

Wittenberger Erklärung

Gemeinsame Perspektiven und Herausforderungen für Brandenburg und Sachsen-Anhalt bei länderübergreifenden Projekten

Die Bundesländer Brandenburg und Sachsen-Anhalt verbindet weit mehr als knapp 400 Kilometer gemeinsame Landesgrenze. Gerade im Lutherjahr zeigen sich auch die engen historischen Verbindungen und Gemeinsamkeiten. Das sind große Traditionen wie der Reformationstag, aber auch kleinere regionale Berührungspunkte wie aktuell der „Luther Pass“, an dem sich sechs Städte im Süden Brandenburgs beteiligen. Die gemeinsame Ausrichtung der Bundesgartenschau 2016 in der Havelregion – die erste BUGA, die grenzüberschreitend durchgeführt wurde – ist ein Ausdruck der guten Verbindungen der Nachbarländer.

Zu den Gemeinsamkeiten zählt aber auch die Herausforderung, in den ländlichen Regionen auch in Zukunft für gute und lebenswerte Bedingungen zu sorgen. Eine leistungsfähige Infrastruktur ist dafür die Grundvoraussetzung. Die folgenden sind dafür wichtige Ansatzpunkte, und sollen im Rahmen der weiteren politischen Arbeit in Brandenburg und Sachsen-Anhalt unterstützt und vorangetrieben werden.

Ausbau der A 14: von Schwerin nach Magdeburg – schnell und direkt

Mit der Verabschiedung des neuen Bundesverkehrswegeplans hat sich die Bundesregierung mit Nachdruck zum weiteren Ausbau der A 14 bekannt. Der Autobahnabschnitt zwischen Schwerin und Magdeburg hat dabei aufgrund seiner überregionalen Bedeutung vordringlichen Bedarf. In den vergangenen Jahren wurde dieses überregionale Verkehrsprojekt durch einzelne Abschnitte in jedem der beteiligten Länder, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, vorangetrieben. Nach der Fertigstellung des Abschnitts zwischen Groß Warnow und Grabow wird der Abschnitt, welcher Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern verbindet, voraussichtlich 2017 für den Verkehr freigegeben. In Sachsen-Anhalt ist der Teilabschnitt zwischen der Anschlussstelle Wolmirstedt und Colbitz bereits seit 29. Oktober 2014 für den Verkehr freigegeben. Für den Teilabschnitt zwischen der Anschlussstelle Colbitz und Tangerhütte laufen die Bauvorbereitungen. Für die übrigen Abschnitte ist das Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen. Erst im Dezember 2016 hat das Land Sachsen-Anhalt mit dem BUND jedoch einen Kompromiss geschlossen, der dazu führen soll, dass der BUND seine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Weiterbau der A 14 in dem Abschnitt Dolle bis zur Anschlussstelle Luderitz zurückzieht. Im Gegenzug werden zahlreiche umfangreiche Maßnahmen zum Schutz vor Beeinträchtigungen von Umwelt und Natur getroffen.

Im Falle der fertig gestellten oder im Bau befindlichen Abschnitte hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stets für eine zügige Mittelfreigabe gesorgt. Voraussetzung für eine zügige Finanzierung durch den Bund ist jedoch die Absicherung des Baurechts durch die zuständigen Bundesländer. Für die beiden in Brandenburg noch zu realisierenden Abschnitte, von der Landesgrenze Sachsen-Anhalts bis zur Anschlussstelle Wittenberge sowie von der Anschlussstelle Wittenberge bis zur Anschlussstelle Karstädt, war dies bisher leider nicht der Fall.

Die Landesregierung Brandenburg hat inzwischen zugesagt, die technischen Entwurfsunterlagen für die Strecke zwischen Lindenberg und Bentwisch vorzulegen. Es geht dabei um die zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Unteres Elbtal“ notwendig gewordene Anpassung der Linienführung im ersten Quartal 2017. Ebenfalls wurde von der Landesregierung die Auslegung zusätzlicher wasserrechtlicher Unterlagen für den Abschnitt zwischen der Landesgrenze und der Anschlussstelle Wittenberge für das Frühjahr 2017 in Aussicht gestellt.

Wir erwarten von der Landesregierung die Einhaltung dieser Zusagen und die Vorlage des Baurechts ohne weitere Verzögerungen, denn mit der Autobahn verbessern sich die Rahmenbedingungen für Wirtschaft, Tourismus und die Bürger in der Region erheblich. Beispielsweise wird die Fahrzeit zwischen den Landeshauptstädten Magdeburg und Schwerin um mehr als 30 Minuten reduziert, weit über 300.000 Menschen sind deutlich besser und schneller an die Autobahn als wichtige Verkehrsader angebunden und Städte an der B189 wie Stendal, Wittenberge oder Perleberg werden deutlich vom Fernverkehr entlastet.

Von einer zügigen Fertigstellung der A 14 würde beispielsweise auch der Bundeswehrstandort Schönwalde/Holzdorf mit seinen etwa 1800 Soldaten und zivilen Mitarbeitern unmittelbar profitieren. Die infrastrukturelle Anbindung des Fliegerhorstes ist seit langem unter anderem eine Forderung des Städtebundes Elbe-Elsteraue. Brandenburg und Sachsen-Anhalt werden sich daher für einen zeitnahen Ausbau der Bundesstraßen B 101, B 187 und B 87 einsetzen.

Die Bau- und Planungsrechtlichen Rahmenbedingungen für die Realisierung der A 14 müssen durch das Land Brandenburg sowie Sachsen-Anhalt schnell und verbindlich abgeschlossen werden.

Schiffbarkeit der Elbe verbessern

Stabile Schifffahrtsverhältnisse sind entscheidend für die zukünftige Nutzung der Elbe als wichtige europäische Wasserstraße für den Güterverkehr. Der wirtschaftliche Erfolg vieler Unternehmen an der Mittel- und Oberelbe, die den Fluss als Handels- und Transportweg nutzen, ist dabei von der zukünftigen Unterhaltung abhängig. In der deutschen Elbregion sind über 16.000 Arbeitsplätze von einer funktionierenden und leistungsfähigen Schifffahrt abhängig, weil dieser Transportweg kräftig wächst: Die mit Binnenschiffen transportierte Gütermenge von und nach Hamburg nahm im Jahr 2015 um fast 14 Prozent zu. Das Potenzial für weiteres Wachstum ist gegeben. So könnte zum Beispiel der Wasserweg für den Transport von Windkraftanlagen aus Südbrandenburg in Zukunft mehr in Anspruch genommen werden.

Gleichzeitig ist die Elbe und die umgebende Landschaft aufgrund ihrer in vielen Teilen erhaltenen natürlichen Dynamik ein wichtiger naturnaher Raum. Die gleichberechtigte Nutzung der Elbe als Wasserstraße für den Gütertransport und als Naturraum muss dabei jedoch nicht im Widerspruch stehen.

Eine erhebliche Einschränkung für die wirtschaftliche Nutzung der Elbe als Wasserstraße für den internationalen Güterverkehr ist das Niedrigwasser. Regelmäßig kommt es dazu, dass auf Teilen der Elbe über Wochen hinweg keine Berufsschiffahrt möglich ist. Daher sind Maßnahmen zur Sicherung und Ertüchtigung der Schiffbarkeit der Elbe, beispielsweise durch die Instandsetzung von Buhnen, dringend notwendig. Um die durchgehende Schiffbarkeit der Elbe verlässlich zu gewährleisten, muss insbesondere eine Mindest-Fahrrinntiefe realisiert werden, die sich an den technischen Erfordernissen orientiert.

Um dieses Ziel zu erreichen, arbeiten Bund und Länder seit Jahren an einem Gesamtkonzept für die Binnenelbe zwischen dem Wehr Geesthacht bei Hamburg und der Grenze zur Tschechischen Republik.

Übergeordnetes Ziel ist es dabei, die umweltverträgliche verkehrliche Nutzung sowie die wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten mit der Erhaltung des wertvollen Naturraumes in Einklang zu bringen. Die angemessene Berücksichtigung der Interessen der Wirtschaft einerseits sowie des Natur- und Hochwasserschutzes andererseits ist dabei notwendige Bedingung für die gesellschaftliche Akzeptanz der zukünftigen Entwicklung der Elbe.

Mit einem Abschluss des Gesamtkonzeptes Elbe ist in Kürze zu rechnen.

Sachsen-Anhalt und Brandenburg werden sich weiterhin dafür einsetzen, dass die Elbe als wichtiger Verkehrsträger und Teil des Europäischen Verkehrsnetzes (TEN-T-Netz) durch geeignete Unterhaltungsmaßnahmen gesichert wird, um damit verlässliche Schifffahrtsbedingungen zu gewährleisten.

Harmonisierungen/Abstimmung im Bereich Hochwasserschutz

Auch der Hochwasserschutz macht nicht an Ländergrenzen halt. Das hat auch das letzte verheerende Hochwasserereignis an der Elbe und ihren Zuflüssen im Jahr 2013 deutlich gezeigt. Das Engagement von Bund und Ländern im Rahmen des Nationalen Hochwasserschutzprogramms war deshalb richtig und wichtig. Neben der Verbesserung des technischen Hochwasserschutzes – insbesondere mit Deichen – muss der vorbeugende Hochwasserschutz vorangetrieben werden. Das bedeutet, dass durch Deichrückverlegungen und die Anlage von Flutungspoldern den Flüssen wieder mehr Raum gegeben werden muss.

Die in Brandenburg und Sachsen-Anhalt befindlichen Projekte des nationalen Hochwasserschutzprogramms entlang der Elbe und ihrer Zuflüsse müssen zum Schutz der Unterlieger, also der flussabwärts gelegenen Anrainer, engagiert angegangen und umgesetzt werden. Hierzu gehören in Brandenburg z.B. die Flutungspolder Lenzer Wische und Karthaneniederung oder die Deichrückverlegungen an der Schwarzen Elster zwischen Schwarzheide und Herzberg und auch verschiedene Deichrückverlegungen in Sachsen-Anhalt an Elbe und Mulde.

Bei der Anlage von Flutungspoldern und Deichrückverlegungen sollten land- und forstwirtschaftliche Flächen nur dann in Anspruch genommen werden, soweit dies für das nach dem Hochwasserrisikomanagement ermittelte Hochwasserrisiko in den vorliegenden Gefahrenkarten notwendig ist. Wo möglich, ist die bisherige land- und forstwirtschaftliche Nutzung weiterhin zu gewährleisten. Eine primär mit öffentlichen Geldern betriebene Flächenvorsorge zur Schaffung (ungenutzter) Auen als Überflutungs- und Wasserrückhalteraum kann nicht das vordergründige Ziel sein. Die Eigentümer und Nutzer land- und forstwirtschaftlicher Flächen als Hauptbetroffene eines zusätzlichen Hochwasserrückhalts in der Fläche müssen von daher frühzeitig in die Planungen einbezogen und ihre Interessen angemessen berücksichtigt werden. Sofern Grundeigentümer und -nutzer, die Polderflächen bewirtschaften, ihre Nutzflächen für den vorbeugenden Hochwasser- und somit für den Katastrophenschutz auf der Grundlage vertraglicher Regelungen zur Verfügung stellen, sollten sie abgestimmte Ausgleichszahlungen für die dadurch entstandenen land- und forstwirtschaftlichen Schäden erhalten.

Die Elbministerkonferenz, deren Vorsitz seit dem 1. Januar 2016 für dem Land Brandenburg obliegt, muss zudem dafür Sorge tragen, dass Hochwasserereignisse besser und schneller vorhergesagt werden können und die Bemessungsgrundlagen für Hochwasserschutzanlagen stärker harmonisiert werden. Unterschiedliche Deichhöhen in einer Flussgebietseinheit wie der Elbe zwischen zwei Ländergrenzen bringen keinen langfristigen Schutz für die Anrainer und die öffentliche sowie private Infrastruktur, sondern bedürfen einer länderübergreifenden Abstimmung und Planung.