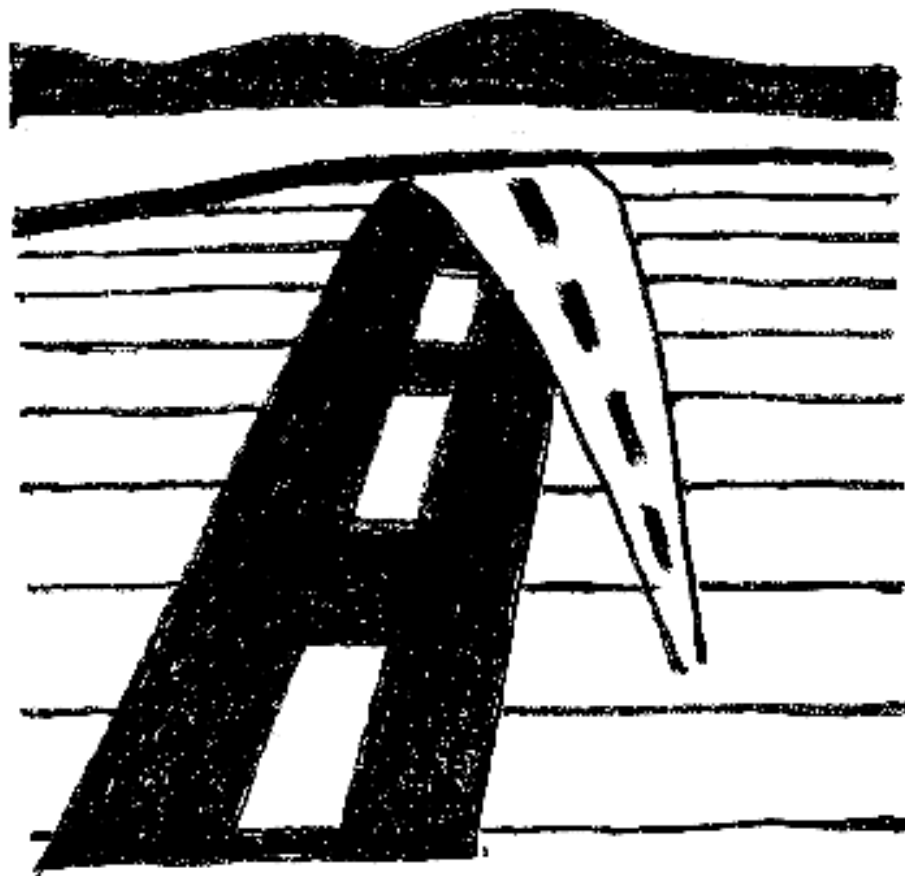
Blättchen für die Vernunft und gegen den Unfug

TRASSE ODER BRUCH

12/02

Bürgerinitiativen gegen die Oderbruchtrassen

Nr. 3



*Es gibt mehr Leute, die kapitulieren,
als solche, die scheitern.*

Henry Ford

An der Oder nichts Neues??

Was alle schon wissen: Herr Meyer will eine Trasse durch das Oderbruch schlagen. Das Format ist noch geheim, aber von Bundesstrasse aufwärts darf – und das ist das Neue - alles vermutet werden. Seit der Veröffentlichung der ersten Gutachten zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist klar: so mickrig wie das Teilstück der Oder-Lausitztrasse von Bad Freienwalde nach Wriezen wird die LKW-Trasse nicht werden. Hier wird in europäischen und strategischen Dimensionen gedacht.

Die Bürgerinitiativen gegen die Oderbruch-Trassen“ sind aus fünf Gründen gegen diese Pläne:

1. Grund:

Der Bau würde die Zukunftsplanungen der Gemeinden und der regionalen Wirtschaft grundsätzlich infrage stellen und das Oderbruch zu einem Durchgangsraum für die europäischen Güterverkehr verkommen lassen.

2. Grund:

Die Trasse würde dauerhaft in die hochkomplexen Wasserhaushalte des Oderbruch eingreifen und für die Siedlungen zu einer ähnlichen zerstörerischen Gefahr werden wie die Melioration in den frühen 70er Jahren. Die Folgen an den Gebäuden sind bis heute sichtbar, nie mehr zu beheben; und die Eigentümer sind auch nie entschädigt worden.

3. Grund:

Das Oderbruch ist, obwohl Kultur- und Wirtschaftsraum, zugleich auch ein weitgehend intaktes Ökosystem mit einer hochrangig bewahrenswerten Flora und Fauna. Deshalb sind die besonders wichtigen Teile unter Schutz gestellt.

4. Grund:

Neben der Landwirtschaft entwickelt sich der sanfte Tourismus zu einem ins Oderbruch nachhaltigen Wirtschaftsfaktor unserer Region. Doch welche Städter sollte es noch zu einem Ausflug oder Urlaub ziehen, wenn Krach und Mief tausender LKWs die Landschaft zerstört. Deshalb haben sich durch Ihre Unterschrift schon hunderte Touristen aus der gesamten Bundesrepublik mit den Bürgerinitiativen solidarisiert.

5. Grund:

Auch unsere polnischen Nachbarn sind gegen diese Naturvernichtung, würde doch die Trasse eine Schneise durch die Naturschutzgebiete auf der polnischen Seite schlagen, die Attraktivität der Landschaft beiderseits der Oder mindern. Mit unseren Nachbarn sind wir uns einig im Nein gegen diese LKW-Trasse, wurde vor kurzem noch einmal durch Vertreter der Gemeinden von beiden Seiten der Oder bekräftigt.

„„„ Auszüge aus dem Koalitionsvertrag 2002-2006 von SPD und Bündnis 90/Grüne , Oktober 2002

.....

Verkehrsinvestitionen

.....Die LKW-Maut werden wir wie beschlossen 2003 einführen, um Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße zu verlagern, die Umwelt zu entlasten und Staus zu verhindern. Die Einnahmen aus der LKW-Maut werden überwiegend in die Verkehrsinfrastruktur reinvestiert.

Die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans wird zügig abgeschlossen.

Dabei sind die bereits vorliegenden und noch zu erwartenden Ergebnisse aus Umwelttrisikoeinschätzung, Raumwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie Finanzierbarkeit in einem gegenseitigen Abwägungsprozess im Sinne nachhaltiger Mobilität integraler Bestandteil der Erarbeitung.

.....

Mehr Öffentlicher Verkehr, stärkere Schiene

.....Den Güterverkehr auf der Schiene wollen wir bis 2015 verdoppeln. Hierfür werden wir mit der Umsetzung des Konzeptes „Netz 21“ und mit einer verbesserten Hinterlandanbindung der deutschen Häfen notwendige Voraussetzungen schaffen und die Errichtung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen fördern. Der Kombinierte Verkehr wird gezielt gefördert. Zur Verkehrsverminderung und Verkehrsverlagerung werden geeignete Maßnahmen ergriffen. Die Verantwortung für das Streckennetz verbleibt in öffentlicher Hand.

Um den Schienenverkehr effizienter und auf dem Verkehrsmarkt konkurrenzfähiger zu machen, ist eine entscheidende Voraussetzung, dass der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und der einfache Kundenzugang zu Fahrplandaten für alle Wettbewerber sichergestellt wird. Den Abbau von Hemmnissen für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr und die Entbürokratisierung des Eisenbahnrechts werden wir energisch vorantreiben.

.....Wir werden im Personenverkehr mit Bus und Bahn einen kontinuierlichen Übergang in den Wettbewerb unter Beachtung ambitionierter und verbindlicher Umwelt-, Sozial- und Qualitätsstandards sicherstellen.

....

Güterkraftverkehr

Den in Deutschland erreichten hohen Standard bei den Sozialvorschriften, Sicherheitsstandards und Umweltvorschriften für den Verkehrsbereich wollen wir – auch durch entsprechende Kontrolle und Ahndung – weiter verbessern und wettbewerbsrelevante Ungleichbehandlungen vermeiden. Eine EU-weite und für globale Verkehrsträger internationale Harmonisierung dieser Vorschriften und Standards muss gewährleistet sein. Wir streben bei den Kostenbelastungen im europäischen Wettbewerb eine Harmonisierung an.....

Folgende Dokumente sind beim Koordinierungsrat der Bürgerinitiativen gegen die Oderbruchtrassen einsehbar:

- Antragsunterlagen der Straßenbauverwaltung des Landes für den geplanten Neubau einer deutsch - polnischen Straßenverbindung im Raum Hohenwutzen –Süd, Sept. 1999
- Diverse Protokolle der Antragskonferenz 27. 01. 2000
- Stellungnahmen der Bürgerinitiativen und der Träger öffentlicher Belange
- Entwurf des Gemeinsamen Landesentwicklungsplanes mit Karte zur Trassenführung vom März 2001
- Stellungnahmen zum Landesentwicklungsplan
- Ergebnisse der Projektbewertung des neuen Bundesverkehrsweegeplanes 2003 (Rohdaten)

- Kleine Anfrage mit Antwort an den Landtag, Juli 2000
- Protokoll einer Öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung 31.01. 2001
- Anfrage mit Antwort an den Landrat vom 21.02.2001
- Kleine Anfrage mit Antwort an den Bundestag März 2001
- Schriftliche Anfrage und Antwort an die Kommission der EU vom Dezember 2001
- Brief der EU- Abgeordneten Elisabeth Schroedter an den Bundesverkehrsminister Bodewig mit Antwort zur Änderung der Straßenklasse 2002

- Briefe des Koordinierungsrates der Bürgerinitiativen an Herrn Bodewig, Herrn Stolpe, Herrn Platzeck,
- Pressemitteilungen und Pressemeldungen im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der Transittrasse
- Offener Brief der Unternehmer des Niederen Oderbruchs an den Ministerpräsidenten, 2002

- Dokumente zur Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Bundesverkehrsweegeplans im Allgemeinen
- Dokumente zum weiteren Verlauf des Planungsverfahrens von Straßenbauprojekten im Allgemeinen

- Handlungsempfehlung Hochwasservorsorge 2000
- Beschluß der Flußkonferenz 2002
- Koalitionsvertrag zwischen SPD und Grünen für 2002 bis 2006

**Bei Interesse wenden Sie sich bitte an: Herrn Otto Knoll
August-Bebel-Str. 64, 16259 Neureetz, Tel.: 033457/5103**

Die Ereignisse überschlagen sich

Bürgerbewegung heißt auch Bewegung in Raum und Zeit. Wir, die mündigen Bürger, sind angehalten unsere Interessen zu verfolgen, auch wenn sich die Situationen ändern, wenn uns Ereignisse in Atem halten. Und wem stockte nicht der Atem, als, kaum hatte Brandenburg einen neuen Ministerpräsidenten, die Elbe das Land überflutete? Die Bilder von 1997 wurden wieder lebendig, wurden aber sofort in den Schatten gestellt von den Ereignissen dieses Jahres 2002 und den Ahnungen über das Ausmaß zukünftiger Naturgewalten.

Sehr schnell fand die damalige Regierung zu einer Flußkonferenz zusammen, bei der für Elbe, Saale und Donau als Flußlandschaften eine Zukunft ohne Ausbau beschlossen wurde.

Bitter nur, dass unser Mahnen an den sorgsamsten Umgang mit der widerspenstigen Oder und ihren Wassern am Grunde des Bruchs bis dahin fast ungehört geblieben war.

Danach gab es die Bundestagswahl, und die neuen Regierungsparteien waren wieder die alten. Das Koalitionspapier (nächste Seite) kann Hoffnung machen, dass das Oderbruch und die umliegenden Landstriche nicht einer kurzen Belebung der örtlichen Bauindustrie zum Opfer fallen, sondern sich langfristig und nachhaltig in Eintracht mit der Oder entwickeln können.

Interessant wurde es jetzt noch einmal bei der Neubesetzung des Postens des Bundesverkehrsministers. Mit Herrn Stolpe hatte wohl kaum jemand gerechnet.

So wird die Problematik des Grenzüberganges Hohenwutzen Süd sich nun im Spannungsfeld Stolpe - Meyer - Platzeck entwickeln. Die nächste Entscheidung werden die Bundestagsabgeordneten des neuen Bundestages treffen, wenn sie über die Aufnahme oder Ablehnung des Projektes BB6141 „ B158n B167 Bad Freienwalde/ Wriezen - BG D/PL + GÜ Hohenwutzen-Süd“ in den neuen Bundesverkehrsweegeplan abstimmen.

Inzwischen werden wir, die Bewohner und Freunde des Oderbruchs, nicht müde, aktiv zu sein gegen die Degradierung des Oderbruchs zum Verkehrsdurchgangsraum. Damit halten wir uns an den ehemaligen Ministerpräsidenten und neuen Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe, der uns im Jahr 2000 in Neuküstrinchen den Rat gab, uns zu wehren. Das werden wir auch tun.

Wir würden uns freuen, wenn wir Ministerpräsidenten Platzeck, wie vor fünf Jahren bei der Rettung des Oderbruch, wieder an unserer Seite hätten. Einen Brief von ihm erwarten wir seit Langem. Das Oderbruch braucht kein Damoklesschwert Schwerlast-Transit-Trasse, das für -zig Jahre eine Lähmung der Entwicklung bedeutet, auch wenn noch nicht gebaut wird.

Das Oderbruch braucht eine Entscheidung für eine Zukunft – für die Menschen.

**In einem Offenen Brief an Herrn Ministerpräsidenten Platzeck
baten zahlreiche Unternehmen des Niederen Oderbruchs
um Unterstützung gegen den geplanten Neubau einer LKW - Transit -
Trasse :**

Agrarproduktion Oderbruch GmbH&Co.-Agrar-Produkte KG, Neulewin
Gerd Hasse GbR, Güstebieser Loose
Speisewirtschaft und Beherbergungsbetrieb, Güstebieser Loose
Bodo Hans, Landwirt, Güstebieser Loose
Geflügelhof Gründling, Güstebieser Loose
Landwirtschaftsbetrieb Hans, Güstebieser Loose
Andreas Müller, Nebenerwerbslandwirt, Neutrebbin
Baumeister Veit Templin, Neulietzegöricke
SteinWolff, Natursteinarbeiten & Restaurierung, Zäckericker Loose
Dienstleistungsgesellschaft Oderbruch mbH, Neulewin
Agrargenossenschaft eG, Neuküstrinchen
Bautischlerei Udo Roll, Neureetz
Autohaus Oderbruch, Altranft
Hausgemeinschaft Abeln/Abeln/Heidgerken, Altranft
Malerbetrieb Hübner, Neureetz
Führunternehmer, Neureetz
Hoch-Tiefbau GmbH, Neureetz
Theater am Rand, Zäckericker Loose
Landwirtschaftsbetrieb Fehlberg, Güstebieser Loose
Daue & Partner GmbH, Neulewin
Firma Frank Fiedler, Sägewerk - Stilmöbel, Neulewin
Ziegenhof Zollbrücke, Zäckericker Loose
Meisterbetrieb Böhle, Gas Wasser Heizung, Kerstenbruch
Tischlerei H.-G. Tornow, Neulewin
GbR Leupelt-Friedenberger, Altreetz
Agrarprodukte e.G., Altreetz
Schulzoo Altreetz e.V.
Dr. med Reiner Fricke, Neulewin
Kleinmarkt und Fachhandel Rauschenbach, Neulewin
Gemischtwaren Wagner, Neulitzegöricke
Andreas Schmidt, Ökol. und artgerechte Schweinehaltung, Altwriezen
Landherberge Altwriezen

Das Aktionsbündnis ZEIT FÜR DIE ODER

Im Laufe unserer Arbeit im Zusammenhang mit der Trasse fiel uns immer wieder das Internationale Aktionsbündnis ZEIT FÜR DIE ODER auf. Es interessierte sich auch für die Pläne des Verkehrsministeriums im Oderbruch, und es ergab sich inzwischen ein reger Informationsaustausch mit den Bürgerinitiativen. Deshalb wollen wir die Ziele der deutschen Abteilung des Bündnisses hier vorstellen.

„Wie wollen wir gemeinsam arbeiten:

... als Koalitionspartner wollen wir:

- eine offene, förderliche Zusammenarbeit der Nichtregierungsorganisationen
- einen regulären Austausch von Informationen
- die Durchführung von gemeinsamen grenzüberschreitenden Projekten

... mit der Bevölkerung haben wir vor:

- den Schutz des Odertals durch Einbindung der lokalen Bevölkerung
- einen grenzüberschreitenden Erfahrungsaustausch über Projekte
- eine Sensibilisierung und Verbindung mit der lokalen Bevölkerung im Rahmen nachhaltiger Entwicklung

... mit der Politik und Institutionen:

- die Aktivierung und Verstärkung der Zusammenarbeit im Bezug auf die IKSO (Internationale Kommission zur Schutz der Oder) und andere Gremien grenzüberschreitender Zusammenarbeit
- die Überwindung der nationalen Grenzen durch schnellen Informationsaustausch

Die Ziele des Bündnisses sind:

- **Eine Nachhaltige Regionalentwicklung an der Oder mit abgestimmten Entwicklungskonzepten**, dabei eine Verbindung zwischen Naturschutz und wirtschaftlicher Entwicklung sowie Landwirtschaftspolitik und Förderung des Ökotourismus
- **Schutz, Entwicklung und Erhalt der Fluss- und Auensysteme und deren ökologischer Durchgängigkeit**, eine langfristige Sicherung der ökologischen Prozesse im Einzugsgebiet der Oder
- **Die Entwicklung eines internationalen Netzwerkes von Naturschutzgebieten im Odertal**, eine rechtliche Sicherung wertvoller Gebiete, Umsetzung von NATURA 2000
- Die Gewährleistung der Umweltverträglichkeit geplanter Vorhaben / Investitionen unter besonderer Berücksichtigung des Naturpotentials an der Oder, **ggf. Veränderungen der Planungen im Sinne der Umweltverträglichkeit**
- **Kein Ausbau der Oder für Großmotor- und Küstenmotorschiffe**, eine Erhaltung der ökologischen Qualitäten der Flüsse und Auen als Grundprinzip in der Binnenschifffahrtspolitik, dabei soll das Grundprinzip eine Anpassung der Schiffe an die Oder sein, und nicht umgekehrt; die Verbände erkennen die Funktion der Oder als Wasserstraße an
- **Ökologisch verträglicher, nachhaltiger Hochwasserschutz**, z.B. mittels Ausweitung von Retentionsflächen
- **Begleitung der Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie im Odereinzugsgebiet“**

KONTAKT

Jeroen Kuiper
International Coordinator 'Time for the Oder'
Crellestrasse 35
10827 Berlin
Germany
Tel. 0049 30 78790032
Mobile: 0049 163 7879000
Fax: 0049 30 78790018



ler und dem Bundesrechnungshof verschwiegen. Tatsachen schaffen nennt man das im politischen Jargon und ist erst einmal „A“ gesagt, wäre es schließlich tönlich, dass „B“ nicht auch zu buchstabieren. Also erst einmal die Trasse als blinden Brückenkopf und dann sehen wir weiter, denkt Herr Meyer;

4. Die Alternativen

Wenn denn die Planung, so wie bisher gedacht, keinen Sinn macht, wird nicht die Planung eingestellt, sondern der Sinn verändert. Auf eine Anfrage aus dem EU-Parlament in Brüssel teilt der damalige Bundesverkehrsminister, Herr Bodewig, mit, er verhandele nun mit Herrn Meyer über eine Neuklassifikation der Trasse (bisher sollte es ja nur eine Bundesverkehrsstrasse werden) und in diesem Zusammenhang über eine Vergrößerung der zu planenden Transportlasten. Es darf gerätselt werden, ob hier wohl doch eine Autobahn geplant ist. (Wie sagte Minister Meyer im April 2000? Es ginge ihm ja nur um die Verbesserung des kleinen Grenzverkehrs mit einer kleinen Spur hin und einer kleinen Spur zurück. So sind sie, die Minister, wenn sie Wahrheiten verkünden.);

5. Der ministerielle Wille

Vorsorglich erklärte Herr Meyer, dass er, sollte der Bundestag die Aufnahme der Trasse in den Bundesverkehrswegeplan ablehnen, die Trasse dennoch in diesen einstellen werde, in dem er sie gegen eine andere zugelassene Planung einfach eintauscht. (Soviel zu Volkes Souverän und Wille.)

Was ist nun wichtig?

Es müssen die Bürger und Freunde des Oderbruch darüber informiert werden, was hier geschieht.

Wollen wir die Trasse verhindern, müssen wir Bundestagsabgeordnete, die wir am 22. September gewählt haben, überzeugen, daß die Aufnahme des Straßenbauprojektes Hohenwutzen Süd in den neuen Bundesverkehrswegeplan für das Oderbruch fatale Folgen hat. Denn die Bundestagsabgeordneten entscheiden, welche Projekte zur Finanzierung aufgenommen und damit machbar werden. Wir müssen immer wieder mit allen das Gespräch suchen, die in der Lage sein könnten, das Oderbruch zu erhalten. Deshalb sprachen wir schon mit vielen Politikern: Herrn Stolpe, Frau Voß (MdB), Frau Tack (MdL), Frau Schroedter, (MdE), Frau Kaiser-Nicht (MdL), Herrn Eppelmann (MdB), Herrn Reinking. Wir nahmen an der „NABU-Tour“ teil, um Politiker des Umweltministeriums und andere Interessierte zu informieren, und empfinden die 1. Internationale Oderradtour in Güstebieser Loose.

Unserer Einladung nicht gefolgt ist bisher nur Herr Birthler. Frau Bierwirth, Abgeordnete der SPD unseres Wahlkreises im Bundestag hatte ein Treffen mit der Bürgerinitiative zugesagt. Der Termin stand. Und dann? Mit Verweis auf das Verkehrsministerium sagte sie kurzfristig ab. Ein Schelm, wer Meyer dabei denkt. Inzwischen hat das Treffen mit Frau Bierwirth stattgefunden.

Zwei Auszüge aus den ersten Gutachten vom Mai 2002 zum Bundesverkehrswegeplan für die geplante Trasse

| | |
|--|---------------------|
| B 158n B 167 Bad Freienwalde/Wriezen - BG D/PL + GÜ Hohe | Projekt-Nr.: BB6141 |
| Projektbeschreibung und Beurteilungskriterien | Brandenburg |
| Technische Merkmale: | |
| 2 streifiger Neubau im Zuge der B 158n | |
| Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen, Verbesserung der europäischen Integration | |
| Verkehrsstärke 2015: 2938 Kfz/24h Lkw-Anteil: 45,6% | |
| Kosten und Länge: 22,3 Mio.EUR / 13,5 km Kosten pro km: 1,6 Mio.EUR | |

| | |
|--|--------------------------------|
| B 158n B 167 Bad Freienwalde/Wriezen - BG D/PL + GÜ Hohe | Projekt-Nr.: BB6141 |
| Umweltrisikoeinschätzung (URE) | Brandenburg |
| Risikobilanz für den Suchraum: | |
| Umweltrisiko Der Untersuchungsraum weist | |
| - auf 9,0% der Fläche ein sehr hohes Umweltrisiko auf, | |
| - auf 74,0% der Fläche ein hohes Umweltrisiko auf. | |
| UZV-Raum: erhebliche Betroffenheit | |
| Siedlungsbereiche sind zu 11,0% betroffen - bewertungsrelevant | |
| FFH-Gebiet Odertal Erhebliche Beeinträchtigung unvermeidbar | |
| Zusätzliche bewertungsrelevante Sachverhalte: | |
| (1) Barrierewirkung (sehr hoher / hoher RW, auch kombiniert mit Siedlung) | |
| (2) Sonstiges Grenzüberschreitendes Projekt Deutschland – Polen (Einstufung vorbehaltlich der Verhältnisse auf der polnischen Seite) Möglichkeiten der Risikominderung in Konfliktschwerpunkten denkbar | |
| Vorschläge für Maßnahmen aufgrund URE aus der Sicht des Gutachters: <i>Vorschläge für Maßgaben aufgrund FFH-Verträglichkeitseinschätzung aus der Sicht des Gutachters:</i> | |
| - Einstellung in den Bedarfsplan nur nach Prüfung und Feststellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses | |
| <i>FFH-Verträglichkeitsprüfung:</i> | |
| - großräumige Überbrückung des FFH – Gebiets im Zuge der Oderaue (FFH-verträgliche Ausgestaltung ist realistisch) | |
| <i>Hinweise für die weitere Planung aus der Sicht des Gutachters:</i> | |
| - Erweiterung des Suchraumes empfohlen und Bündelung des Projekts mit der ehemaligen Bahnstrecke prüfen | |
| - Möglichkeiten der Risikominderung in Konfliktschwerpunkten denkbar (Brücken im Bereich der Querung von Oder und Alter Oder) | |
| - Fortsetzung auf Polnischer Seite einbeziehen (grenzüberschreitendes Vorhaben): Grenzüberschreitende Untersuchungen und entsprechende Beteiligung erforderlich | |
| URE –Einstufung : | sehr hohes Umweltrisiko |

Zitate aus „Ergebnisse der Projektbewertung des neuen BVWP 2003 (Rohdaten)“

Erste internationale Oder-Radtour in Güstebieser Loose

25 Mitglieder des internationalen Aktionsbündnisses ‚Zeit für die Oder‘ radelten am Wochenende (8/9. Juni) von Küstrin-Kietz nach Schwedt. Die Teilnehmer aus Deutschland, Polen und Niederlanden besuchten auch Güstebieser Loose. Dort trafen sich die Radler auf dem Deich mit 15 Aktiven der Bürgerinitiative aus Güstebieser Loose, die sich einer geplanten Odertrasse (Grenzübergang) widersetzen. Dieser Übergang bedroht FFH-Gebiet (Flora-Fauna-Habitat). Das Aktionsbündnis nutzte die Gelegenheit, sich ein Bild von der Situation vor Ort zu machen. Im weiteren wurden gemeinsame Aktivitäten besprochen, darunter die Idee eine internationale Ausstellung zur Oder nach Güstebieser

Loose zu holen und ein internationales Jugendcamp mit polnischen, tschechischen und deutschen Schülern im Sommer 2003 in Güstebieser Loose zu organisieren. Außer dem Besuch in Güstebieser Loose besichtigten die Radler in Kienitz den Deich. Am Sonntag radelte die Gruppe mit Begleitung von Herrn Buryn, Leiter des Nationalparks ‚Unteres Odertal‘, durch den Park. Schloss Criewen bildete nach 120 km das Ende der Tour. Dort wurde mit einer Pressekonferenz, in der das internationale Aktionsbündnis ‚Zeit für die Oder‘ sich entschieden gegen den geplanten Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstrasse aussprach, die Tour beendet.

(Aktionsbündnis Zeit für die Oder)



Kräfteverhältnisse

Die Bürgerinitiative steht mit ihrer Ablehnung der Trasse nicht allein. Wer ist für den Schutz des Oderbruchs bzw. ist gegen diese Planung?

Der Landrat, mit nur einer Ausnahme alle Gemeinden und die betroffenen Städte, Mitglieder des Bundestages der CDU, der Grünen und der PDS, die Fraktionen der CDU und der PDS im Landtag, große Teile der regionalen Wirtschaft, die Naturschutzverbände und natürlich große Teile der Oderbrücker wollen ihre Heimat schützen.

Gegen alternative Lösungen wehrt sich Herr Meyer mit Nachdruck: Sein Wille ist eine Trasse, die wochentags etwa 8000 Fahrzeuge bewegt (wegen Nacht und Wochenendfahrverbot), davon 45,6% LKW, und dies unbedingt bei Güstebieser Loose.

Warum diese Planung und warum hier? Dafür werden immer die gleichen Gründe genannt:

Die Landschaft gilt als „ausgeräumt“, und die Bewohner sind in den einschlägigen Dokumenten als „widerstandsschwach“ klassifiziert.

Minister Meyer meinte im April 2000 zudem, die Landwirtschaft und der Tourismus hätten im Oderbruch ohnehin keine Zukunft. Wer hierher einmal käme, käme bestimmt kein zweites Mal.

Die derzeitige Ruhe an der Oberfläche trägt:

Offenbar im Zusammenhang mit den Bundestagswahlen, versuchte das Verkehrsministerium alles, um öffentliche Diskussionen zur Trasse zu unterbinden und die Medien spuren auch.

Unter dieser Oberfläche geht es jedoch zur Sache:

1. Die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan

Der Antrag ist durch das Land Brandenburg gestellt. In der Zwischenzeit liegen auch die ersten gutachterlichen Teilbewertungen vor. Sie besagen knapp formuliert, dass der wirtschaftliche Nutzen der Trasse ungewöhnlich gering wäre. Die Bewertung der Umweltrisiken erfährt jedoch auf einer Skala von 1 bis 5 die höchste Gefahreinstufung;

2. Die Entscheidungskriterien

Vorsorglich teilt uns dann auch das Bundesverkehrsministerium mit, dass die Entscheidung natürlich letztlich keine Entscheidung im Ergebnis von sachlichen Abwägungen sein wird, sondern eine politische Interessenentscheidung. Das freut den Steuerzahler;

3. Der Trick mit der Wirtschaftlichkeit

Soviel ist klar: der Bau würde Kosten verursachen und die Gutachter sagen, der Nutzen wäre sehr klein, aber immer noch irgendwie messbar. Dies aber ist nur die Folge eines Tricks. Der besteht darin, dass die tatsächlichen Kosten „schön“ gerechnet werden. Wie? Ganz einfach: Die Planung heißt zwar Grenzübergang Hohenwutzen Süd (Güstebiese heißt hier einfach so), tatsächlich wird aber dieser Grenzübergang nicht geplant, auch nicht die Brücke, die die Trasse über die Oder führen soll und eine Spannbrücke von etwa 1200 m Länge haben würde. Es wird nur der „Zubringer“ ab Bad Freienwalde bis zur Oder geplant. Weitere Anbindungen davor und danach werden dem Steuerzah-