

9. Beispiele

Bereich

B

3

Bundesautobahnen

Beispiel-Nr.

Unternehmensflurbereinigung Damme-Falkenwalde A 20
Brandenburg

Ausgangslage



Als Bestandteil der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit wurde der Neubau der Bundesautobahn A 20 als Ostseeautobahn vom Autobahndreieck Uckermark bis Lübeck geplant, um bestehende Defizite bei der Erschließung der Urlauberregionen an der Ostsee auszuräumen, die Ober- und Mittelzentren Mecklenburg-Vorpommerns an das Autobahnnetz anzubinden und so deren wirtschaftliche Entwicklung zu fördern, aber auch die Vernetzung in Richtung Stettin als nächstgelegenes Oberzentrum auf polnischem Gebiet zu verbessern.

Abb. 1: Blick auf die A 20

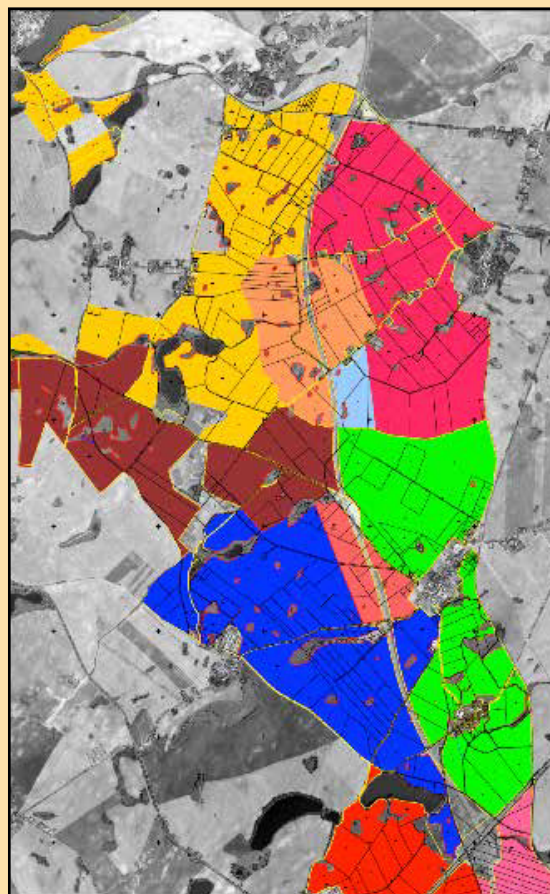
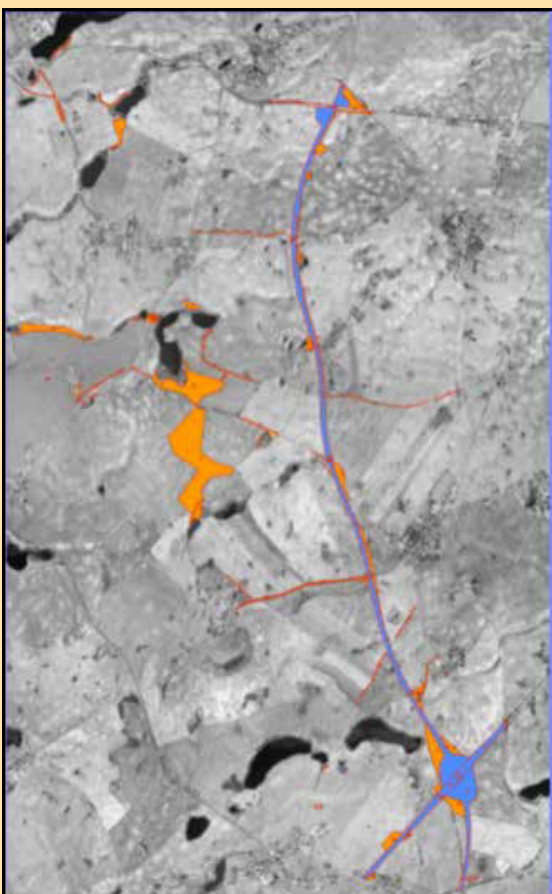


Abb. 2 außen:
Flächenbedarf für Bau-
vorhaben und landes-
pflegerische Maßnah-
men

Abb. 3 innen:
Ergebnis der Nutzungs-
regulierung

Maßnahmen des Straßenbaus

Die Maßnahmen umfassten

den Neubau der A 20 auf einer Länge von 8,3 km (Flächenbedarf für Trasse, Autobahndreieck und Nebenanlagen: 55,5 ha; für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen: 70,3 ha)

den Neubau der B 166n auf einer Länge von 1 km (Flächenbedarf für Trasse und Nebenanlagen: 2,2 ha; für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen: 0,6 ha)

den Ausbau der A 11 (Flächenbedarf für Trasse und Nebenanlagen: 3,9 ha; für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen: 2,0 ha)

Maßnahmen der Landentwicklung

Im Bereich der Anbindung der geplanten A 20 an die A 11 wurden in erheblichem Umfang die ertragreichsten Ackerstandorte der Uckermark für die Trasse und das Autobahnkreuz, aber auch für die notwendigen landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beansprucht. Die gewählte Trassierung durch das kupperte Relief der Uckermark ließ zudem negative Zerschneidungseffekte für die Bewirtschaftungsstrukturen, die Wegebeziehungen bis hin zu den Meliorationsanlagen und Vorflutverhältnissen erwarten. Entsprechend groß waren die Widerstände aus der Region gegen das Vorhaben.

Die frühe Einbindung der Flurbereinigungsverwaltung in die Planung ermöglichte es, bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Lösungen unter Berücksichtigung der gestalterischen Möglichkeiten der Flurbereinigung zu erarbeiten, die sowohl für die Verwirklichung des Infrastrukturvorhabens als auch für die Entwicklung des Gebietes vorteilhaft erschienen. Dies war die Voraussetzung dafür, dass durch die betroffenen Eigentümer, Landwirte, Kommunen und durch den Vorhabenträger gleichermaßen die Begleitung des Autobahnbaus durch eine Unternehmensflurbereinigung als sinnvoll angesehen und bei der Enteignungsbehörde angeregt wurde.

Nach Anordnung einer Unternehmensflurbereinigung im Jahr 1997, der zunächst nur der Neubau der A 20 zugrunde lag, wurden mit dem Neubau der B 166n (als Verlängerung der A 20 in südlicher Richtung) und der Verbreiterung der A 11 im weiteren Verlauf weitere flächenbeanspruchende Vorhaben im Flurbereinigungsgebiet genehmigt bzw. planfestgestellt und deren Begleitung in den Verfahrenszweck aufgenommen. Zur Akzeptanzsteigerung bei den Landnutzern wurde von Beginn an das Ziel verfolgt, Eigentümer wie Nutzer einseitig der Autobahntrasse zu arundieren, um vorhabensbedingte Zerschneidungseffekte zu minimieren. Da die Nutzungsregulierung nur auf einvernehmlicher Basis umsetzbar war, war es vielfach erforderlich, zwischen den konkurrierenden Landwirten moderierend zu wirken. Bereits ab der Herbstbestellung 1999 gelang dieses Vorhaben.

Auf der Grundlage eines unter Einbeziehung der betroffenen Landwirtschaftsbetriebe und deren Interessenvertretung aufgestellten Entschädigungsrahmens war es möglich, den Vorhabenträgern deren Bedarfsflächen zeitgerecht für deren geplanten Baufortschritt über vorläufige Anordnungen nach § 36 FlurbG bereitzustellen, ohne dass Rechtsbehelfsverfahren gegen die hierzu erlassenen Verwaltungsakte Verzögerungen hervorriefen.

Ergebnisse der Zusammenarbeit von Landentwicklung und der Straßenbauverwaltung

Im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens konnte einvernehmlich durch intensive Grunderwerbsbemühungen der Flächenbedarf für den Bau der Straßenprojekte und für die Anlage von Kompensationsmaßnahmen in allen drei verfahrensgegenständlichen Vorhaben von ca. 140 ha durch Entgegennahme von Landverzichtserklärungen nach § 52 FlurbG abgedeckt werden. Die Vornahme von Landabzügen nach § 88 Nr. 4 FlurbG wurde dadurch entbehrlich. Den Vorhabenträgern wurden zeitgerecht die Flächen zur Verfügung gestellt.

Bereits in die Planfeststellung zum Autobahnbau eingeflossene Ersatzwege wurden mit der Aufstellung des Wege- und Gewässerplanes konkretisiert und durch weitere Maßnahmen des ländlichen Wegebaus ergänzt, so dass für das gesamte Flurbereinigungsgebiet ein Gesamtkonzept zweckmäßig ausgebauter und auf künftige Anforderungen ausgerichteter Wegestrukturen entwickelt und auf ca. 17,8 km Länge über die Teilnehmergemeinschaft umgesetzt wurde.

Der Attraktivität der ertragreichen Ackerflächen entsprechend konzentrierten sich die in der Flurbereinigung umgesetzten landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf die Entsiegelung von Altstandorten, d.h. auf den Rückbau bereits langfristig ungenutzter Stallstandorte, Siloanlagen bis hin zur Rückbau eines ehemaligen Agrarflugplatzes und dessen Rückführung in ackerbauliche Nutzung.