

Diskussion

< Thomas Gabriel > Herr Treichel, ich hätte die eine und andere Frage zu Ihrem Beitrag, auch hinsichtlich der Begrifflichkeiten: Vor dem Hintergrund der Ausführungen in den drei vorangegangenen Beiträgen finde ich den Begriff „Kanalisation“ im Zusammenhang mit der Umsetzung der Stromregelungskonzeption nicht ganz angemessen. Bei uns zur Sprache gekommene ökologische Belange innerhalb des integrativen Ansatzes der Wasserrahmenrichtlinien habe ich so nicht wiederfinden können - vermutlich wegen zu früher Fertigstellung Ihres Vortrags.

Ich möchte an dieser Stelle den Faden wieder aufgreifen, den wir vor einigen Jahren anlässlich einer Elbe-Bereisung angefangen hatten zu spinnen, welche Potentiale es gibt, innerhalb des Verkehrswasserbaus ökologische und wasserwirtschaftliche Belange wesentlich stärker zu berücksichtigen. Dies ist der Ansatz zumindest auf deutscher Seite im Zusammenhang mit der Umsetzung der Stromregelungskonzeption an der Oder – dies wollen wir auch intensiv in Zusammenarbeit mit den für Naturschutz und Wasserwirtschaft zuständigen Behörden des Landes Brandenburg verfolgen, insbesondere auch mit der Nationalparkverwaltung. Ich kann hier nur die Hand ausstrecken, gemeinsam Lösungen zu finden, die nicht ein „entweder, oder“, sondern ein „sowohl als auch“ in den Vordergrund stellen. Ich bin mir sehr sicher, dass wir hier Lösungswege finden können. Frau Ewe hatte am Beispiel Reitwein versucht darzulegen, welche Möglichkeiten es gibt. Wir müssen nicht etwas 1 : 1 wiederherstellen, sondern es kann unter stärkerer Berücksichtigung ökologischer Belange, der Zielsetzungen aus der FFH-Richtlinie, der Wasserrahmenrichtlinie Möglichkeiten geben, auch bei einer verkehrlichen auch eine ökologische Verbesserung zu erzielen. Das ist letztendlich auch das Ziel, das uns als WSV mit der Wasserrahmenrichtlinie als hoheitliche Aufgabe übertragen wurde. Wir als Bundeswasserstraßenverwaltung können gar nicht mehr anders, als diese beiden gesetzlichen Aufgaben synergetisch miteinander zu verknüpfen und voranzubringen. Dazu lade ich Sie als Nationalpark herzlich ein, auch in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg, hieran mitzuwirken.

< Dirk Treichel > Herr Gabriel, der Vortrag war in der Tat fertig vor Ihren Ausführungen. Er bezieht sich gerade bei den konkreten Maßnahmen auf das, was wir über die polnische Seite wissen, auf die polnischen Maßnahmenplanungen, auf die Absicht, die Oder-Wasserstraße in einer hohen Klassifizierung zu realisieren. Wir hatten uns zu diesem Thema ja auch in der gemeinsamen Arbeitsgruppe verabredet. Von daher bin ich gern bereit, auch Ihre Hand zu nehmen, dass wir uns Gedanken darüber machen, was man inhaltlich dort tun kann.

< Horst Linde > Herr Treichel, das Stichwort „Wasserstraßen-Klassifizierung“ ist gefallen – ich möchte darauf hinweisen, dass eine Wasserstraßenklasse, sei es V oder irgend

eine andere, nicht notwendigerweise Festlegung auf einen Mindest-Tiefgang heißen muss. Wasserstraßenklasse definiert Länge und Breite der Fahrzeuge, aber nicht notwendigerweise den Tiefgang. Diese Auslegung ist zeitweise in Polen nicht so gesehen worden, scheint sich jetzt aber auch dort an maßgeblicher Stelle durchzusetzen. Ein Schiff der Klasse V kann also auch z.B. mit einem Tiefgang von 1,40 m auf der Oder betrieben werden – es ist also legitim, dort eine Wasserstraße als Klasse V zu definieren.

< **Dorota Dybkowska-Stefek** > Innerhalb der *Szczecin and Swinoujscie Seaports Authority* leite ich ein Büro für die Oder-Wasserstraße. Unsere Häfen sind sehr daran interessiert, die Oder als eine Binnenschiffahrtsstraße fest zu etablieren. Dies ist ein Zukunftsplan, aber für Polen von großer Bedeutung. Planungen werden erst innerhalb einer Zeitperspektive umgesetzt werden, aber unser Büro hat ein technisches Konzept erstellt, wie man die Wasserstraßenklasse V auf der Oder verwirklichen kann. Unterhalb von *Ognica* (oberhalb *Widuchowa*) haben wir dies schon erreicht. Es gibt einen Vorschlag, eine Expertise, weiter stromauf Staustufen zu bauen – hierfür wird ein Aktionsplan erstellt, der einer Strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist. Wir müssen die Ökologie dabei nicht vernachlässigen. Wenn wir die „Dienstleistung“ eines Flusses nutzen wollen, müssen wir dazu beitragen, dass die Potentiale des Flusses verbessert werden. Zum Beispiel sollen Fische die durch Staustufen geschaffenen Hürden überwinden können, oder, ein anderes Beispiel, Altwässer können wiederhergestellt werden, damit in den Flusssauen Wasser vorhanden ist, um Brutplätze für Wasservögel zu sichern. Ich arbeite mit Menschen zusammen, die unterschiedliche Ansätze repräsentieren. Das Motto „*Lasst die Natur alles selbst machen*“ ist überholt – wir müssen der Natur helfen, wir müssen in der Trockenzeit Wasser bereitstellen oder dieses Wasser länger zurückhalten.

< **Sarah Damus** > Ich möchte den Blick noch einmal ein bisschen erweitern – es wirkt jetzt so, als müssten wir nur bestimmte Pilotprojekte umsetzen, bestimmte Maßnahmen ergreifen und könnten damit schon eine Menge tun für den Goldsteinbeißer und für die Bio-Diversität usw., aber dies wäre viel zu kurz gegriffen. Ich bin Herrn Treichel dankbar, dass er die Perspektive des Naturschutzes eröffnet hat, und begrüße es, dass wir etwas zum Klimawandel gehört haben, aber es gibt viele andere Punkte, die wir längst nicht so ausführlich beleuchten. Wir betrachten z.B. nicht genauer, was die Absenkung des Grundwasserspiegels sonst noch für Auswirkungen hat, etwa auf die Auenlandschaften auch außerhalb des Nationalparks, oder auf die Landwirtschaft und den noch verbliebenen Baumbestand, auch außerhalb des Naturparks, der ebenfalls sehr wichtig für die Klimaperspektive ist. Wir betrachten auch nicht, wie ökologisch eigentlich ein bestimmtes Transportmittel ist, welche langfristigen Schäden wir verursachen, wenn wir die Oder ausbauen. Wenn ich einen ausgebauten Fluss habe und ein Schiff mit einem LKW direkt vergleiche, komme ich vielleicht zu dem Schluss, dass das Schiff eine bessere Öko-Bilanz hat als der LKW. Ich muss aber doch die gesamten Konsequenzen berücksichtigen, die langfristig dadurch entstehen, wenn z.B. Auen trocken fallen, CO₂ freigesetzt wird, der Grundwas-

serspiegel sinkt usw. Wäre es nicht viel günstiger, stattdessen in den Ausbau des Schienenverkehrs zu investieren?

< **Robert Radzimanowski** > Ich möchte Frau Damus auch als Mitveranstalter dieses Colloquiums antworten. Sie haben Recht, es gibt noch 1000 Aspekte, die wir beleuchten könnten. Sie haben eine Reihe von Mutmaßungen in den Raum gestellt, die wir jetzt nicht einzeln ausdiskutieren können. Ich habe noch nicht erlebt, dass auf Ihren Veranstaltungen die Wirtschaft so eingeladen wurde, wie wir das hier mit Ihnen gehalten haben. Wir versuchen, einen Dialog zu initiieren, aber werden es sicherlich nicht schaffen, an einem Tag alle relevanten Themen anzusprechen. Wir haben heute ein ganz konkretes Programm, das Sie ja kennen, und versuchen, die unterschiedlichen Sichtweisen darzustellen. Wir werden nicht in jedem Punkt zu einem Ergebnis oder einem Konsens kommen, aber jetzt das ganze Veranstaltungsformat in Frage zu stellen, erscheint mir ein bisschen unredlich.