



Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V.

Pressemitteilung

Berlin, 26.08.2019

Anlässlich des von der Republik Polen eingeleiteten grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens bezieht der Oderverein Stellung:

Modernisierung der Oder-Regulierung

Ein über lange Zeit funktionsfähiges Regulierungssystem, bestehend aus Bühnen und ähnlichen Bauwerken, wiederherzustellen und nach heutigen wasserbaulichen Erkenntnissen zu modernisieren, um damit vorhandene Schwachstellen der Fahrwassertiefen zu beseitigen, ist aus der Sicht des Odervereins eine sinnvolle und zu begrüßende Entwicklungsmaßnahme, die nach polnischen Vorstellungen auf Hochwasserschutz ausgerichtet ist und dem Eisaufruch durch Einsatz von Eisbrechern dient, die aber auch für eine zu reaktivierende Schifffahrt auf der Oder von Nutzen sein kann.

„Eine derartige Modernisierung ist ein notwendiger erster Schritt in Richtung auf weitere in der Planung befindliche Ausbaumaßnahmen, und soweit es die Schifffahrt betrifft, wäre dies in unmittelbarem Zusammenhang mit vorgeschlagenen Entwicklungsmaßnahmen in Richtung auf in Zukunft einzusetzende innovative Transportsysteme zu sehen, die geprägt wären durch große Verbandsgrößen, Flachgängigkeit, automatisierte Lenkbarkeit, Unterstützung durch landseitige Assistenzsysteme“, macht Professor Horst Linde, stellvertretender Vorsitzender des Vereins, die Auswirkungen des polnischen Vorhabens deutlich.

Bei der Instandsetzung und Modernisierung von wasserbaulichen Regulierungssystemen geht es zunächst um einen Abschnitt der Grenzoder auf einer Strecke von insgesamt ca. 54 km, das sind ca. 58 % der im deutsch-polnischen Regierungsabkommen genannten Schwachstellenbereiche von insgesamt ca. 94 km. Auf dem hiernach noch verbleibenden Abschnitt der polnischen Oder von ca. 200 km, bis hinauf zum Beginn der Stauregulierung bei Malczyce, sind konsequenterweise entsprechende Schwachstellenüberprüfungen vorzunehmen.



Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V.

Ein erster Schritt ist die in diesen Tagen bekanntgegebene Planung und der Bau einer weiteren Staustufe bei Lubiaz/Leubus. „Wenn man mit 2 Lagen Containern und rationellen flachgehenden Fahrzeuggrößen von Stettin nach Breslau fahren möchte, bleibt also noch einiges zu tun – und dies möglichst bald. Dabei kann es selbstverständlich immer nur darum gehen, beide Ufer instand zu setzen, denn gewünschte Regulierungseffekte können nur so wirksam werden“, führt Linde aus.

Soweit es um den erwähnten wichtigen Aspekt des Eisauflaufs geht, ist hier nochmals darauf hinzuweisen, dass es Flachgängigkeit bei Eisbrechern aus bekannten eisbrechetechnischen Gründen nicht gibt und nicht geben kann, so dass eine Niedrig- und Mittelwasserregulierung durch Buhnen und ähnliche Bauwerke unverzichtbar ist.

Moderne numerische und physikalische Modellierungen erlauben es, wasserbauliche Maßnahmen auf ein maximal effizientes Mindestmaß zu beschränken und damit Eingriffe in Natur und Umwelt nachhaltig zu minimieren. Die von den Verbänden behaupteten dramatischen, unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Umwelt werden, wie ausgewiesene Kenner der Materie bestätigen, also aller Voraussicht nach nicht eintreten. „Wieso befinden sich nach mehr als 100 Jahren Flussregulierung die Uferzonen des Flusses in einem doch offensichtlich naturnahen, unzerstörten Zustand?“ fragt Gerhard Ostwald, Vorsitzender des Odervereins und bekräftigt: „Die polnischen Planungen verdienen Unterstützung und Hilfestellung, auch um noch erkennbare Schwachpunkte auszugleichen. Die deutsche Politik wäre gut beraten, wenn sie nicht nur die Ziele Eisauflauf und Hochwasserschutz ernstnehmen würde, sondern auch ihren ablehnenden Standpunkt bezüglich eines wirtschaftlichen Interesses an Oder-Schifffahrt - wenn man an Wirtschaftsstandorte wie Schwedt, Eisenhüttenstadt und an die Querverbindungen in Richtung Fürstenwalde, Eberswalde, Berlin usw. denkt – überprüfen würde.“

* * * * *