

Positionspapier der Kammerunion Elbe/Oder zur Oder

1. Kultur und Geschichte

Die Oder ist ein Fluss, der mit Tschechien, Polen und Deutschland gleich drei Länder verbindet. Er ist immer wieder auch Grenzfluss zwischen zwei Ländern. Die Identität der Menschen, die an der Oder wohnen, ist stark geprägt mit ihrem Fluss, man lebt mit den Veränderungen in den verschiedenen Jahreszeiten. Im Winter sind die Eisschollen, auch „Brieger Gänse“ genannt, ein seltenes Schauspiel, welches die Menschen an ihren Fluss zieht. Man erzählt sich Sagen und Geschichten aus vergangenen Zeiten über die Oder. Die Orte entlang des Flusses sind geprägt von Infrastruktur oder Straßennamen, die eindeutig ihre Bedeutung in der Fischerei oder Binnenschifffahrt haben. Die Geschichte und Gegenwart der gesamten Region ist geprägt von der Oder als verbindendem Element und als wirtschaftlicher Entwicklungsachse.

2. Tourismus

Der Tourismus auf und am Wasser ist von hoher Bedeutung am gesamten Flusslauf der Oder sowie an Zuflüssen und Regionen entlang der Oder, insbesondere auf der Internationalen Wasserstraße E 70. Wenn es der Oder gut geht, dann ist auch der Tourismus gesichert. Die Oder vom Wasser aus zu erkunden, beim Paddeln oder mit Motorbooten, zumeist an mehreren Tagen, hat in den letzten Jahren enorm an Bedeutung gewonnen.

Die Oder ist landschaftlich sehr vielseitig, was ihren ganz besonderen Reiz noch verstärkt. Entlang des Flusses gibt es viele Radwege, die auch sehr gut ausgeschildert sind, ebenso hat sich ein Netz mit Übernachtungsmöglichkeiten entwickelt. Und es sind immer mehr Brücken und Fähren entstanden, die es erleichtern, die Oder von beiden Seiten zu entdecken. Für die Zukunft wird insbesondere auf der Oder mit noch deutlich mehr Aktivitäten gerechnet. Ausflugsschiffe und die Flusskreuzschifffahrt werden ebenso an Bedeutung gewinnen wie private Reisen auf Motorbooten sowie die Sportboothäfen als fester Bestandteil der Freizeitinfrastruktur.

Auch für den Wassersport und Wassertourismus gilt, dass ohne eine Stabilisierung des Wasserstandes Potenziale nicht ausgeschöpft werden können. Ein Beispiel ist das EU-Projekt der flachgehenden Ausflugsschiffe im Rahmen „Oder 2014“, die die mittlere Oder im Sommer über lange Zeiten nicht befahren konnten.

3. Wasserstraße

Die Bedeutung der Oder lag in der Vergangenheit im Frachttransport und wird auch in Zukunft wieder einen hohen Stellenwert einnehmen. Die bedeutenden Flussläufe für die Region heißen Elbe, Oder und Weichsel. Sowohl Deutschland als auch Polen haben sich entschieden, den Gütertransport umweltfreundlicher zu gestalten. Dies gelingt insbesondere über die Veränderung der Anteile der Verkehrsträger (Modal-Mix). Das CO₂-ärmste Verkehrsmittel ist dabei das Binnenschiff - insofern ist es nur konsequent, die Nutzung der Binnenschifffahrt durch Verbesserung der Infrastruktur zu unterstützen. Dieses Vorgehen wird von den Unternehmen - auch zur Reduzierung ihres eigenen CO₂-Fußabdrucks - unterstützt. Straße und Schiene sind bereits heute an ihrer Belastungsgrenze, wie die jährlichen Zuwachsraten des LKW-Verkehrs auf den grenzüberschreitenden Autobahnen A4, A11, A12 zeigen. Die Oder hat hier eine wichtige Funktion, da sie sowohl von hoher Bedeutung für den Ost-West-Verkehr (über Berlin) als auch für den Nord-Süd-Verkehr (Hafenhinterlandanbindung) ist.

Mit einem leistungsfähigen Schiffshebewerk in Niederfinow und zukünftig hoffentlich einer neuen Schleuse in Fürstenwalde gibt es zwei Wasserstraßen, die von elementarer Bedeutung für die Güterschifffahrt und die Verbindung aus der Oderregion zum westeuropäischen Wasserstraßen- & Kanalnetz sowie den dortigen Häfen sind. Die Häfen, u. a. in Stettin/Swinemünde, Schwedt/Oder, Eberswalde, Eisenhüttenstadt oder Breslau, benötigen die Oder für den Transport der Güter, die zu den Häfen gelangen müssen oder von dort abgeführt werden. Immer größer wird die Bedeutung von Containertransporten auf dem Wasserweg, denen die Entwicklung von flachgehenden Schubleichtern Rechnung trägt. Entsprechende Pläne gibt es bereits, die den wirtschaftlichen Transport von Containern auf der Oder schon heute ermöglichen würden.

Am Oberlauf der Oder - im Bereich Schlesien - wurde durch Polen bereits sehr viel für die Schiffbarkeit der Oder geschaffen. Gleichzeitig hat Polen mit dem Bau von Sperrwerken, Schleusen und Poldern viel für Deutschland getan, denn damit konnten bereits größere Hochwasser am Unterlauf der Oder vermieden werden.

Die Verkehrsprognosen für Europa sehen große Zuwächse im Güterverkehr vor, die Nutzung der Oder im europäischen Kontext ist ein Baustein, um diesen Anstieg zu bewältigen.

4. Natur- & Hochwasserschutz

Es gibt hohe Anforderungen zur Erhaltung der Natur an Gewässern, insbesondere auch an Flüssen, basierend auf der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Für die Anrainerstaaten der Oder ist selbstverständlich, dass diese Anforderungen auch eingehalten werden. Polen hat vor den Baumaßnahmen an der Oder - der Sanierung und dem Neubau von Buhnen - umfangreich über seine Pläne informiert. Ebenso wurde überprüft, welche Umweltauswirkungen die Baumaßnahmen haben werden.

Auch deutsche Experten von der Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe haben sich intensiv mit den Auswirkungen der gemeinsamen Stromregelungskonzeption beschäftigt. Das Ergebnis wurde nach jahrelangen Untersuchungen und Abstimmungen im deutsch-polnischen Abkommen zur Ertüchtigung der Grenzoder im Jahr 2015 fixiert. Die dort vereinbarten Maßnahmen dienen insbesondere dem Schutz der Oderregion vor Hochwasser und müssen zum Schutz der Menschen und Unternehmen zügig und an beiden Ufern der Oder umgesetzt werden. Seit über 200 Jahren werden erfolgreich Maßnahmen zur Oderregulierung umgesetzt und sind darauf ausgerichtet, Hochwasserschutz, Schifffahrt und Natur in Einklang zu bringen. Hierzu gehört auch der zuverlässige Einsatz von Eisbrechern zur Vorbeugung von Winterhochwässern.

WRRL-Maßnahmen werden in die Planungen integriert

Mit Inkrafttreten des Gesetzes über den wasserwirtschaftlichen Ausbau an Bundeswasserstraßen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) vom 09.06.2021 erweiterte sich das Aufgabenspektrum der deutschen Wasserstraßenverwaltung (WSV). Die WSV ist nun für Teile des wasserwirtschaftlichen Ausbaus zuständig (d.h. die Umsetzung hydromorphologischer Maßnahmen), die der Erreichung der Ziele der WRRL dienen. Damit besteht nun für die WSV die Möglichkeit einer integrativen Maßnahmenplanung, die verkehrlichen und wasserwirtschaftlichen Zielen gerecht wird und diese verbindet.

Gänzlich unabhängig davon war die Umweltkatastrophe des massiven Fischsterbens in der Oder im Jahr 2022. Diese wurde durch einen zu hohen Salzgehalt und die Bildung einer giftigen Alge ausgelöst. Solch eine Katastrophe muss für die Zukunft verhindert werden. Aus Sicht der KEO besteht mit der internationalen Kommission zum Schutz der Oder vor

Verunreinigung (IKSO) ein wirksames und grenzüberschreitend arbeitendes Gremium. Hier gilt es, die bestehenden Aktions- und Alarmierungspläne entsprechend anzupassen, anzuwenden und das gemeinsame Eingreifen zu trainieren. Die Umsetzung der Pläne zur Ertüchtigung der Oder können hier einen positiven Beitrag liefern - durch die Erhöhung der Wasserstände bei Niedrigwasser wird der starken Erwärmung der Oder entgegengewirkt.

Fazit:

Die Kammerunion Elbe/Oder setzt sich für die Umsetzung des Abkommens zur Ertüchtigung der Grenzoder und zur verstärkten Nutzung der Binnenschifffahrt als wichtige Entwicklungsmaßnahme im Sinne des europäischen Green Deals ein.

Stand: 21.03.2023