

4 INFRASTRUKTUR UND NUTZUNGEN

4.1 Straßen, Wege und Verkehr

Das Kapitel „Straßen, Wege und Verkehr“ verdeutlicht die verkehrliche Erschließung und Nutzung des Raumes über Straße, Schiene und Wasser sowie mögliche Konflikte mit den Zielen des Nationalparks.

4.1.1 Straßenverkehr

4.1.1.1 Gesetzliche Grundlagen

Das Nationalparkgesetz NatPUOG formuliert die folgenden Ge- und Verbote den Straßenverkehr betreffend:

Gemäß § 8, Abs. 2 Nrn. 12, 14, 15 NatPUOG ist es verboten

- „Straßen zu bauen oder zu verbreitern, Wege anzulegen oder zu verbreitern oder vorhandene Pflastersteine mit Schwarz- oder Betondecken zu überziehen, (...)
- außerhalb der für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wege oder der beschilderten Park- und Rastplätze mit Kraftfahrzeugen aller Art oder mit Wohnwagen zu fahren oder diese dort abzustellen,
- außerhalb der für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen und Wege oder der Deichwege mit Kutschen oder Gespannen zu fahren“.

Ausgenommen von den Verboten des § 8 sind gemäß § 9, Abs. 1 Nrn. 3 NatPUOG

- die notwendigen Arbeiten zur Unterhaltung und Instandsetzung der bestehenden Straßen und Wege mit Ausnahme des Überziehens vorhandener Pflasterstraßen mit Schwarz- oder Betondecken (...) mit Zustimmung der Nationalparkverwaltung sowie der Anlagen (...) der Bundesfernstraßen im Benehmen mit der Nationalparkverwaltung; diese Arbeiten sind nach Art, Umfang und Zeitpunkt ihrer Durchführung an dem Schutzzweck des Nationalparks nach den §§ 3 und 4 auszurichten.
- Der bestimmungsgemäße Verkehr auf den im Nationalpark befindlichen öffentlichen Straßen und Bundeswasserstraßen sowie die Durchführung von Baumaßnahmen, deren Bedarf gemäß Bundesverkehrswegeplan festgestellt wurde und die entweder linienbestimmt sind oder nach § 16 Abs. 1 Satz 2 des Bundesfernstraßengesetzes als Ortsumgehung keiner Linienbestimmung bedürfen ist entsprechend § 9 Abs. 1 Nr. 4 NatPUOG zulässig.
- Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 5 NatPUOG sind Planung, Bau, Unterhaltung und Betrieb der Bundesstraße 166 n zur Errichtung eines neuen Grenzüberganges zulässig. Grenzabfertigungsanlagen sind außerhalb des Nationalparks zu errichten.

Mit der Novelle des NatPUOG 2006 wurde die sogenannte „Korridorlösung“ aufgegeben, der Neubau der B 166 n ist nunmehr generell zulässig und nicht mehr räumlich auf den südlichen Bereich des Polders 10 fixiert. Gemäß § 5 Abs. 3 NatPUOG wird eine Waldfläche optional als Schutzzone I vorgehalten. Der zuständige Minister kann bei Bedarf im Falle des Neubaus die benötigten Flächen aus der Schutzzone I herausnehmen und stattdessen die in der Schutzzone II gelegenen Flächen der Forstabteilung 6 und 12 (Revier Wildbahn) in die Schutzzone Ia einbeziehen.

4.1.1.2 Straßennetz

Die Hupterschließungsachsen des Raumes sind die B 2, B 113, B 158 und die B 166. Die B 2 verbindet die Region nach Südwesten mit Angermünde und Eberswalde und nach Norden über die Ortsumgehung Schwedt und Gartz an der bereits auf polnischem Gebiet liegenden Anschlussstelle Kolbaskowo mit der nach Stettin führenden Autobahn A 11 / E 28. Die B 166 bindet nach Nordwesten über Passow an die nach Berlin bzw. Stettin führende A 11 / E 28 und die A 20 nach Rostock an, nach Osten führt sie über Schwedt, den Polder B querend, nach Polen. Die B 158 erreicht, von Berlin kommend, den Rand des Nationalparks bei Hohenwutzen. Die B 113 quert den Nationalpark im Norden zwischen Mescherin und Greifenhagen (Gryfino) und schließt nach Westen über Tantow ebenfalls an die A 11 / E 28 an. Die grenzübergreifende Verbindung ist zwischen Mescherin und Greifenhagen (Gryfino) für Lkw gesperrt.

Mit Ausnahme der B 166 und der B 113, die das Untere Odertal in Richtung Polen queren, verlaufen die übergeordneten Bundesstraßen außerhalb des Nationalparks durch die Nationalparkregion. Die B 2 verläuft im Bereich des Polders 5/6 unmittelbar entlang der Nationalparkgrenze.

Die Gemeinden sind zusätzlich zu den Bundesstraßen über Landstraßen untereinander und mit dem übergeordneten Verkehrsnetz verbunden.

Das Straßennetz, untergliedert nach Autobahnen, Bundes-, Landes und Kreisstraßen verdeutlicht die Karte „Verkehrsinfrastruktur“ (siehe Kartenbox 3).

Die Verkehrsbelastungen innerhalb des Trassennetzes verdeutlicht die Tabelle 54 auf der Grundlage der Zählungen von 2005 (für die Dauerzählstellen von 2010), die Abbildung 20 zeigt die verkehrliche Entwicklung der Dauerzählstellen. Die Textkarte „Verkehrszählstellen“ stellt die Zählpunkte und die Verkehrsstärken dar. Die höchsten verkehrlichen Belastungen werden im Verlauf der B 2 und dem Kreuzungspunkt mit der B 166 im Bereich Heinersdorf mit über 13.000 Kfz pro Tag an Werktagen und zwischen Angermünde und dem Pinnower Kreisel mit annähernd 12.000 Kfz gezählt. Nördlich von Schwedt nimmt der Verkehr stark ab. Auf dem Abschnitt zwischen Vierraden und Gartz werden auf der B 2 lediglich noch 3.100 Kfz, nördlich von Gartz noch 2.000 Kfz gezählt. Der Anteil des Schwerlastverkehrs ist auf der B 2 sehr hoch. Mit Werten von 20,2 und 18,8 % werden die höchsten Werte auf den Abschnitten zwischen der L 284, der B 166 und der L 272 erreicht, im Bereich Angermünde liegt der Anteil bei 13 %.

Tab. 54: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) in der Nationalparkregion
(Quelle: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg 2010)

Straße	von	nach	ZählSt.-Nr.	Dtvakfz	DTVSVa	Anteil SV
B 2	Gartz, L 27	B 113	27522004	2.030	86	4,2
B 2	L 272	Gartz, L 27	28513617	3.184	143	4,3
B 2	OE Angermünde, L 28	L 284	29502001	11.796	1.034	8,8
B 2	L 284	Heinersdorf, B 166	29502007	3.562	721	20,2
B 2	B 166	L 272	29512004	3.636	682	18,8
B 113	Bundesgrenze	B 2	27522002	966	59	6,1
B 113	B 2	Landesgrenze	27522003	1.434	86	6,0
B 158	Angermünde, B 2	Parstein, L 283	30503001	2.839	202	7,1
B 166	Bundesgrenze	Schwedt, B 2	29513672	7.064	521	6,9
L 27	Gartz, B 2	Landesgrenze	27513001	1.233	156	12,7
L 284	Meyenburg	B 2	29502002	7.438	245	3,3
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Kfz/24h)					
dtvakfz	DTV Kfz-Verkehr alle Tage					
DTVSVa	DTV Schwerverkehr Gesamtverkehr alle Tage					
<i>kursiv</i>	Werte aus Dauerzählstelle für das Jahr 2010, übrige Werte 2005					

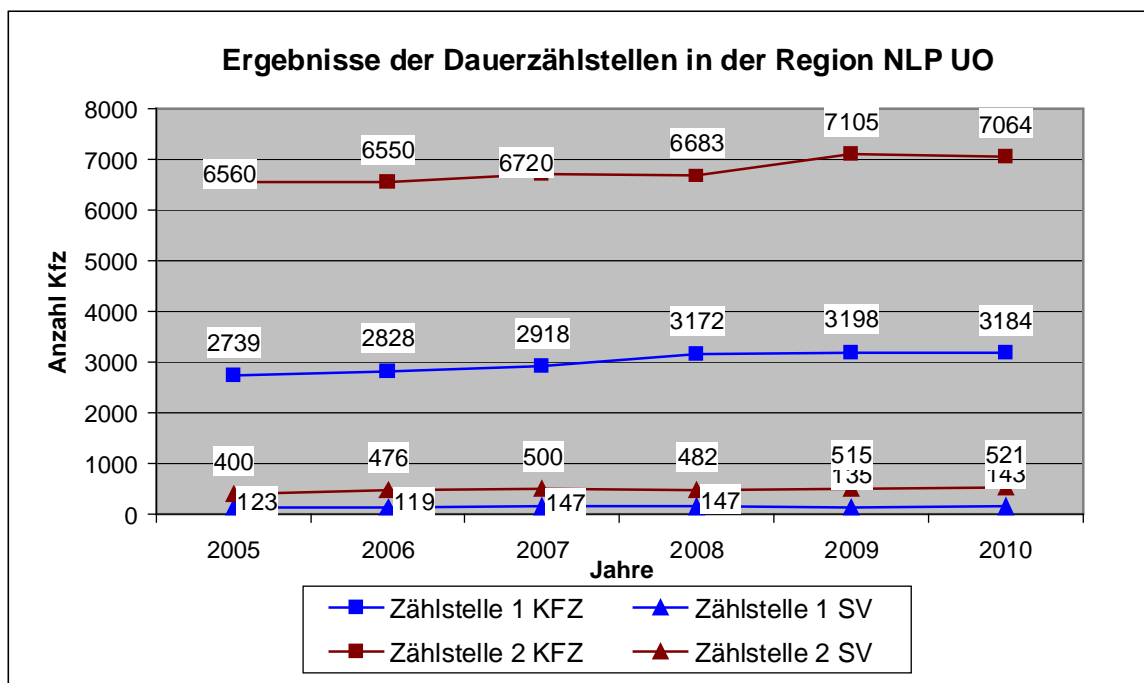
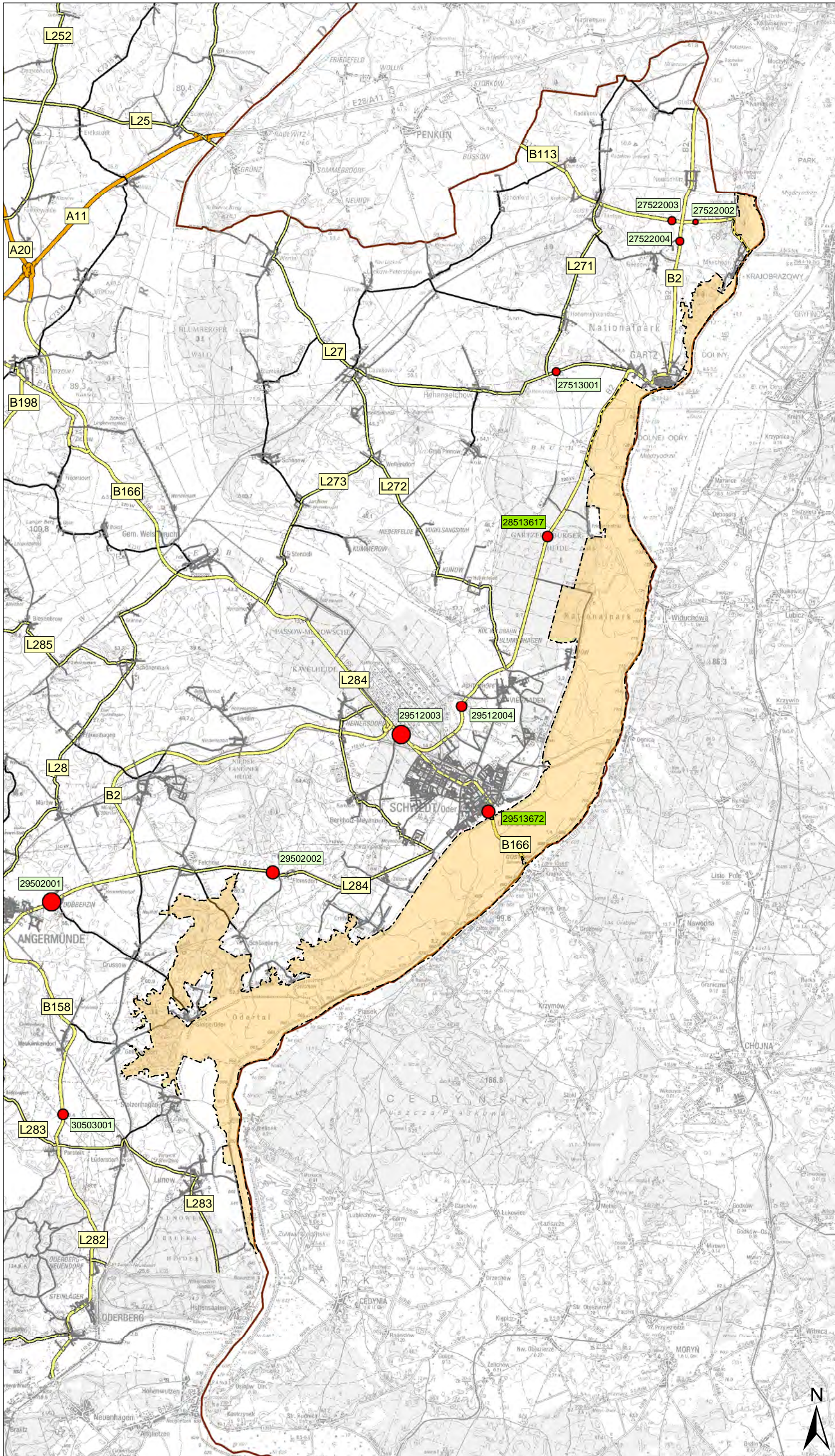


Abb. 20: Entwicklung des Kfz- und des Schwerlastverkehrs (SV) an den Dauerzählstellen (DTV),
(Zählstelle 1: Zählstellen-Nr. 28513617, Zählstelle 2: Zählstellen-Nr. 29513672 - zur Lage vgl. Textkarte „Verkehrszählstellen“)



Legende

- Nationalpark Unteres Odertal
- Landesgrenze

Durchschnittlicher Tagesverkehr
KFZ-Verkehr alle Tage

- <= 1.000
- 1.001 - 2.500
- 2.501 - 5.000
- 5.001 - 7.500
- 7.501 - 10.000
- > 10.000

Nummer der Zählstelle
 Nummer der Dauerzählstelle

Straßenverkehr

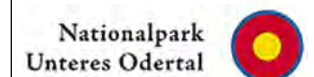
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Quelle: siehe Band 2-C; Kap. 4.1.1.2

Grundlagen-/Bestandskarte

**Textkarte:
Verkehrszählstellen**

Maßstab 1 : 150.000



Nationalparkplan
 Auftraggeber: Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg
 Abt. GR / Nationalparkverwaltung
 16303 Schwedt/OT Ciewen

Bearbeitung:
LUFTBILD
 Brandenburg
 Planer + Ingenieure



Planungsgruppe
 Landschaftsentwicklung



Institut für angewandte
 Gewässerökologie GmbH



Die Dauerzählstellen, die zum einen am Grenzübergang Schwedt (Zählstelle 1) und zum anderen an der B 2 zwischen Vierraden und Gartz (Zählstelle 2) liegen, weisen zwischen 2005 und 2010 eine zunehmende durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf, was mit der Zunahme des Grenzverkehrs zu erklären ist. Am Grenzübergang Schwedt ist insbesondere auch eine Zunahme des LkW-Verkehrs zu verzeichnen. (vgl. Abbildung 20).

Eine Betrachtung des Busverkehrs erfolgt im Band 2, Abschnitt C, Kapitel 4.7.4.3 „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“.

4.1.1.3 Planungen

Das wesentliche straßenverkehrstechnische Planungsvorhaben, das den Nationalpark betrifft und dessen grundsätzliche Zulässigkeit durch das NatPUOG geregelt ist, ist der Neubau der B 166 n. Ziel der Verlegung des Grenzübergangs ist die Entlastung der Schwedter Innenstadt, insbesondere vom grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr. Das im Bundesverkehrswegeplan als Projekt mit vordringlichem Bedarf geführte Vorhaben (BMVBW 2003) ist auch im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg enthalten und steht in der Netzplanung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Schwedt von 2007 an erster Stelle (GIP INGENIEURE GMBH 2008).

Eine Entscheidung über die raumkonkrete Ausgestaltung der Trassenführung ist bislang nicht erfolgt, konkrete Planungsschritte sind bislang nicht eingeleitet worden. Entsprechend der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Schwedt ist eine Verlegung der B 166 auf eine Trasse nördlich der Stadt (verlängerte Hafenstraße Vierraden) angedacht (GIP INGENIEURE GMBH 2008).

Unabhängig davon, wie die Trassenführung letztendlich sein wird, ist von einem hohen Konfliktpotential mit den Erhaltungszielen des Europäischen Schutzgebietssystems und damit auch den Zielen des Nationalparks auszugehen. Durch den Zerschneidungseffekt der Straßentrasse sind Beeinträchtigungen der Erhaltungszustände von Arten und Biotopen zu erwarten. Auch bei Führung der Trasse im südlichen Bereich von Polder 10 sind Konflikte mit dem Europäischen Schutzgebietssystem gegeben, da zwar das FFH-Gebiet hier ausgespart ist, nicht aber das SPA-Gebiet „Unteres Odertal“.

4.1.2 Wegenetz des Nationalparks

4.1.2.1 Gesetzliche Grundlagen

Der Nationalpark darf gemäß § 10 Abs. 2 NatPUOG in den Schutzzonen Ia, Ib und II auf allen Straßen und Wegen betreten sowie mit Fahrrädern und Krankenfahrstühlen befahren werden. Die Handlungsrichtlinie „Wegenetz im Nationalpark Unteres Odertal“ vom 21.12.2005 schreibt das für die touristische und wirtschaftliche Nutzung im Nationalpark notwendige Wegenetz fest. Die Handlungsrichtlinie ist gleichzeitig die Grundlage für die Erarbeitung des Wege- und Gewässerplanes nach § 41 FlurbG im Rahmen des Unternehmensflurbereinigungsverfahrens (UFB) „Unteres Odertal“. Gemäß § 41 FlurbG stellt die Flurbereinigungsbehörde im Benehmen mit dem Vorstand der Teilnehmergemeinschaft des Verfahrens einen Plan über die gemeinschaftlichen und

öffentlichen Anlagen auf, insbesondere über die Einziehung, Änderung oder Neuausweisung öffentlicher Wege und Straßen sowie über die wasserwirtschaftlichen, bodenverbessernden und landschaftsgestaltenden Anlagen (Wege- und Gewässerplan mit landschaftspflegerischem Begleitplan). Über den Wege- und Gewässerplan des Flurbereinigungsverfahrens wird die Behandlungsrichtlinie umgesetzt.

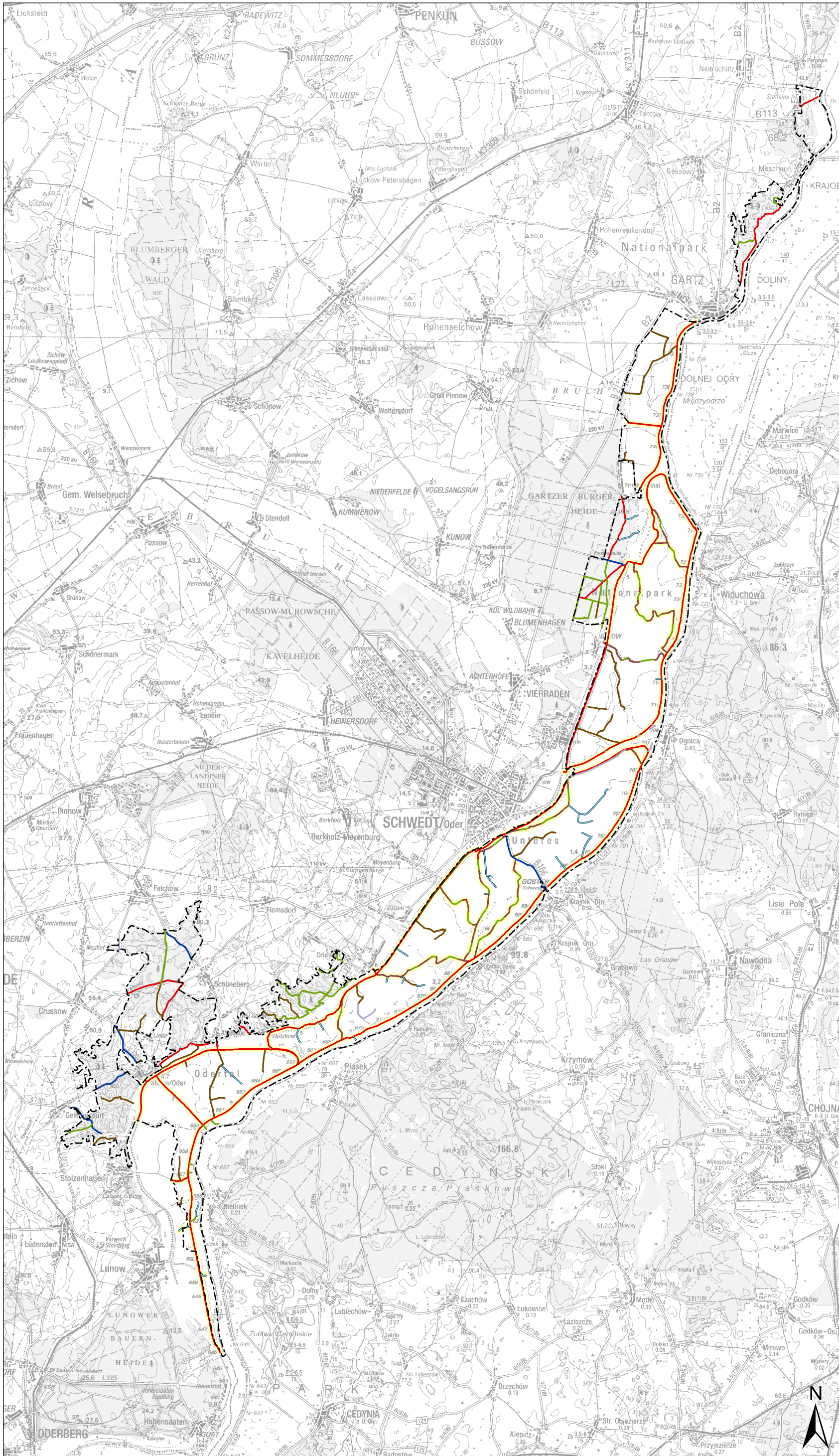
4.1.2.2 Wegenetz – Bestand und Entwicklung

Das in der Behandlungsrichtlinie festgelegte Wegenetz wird unter Berücksichtigung der Änderungen, die sich durch die Erstellung der Gewässer- und Wegepläne ergeben haben, in den Nationalparkplan übernommen. Das gesamte Wegenetz sowie seine beabsichtigte Entwicklung entsprechend der Festlegungen der Behandlungsrichtlinie und der Feststellungen der Wege- und Gewässerpläne nach § 41 FlurbG zeigt die Karte „Wege – Bestand und Entwicklung“ (siehe Kartenbox 3). Dargestellt ist das definierte Wegenetz mit den dazugehörigen Abschnittsnummern. Erläuterungen zu den einzelnen Wegeabschnitten in bezug auf Nutzung und Ausbaugrad finden sich in der Tabelle A-84 im Anhang. Die Wegefunktionen, entsprechend der Hauptnutzungsart sind in der Textkarte „Wegenetz Nutzungsarten BHRL“ wiedergegeben (siehe auch Kartenbox 3). In der Regel übernehmen die Wege jedoch mehrere Funktionen. Diese sind in der Tabelle A-84 im Anhang zusätzlich aufgeführt.

Die Tabelle 55 gibt einen Überblick über die Länge des Wegenetzes für die unterschiedlichen Hauptnutzungsarten, die Textkarte „Wegenetz Nutzungsarten BHRL“ stellt die Nutzungsarten dar. Das Wegenetz beträgt insgesamt 211 km. Mit 161,8 km ist der überwiegende Teil des Netzes als Rad- und/oder Fußweg ausgewiesen, knapp 9,0 km sind gleichzeitig mit Kfz befahrbar. 30,8 km an Rad- und Fußwegen liegen in den Nasspoldern und sind nur in den Sommermonaten begeh- und befahrbar. Mit 111 km dienen über die Hälfte der Wege des Wegenetzes gleichzeitig als Hochwasserschutzwege.

Tab. 55: Wegenetz gegliedert nach Nutzungsarten gem. Behandlungsrichtlinie (BHRL) ergänzt 2011

Nr. Nutzungsart gem. BHR	Nutzungsart	Länge [km]
1	Fußweg	20,4
2	Rad- / Fußweg	102,0
2a	Sommer- Rad- / Fußweg	30,8
3	Weg für Landwirtschaft, sonstige Nutzer	31,2
4	Wege gewerbliche Fischerei / Angelfischerei / Forst	12,3
6	Frei für Kfz, Fahrräder, Fußgänger	8,6
0	Untergeordnete Kategorien	5,7
	Summe	211,0
5	davon Hochwasserschutz	111,0



Legende

Nationalparkgrenze

Wegenetz nach Nutzungsarten

- Frei für Kfz, Fahrräder, Fußgänger
- Rad- / Fußweg
- Sommer- Rad- / Fußweg
- Fußweg
- Wirtschaftsweg
- Fahrweg gewerbliche Fischerei
- sonstige Wege (ohne Hauptnutzungs-kategorie)

Hochwasserschutzfunktion

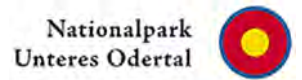
Wege dienen dem Hochwasserschutz (gelb hinterlegt)

Quelle: siehe Band 2-C; Kap. 4.1.2.2

Grundlagen-/Bestandskarte

**Textkarte:
Wegenetz Nutzungsarten BHRL**

Maßstab 1 : 125.000



Nationalparkplan
 Auftraggeber: Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg
 Abt. GR / Nationalparkverwaltung
 16303 Schwedt/OT Criewen

Bearbeitung:
LUFTBILD
 Brandenburg
 Planer + Ingenieure

planland
 Planungsgruppe
 Landschaftsentwicklung

Institut für angewandte
 Gewässerökologie GmbH

Eriäbnisvermerk: Darstellung auf der Grundlage von digitalen Daten der Landesvermessung. Nutzung mit Genehmigung des LGB Brandenburg, GB-G I/99.

Das touristische Wegenetz wird im Band 2, Abschnitt C, Kapitel 4.7 „Tourismus und Erholung“ ausführlich behandelt. An dieser Stelle wird ausschließlich auf die Wege, die für eine langfristige landwirtschaftliche Nutzung sowie für die Fischerei und Forstwirtschaft und den Hochwasserschutz erforderlich sind, eingegangen.

Das fischereiliche Wegenetz umfasst die Wege, die für die gewerbliche Fischerei zum Erreichen ihrer Gewässer erforderlich sind sowie die festgelegten Pfade für Angler durch die Schutzzone I im Bereich des Deichvorlandes an der Oder. Wege innerhalb der Schutzzone I, die ausschließlich der fischereilichen Nutzung von Gewässern dienen, entfallen bei Nutzungseinstellung in der Schutzzone Ib, das Gleiche gilt für die Nutzungsart Forstwirtschaft.

Insgesamt entfallen ca. 9,7 km fischereilich bzw. forstwirtschaftlich genutzte Wege, die übrigen werden als Bestandteil des touristischen Wegenetzes erhalten. Die durch Nutzungsaufgabe entfallenden Wege sind in der Karte „Wege – Bestand und Entwicklung“ gekennzeichnet (siehe Kartenbox 3).

Durch Rückbau bzw. Auflassung von Wegen reduziert sich das bestehende Wegenetz zukünftig zusätzlich (vgl. Tabelle 56). Wegeauflassungen im Umfang von 2,7 km erfolgen im Bereich der Densenberge (Wege 53 – westlicher Abschnitt - , 56 und 117), um die durch Nutzung und Zerschneidung bedingten Störwirkungen in den Hangwäldern der Schutzzone I zu reduzieren. Im Polder 10 und südlich Friedrichsthal sind Rückbaumaßnahmen bzw. Wegeauflassungen im Umfang von ca. 5,6 km zur Reduzierung der Beeinträchtigungen in den Feuchtflächen der Schutzzone I vorgesehen (Wege 10, 11, 19, 102).

Durch die Auflassung des Weges Nr. 53 im Bereich des naturnah ausgeprägten weitläufigen Waldgebiets der Densenberge soll die Schaffung einer zusammenhängenden Ruhezone mit verschiedenen, natürlichen Waldbiozönosen erreicht werden. Der Weg ist wenig frequentiert. Alternativ kann der Uferwanderweg genutzt werden, der in landschaftlich reizvoller Lage verläuft und bei Neu-Galow wieder an den Gebietswanderweg anschließt.

Insbesondere der Weg Nr. 10 führt durch einen Bereich mit hohem Naturschutzwert. Ziel ist die Schaffung einer Ruhezone mit Abfolge wertvoller, gut ausgebildeter Wald-, Sumpf- und Gewässerlebensräume mit entsprechenden Übergangszonen und Lebensräumen für störepfindliche Tierarten. Zudem ist der Weg wenig frequentiert und die vorhandenen Alteichenbestände bedingen ein hohes Gefährdungspotenzial. Alternativ kann der parallel verlaufende Oder-Neiße-Radweg genutzt werden.

Ergänzungen des Wegenetzes in Form von Neubaumaßnahmen sind ausschließlich parallel zur Abwasserdruckleitung im südlich Polder 10 vorgesehen und betreffen den östlichen Abschnitt von Weg 23 mit einer Länge von ca. 822 m (vgl. hierzu auch Band 2, Abschnitt C, Kapitel 4.8). Die übrigen in der Karte „Wege – Bestand und Entwicklung“ als „Wegenetz Ergänzung 2012“ dargestellten Wege, sind bereits vorhanden, stellen aber in bezug auf die Darstellung der Behandlungsrichtlinie eine Ergänzung dar.

Die öffentlichen Straßen, die den Nationalpark queren sind ebenfalls Bestandteil des Wegenetzes. Hierzu zählen Abschnitte der Kreisstraßen zwischen Felchow und Schöneberg sowie zwischen Crussow und Stolpe sowie der Gemeindestraße zwischen Gellmersdorf und Stolpe. Letztgenannte Verbindung wurde im Zuge der Anlage des Uckermärkischen Radrundweges im Bereich der Gellmersdorfer Forst mit Natursteinpflaster befestigt.

Im Vergleich zum touristischen Wegenetz sind die rein für die weitere wirtschaftliche Nutzung vorgehaltenen Wege von geringem Umfang. Konflikte ergeben sich hieraus nicht. Das fischereiliche Wegenetz wird mittelfristig reduziert, da die Wege, die Gewässer in der Schutzzone I erschließen, nach Einstellung der Nutzung aufgelöst werden. Entsprechendes gilt für forstwirtschaftlich genutzte Wege in der Schutzzone I, sofern sie nicht gleichzeitig Bestandteil des touristischen Wegenetzes sind. Das landwirtschaftliche Wegenetz stellt die Nutzbarkeit der Flächen in der Zone II und I b sicher und dient damit auch der Erhaltung kulturbedingter Lebensräume und Arten.

In der Summe reduziert sich das bestehende Wegenetz mittelfristig um 17,2 km bzw. 8,2 % auf eine Gesamtlänge von 193,8 km. Eine Zusammenstellung der für Auflassung und Rückbau vorgesehenen Wege zeigt die Tabelle 56.

Darüber hinaus sind zahlreiche Rückbaumaßnahmen und Auflassungen im Rahmen der Wege- und Gewässerplanungen gemäß § 41 FlurbG erfolgt. Diese umfassen im Verzeichnis der feststellungsbezogenen Anlagen die Nummern 1600 bis 1799 und sind im Anhang als Auszug aus den Planfeststellungsunterlagen wiedergegeben.

Das Wegekonzept enthält auch einen Rettungsplan (siehe Karte „Rettungsplan“ in der Kartenbox 4). Dieser Plan besteht aus Rettungspunkten und Rettungswegen. Das Netz von Rettungswegen kann im Notfall von Rettungsdiensten, Feuerwehr und Katastrophenschutz befahren werden. Dies sind bestimmte befahrbare Wege, die in ausreichender Dichte im Rahmen der Schutzziele des Nationalparks ausgewählt wurden, womit insbesondere bei Unfällen, Bränden oder ähnlichen Notfällen eine schnelle Hilfeleistung gewährleistet werden kann. An wichtigen Zugängen zum Nationalpark, an Aufstellern, Wegekreuzungen, Wegweisern und ähnlichen Punkten werden nummerierte Rettungspunkte zur Identifizierung des anzufahrenden Gebietes angebracht. Wenn der Notruf 112 unter Angabe der Rettungspunktnummer gewählt wird, kann der Rettungsdienst den Standort des Hilfesuchenden bzw. der Gefahr sofort lokalisieren und über die Rettungswege den anzufahrenden Punkt erreichen.

Tab. 56: Auflassung und Rückbau von Wirtschaftswegen

Nr. *	Maßnahme	Länge (m)
Teilbereich Süd I und Süd II		
53 tlw.	Auflassung unbefestigter Weg	1.044,0
56	Auflassung unbefestigter Weg	639,8
87 tlw.	Weg entfällt nach Nutzungsaufgabe in SZ Ib	1.171,9
117	Auflassung unbefestigter Weg	1.012,7
Teilbereich Nord, Polder 10		
19	Rückbau Spurplattenweg	1.320,4
102	Rückbau Spurplattenweg	2.242,2
10	Nördlicher Abschnitt Auflassung, südlicher Abschnitt entfällt nach Nutzungsaufgabe in SZ Ib	1.550,4
11	Rückbau Spurplattenweg	463,4
12	Weg entfällt nach Nutzungsaufgabe in SZ Ib	832,1
85	Weg entfällt nach Nutzungsaufgabe in SZ Ib	206,3
103	Weg entfällt nach Nutzungsaufgabe in SZ Ib	897,7
Teilbereich Polder A/B		
26 tlw.	Weg entfällt nach Nutzungsaufgabe in SZ Ib	878,0
27	Weg entfällt nach Nutzungsaufgabe in SZ Ib	1.144,6
40	Weg entfällt nach Nutzungsaufgabe in SZ Ib	1.616,7
108	Weg entfällt nach Nutzungsaufgabe in SZ Ib	548,2
109	Weg entfällt nach Nutzungsaufgabe in SZ Ib	1.097,5
120 (1821)	Weg entfällt nach Nutzungsaufgabe in SZ Ib	336,4
123 (1813)	Weg entfällt nach Nutzungsaufgabe in SZ Ib	62,6
124 (1815)	Weg entfällt nach Nutzungsaufgabe in SZ Ib	143,2
	Summe	17.208,1

4.1.3 Schienenverkehr

4.1.3.1 Schienennetz

Die Erreichbarkeit der Region (zur Abgrenzung der Nationalparkregion vgl. Band 2, Kapitel. 4.7 „Erholung und Tourismus“) mit der Bahn ist über Regionalbahnen sowie Intercity- und Eurocity-Züge der Deutschen Bahn mit insgesamt sieben Haltebahnhöfen in Angermünde, Pinnow, Schwedt, Passow, Schönow, Casekow und Tantow gewährleistet. Die Haltpunkte liegen mit Ausnahme des Bahnhofs in Schwedt in der Region und nicht unmittelbar am Rande des Nationalparks.

Die Region ist über folgende Eisenbahnstrecken erreichbar:

- Elsterwerda – Berlin – Angermünde – Schwedt /- Prenzlau –Stralsund und
- Berlin – Angermünde – Stettin (Szczecin),

Zusätzlich erschließen Strecken des Güterverkehrs die Industrieanlagen sowie den Hafen in Schwedt.

Belastungen durch den Schienenverkehr sind für den Nationalpark nicht gegeben. Vielmehr ist im Hinblick auf eine nachhaltige Tourismusentwicklung das Angebot des ÖPNV zu verbessern (vgl. Band 2, Kapitel. 4.7 „Erholung und Tourismus“).

4.1.3.2 Planungen

Planungen für eine Erweiterung des Schienennetzes bestehen in Bezug auf die Herstellung eines Gleisanschlusses zwischen dem Gelände der PCK und dem Hafen Schwedt für den Gütertransport. Hierfür liegt ein Planfeststellungsbeschluss vor. Der erste, in 2010 begonnene Bauabschnitt verbindet den Binnenhafen mit den beiden Schwedter Papierfabriken. Der zweite Bauabschnitt wird an den Bahnhof der PCK Raffinerie GmbH und von dort an das öffentliche Bahnnetz anbinden.

Die Bahnstrecke liegt, ebenso wie der Hafen Schwedt vollständig außerhalb des Nationalparks und stellt somit keine Beeinträchtigung dar.

Hinsichtlich des Personenverkehrs gibt es Überlegungen zur Verbesserung der bestehenden Verbindungen. Aus überregionaler Sicht betrifft dies insbesondere die Verbindung Berlin-Stettin (Szczecin). Hier gibt es bereits täglich zahlreiche Verbindungen, die in der Regel aber ein Umsteigen in Angermünde erforderlich machen. Bisher gab es pro Tag nur zwei durchgehende Züge zwischen Berlin und Stettin (Szczecin), seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wird eine dritte Direktverbindung angeboten. Eine attraktive Fahrtzeitverkürzung ist damit allerdings nicht verbunden. Mit oder ohne Umsteigen beträgt die Fahrtzeit rund zwei Stunden. Zur Steigerung der Attraktivität der Verbindung kosten die Fahrkarten im Verkehrsverbund seit 01.08.2010 nur noch 10,00 Euro. Zudem gelten Einzelfahrscheine und Tagestickets des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg auch im Stettiner Stadtverkehr. In Angermünde besteht der Übergang zum Personenfernverkehr und zwar zum Intercity (Berlin – Prenzlau – Stralsund / Binz) und Eurocity (Wien – Prag – Berlin – Stralsund / Binz).

Planungen zur Verbesserung der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur der Strecke Berlin - Stettin sehen die Elektrifizierung des Abschnittes zwischen Passow und Stettin-Scheune vor, sowie die Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h. Des Weiteren ist bei entsprechendem Verkehrsaufkommen der zweigleisige Ausbau des Abschnittes Passow-Stettin-Scheune geplant. Hierzu wurde ein deutsch-polnisches Abkommen im Dezember 2012 geschlossen. Danach wird die Fertigstellung der Elektrifizierung bis 2020 angestrebt.

Die Verbesserung der Verbindung Berlin-Stettin (Szczecin) und die Verkürzung der Fahrzeiten käme auch der Erschließung des nördlichen Nationalparks zu Gute. Insbesondere über den Haltepunkt Tantow wäre der Nationalpark dann gut in der Kombination Bahn und Rad zu erreichen. Die Stärkung der Verbindung Berlin Stettin, verbessert auch die Möglichkeiten Stadt (Stettin) und Nationalpark (Natur) als Pakete zu vermarkten (vgl. Band 2, Kapitel. 4.7 „Erholung und Tourismus“).

4.1.4 Binnenschifffahrt

4.1.4.1 Gesetzliche Grundlagen

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 NatPUOG ist der bestimmungsgemäße Verkehr sowie die Durchführung von Baumaßnahmen auf den im Nationalpark befindlichen (...) Bundeswasserstraßen, vorbehaltlich der Aussagen des § 15, von den Verboten des § 8 ausgenommen.

Die Bewirtschaftung der Gewässer erfolgt gem. § 15 Abs. 1 NatPUOG im Nationalpark auf der Grundlage des Wasserhaushaltsgesetzes sowie des Brandenburgischen Wassergesetzes. Sie ist auf die Erfüllung des Schutzzwecks des Nationalparks nach den §§ 3 und 4 und der Gebote nach § 7 auszurichten. Die Schiffbarkeit der Bundeswasserstraßen ist zu gewährleisten. Die erforderlichen Maßnahmen zur Unterhaltung und Instandsetzung der Bundeswasserstraßen sowie der Gewässer 1. Ordnung einschließlich der zugehörigen wasserwirtschaftlichen Anlagen sind zulässig und erfolgen im Benehmen mit der Nationalparkverwaltung. Gemäß Absatz 3 bedürfen alle wasserrechtlichen Zulassungen für den Ausbau oder für die Benutzung von Gewässern des Einvernehmens mit der Nationalparkverwaltung.

Die Unterhaltung der Binnenwasserstraßen ist zudem im Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in den § 7 und 8 geregelt. Gemäß § 8 Absatz 1 ist bei der Unterhaltung den Belangen des Naturhaushalts Rechnung zu tragen, Bild und Erholungswert der Gewässerlandschaft sind zu berücksichtigen.

4.1.4.2 Schiffsverkehr

Die Binnenschifffahrt erfolgt im Bereich des Nationalparks auf der Stromoder, der Hohensaaten-Friedrichthaler Wasserstraße, der Westoder sowie der Schwedter Querfahrt. Die genannten Gewässer sind Bundeswasserstraßen. Die Hohensaaten-Friedrichthaler Wasserstraße ist Teil der Havel-Oder-Wasserstraße und verbindet Berlin mit den Häfen Schwedt und Stettin (Szczecin) sowie der Ostsee. Die Oder ist auf 717 Kilometern bis Koźle in Polen schiffbar und verbindet die anliegenden Städte ebenso mit Szczecin (Stettin) und der Ostsee.

Die Bedeutung der Oder für den Gütertransport ist im Vergleich zu anderen Schifffahrtswegen wie dem Rhein und der Donau gering. Zuletzt erreichte die Oder Bedeutung als Transportweg zum Ende des 19. und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Ursächlich war der Bau weiterer schiffbarer Staustufen im Abschnitt der mittleren Oder (Brzeg Dolny-Kędzierzyn-Koźle) und durch die Modernisierung der Schifffahrtskanäle Oder-

Havel, Oder-Spree, Oder-Weichsel und den Bau des Gliwice-Kanals. Aufgrund der Grenzlage und dem Verlust von Stettin als Seehafen von Berlin ging der Güterverkehr auf der Oder nach dem 2. Weltkrieg stark zurück.

Die Oder ist im System der Binnenwasserstraßen der Klasse IV (Europawasserstraße) zugeordnet. Als Europawasserstraße wird jeder Kanal und Fluss bezeichnet, der es den sogenannten Europaschiffen erlaubt, diese Wasserstraße zu befahren. Die zulässigen Abmessungen der Fahrzeuge und Verbände auf der Oder richten sich nach der Binnenschifffahrtsstraßenordnung. Hiernach darf ein Fahrzeug auf der Oder und Westoder eine Länge von 82 m und eine Breite von 11,45 m nicht überschreiten. Verbände dürfen – in Abhängigkeit vom befahrenen Streckenabschnitt und der vorhandenen Fahrrinntiefen – bei einer Länge von höchstens 156 m eine Breite von 11,45 m nicht überschreiten. Eine Breite von max. 22,90 m ist nur bis zu einer Länge von 125 m zulässig.

Die meisten binnenländischen Verkehre konzentrieren sich auf den unteren Oderabschnitt. Im Jahre 2006 betrug der Gütertransport in Verbindung mit den Häfen und betrieblichen Umschlagplätzen des unteren und Mündungsabschnitts der Oder 2.870 Tsd. Tonnen. Den überwiegenden Teil stellten die internationalen Verkehre mit 2.097 Tsd. Tonnen dar, wobei die deutsch-polnischen Beziehungen dominierten (1.766 Tsd. Tonnen) (IKSO 2010).

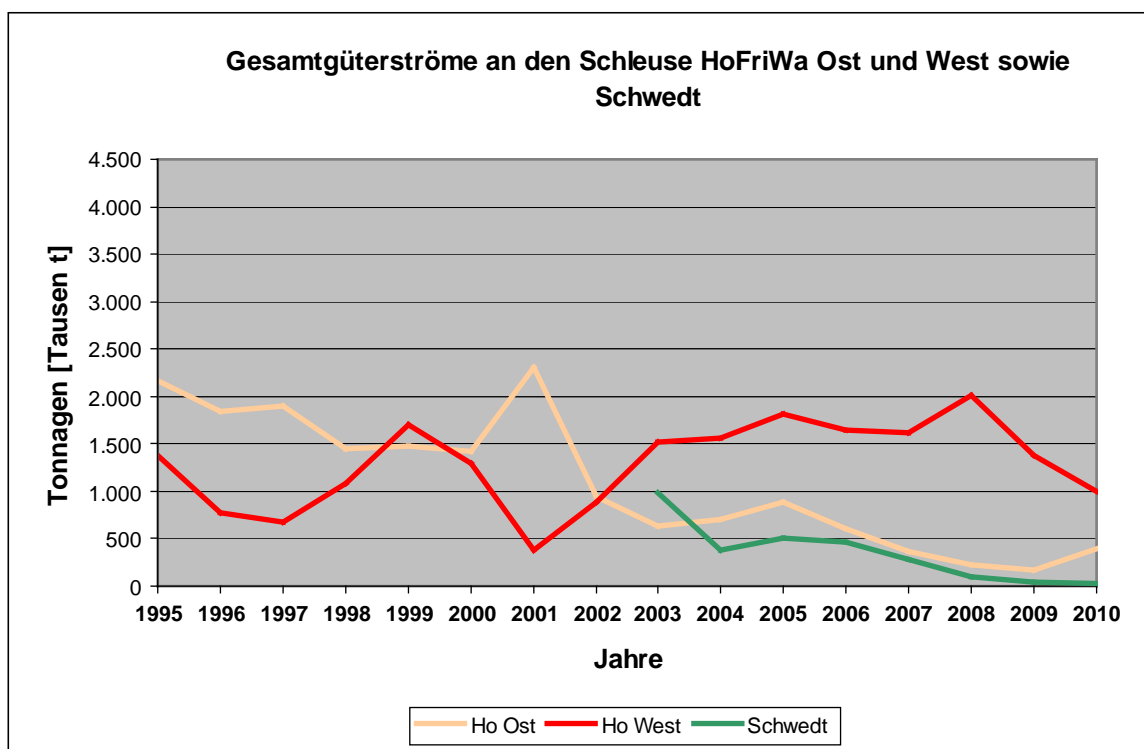


Abb. 21: Summe der transportierten Güter auf der HoFriWa, der Stromoder und der Schwedter Querfahrt (2003-2010) (Quelle: WSA Eberswalde 2010)

Die Menge der transportierten Güter hat in den vergangenen Jahren stark abgenommen. An der Schleuse Hohensaaten Ost ist seit 1995 ein kontinuierlicher Rückgang der Frachtmengen zu verzeichnen, der lediglich durch eine Spitze im Jahre 2001 unterbrochen ist. An der Schleuse Schwedt nahmen die Werte ebenfalls seit 2003 kontinuierlich ab. Eine kontinuierliche Zunahme war dagegen an der Schleuse Hohensaaten West bis zum Jahr 2008 zu verzeichnen, in den Jahren 2009 und 2010 halbierte sich die transportierte Gütermenge im Vergleich zu 2008 (vgl. Abbildung 21). Die Aufteilung auf die unterschiedlichen Frachtgruppen an den Schleusen Hohensaaten West und Ost zeigen die Abbildungen 22 und 23. Deutlich wird, dass der Schwerpunkt der Transporte auf den festen, mineralischen Brennstoffen liegt, daneben spielen Steine und Erden, Eisen, Stahl und Metalle sowie Düngemittel noch eine Rolle.

Der Rückgang der transportierten Güter geht einher mit einem Rückgang der Schiffsbewegungen in bezug auf den Frachtverkehr (vgl. Abbildung 24). Eine starke Abnahme ist insbesondere auf der Oder und an der Schleuse Schwedt zu verzeichnen. Auf der HoFriWa West war der Frachtverkehr mit 4.500 bis 5.000 Gütermotorschiffen bzw. Schubverbänden zwischen 2003 und 2008 noch relativ konstant, hat in den Jahren 2009 und 2010 aber ebenfalls einen starken Rückgang hinnehmen müssen. Eine konstante Zunahme ist in bezug auf den Sportbootverkehr insbesondere auf der HoFriWa festzustellen, wobei auch hier in 2009 und 2010 ein Rückgang zu verzeichnen ist. Der Rückgang des Frachtverkehrs im Verhältnis zum Sportbootverkehr verdeutlicht zusätzlich die Abbildung 25, die die prozentuale Verteilung der Bootsklassen in den Jahren 1998 und 2010 gegenüberstellt. Der Verkehr mit Fahrgastschiffen stagniert auf einem niedrigen Niveau. Der starke Fahrgastschiffverkehr in den Jahren 2000 bis 2003 ist auf „Butterfahrten“ an der deutsch-polnischen Grenze zurückzuführen. Sie leben davon, dass auf Bordverkäufen im grenzüberschreitenden Schiffsverkehr keine Steuern erhoben werden. Mit dem Beitritt Polens zur EU im 01. Mai 2004 kamen diese zum Erliegen.

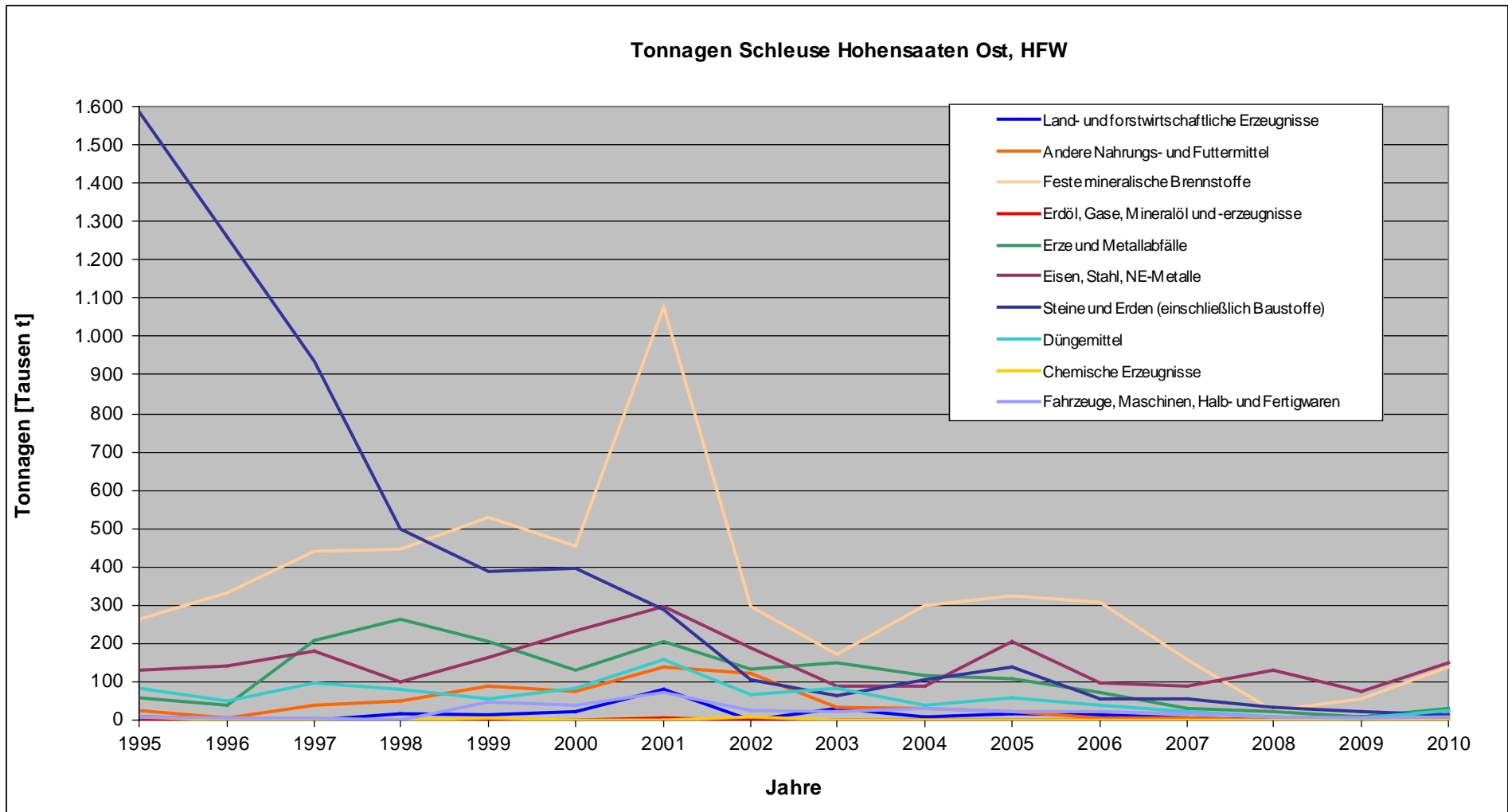


Abb. 22: Tonnage Schleuse Hohensaaten Ost, HFW (Quelle: WSA Stand 2010)

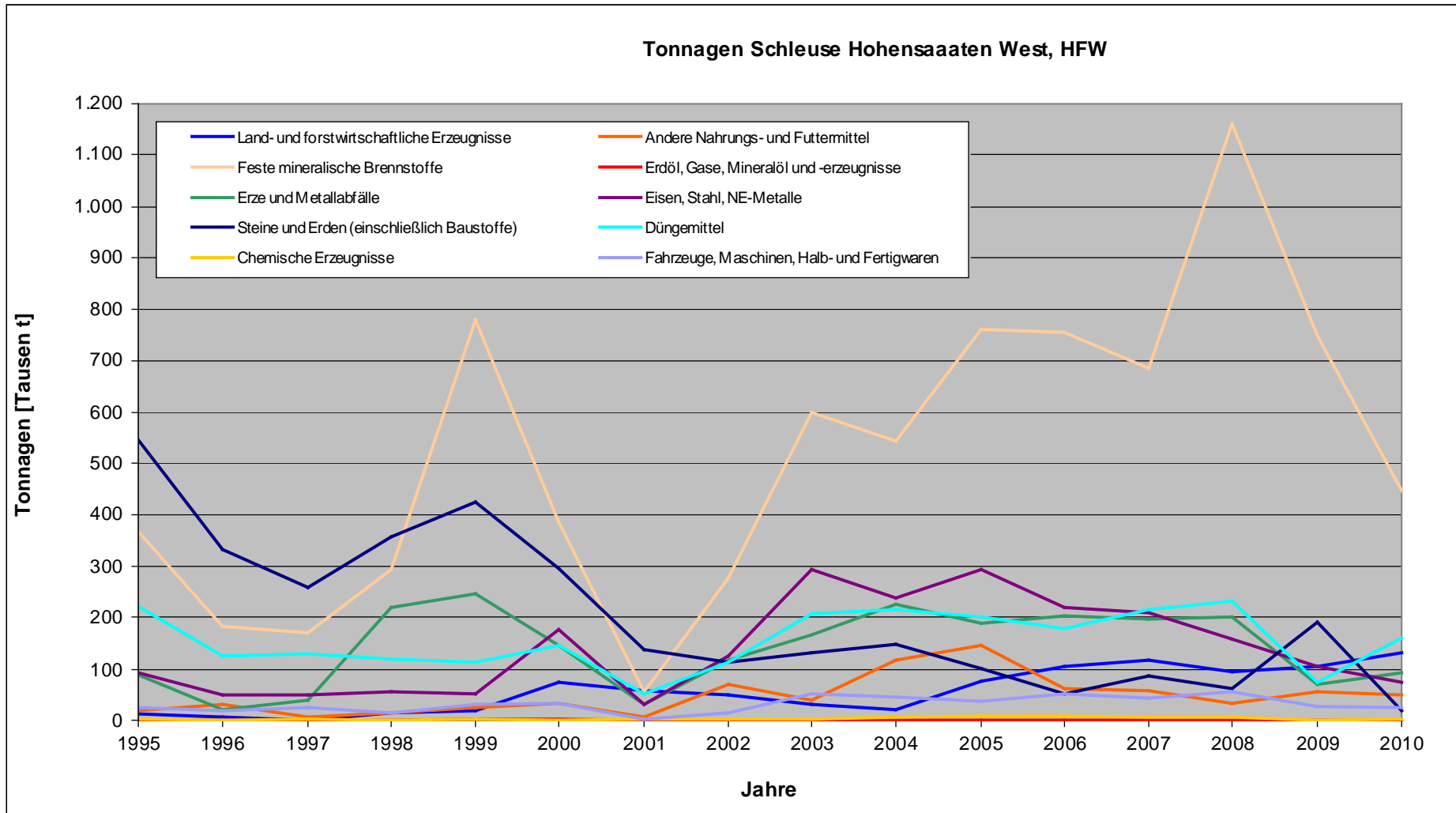


Abb. 23: Tonnagen Schleuse Hohensaaten West, HFW (Quelle: WSA Stand 2010)

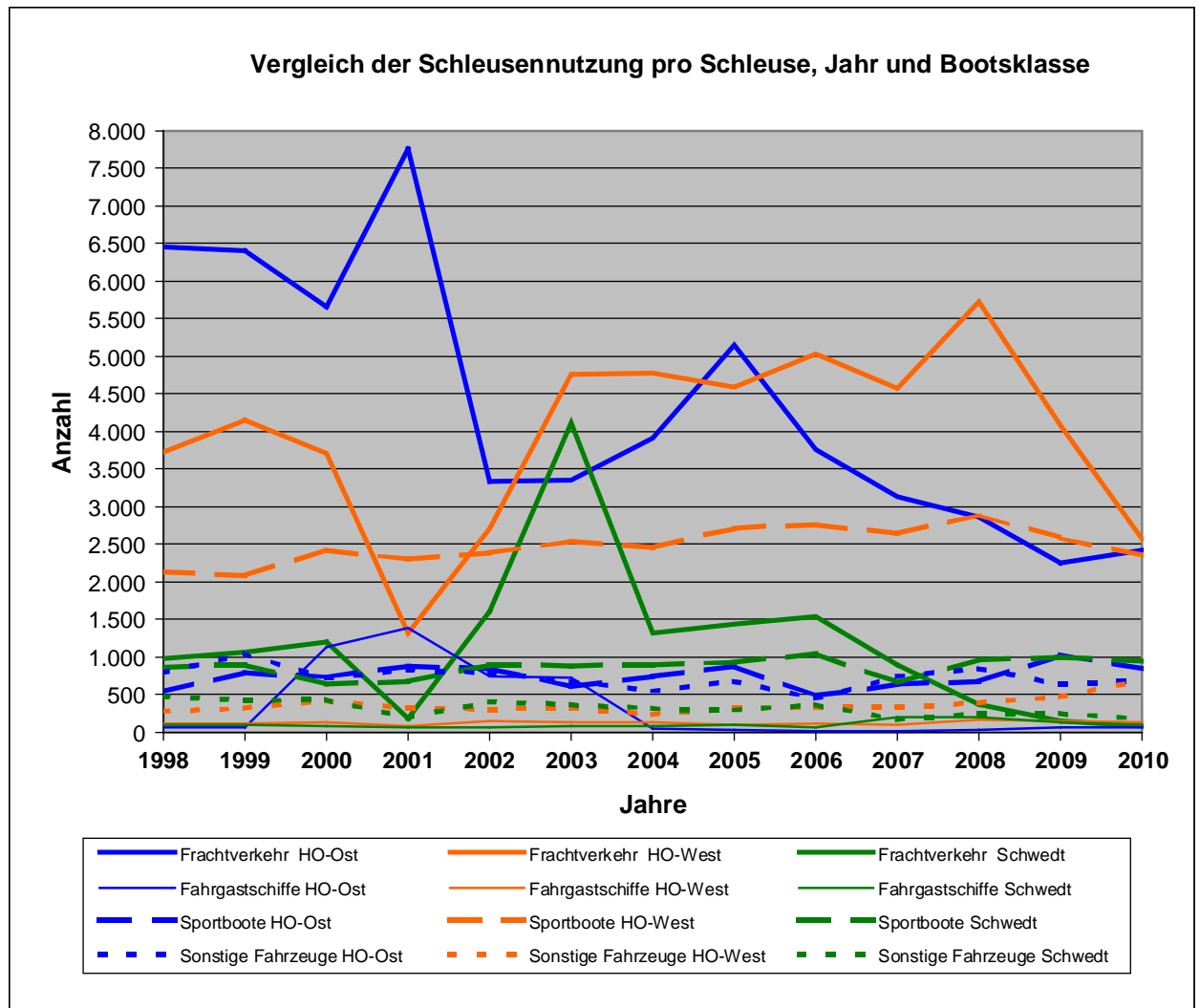


Abb. 24: Schiffsverkehr an den Schleusen Hohensaaten Ost (HO-Ost), Hohensaaten West (HO-West) und Schwedt 1998-2010 (Quelle: WSA Eberswalde 2010)

Einschränkungen des Schiffsverkehrs gab es aufgrund des natürlicherweise stark schwankenden Abflussregimes auf der Oder schon seit jeher. Die jährliche Wasserführung der Oder ist in der Regel durch zwei Hochwasserwellen gekennzeichnet: Das Frühjahrshochwasser im März/April und relativ häufig zusätzlich durch ein Sommerhochwasser im Juni/Juli. In der zweiten Jahreshälfte folgen häufig Niedrigwasserperioden, die mehrere Monate andauern und in manchen Jahren die Schifffahrt mit Wasserständen von unter einem Meter zwischen Hohensaaten und Stettin ganz zum Erliegen bringen können. Rentabel ist der Transport auf der Stromoder erst ab einer Fahrrinntiefe von 1,30 m. Hinzu kommt, dass die Oder im Vergleich zu anderen europäischen Flüssen infolge des Einflusses des Kontinentalklimas die häufigsten und längsten Vereisungsperioden aufweist. In der Jahresreihe 1900/01 bis 1990/1991 konnten durchschnittlich 44 Tage pro Jahr mit Eiserscheinungen beobachtet werden (DITBERNER & KÖHLER 1998).

Im Gegensatz zur Oder unterliegt der Wasserstand der HoFriWa nur geringen Schwankungen, so dass Schifffahrt in der Regel ganzjährig möglich ist. Die HoFriWa ist durch die Schleuse bei Hohensaaten und das Wehr bei Widuchowa von den Pegeländerungen der Oder weitgehend unabhängig und wird von den konstanteren

Wasserständen der Westoder und des Oder-Havel-Kanals bestimmt. Der Schifffahrt werden an der HoFriWa zurzeit Tauchtiefen von 2,0 m im Abschnitt von Hohensaaten bis zum Hafen Schwedt bzw. 2,45 m im Abschnitt vom Hafen Schwedt bis zur Einmündung in die Westoder angeboten. Die Tauchtiefe bezeichnet hierbei den zulässigen Tiefgang der Fahrzeuge und Verbände in Fahrt, das heißt einschließlich der fahrdynamischen Einsinktiefe.

Als einziger Hafen existiert im Nahbereich des Nationalparks der Hafen von Schwedt. Bollwerke als Anlegestellen für Fahrgastschiffe bestehen in Mescherin, Gartz, Schwedt und Stolpe. Anlegestellen für Sportboote bieten Mescherin, Gartz, Friedrichsthal, Schwedt (2), Zützen, Stützkow und Stolzenhagen.

Im Jahr 2009 wurden im Hafen Schwedt 136.000 Tonnen umgeschlagen, überwiegend Holzpellets, Dünger, Raps und Getreide, aber auch Industrieanlagen gehörten zu den Umschlagsgütern. Über eingehende Schiffe wurden 23.000 Tonnen, über ausgehende Schiffe 113.000 Tonnen Güter be- und entladen. 258 Schiffe liefen den Schwedter Hafen an, davon 128 unter deutscher Flagge, 122 unter polnischer, 5 unter niederländischer und 3 unter tschechischer Flagge (<http://www.hafen-schwedt.de/>).

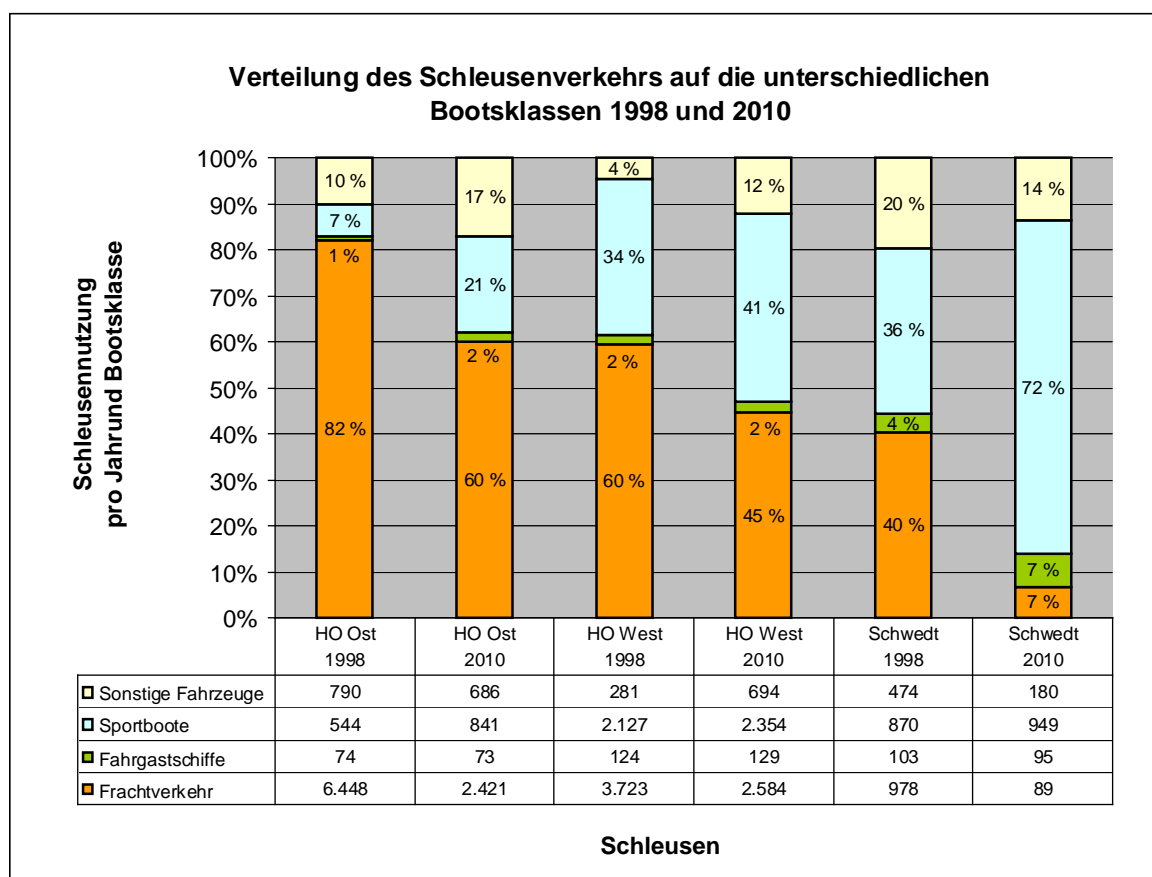


Abb. 25: Anteile der Bootstypen an der Schleusennutzung in den Jahren 1998 und 2010
(HO Ost – Schleuse Hohensaaten Ost, HO West – Schleuse Hohensaaten West, Schwedt – Schleuse Schwedt (Quelle: WSA EBERSWALDE 2010))

4.1.4.3 Planungen

Ausbauplanungen bestehen sowohl für die HoFriWa als auch für die Stromoder. Die Planungen seitens der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt - Außenstelle Ost für die HoFriWa ruhen derzeit. Sollten die Planungen für den Ausbau der HoFriWa wieder aufgenommen werden, würde dies mit dem für die Schifffahrt kleinstmöglichen Querschnitt und unter Verkehrsregelungen erfolgen (BMVBS 2011).

Entsprechend dem damaligen und inzwischen eingestellten Planfeststellungsverfahren wäre für die HoFriWa zwischen dem Schwedter Hafen und der Westoder ein Ausbau von derzeit 25 m bis 30 m Breite auf dann 55 m sowie eine Vertiefung um 1,50 m auf 4,50 m vorgesehen. Hierdurch sollte erreicht werden, dass Küstenmotorschiffe bis nach Schwedt gelangen können und das Umladen auf kleinere Schiffstypen in Stettin entfallen kann. Der Schwedter Hafen würde damit für Gewerbeansiedlungen an Attraktivität gewinnen.

Der Ausbau der HoFriWa ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes 2003 und steht in Verbindung mit dem Ausbau der Havel-Oder Wasserstraße (HOW) zwischen Berlin und Stettin. Ziel ist es, die HOW für die Schiffstypen der Wasserstraßenklasse Va auszubauen. Das bereits eingeleitete Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der HoFriWa wurde jedoch 2005 vorläufig beendet. Der Grund war, dass sich die deutschen Wasserbauer nicht mit der polnischen Seite über den Ausbau und die Nutzung von HoFriWa und Oder wie im Bundesverkehrswegeplan festgelegt, einigen konnten. Inzwischen haben sich Deutschland und Polen in einem gemeinsamen Thesenpapier über die Eckpunkte des Ausbaus verständigt (HÖLSCHER 2009). Voraussetzung für die Umsetzung des Projekts ist der Abschluss eines entsprechenden Staatsvertrags zwischen Deutschland und Polen. Parallel hierzu soll das Planfeststellungsverfahren wieder aufgenommen werden (DEUTSCHER BUNDESTAG 2009).

Ein Ausbau der HoFriWa könnte mit erheblichen Eingriffen in die angrenzenden Feuchtbiotope der als Schutzzone I ausgewiesenen Flächen im Polder 10 und im Gartzter Schrey verbunden sein. Zudem sind die Flächen Bestandteil des FFH-Gebiets „Unteres Odertal“. Hier gilt ein Verschlechterungsverbot für Arten und Lebensräume, die entsprechend der Anhänge I, II und IV der FFH-Richtlinie geschützt sind. Nähere Ausführungen zu den Eingriffsfolgen erfolgen im Band 2, Kapitel 4.6 „Wasserwirtschaft“.

Ausbaupläne für die Oder bestehen von polnischer Seite im Rahmen des Programms Odra 2006. Das Programm trat am 6. Juli 2001 in Kraft. Es sieht für den Zeitraum von 2002 - 2016 Investitionen in Höhe von rund 3 Milliarden Euro vor.

Das Oderprogramm verfolgt neben Zielen des Hochwasserschutzes auch andere, dem Hochwasserschutz teilweise widersprechende Ziele, die mit erheblichen Eingriffen in das Ökosystem der Oder verbunden sind. Zu nennen wären beispielsweise die verbesserte Schiffbarkeit des Flusses oder die Gewinnung von elektrischer Energie. Zum Schutz der Städte Ratibor (Racibórz), Kedzierzyn-Kóźle, Oppeln (Opole) und Breslau (Wrocław) sind neben der Errichtung von Großstaubauwerken auch Wiederaufforstungen zur Verringerung der Abflussgeschwindigkeit des Niederschlagswassers geplant (KÜHNE 2004). Im Bereich des Nationalparks soll entsprechend der Ausbaupläne ganzjährig eine Fahrrinntiefe von 1,80 m erreicht werden. Nähere Ausführungen hierzu enthält das Kapitel 4.6 „Wasserwirtschaft“ im Band 2.

Zur wasserseitigen Erschließung des Nationalparkhauses ist in Criewen ein zusätzlicher Anleger für Fahrgastschiffe geplant. Die Maßnahme ist in Verbindung mit der Erstellung des Wege- und Gewässerplans nach § 41 FlurbG planfestgestellt worden.

4.1.5 Entwicklungsperspektiven, Konflikte

Die maßgeblichen, die Entwicklung des Nationalparks am stärksten beeinträchtigenden Vorhaben stellen der Ausbau der HoFriWa sowie der Bau der B 166 n dar. Hinzu kommen die Pläne zum Oderausbau auf polnischer Seite im Rahmen des Programms Odra 2006 (vgl. KÜHNE 2004).

Sowohl der Ausbau der B 166 n als auch der Ausbau der HoFriWa ruhen derzeit. Für die HoFriWa ist in absehbarer Zeit die Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens zu erwarten, für die B 166 n sind aktuell keinerlei planerischen Aktivitäten gegeben.

Aus Sicht des Nationalparks und seiner Ziele sind beide Projekte als Beeinträchtigungen zu werten. Der Bau der B 166 n stellt eine zusätzliche Zerschneidung des Nationalparks und der bestehenden Schutzgebiete (NSG, FFH, SPA-Gebiet) dar, der Ausbau der HoFriWa führt zu Verlusten von ufernahen Biotopen durch die beabsichtigte Verbreiterung. Nachteiliger als der Ausbau der HoFriWa wäre jedoch eine durchgehende Vertiefung der Oder, da hierdurch Änderungen im Wasserhaushalt zu befürchten sind.

Den naturschutzfachlichen Vorbehalten stehen die wirtschaftlichen Interessen der Stadt Schwedt sowie die Reduzierung des durch die Innenstadt führenden Verkehrs in Richtung Polen, die eine Belastung für die Anwohner darstellen, gegenüber.

In Verbindung mit der touristischen Entwicklung ist eine weitere Zunahme des Sportbootverkehrs zu erwarten. Bereits in den letzten Jahren hat der Anteil der Sportboote am Gesamtverkehrsaufkommen auf den Wasserstraßen stark zugenommen. Hierdurch werden auch Bereiche frequentiert, die bislang kaum befahren waren, was zu Beeinträchtigungen der Gewässer- und Uferlebensräume durch Störungen und Wellenschlag führen kann. Beispielsweise wird der Mescheriner See inzwischen in hohem Maße von Sportbooten befahren.

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS BAND 2, KAPITEL C 4.1

Literatur

AMT FÜR FLURNEUORDNUNG UND LÄNDLICHE ENTWICKLUNG PRENZLAU (2003): Unternehmensflurbereinigungsverfahren Unteres Odertal, Teilgebiet Stolpe, Plan über die gemeinschaftlichen und öffentlichen Anlagen (Plan nach § 41 FlurbG). Bearbeitung landplan.

BMVBS – BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND STADTENTWICKLUNG (2011): Stellungnahme zum Entwurf des Nationalparkplans vom 17.10.2011.

BMVBW – BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (2003): Bundesverkehrswegeplan, Berlin 78. S.

DEUTSCHER BUNDESTAG (2009): Plenarprotokoll 16/216, Stenografischer Bericht 216. Sitzung vom 22. April 2009.

DITTBERNER W., KÖHLER, R. (1998): Das Europäische Vogelschutzgebiet (SPA) Unteres Odertal. Naturschutz und Landschaftspflege in Brandenburg 7 (3), 195-198.

GIP INGENIEURE GMBH (2008): Lärmaktionsplan der Stadt Schwedt /Oder 2008 auf der Grundlage der Verkehrsentwicklungsplanung 2007. Unveröff. Gutachten im Auftrag der Stadtverwaltung Schwedt/Oder.

HÖLSCHER, S. (2009): Planungen zum Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße werden wieder aufgenommen. <http://www.wirtschaftsmagazin-ostbrandenburg.de/content/artikel/1482.html>. Zugriff am 27.11.2010.

IKSO – INTERNATIONALE KOMMISSION ZUM SCHUTZ DER ODER VOR VERUNREINIGUNG (2010): Bewirtschaftungsplan für die internationale Flussgebietseinheit Oder. Bericht an die europäische Kommission. Wroclaw.

KÜHNE, O. (2004): Das Programm Oder 2006 Hochwasserschutz in Polen im Zuge der EU-Osterweiterung. Zeitschrift für Angewandte Geographie Heft 2, 73-78.

LVL - LANDESAMT FÜR VERBRAUCHERSCHUTZ, LANDWIRTSCHAFT UND FLURNEUORDNUNG PRENZLAU (2005): Unternehmensflurbereinigung Unteres Odertal, Teilgebiet V Polder, Plan über die gemeinschaftlichen und öffentlichen Anlagen (Plan nach § 41 FlurbG). Bearbeitung GfU.

Schwedter Hafengesellschaft mbH: www.hafen-schwedt.de abgerufen im Jan 2011

Gesetze und Verordnungen

Behandlungsrichtlinie des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz für den Nationalpark Unteres Odertal Projektkomplex: Wegenetz im Nationalpark Unteres Odertal v. 21. Dezember 2005, Amtsblatt für Brandenburg Nr. 4 v. 1. Februar 2006.

Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. März 1976 (BGBl. I S. 546), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 19. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2794).

Gesetz über den Nationalpark Unteres Odertal (Nationalparkgesetz Unteres Odertal – NatPUOG) vom 9. November 2006. – GVBl I S. 142-154.

Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 6. Oktober 2011 (BGBl. I S. 1986).

Sonstige Quellen und Datengrundlagen

LANDESBETRIEB STRAßENWESEN BRANDENBURG, 2010: Verkehrsstärken aus der Straßenverkehrszählung 2005 im Bereich Unteres Odertal. Abgefragt am 06.01.2010

WSA – WASSER- UND SCHIFFFAHRTSAMT EBERSWALDE 2010: Statistiken zu Schiffsverkehren an den Schleusen Hohensaaten Ost/West und Schwedt für 1998-2010. Abgefragt am 18.11.2009 und 01/2011

LANDESVERMESSUNG UND GEOBASISINFORMATION BRANDENBURG (2005): Atkis-Daten Objektbereich Verkehr. Abgefragt am 13.09.2010

NLP - VERWALTUNG 2010: Shape-Datei Wegenetz der Behandlungsrichtlinie Wege. Abgefragt am 28. Januar 2010

ANHANG BAND 2, KAPITEL C 4.1

Tab. A-84: Straßen und Wege/Wegeabschnitte innerhalb des Nationalparks
(Wegeverzeichnis)
(Quelle: Behandlungsrichtlinie Wege 2006, ergänzt 2012)

Nr. NLP	Nr. WGP	Nutzungsarten						geplanter Ausbaugrad	Bemerkungen
Teilbereich Nord (Staffelde bis Teerofenbrücke)									
1	-	1	2					Pflaster, Spurplatten	Polder 8
2	202	1	2					Pflaster / Bitumen	Gartzer Schrey bis Nationalparkgrenze, ONF
3	-	1						unbefestigt	Rundweg Seeberge Mescherin
4	203	1						unbefestigt	Gartzer Schrey und Schäferberge bis Nationalparkgrenze
5	204	1	2		4	5		Bitumen	Deichweg bis Friedrichsthal, ONF
6	-			3				Spurplatten	Wirtschaftsweg Schutzzone II
7	214			3	4			Spurplatten	Wirtschaftsweg Schutzzone II
8	215	1	2	3	4	5		Spurplatten	Radweg B 2 zum Oderdeich durch den Polder 5/6
9	209/2	1	2		4		6	Bitumen, Pflaster	Teerofendamm, Teilstück ONF bis Teerofenbrücke, noch Forstwirtschaftsweg
10	-	1	2		4			Bitumen	Gatower Weg, Teerofen nach Friedrichsthal, Auflassung nördlicher Abschnitt, südlicher Abschnitt entfällt bei Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib (Fischerei)
11	-				4			unbefestigt	Rückbau
12	-				4			unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei, Weg entfällt bei Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib (Fischerei)
13	-	1			4			unbefestigt	Walderlebnispfad, Forstwirtschaftsweg in Schutzzone II; teilweise Wirtschaftsweg Springallee an der Trinkwasserfassung und -leitung
14	-	1	2		4			unbefestigt	Radweg, Walderlebnispfad, Forstwirtschaftsweg in Schutzzone II
101	-	1	2				6	Bitumen	B 113 (Brücke über die Westoder bis zur Staatsgrenze)
115	-			3				unbefestigt	Stichweg von Friedrichsthal Richtung Polder 5/6 zum Bienenwagen; Wirtschaftsweg

Nr. NLP	Nr. WGP	Nutzungsarten						geplanter Ausbaugrad	Bemerkungen
116	-			3				unbefestigt, Spurplatten	Fortführung Dorfstraße Friedrichsthal nach Osten, Wirtschaftsweg, Teilbereich Polder 10
132				3				unbefestigt	Wirtschaftsweg Springallee an der Trinkwasserfassung und -leitung
Teilbereich Polder 10									
15	-	1	2		4	5		Bitumen	Deichweg von Teerofenbrücke bis Scheitdammbrücke, ONF
16	-	1	2		4	5		Bitumen	Deichweg von Teerofenbrücke bis Abzweig Zollweg (18)
17	-	1	2	3	4	5		Betonspurplatten	Deichweg, Polderrundweg von Abzweig Zollweg bis Scheitdammbrücke, Landwirtschaft bis Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib
18	100	1	2		4	5		Betonspurplatten	Zollweg
19	-	1	2					Betonspurplatten	Verbindungsweg zwischen 17 und 18, Rückbau
20	103	1	2			5		Spurplatten / unbefestigt	Schustergrabenweg
21	-	1	2		4			Betonspurplatten	Gatower Querweg, Wirtschaftsweg für Fischerei
22	1681			3				Betonspurplatten	Wirtschaftsweg, Zufahrt Grundwasser-Pegelmessstelle
23	106/1 106/2 107	1	2	3				Decke ohne Bindemittel Spurplatten	Wirtschaftsweg an der Abwasserdruckleitung
85	1800				4			unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei, Weg entfällt bei Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib
99	108			3	4			unbefestigt	Weg zum Auslauf der Abwasserleitung, nur für die Papierwerke
102	1713/ 1 1713/ 2			3				unbefestigt, Spurplatten	Wirtschaftsweg, Rückbau bei Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib
103	23			3				unbefestigt	Wirtschaftsweg entfällt bei Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib
104	-	1	2					Pflaster/Bitumen	Verbindung zwischen den Wegen 15 und 24 über die Fußgängerbrücke an der Schwedter Schleuse
105	-			3				Spurplattenweg	Parallelweg zum Deich an der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße

Nr. NLP	Nr. WGP	Nutzungsarten						geplanter Ausbaugrad	Bemerkungen
Teilbereich Polder A/B									
24	-	1	2			5		Bitumen, Betonspurplatten	Deichweg, Polderrundweg von Stadtbrücke Schwedt zur GÜST (Bitumen bis zur Schleuse)
25	110	1	2		4	5		Betonspurplatten	Querweg Eiswachhaus Polder B
26	130 1807			3	4			Unbefestigt, Betonspurplatten	Wirtschaftsweg für Landwirtschaft / Berufsfischerei, östlicher Abschnitt entfällt bei Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib
27	1809				4			unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei, Weg entfällt bei Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib
28	1810				4			unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei
29	113			3				Betonspurplatten	Wirtschaftsweg für Schutzzone II
30	-	1	2	3	4	5	6	Bitumen	B 166 von Stadtbrücke Schwedt zur GÜST
31	-	1	2		4	5		Betonspurplatten	Deichweg von GÜST bis Abzweig Querdeich
32	-	1	2		4	5		Bitumen	Deichweg Stadtbrücke Schwedt bis Schöpfwerk Schwedt I
33	-	1	2		4	5		Bitumen	Deichweg Schöpfwerk Schwedt I bis Abzweig Querdeich, ONF
34	-	1	2	3	4	5		Betonspurplatten	„Schwedenweg“
35	117/1 117/2 117/3	1	2	3	4	5		Betonspurplatten	Weg an der „Alten Oder“
36	-	1	2	3	4	5		Betonspurplatten	Landgrabenbrückenweg
37	119/1 119/2 119/3			3	4			Betonspurplatten	Wirtschaftsweg für Schutzzone II
38	120/1 120/2 120/3	1	2	3	4	5		Betonspurplatten	Weg von Criewen zum Saathener Wehr (Auenpfad)
39	-			3				Betonspurplatten	Wirtschaftsweg für Schutzzone II
40	1811				4			unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei (einschließlich Abzweig), Weg entfällt bei Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib
41	1820				4			unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei
43	1819				4			unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei
44	121			3	4			Betonspurplatten/ unbefestigt	Wirtschaftsweg für Schutzzone II
45	122	1	2	3	4	5		Betonspurplatten	Weg zum Criort
49	1825				4			unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei

Nr. NLP	Nr. WGP	Nutzungsarten							geplanter Ausbaugrad	Bemerkungen
		1	2	3	4	5				
50	112/1 112/2	1	2	3	4	5			Betonspurplatten	Weg am Fittesee
51	-	1	2		4	5			Bitumen	Querdeich
98	-	1	2		4				unbefestigt	Weg vom Eiswachhaus zur Querfahrtspitze
100	-			3		5			Betonspurplatten	Parallelweg zum Querfahrtdeich
106	115			3					Betonspurplatten	Parallelweg zum Deich an der Hohen- saaten-Friedrichsthaler Wasserstraße
107	1816				4				unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei
108	1829				4				unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei, Erschließung „Die Fahrt“, Weg entfällt bei Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib
109	1823				4				unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei, Weg entfällt bei Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib
110	116	1	2						Bitumen	Umfahrung GÜST
119	1821			3					Betonspurplatten	Parallelweg zum Deich an der Hohen- saaten-Friedrichsthaler Wasserstraße
120	1824				4				unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei, Weg entfällt bei Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib
121	1829				4				unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei
122	1813				4				unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei
123	1815				4				unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei, Weg entfällt bei Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib
124	-				4				unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei, Weg entfällt bei Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib
Teilbereich Süd I (Zützen/Criewen)										
52	-	1							unbefestigt, teilweise Bohlenpfad	Südlicher Weg in den Densenbergen von Criewen nach Stützkow, UWW
53	-	1							unbefestigt	Nördlicher Weg in den Densenbergen von Criewen nach Stützkow, Auffassung nordwestlicher Abschnitt, Verlegung GSG auf Märkischen Landweg
54	-	1							unbefestigt	Verbindungsweg zwischen 52 und 53
55	-	1							Bohlenpfad	Quellerlebnispfad
56	-	1							unbefestigt	Schöneberger Weg, Abschnitt bei Criewen durch Schutzzone I, Auffassung
118	-	1							unbefestigt	Weg nördlich von Criewen (Abschnitt Märkischer Landweg)

Nr. NLP	Nr. WGP	Nutzungsarten							geplanter Ausbaugrad	Bemerkungen
Teilbereich Süd II (Schöneberg/Stolpe)										
57	-	1	2	3	4	5	6		Bitumen	Ortsverbindungsstraße Schöneberg - Felchow (NLP-Bereich)
58	-	1	2						unbefestigt	Weg von Stützkow nach Neu-Galow, UWW (NLP-Bereich)
59	126 103	1	2		4			7	Decke ohne Bindemittel	Weg von Schöneberg nach Crussow (NLP-Bereich), frei für Anlieger, Kremser, Kutschen
60	-	1	2		4			7	unbefestigt	Weg von Schöneberg nach Stolpe (NLP-Bereich), frei für Kremser, Kutschen, Aufgabe als Forstwirtschaftsweg bei Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib
61	-	1	2						unbefestigt	Weg Alt-Galow nach Stolpe (nördl. Fischteiche), frei für Kremser und Kutschen
62	-	1	2	3	4	5	6		Bitumen	Ortsverbindungsstraße von Crussow nach Stolpe (NLP-Bereich)
87	-	1			4			7	unbefestigt	Wirtschaftsweg bis Nutzungseinstellung in Schutzzone Ib (Forstwirtschaft), Nördlicher Abschnitt bleibt als Fuß- und Reitweg erhalten (NatPUOG)
111	101	1	2	3				6	Natursteinpflaster	Ortsverbindungsstraße von Crussow nach Felchow (NLP-Bereich)
113	-			3					Spurplatten / Decke ohne Bindemittel	Weg Alt-Galow nach Stolpe südl. Stolper Fischteiche, nur für Land- und Teichwirtschaft, Kremser, Kutschen
114	120/2			3	4				Decke ohne Bindemittel	Abschnitt Stützkow-Sonnental nordwärts bis NLP-Grenze
117	-	1		3					unbefestigt	Weg durch Trockenrasen bei Stützkow, Fuß- und Wirtschaftsweg, Auflassung
Teilbereich Süd III (Stolpe/Gellmersdorf/Stolzenhagen)										
63	-	1	2	3	4		6		Pflaster	Ortsverbindung von Stolpe nach Gellmersdorf (NLP-Bereich), Naturstein- und Betonsteinpflaster
64	-	1	2						unbefestigt	1. Teilstück Rundweg Gellmersdorf, GGS
65	106	1	2				6		Betonsteinpflaster	2. Teilstück Rundweg Gellmersdorf, Zufahrt Waldfrieden, GGS, Versorgung
84	104a	1	2				6		Natursteinpflaster	Zufahrt Sondernutzungsgebiet Stolpe Mühle
125				3					unbefestigt	Erschließung Grünland
126				3					unbefestigt	Weg Linde-Crussow, Erschließung Grünland
127				3					unbefestigt	Weg nw Linde, Erschließung Grünland

Nr. NLP	Nr. WGP	Nutzungsarten							geplanter Ausbaugrad	Bemerkungen
128				3					unbefestigt	Weg Gellmersdorfer Forst, Erschließung Grünland
Teilbereich Lunow-Stolper Trockenpolder										
66	-	1	2			5			Bitumen	Deichweg vom Querdeich bis Kreisgrenze UM/BAR, ONF
67	-	1	2		4	5			Bitumen	Deichweg von Querdeich bis Höhe Lunow
68	-	1	2		4	5			Bitumen	Deichweg bis Grenze NLP, teilweise ONF
69	123			3	4				Betonspurplatten	Wirtschaftsweg für Schutzzone II
70	125			3	4				Betonspurplatten	Wirtschaftsweg für Schutzzone II
71	-			3	4				unbefestigt	Wirtschaftsweg für Schutzzone II
72	-	1	2	3	4	5			Decke ohne Bindemittel	Weg von Stolpe zur Oder
73	128	1	2	3	4	5			Decke ohne Bindemittel / Betonspurplatten	Weg von NLP-Grenze bis zum Oderdeich
74	129			3	4	5			Decke ohne Bindemittel / Bitumen	Weg von NLP-Grenze bis zum Oderdeich
75	-			3	4				unbefestigt	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei, Weg zur Instandhaltung der Pipelines
76	1827				4				unbefestigt	Anglerpfad
77	-				4				unbefestigt	Anglerpfad
78	-				4				unbefestigt	Anglerpfad
79	-				4				unbefestigt	Anglerpfad
80	-				4				unbefestigt	Anglerpfad
81	1828			3	4				Pflaster	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei
82	124				4				Betonspurplatten	Wirtschaftsweg für Berufsfischerei
83	-	1	2	3	4	5			Asphalt	Weg zur Brücke Alt-Galow
96	126			3					Betonspurplatten	Wirtschaftsweg für Schutzzone II, Abzweig von Weg 72
129	1675			3					unbefestigt	Erschließung Grünland
130	1676			3					unbefestigt	Erschließung Grünland
131	-			3					unbefestigt / Betonspurplatten	Erschließung Grünland

Abkürzungsverzeichnis:		Nutzungsart:	
NLP	Nationalpark Unteres Odertal	1	Fußweg
ONF	Oder-Neiße-Fernradwanderweg	2	Radweg
WGP	Wege- und Gewässerplan der Unternehmensflurbereinigung	3	Weg für Landwirtschaft/sonstige Nutzer
GÜST	Grenzübergangsstelle Schwedt	4	Weg für gewerbliche Fischerei/Angelfischerei/ Forst
UM	Landkreis Uckermark	5	Hochwasserschutzanlage, Deichverteidigungsweg
BAR	Landkreis Barnim	6	frei für alle Kfz
UWW	Uferwanderweg	7	Reitweg
GGS	Gebietswanderweg Geesow - Stolzenhagen		

**Fett geschriebene Nutzungsarten-Kennziffer:
Weg entfällt bei Nutzungseinstellung in der
Schutzzone I in diesem Bereich für diese
Nutzungsart**