

----- **Übersetzung aus dem Polnischen** -----

[Langstempel mit Inhalt:]
BÜRGERMEISTER der Stadt Kostrzyn nad Odrą
ul. Graniczna 2
66-470 Kostrzyn nad Odrą

Anlage Nr. 1
zum Bescheid GK.6220.8.2020.SSt.
vom 15.03.2024

Charakteristik des geplanten Vorhabens

gemäß Art. 82 Abs. 3. des Gesetzes über die Bereitstellung von Informationen über die Umwelt und ihren Schutz, die Beteiligung der Gesellschaft am Umweltschutz und Umweltverträglichkeitsprüfungen (GBI. von 2023 Pos. 1094 mit nachträglichen Änderungen).

Das geplante Vorhaben geht vom Bau einer Straße der Klasse GP (beschleunigte Verkehrsstraße) aus, innerhalb der Grenzen der Stadtgemeinde Kostrzyn nad Odrą, im Zuge der Landesstraße DK 31, die die Umgehungsstraße der Stadt Kostrzyn nad Odrą darstellt, mit einer Länge von ca. 9,18 km. Die geplante Straße wird über eine neue Spur verlaufen, auf nord-westlicher Seite der Stadt.

Aktuell verläuft die Landesstraße DK31 auf dem vom Vorhaben erfassten Abschnitt, verläuft in km 0+000 bis 3+000 durch Waldgebiete, und anschließend bis km 5+820 durch bebautes Gebiet der Stadt Kostrzyn nad Odrą und verbindet sich mit der Landesstraße DK22 in der Region des Stadtteils - Stare Miasto (Altstadt). Aktuell handelt es sich um eine Straße mit einer Fahrbahn und zwei Fahrtrichtungen. Im bebauten Gebiet hat sie einen Straßenquerschnitt oder Halbstraßenquerschnitt, es sind Gehwege vorhanden und Beleuchtung kommt vor. Außerhalb der Stadt hat sie einen Straßenquerschnitt mit gehärteten Straßenrändern.

Die Investition wird in 3 Varianten erörtert. Alle Varianten der geplanten Umgehungsstraße kreuzen sich zu Beginn mit der bestehenden Landesstraße DK31, am Ende hingegen mit der bestehenden Landesstraße DK22 und dem gemeinsamen Verlauf der Landesstraßen DK22 und DK31. Die geplante Straße wird in der vom Investor bevorzugten Variante W1 gebaut.

Im Rahmen der geplanten Investition werden u. a. vorgesehen:

- Bau der Umgehungsstraße auf der neuen Spur,
- Umbau bestehender Abschnitte der Landesstraße Nr. 31 und Landesstraße Nr. 22 an den Anfangs- und Endpunkten der Investition
- Umbau der Abschnitte bestehender Straßen im Bereich der Kollisionen mit der geplanten Umgehungsstraße,
- Bau zusätzlicher Fahrbahnen mit mindestens Parametern der Straßenklasse D an Stellen, an denen keine Zufahrt von anderen öffentlichen und internen Straßen gewährleistet ist,
- Bau neuer Landbauobjekte: Hochstraßen über und im Zuge der Umgehungsstraße, Brücke, Überführung, Durchlässe und Übergänge für Tiere,
- Bau der mit der Straße verbundenen technischen Infrastruktur:
- Entwässerungen (Straßengraben, Regenwasserkanalisation, Rückhaltebecken, Infrastruktur für die Reinigung von Niederschlagswasser),
- Straßenbeleuchtung,
- Fußgängerwegen, Radwegen sowie Fußgänger- und Radwegen,
- Bau von Umweltschutzvorrichtungen (u. a. Lärmschutzwände, Blendschutzwände, Schutz-Leit-Zäune),
- Umbau der mit der Straße kollidierenden technischen Infrastruktur: Fernmelde- und Energietechnik-Vorrichtungen, Wasserleitungsnetze, Kanalisationen (u. a. Regenwasser-, allgemeine Abfluss- und Sanitärkanalisation), Gasnetze, Entwässerungs- und hydrologische Vorrichtungen, Eisenbahn-Vorrichtungen, Umbau von Wasserläufen, Entwässerungsgräben und Wasservorrichtungen,
- Vorbereitungsarbeiten im Bereich archäologischer Arbeiten, Ausschnitt von Bäumen und Sträuchern, Abrisse von Straßen- und Wegelementen sowie Abbruch von Bebauung,
- Bau von Straßenbeleuchtung, Straßenkennzeichnung sowie Ausstattung mit BRD-Geräten (Kennzeichnung, Barrieren),



----- Übersetzung aus dem Polnischen -----

- Pflanzung von dekorativen Grünanlagen, Isolations- und Verdichtungsgrünanlagen sowie jene bei den Übergängen für Tiere,

Die Variante W1 der Straße soll eine Straße mit einer Fahrbahn und einer Fahrspur in jede Richtung sein. Auf beiden Seiten werden gehärtete Straßenränder sein. Im Rahmen der Investition ist neben dem Bau der Umgehungsstraße auch der Umbau bestehender Abschnitte der Landesstraßen DK31 und DK22 geplant, an den Stellen, an denen die neue Straße mit bestehenden Straßen verbunden wird. Es werden Landkreisstraßen umgebaut, die die geplante Straße kreuzen, z. B. die Kreisstraße Nr. 1382F. Vom Umbau werden auch Abschnitte von Gemeindestraßen erfasst, z. B. ul. Włoska, ul. Kościelna. Darüber hinaus werden zusätzlicher Fahrbahnen zu Grundstücken errichtet, zu denen keine Zufahrt von anderen öffentlichen und internen Straßen gewährleistet ist.

Die Ausführung der Umgehungsstraße ist mit der Notwendigkeit des Umbaus kollidierender Vorrichtungen der bestehenden technischen Infrastruktur verbunden, die nicht mit der Straße verbundene ist, u. a. Fernmelde- und Energietechnikleitungen sowie Gasnetze, Wasserleitungs- und Kanalisationsnetze oder Entwässerungsgräben. Vor dem Bau der Straße müssen Bäume gefällt und die kollidierenden Gebäude abgerissen werden. Im Rahmen des Straßenbaus werden auch Tierübergänge und Lärmschutzwände errichtet. Darüber hinaus werden Grünbepflanzungen vorgenommen. Auch Schutzbarrieren und Straßenbeleuchtung werden installiert.

Die Straße wird zwei Eisenbahnlinien kreuzen: Nr. 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny und Nr. 203 Tczew – Kostrzyn; die Straße wird über die Bahngleise verlaufen.

Im Rahmen des Vorhabens wird die Ausführung einer Reihe von Landbauobjekten geplant, mit denen die Geländehindernisse, z. B. Wasserläufe, Straßen, Eisenbahnlinien überschritten werden.

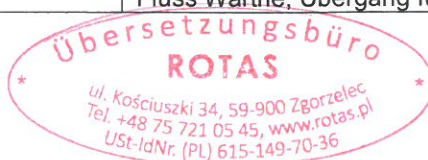
Das wichtigste Objekt ist die Brücke über die Warthe (Objekt MD-04) einschließlich der Hochstraße (Objekt WD-05). Die Brücke wird bei km ca. 6+770 der Straße liegen und wird eine Mehrfeldbrücke sein (max. bis zu 3 Brückenfelder). Die Brücke wird mit Auflagern ausgeführt, die außerhalb des Flussbetts liegen werden. Dies erlaubt die Minimierung der Auswirkung dieses Objekts im Bereich der Wasser- und Bodenumwelt. Im Hinblick auf den Straßenverlauf durch das Gelände der Mündung der Warthe in die Oder, das Überschwemmungsgebiete darstellt, wird die Straße auf einer Hochstraße verlaufen. Ihr Beginn wird das Ende des Brückenobjekts darstellen, und enden wird sie bei km ca. 7+613. Die Gesamtlänge des Objekts wird ca. 670 m betragen. Es wird sich um eine Mehrfeldobjekt handeln (maximal bis zu 20 Felder). Die Anwendung dieser Art von Objekt wird den physischen Eingriff in naturkundlich wertvolle Gelände minimieren (Natura 2000 Gebiet), und auch die Durchflussbedingungen von Flutwasser nicht ändern. Es werden auch andere Landbauobjekte ausgeführt, wie Überführungen über Eisenbahnlinien (Objekte: WD-01, WD-06), die gleichzeitig die Funktion von Übergängen für Tiere darstellen werden.

Darüber hinaus wurden noch Überführungen im kleineren Maßstab geplant, die Übergänge lokaler Straßen darstellen

(Objekte: WD, WD-02, WD-02a). Die Objekte WD-01a und WD-02a werden funktional an die Migration von Tieren angepasst sein. Es wird die Ausführung typischer Übergänge für Tiere im Zuge der Straße sowie von Durchlässen an Wasserläufen und Gräben geplant.

Aufstellung der Objekte:

Nr.	Kilometer	Objekt	Objekttyp
1.	0+855	WD-01a (PZD-1)	Übergang für große Tiere, mit der Straße gekoppelt
2.	1+450	PZM-II	Übergang für kleine Tiere
3.	2+000	PZŚ-III	Übergang für mittlere Tiere
4.	2+673	WD-01 (PZD-IV)	Übergang für große Tiere; verbunden mit der Eisenbahnlinie 273 und einer Straße
5.	2+796	WD-02	lokale Straße (Ausbau)
6.	3+549	WD-02a (PZŚ-V)	Übergang für mittlere Tiere, gekoppelt mit Straße
7.	4+440	PZM-VI	Übergang für kleine Tiere, gekoppelt mit Wasserlauf
8.	5+100	PZM-VII	Übergang für kleine Tiere, gekoppelt mit Wasserlauf
9.	6+770	MD-04	Fluss Warthe, Übergang für mittlere Tiere, gekoppelt mit



----- **Übersetzung aus dem Polnischen** -----

		(PZŚ-VIII)	Straße
10	von 6+940 bis 7+613	WD-05	Grünflächen der Insel
11	7+730	PZM-IX	Übergang für kleine Tiere
12	7+850	PZM-X	Übergang für kleine Tiere
13	8+100	PZM-XI	Übergang für kleine Tiere
14	8+350	PZM-XII	Übergang für kleine Tiere
15	8+450	PZM-XIII	Übergang für kleine Tiere
16	von 8+500 bis 8+605	WD-06 (PZŚ-XIV)	Eisenbahnlinie 203, Übergang für mittlere Tiere
17	8+830	PZM-XV	Übergang für kleine Tiere

Im Rahmen der Investition wird auch eine Korrektur der Wasserläufe (Gräben) nötig sein, die mit dem Verlauf der Investition kollidieren, darunter u. a. durch ihren Umbau (z. B. R-B1, R-B, R-A) oder Beseitigung. Unter den Straßen werden die Wasserläufe durch Landbauobjekte geführt oder in Kreisdurchlässen erfasst.

In der Phase der Investitionsumsetzung wird die Vorbereitung des Investitionsgeländes notwendig sein, darunter die Ausführung des Betts für die Fahrbahnkonstruktion, die Ausführung von Ausgrabungen und Aufschüttungen.

Die Umsetzung der Investition wird mit der Notwendigkeit des Abrisses eines im Bereich 6, Stare Miasto (Altstadt) gelegenen Wirtschaftsgebäudes verbunden sein.

Die geplante Straße verläuft durch archäologische Stätten, und auch das Gelände des einstigen Strafgefangenenlagers Stalag IIIC Alt Drewitz (ca. km 3+400 - 4+000) und im Bereich der einstigen Bewehrungen der Festung Kostrzyn sowie der Formen der Altstadtbauten (von km 8+700 bis 9+179).

Die Investition liegt im Bereich besonderer Hochwassergefahr und innerhalb der Grenzen rechtlicher Naturschutzformen, von denen die Rede ist in Art. 6 Abs. 1 des Gesetzes vom 16. April 2004 über den Naturschutz (GBI. 2023 Pos. 1336): des Landschaftsparks „Warthemündung“, im Bereich des speziellen Vogelschutzgebiets sowie im speziellen Lebensraumschutzgebiet Natura 2000 Warthemündung PLC080001 sowie im geplanten ökologischen Korridor von nationalem Rang „Odertal Süd“.

Das geplante Vorhaben liegt:

- etwa 0,2 km von der Grenze des Nationalparks „Warthemündung“;
- etwa 2,8 km von der Grenze des geschützten Landschaftsgebiets „A (Dębno-Gorzów)“;
- etwa 3,8 km vom ökologischen Nutzgebiet „Torfowisko Gudzisz“;
- etwa 0,5 km vom speziellen Vogelschutzgebiet Mittlere Oderniederung DE3453422 sowie vom speziellen Lebensraumschutzgebiet Oder-Neiße Ergänzung DE3553308;
- im 5 km Puffer von Natura 2000 Gebieten: Dolina Dolnej Odry PLB320003, Dolna Odra PLH320037, Oderaue Genschmar DE3352301, Oderinsel Kietz DE3453301;
- in der Nachbarschaft von zwei Naturschutzdenkmälern.

Das Investitionsgebiet liegt im Einzugsgebiet der Oder an der Grenze zweier Wasserregionen: der Wasserregion der Warthe und der Wasserregion der unteren Oder und Westpommern. Das Investitionsgebiet liegt im Einzugsgebiet der folgenden zusammenhängenden Oberflächenwasserkörper (OWK), Code: RW60001219199 - Oder von der Warthe bis zur Trennung der Westoder, RW6000121899 - Warthe von der Netze bis zur Mündung, RW600016189499 Maszówek (Kanal Maszówek) , RW60001618969 Kanal Postomski von Lubniewka bis zur Mündung, RW60001217999 Oder von der Lausitzer Neiße bis zur Warthe.

Das Investitionsgebiet liegt außerhalb auf Landesgebiet festgelegter Hauptbecken Unterirdischer Gewässer (GZWP). Das am nächsten Gelegene Gebiet dieser Art ist das GZWP Nr. 134 Dębno, etwa 5,6 km in nördlicher Richtung entfernt.



----- Übersetzung aus dem Polnischen -----

Das von den geplanten Arbeiten erfasste Gelände liegt in drei unterirdischen zusammenhängenden Wasserkörpern (UWK): Code: GW600023, Code: GW600033, Code: GW600040.

Das Gelände des Vorhabens liegt außerhalb festgelegter Schutzzonen von Wasserentnahmestellen. In der Region der geplanten Straße (Abschnitt km 0+000-0+400) in einer Entfernung von ca. 300 m von der Achse der Variante W1 liegt ein indirektes Schutzgebiet - Entnahme von unterirdischem Wasser in der ul. Prosta in Kostrzyn nad Odrą

Der Bedarf an Wasser in der Phase der Investitionsumsetzung wird mit den Bauarbeiten und der Deckung der Bedürfnisse der bei der Umsetzung des Vorhabens beschäftigten Arbeiter verbunden sein. Das Wasser in der Bauphase wird aus dem städtischen Wasserleitungsnetz zugeführt oder in Fasswagen geliefert.

Brauchabwasser wird ausschließlich während der Bauphase entstehen. An den Stellen der geführten Arbeiten werden mobile Toiletten vom Typ Toi-Toi aufgestellt, oder vorübergehende abflussfreie Tanks, die mithilfe eines Güllewagens entleert werden, und ihr Inhalt wird zur städtischen Kläranlage übergeben.

Auf dem Investitionsgelände wird kein Entstehen von Industrieabwasser vorgesehen, weder während der Umsetzungs- noch der Betriebsphase.

In der Betriebsphase werden Niederschlagswasser und Schmelzwasser entstehen. Die Ableitung von Niederschlags- und Schmelzwasser von der vorliegenden Straßeninvestition wird auf Straßengräben, Anschnitten von Schwerkraft-Regenwasserkanalisation an den Standorten, an denen sich Straßeneinläufe befinden, sowie einem Fördersystem mit Pumpenanlagen und Abschnitten der Förderkanalisation basieren. Es wird ein dichtes Ableitungssystem für Niederschlagswasser auf der Hauptstrecke ab km ca. 2+200 angenommen. Zwecks Sicherung der Empfänger - Gräben und Wasserläufe - vor der Überfüllung, werden die Niederschlags- und Schmelzwasser in offenen oder geschlossenen Rückhaltebecken gehalten. Die Aufgabe der Becken ist u. a. die Abschwächung und Einschränkung der Abflusswelle vom geplanten Straßensystem in die Wasserläufe oder die Erde. Darüber hinaus ermöglicht eine lange Haltezeit von Niederschlags- und Schmelzwasser in den Rückhaltebecken ihre mechanische Reinigung von leicht absinkenden Suspensionen. Zwecks Einhaltung der zulässigen Konzentrationen wird die Anwendung von vorreinigenden Geräten angenommen (eines Abscheiders für erdölderivate Stoffe sowie eines Absetzbeckens für Suspensionen), vor dem Rückhaltebecken, in das Niederschlagswasser gelangt.

Während der Investition werden typische, mit Bauarbeiten verbundene Abfälle entstehen, dabei wird es sich u. a. um Abfälle aus den Gruppen handeln: 08 01, 08 04, 12 01, 13 01, 13 02, 15 01, 15 02, 16 01, 16 06, 17 01, 17 02, 17 03, 17 04, 17 05, 20 02, 20 03. Die Abfälle werden in Abhängigkeit von der Art z. B. in Behältern, Containern, dichten Tanks gelagert oder in Prismen gestapelt. Gefährliche Abfälle werden laufend an befugte Unternehmen zur Entsorgung oder zum Recycling übergeben. Erdmassen aus Ausgrabungen werden im Rahmen der Investition bewirtschaftet. Es können geringe Mengen an für den Bau ungeeignetem Boden entstehen. Die Abfälle werden selektiv auf der Baustelle gelagert, an einem vom Auftragnehmer festgelegten Ort, der vor dem Zugang von Dritten geschützt ist.

Die in der Betriebsphase erzeugten Abfälle sind Siedlungsabfälle sowie die mit der Instandhaltung der Straße und Renovierungsarbeiten verbundenen Abfälle. Es wird auch die Erzeugung von Abfällen vorgesehen, die den Inhalt der die Niederschlags- und Schmelzwasser vorreinigenden Geräte darstellen. In der Betriebsphase der Investition werden Abfälle aus folgenden Gruppen erzeugt: 02 01, 13 05, 15 02, 16 02, 16 81, 17 03, 20 03. Gemischte Siedlungsabfälle werden vorübergehend in entlang der Straße verteilten Abfalleimern gelagert. Die übrigen Abfälle werden nicht gelagert - sie werden direkt von Dienstleistungsunternehmen weggefahren.

In erster Linie werden die Abfälle zum Recycling weitergeleitet, gemäß der Hierarchie der Vorgehensweise mit Abfällen gemäß dem Abfallgesetz.

Die Bauarbeiten werden eine Quelle von staub- und gasförmigen Emissionen sein, die an die Luft emittiert werden (Verbrennung von Kraftstoffen in den die Maschinen und Geräte antreibenden Motoren, Verbringung von Zuschlagstoffen, Transport loser Materialien, Schleifen und Schneiden von Baumaterialien, Verlegen von Bitumenmassen, Ausbaurbeiten mit Farben und Lack). Den wichtigsten Einfluss auf die Luftqualität werden schwere Bauarbeiten und der Transport loser Materialien haben. Die Emissionen während der Bauphase sind meist flüchtig. Diese Emissionen werden vorübergehend sein und zusammen mit dem Abschluss der Arbeiten enden. In der Betriebsphase werden Personenkraftwagen, Lieferwagen, leichte und schwere Lastkraftwagen sowie Busse eine Quelle von Luftschadstoffemissionen sein.



----- **Übersetzung aus dem Polnischen** -----

Die zeitliche Verteilung des Lärms während der Umsetzungsphase wird die Tageszeit betreffen, während der die Bauarbeiten ausgeführt werden. Während der Ausführung dieser Arbeiten kann sich das akustische Klima in angrenzenden Bereichen der Baustelle lokal verschlechtern, was zu einem periodischen Überschreiten des zulässigen Lärmpegels führt. Die Reichweite der Verschlechterung des Schallklimas wird auf 100-150 m von der Gruppierung von Maschinen und Baugeräten festgelegt. Zwecks Einschränkung der Belastung, werden Bauarbeiten in der Nähe von bebauten Gebieten (Region der Straßen Szumiłowska, Namyslińska, Kościelna, Asfaltowa und Graniczna) während der Tageszeit geführt.

Während der Betriebsphase der Investition werden die auf der Umgehungsstraße fahrenden Fahrzeuge eine Lärmquelle sein. Zwecks Überprüfung der vom Investor gemachten Annahme wird eine Analyse nach der Umsetzung der betroffenen Investition in der Betriebsphase durchgeführt, gemäß den Vorgaben nach diesem Bescheid über die Umweltbedingungen.

In der Phase der Beseitigung des Vorhabens sind ähnliche Auswirkungen wie in der Bauphase zu erwarten.

Das Hauptziel der Investition ist es, die Stadt Kostrzyn nad Odrą besser zu verbinden und den Transitverkehr außerhalb der Stadtgrenzen zu verlagern.

Die Investition passt zu den Annahmen und Zielen, die in den strategischen Dokumenten enthalten sind, sowohl auf nationaler Ebene (u. a. Programm des Baus von 100 Umgehungsstraßen für die Jahre 2020-2030, verabschiedet vom Ministerrat vom 13. April 2021), auf regionaler Ebene (Regionales Transportentwicklungsprogramm der Woiwodschaft Lebus mit Entwicklungsprognose bis 2030, verabschiedet vom Vorstand der Woiwodschaft Lebus am 7. März 2023), als auch auf lokaler Ebene (Gemeinde-Planungsurkunden).

[Rundstempel mit dem Staatswappen der Republik Polen in der Mitte und Inhalt im Rand:]
BÜRGERMEISTER DER STADT KOSTRZYN NAD ODRĄ

[Langstempel mit Inhalt:]
BÜRGERMEISTER
Dr. Andrzej Kunt

----- ENDE DER ÜBERSETZUNG -----

