

Podiumsdiskussion

Die Oder als zukünftiger Wirtschafts-, Natur- und Kulturraum

Dorett Kirmse (Moderatorin)

Jiri Aster, Decin

Marek Prazmak, Szczecin

Detlef Aster, Würzburg

Dirk Treichel, Criewen

< Moderatorin > Das Thema des heutigen Colloquiums ist die Zukunft der Oder – Herr Treichel, wie sieht für Sie die Zukunft der Oder aus – was sehen Sie das in 20 oder in 20-30 Jahren?

< Dirk Treichel > Wir haben ja vorhin schon über Realisierungszeiträume 20+ gesprochen. Ich denke, ich habe mit meinem Vortrag deutlich gemacht, dass wir wirklich beängstigt sind, was Veränderungen an der Oder angeht. Wir waren auch intensiv beteiligt an der Grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung. Im Nationalpark treibt uns um, dass wir nicht nur das Thema Oderausbau haben, sondern am Rande des Nationalparks auch die Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße, also die Havel/Oder-Wasserstraße mit dem jetzt ertüchtigten Schiffshebewerk Niederfinow auf dem Weg nach Berlin. Dies Projekt ist nach wie vor prioritär im Bundesverkehrswegeplan – wir reden also über zwei große Wasserstraßen-Projekte im Abstand von 2,5 – 3 km, die eine ist Grenzfluss, die andere vollständig in der Bundesrepublik. Mein visionärer Traum ist es, dass es gelingt, gemeinsam mit Polen im gemeinsamen Haus Europa eine Lösung zu finden, die Schifffahrt betreffend, dass man auf beiden Wasserstraßen Abstriche machen kann – z.B. an dem Thema Wasserstraßenklasse Va und an den großen Plänen, die dort von der polnischen Regierung verfolgt werden. Wir haben auch viel gehört über das Thema Hochwasserschutz und Einsatz der Eisbrecherflotten.

< Moderatorin > Herr Aster, können Sie das nachvollziehen, dass Herr Treichel derartig große Bedenken hat, wenn es um Modernisierung geht, was den Nationalpark betrifft, oder sehen Sie das ganz anders?

< Detlef Aster > Das kann ich schon nachvollziehen, aber man muss über Wahrscheinlichkeiten, über tatsächliche Realisierungsmöglichkeiten und die diesbezüglichen verkehrspolitischen Zielsetzung beider Länder nachdenken. Auf deutscher Seite gibt es den Bundesverkehrswegeplan 2030, mit der 160 km Grenzoder betreffenden Aussage „Die Grenzoder ist eine Wasserstraße außerhalb des Kerngebietes der Wasserstraßen in Deutschland“. Im Masterplan Freizeitschifffahrt sind die Wasserstraßen nach Wichtigkeit und Dringlichkeit kategorisiert – da steht die Grenzoder

in der untersten Kategorie D, d.h. die Grenzoder hat für Deutschland verkehrspolitisch eine ganz untergeordnete Bedeutung. Niemand in Deutschland wird also „aufs Gaspedal drücken“, um große Maßnahmen durchzuführen – das ist verkehrspolitisch nirgendwo wiederzufinden. Im Gegensatz dazu das Land Polen, das hier von Wasserstraßenklasse Va spricht – nicht nur nach Länge und Breite der Fahrzeuge, sondern dort steht auch, möglichst ganzjährig, 3,50 m Fahrinnentiefe. Zwischen diesen beiden Strategien liegen Welten - die Frage ist, wie diese Welten zusammengeführt werden können.

< Moderatorin > Ist das überhaupt möglich?

< Detlef Aster > Man kann da keinen Mittelwert bilden – ein bisschen von der deutschen und ein bisschen von der polnischen Seite. Die Binnenschifffahrt braucht verlässliche Rahmenbedingungen – Verlässlichkeit und Kalkulierbarkeit sind das Wichtigste in der Güterschifffahrt. Wir haben hier gute Vorträge gehört – der beste war der von Herrn Jezierzanski mit seinen flussangepassten Schiffen – ein Lichtblick am Ende der Veranstaltung. Wenn man die Zeiträume sieht, die von Frau Ewe vorgetragen wurden, 30 Jahre für ein paar Bühnen, dann stelle ich mir vor, wie lange man in Polen für 20 Staustufen brauchen wird. Da wären wir dann bei 30+ - dann ist die Binnenschifffahrt auf der Oder wahrscheinlich schon lange tot, die gibt es dann gar nicht mehr. Darum ist das, was über flachgehende Schubboote vorgetragen wurde, so wichtig, weil dort über reale Rahmenbedingungen nachgedacht wurde und Lösungen präsentiert wurden. Das flussangepasste Binnenschiff ist die Zukunftsperspektive, zumindest für eine lange Übergangszeit. Vielleicht gibt es dann mal irgendwann andere Rahmenbedingungen, so dass etwas anderes gebaut werden kann.

< Moderatorin > Herr Prazmak, wäre das für Sie auch so zu sehen – wäre das für Sie der Idealfall, wenn die Oder für eine durchgehende Binnenschifffahrt zur Verfügung stehen würde, und wenn das auch entsprechend gefördert würde?

< Marek Prazmak > Ja, aus der Sicht des Hafens ist eine effiziente Binnenwasserstraße die beste Option. Wassertransport ist im Moment die billigste Transportmethode und darüber hinaus auch umweltfreundlich und ressourcenschonend – ein Schiff kann im Vergleich zum LKW viel mehr Ladung aufnehmen, für uns also die ideale Lösung. Wenn wir auf einen großen deutschen Fluss blicken, sehen wir ein Schiff nach dem anderen, das zwischen Seehäfen und Flusshäfen verkehrt. Wir können nur neidisch sein – wir können bei uns schöne wilde Flüsse bewundern, die aber gar nicht zu Transportzwecken genutzt werden – Binnenschifffahrt umfasst nur 0,6 % aller transportierten Güter, hat somit nur eine Randbedeutung, dennoch aber sehr große Potentiale.

< Moderatorin > Schiffe sollen also von Land zu Land, von Hafen zu Hafen fahren – Herr Aster, sind das für Sie eher nur Kleinigkeiten, die wir hier diskutieren – denn Sie sind ja ein Visionär, der sich für einen Kanal von der Oder zur Donau ausspricht – eine Vision von der wir aber noch weit entfernt sind?

< Jiri Aster > Ich muss von den Realitäten ausgehen – wir sind in einer etwas anderen Position als Polen und Deutschland. Wir haben keinen direkten Zugang über einen Wasserweg zu den Seehäfen. 80 oder 90 % des Welthandels spielen sich aber über See ab. Dies führt zu einer Benachteiligung der Binnenländer, was z.B. auch durch UN-Verträge gewürdigt wird. Daher haben wir jetzt mit Deutschland abgeschlossen über die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf der Elbe. Zur Oder möchte ich sagen, dass dies auch für uns ein Zukunftsmodell ist. Wenn man an die Pläne Polens denkt, die Oder auf eigenem Territorium auszubauen, mit 6 Staustufen oder wieviel auch immer, dann kann man über die Oder zum Beispiel zum Oder/Spree-Kanal gelangen und von dort zu den Wasserstraßen im Berlin-Brandenburger Raum und weiter nach Westen, so wie auch an die Havel/Oder-Wasserstraße Berlin-Stettin.

< Moderatorin > Eine Wortmeldung aus dem Auditorium.

< Reinhard Meier > Die gegensätzlichen Vorstellungen Polens und Deutschlands an der Grenzoder liegen auf der Hand, und hinzu kommt noch die besondere Problematik Tschechiens. Ich habe volles Verständnis dafür, dass beide Länder, Polen und Tschechien, an möglichst 365 Tagen im Jahr (geht nicht immer wegen Eisbildung) sehr gute Schifffahrtsbedingungen haben wollen, mit entsprechenden Fahrrinnentiefen. Man kann mit Sicherheit sagen, 3,60 m sind auf der Grenzoder oder oberhalb von Hohensaaten nicht zu erreichen, außer mit Stauregulierung oder mit einem Seitenkanal. Wenn Deutschland sagt, wir wollen das nicht, kann ich mir vorstellen, dass die EU sagt, wir wollen das Klima retten, wir wollen Güter auf die Wasserstraße bringen, also sollen Polen, Tschechien und Deutschland die Stauregulierung durchführen – möglicherweise wird auf europäischer Ebene ein entsprechender Druck ausgeübt werden.

< Moderatorin > Beide Herren Aster möchten darauf antworten.

< Detlef Aster > Ich zähle mich zu den Freunden der Binnenschifffahrt, muss aber trotzdem realistisch bleiben im Hinblick auf das, was Herr Meier gerade in den Raum stellt – aus der EU heraus irgendwie Druck auszuüben auf Deutschland. Aus meiner eigenen Berufserfahrung heraus halte ich das persönlich für unrealistisch. An der Donau, wo ich lange tätig war, gibt es eine freifließende Strecke zwischen Straubing und Vilshofen, dort sollte eine ganz flache Staustufe gebaut werden, das hat Jahre gedauert, es sind Millionen für Untersuchungen ausgegeben worden. Wenn ich mir vorstelle, dass an der Grenzoder 5 oder 6 Staustufen errichtet werden sollen, so hat das aus meiner Sicht mit der Realität zur Zeit oder in den nächsten Jahren nichts zu tun, das wird es nicht geben, da müssen wir nach anderen Lösungen suchen.

< Jiri Aster > Ich finde das richtig, wie ich schon angedeutet habe. Wir rechnen damit, dass die Schiffbarmachung der Grenzoder in dem angesprochenen Ausmaß ein Problem sein wird. Deswegen sehen wir die Möglichkeit, über den Oder/Spree-Kanal Berlin und die ausgebaute Magistrale Berlin–Stettin zu erreichen. Bei guten Wasserständen könnte man weiter über die Oder nach Stettin gelangen. Von Berlin könnte man z.B. auch Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam erreichen. Sicherlich hat

der Oder/Spree-Kanal den Nachteil nicht hinreichend ausgebauter Schleusen und Brücken, aber das ist Zukunftsmusik, das kann man verbessern.

< Moderatorin > Deswegen eben das Thema „Zukunft der Oder“ – Herr Treichel möchte dazu noch etwas sagen.

< Dirk Treichel > Ich glaube, dass sich die Frage so nicht stellt. Klimaschutzziele laufen zunächst national in den Ländern. Polen verfolgt momentan das Thema Kohle, als Hauptfaktor in der Erreichung der Klimaschutzziele, und ist dabei, wieder ein größeres Kernkraftwerksprogramm umzusetzen, mit zwei konkreten Standorten, nicht weit von der Grenze entfernt. Ich denke nicht, dass von der EU irgendwie Druck entstehen wird, baut mal die Oder mit Staustufen aus, damit Klimaschutzziele irgendwie erreicht werden. Im Gegenteil gibt es geltende europäische Richtlinien, z.B. die Wasser-Rahmenrichtlinie, die Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie, die Vogelschutzrichtlinie – die EU ist sehr genau mit diesen Richtlinien, es laufen Vertragsverletzungsverfahren, z.B. gegen Deutschland wegen der Flachlandwiesen, und gegen Polen wegen Holzeinschlägen im Bereich des Nationalparks. Von daher stellt sich die Frage von EU-Einflussnahme so nicht. Was wir über Planungen von polnischer Seite gehört haben – Maßnahmen, die jetzt auch in der Umweltverträglichkeitsprüfung abgepuffert werden sollen oder beurteilt werden – ist aus unserer Sicht nicht kompatibel mit diesen europäischen Richtlinien. Wir hatten in dem Vortrag von Herrn Gabriel gehört, dass in der GDWS in eine andere Richtung geplant wird. Ich glaube also nicht an einen Druck der EU in Bezug auf Bau von Staustufen.

< Moderatorin > Von Herrn Linde eine Anmerkung über Schiffe.

< Horst Linde > Ich möchte noch einmal Schiffe für die Oder ansprechen. Es klangen gerade Abladungsvorstellungen von 3,50 / 3,60 m an, und die Wasserstraßenklasse V wurde als Entwicklungsziel genannt. Es spricht vieles dafür, dass es auf der Oder in Zukunft in erheblichem Ausmaß um Containertransport gehen wird – Container z.B. von Swinoujcie in die Region Breslau. Ich beziehe mich dabei auch auf die Ausführungen von Herrn Prazmak -, dann brauchen wir keine 3 m, noch nicht einmal 2 m. Wir können auf allen hier zur Diskussion stehenden Wasserstraßen nicht mehr als zwei Lagen High-Cubes fahren – bei mittleren Ladungsgewichten benötigen wir bei heutigen oder auch zukünftigen Schiffen dafür Abladungen von 1,50 – 1,60 m und nicht mehr – bei Abladung 1,0 m kann man noch eine Lage fahren, was bei zeitweise schlechten Wasserständen vertretbar sein kann. Die angedeuteten riesigen Tiefgänge werden also nicht wirklich benötigt. Was sehr wohl benötigt wird – hier schließe ich auch an Herrn Aster an und an meine eigenen Ausführungen auf dem 23. Colloquium 2019 in Slubice – sind flachgehende Schiffe, Schiffe, die nach Länge und Breite der Klasse V entsprechen dürfen und auch sollen, oder u.U. sogar noch darüber hinaus gehen könnten, damit insbesondere für Container eine hohe Ladefähigkeit zur Verfügung steht, die aber einen kleinen Auslegungstiefgang, einen kleinen Maximaltiefgang haben, um auch insoweit der baulichen Aufwand, d.h. den Leertiefgang, zu minimieren.

Es gibt zwei Wege, diese vielzitierte Flachgängigkeit zu erreichen: der eine läuft, wie oben schon angedeutet, über entwurfstechnische Maßnahmen, d.h. über geeignete Hauptabmessungen – große Länge und Breite, kleine Tiefgänge, begrenzte Seitenhöhe - zu den Anhängern dieser Strategie würde ich mich zählen. Dieser Weg ist machbar – entsprechende Vorentwürfe liegen vor – Detailentwurf, Konstruktion und Bau derartiger Fahrzeuge könnten im Grunde genommen sofort in Angriff genommen werden – es müsste sich ein Schiffsbetreiber entschließen, dies zu tun.

Der andere Weg – auch dies eine derzeit heftig verfochtene Strategie – ist Flachgängigkeit durch Leichtbau, mit Hilfe leichter, mehr oder weniger unkonventioneller Baustoffe. Das fängt bei Aluminium an – aber ein Schiff der Größenordnung 100 m ist aus vielerlei Gründen nicht sinnvoll machbar – und geht weiter zu Metallschäumen und Kunststoff-Sandwich-Konstruktionen – ich denke, dass dies in vieler Hinsicht ein Irrweg ist. Die einzige Ausnahme, was leichte Werkstoffe betrifft, ist meines Erachtens Holz – es gab schon vor mehr als 100 Jahren 50 – 60 m lange Schleppkähne aus Holz – Holz nicht nur als gewachsenes Naturholz, sondern es gibt sehr moderne, hoch leistungsfähige Holzwerkstoffe, als Platten- und Balkenmaterial. Auch in Verbindung mit der oben angesprochenen Hauptabmessungs-Strategie habe ich die starke Hoffnung, dass auf diesem Weg interessante Effekte von Flachgängigkeit erreichbar sein könnten.

< Moderatorin > Noch weitere Beiträge aus dem Auditorium.

< Wolfgang Hebenstreit > Flachgehende Schiffe sind nicht nur für die Oder, sondern auch für den Rhein mit seinen Wasserstandsschwankungen, wo verschiedene Reedereien schon Schiffe nach dieser Strategie gebaut haben. Was bei Umstrukturierungen in der Binnenschifffahrt aber auch wichtig ist, sind umweltfreundliche Antriebe. Wir haben hier jetzt ein Schubboot gesehen – ein anderes ist der Neubau „ELEKTRA“ von der BEHALA, in Kooperation mit der TU Berlin, das mit einem Elektro-Hybrid-Antrieb ausgestattet ist und zwischen Berlin und Hamburg eingesetzt werden wird. Es wird weitere Beispiele sehr umweltfreundlicher Antriebe geben und wo also der Nationalpark keine emissionsbedingten Schädigungen befürchten muss. Aber wichtig ist auch, wenn wir Güter nachhaltig von der Straße wegbringen wollen, weil dort die Überlastung durch LKW ein kritisches Ausmaß angenommen hat, und wenn wir auf die Schiene gehen wollen, so sind dem auch dort Grenzen gesetzt, also bleibt die Binnenschifffahrt, dort haben wir noch erhebliche Reserven.

< Jiri Aster > Eine Bemerkung zu Herrn Linde: Es ist richtig, solche Schiffe zu bauen – ich war in der ehemaligen DDR selbst beteiligt an der Entwicklung zweier Schiffe für die Elbe. Die tschechische Flotte ist jetzt fast vollständig auf den westeuropäischen Wasserwegen unterwegs. Die Schiffe sind nicht konkurrenzfähig – die Reeder wollen Schiffe, die universell einsetzbar sind, das spricht gegen solche Entwicklungen. Wenn man eine Relation hat, wo man an den Fluss angepasste Schiffe ständig einsetzen kann, dann geht das. Aber meistens wollen die Reeder eine gewisse Freiheit zur Entwicklung ihrer Geschäfte.

< Horst Linde > Herr Aster, Sie haben Recht – es gibt diese sehr etablierte Auffassung. Wenn ich mich dennoch für spezielle Schiffe für die Oder ausspreche, dann gehe ich tatsächlich davon aus, dass es etwa zwischen den Ostseehäfen und Oberschlesien oder vielleicht auch Berlin/Brandenburg genug Potential gibt für den Einsatz derartiger Schiffe. Ich gebe so einem Schiff eher keine Chance auf dem Rhein (für die Elbe könnten sie ebenfalls in Frage kommen). Allerdings, wie Herr Hebenstreit angesprochen hat, es gibt auf dem Rhein inzwischen z.B. flachgehende Tankschiffe, für die dasselbe gilt, die aber dennoch gebaut worden sind. Wenn ein solcher Tanker maximal 2 m abladen kann und die anderen 3,5 m, dann kann man sie schlecht miteinander konkurrieren lassen. Aber der Rhein ist inzwischen nicht so selten so flach, dass die tiefergehenden Schiffe nicht klarkommen. Da liegt eine Problematik, ich gebe dem flachgehenden Schiff also Chancen, weil es der einzige Weg ist, um auf einem Fluss wie der Oder etwas zu unternehmen.

< Moderatorin > Ich möchte jetzt ein bisschen wegkommen von der Binnenschifffahrt und ganz allgemein die Frage stellen, Herr Treichel, können Sie sich vorstellen, dass die Modernisierung der Oder vereinbar ist mit dem Umweltschutz, dass also das eine das andere nicht ausschließt?

< Dirk Treichel > Ich kann diese Frage jetzt eigentlich nicht eindeutig beantworten. Wozu wir eine klare Aussage treffen können, ist das, was uns von der polnischen Seite vorliegt, wo wir genau wissen, in welchem Abschnitt ab 2023 was und in welcher Form geplant ist. Wir haben die Überlegungen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt gehört, auch da müssen wir genau nachschauen, was da geplant ist und wie sich das auf die Habitat-Qualität auswirken wird.

Es ist wichtig, auch noch einmal zu betonen, dass die Oder ein Fluss ist, der durch Preußen komplett verändert wurde, wo Buhnen gebaut wurden, wo wir im Nationalpark Poldersysteme haben, wo das Oderbruch trocken gelegt wurde, d.h. die gesamte Landschaft verändert und die Oder um 1920 als Regelungsbauwerk fertiggestellt wurde. Im II. Weltkrieg standen ganz andere Dinge im Vordergrund, und dann anschließend gab es die nicht ganz unproblematische Grenzlage zwischen der Bundesrepublik und der Deutschen Demokratischen Republik. Wir haben über die Unterhaltungsdefizite gesprochen und wissen von eigenen Peilungen, dass die Buhnen zum Teil nur noch rudimentär vorhanden sind und durch Eisgang und Hochwasser abgetragen wurden. Wir haben eine Situation, dass die Buhnen über einen Zeitraum von 100 Jahren sehr schlecht oder unregelmäßig unterhalten worden sind, und so haben wir jetzt neue Lebensraumverhältnisse, mit Arten, die sich angesiedelt haben, die eine hohe ökologische Wertigkeit haben – das ist jetzt der Ausgangszustand – und nun haben wir dieses Abkommen von 2015, jetzt verändern wir diesen Zustand, wenn wir z.B. Knickbuhnen oder Kerbbuhnen bauen, wenn wir Parallelwerke errichten, die durchstochen werden können. Alles dies sind Eingriffe und Veränderungen, die man sich in ihren Auswirkungen genau anschauen muss. Es gibt Erfahrungen, auch von der BAW und der GDWS, da müssen wir in der Arbeitsgruppe ein fachliches Votum erarbeiten – ich bin also jetzt nicht in der Lage zu sagen – kein

Problem, wir machen das so, wie die GDWS das vorhat, und damit sind alle natur-
schutzfachlichen Probleme gelöst.

< Moderatorin > Aber könnte es nicht auch sein, dass die Erneuerung oder Modernisierung der Buhnen vielleicht auch eine Chance ist, dass sich da noch mehr oder neue Arten ansiedeln – da gibt es ja Untersuchungen in Reitwein an diesem Längswerk – könnte man das als Chance sehen?

< Dirk Treichel > Das ist die richtige Frage an der richtigen Stelle – wir haben über Reitwein und den Baltischen Goldsteinbeißer gesprochen, eine FHH-Art. Es liegen aber noch keine abschließenden Monitoring-Ergebnisse zu Reitwein vor. Es gab eine baubegleitende Untersuchung und gibt jetzt im Nachhinein ein Monitoring, zu dem wir noch nicht abschließend sagen können, wie sich die Maßnahme auswirkt. Auf der polnischen Seite gibt es auch Natura-2000-Gebiete, dort sind mit Standard-Datenbögen neue Arten festgestellt worden, in einer großen Diversität und mit hoher naturschutzfachlicher Wertigkeit. Was kommen wird, wenn wir Buhnen bauen, wenn wir den Fluss mit solchen Maßnahmen verändern, ist aus meiner Sicht wissenschaftlich sauber adäquat nicht zu sagen. Auch an der Elbe gibt es Erfahrungen, die Elbe ist hydrologisch ganz anders aufgestellt, und man kann von daher keine Unbedenklichkeitsbescheinigung ausstellen. Ich denke, Herr Wolter, der ja auch in Reitwein mit untersucht hat, ist dazu vielleicht auch auskunftsbereit.

< Christian Wolter > Ich wollte eigentlich nichts zu Reitwein sagen, sondern zu den modernen Buhnenbildern, Knickbuhnen, Holzbuhnen usw., die wir gesehen haben und die alle von der Elbe stammen – auch an der Elbe, wie an allen anderen Bundeswasserstraßen, verfehlen wir die Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie. Auch die modernste Buhne hat bisher nicht dazu beigetragen, dass an einem einzigen großen Fluss in Deutschland ein guter ökologischer Zustand erreicht wird. Die Oder ist ein Fluss, bei dem wir schon von Hause aus am dichtesten dran sind – da fehlt mir heute komplett das Wort „Biodiversität“, das als Bewertungsfaktor da facto keine Rolle spielt. Jeder verfolgt seine Ziele, und wir haben ein Riesenproblem damit, dass die Umweltziele der Wasserrahmenrichtlinie nicht ressort-übergreifend verbindlich sind, sondern dass es konkurrierende Gesetzgebungen gibt, die es möglich machen, dass man Biodiversität tatsächlich nicht ins Kalkül ziehen muss, dass man, wie es eigentlich Artikel 4 der Wasserrahmenrichtlinie verlangt, nicht dem ökonomischen Nutzen der Schifffahrt und dem projektierten Anstieg der transportierten Tonnage gegenüberstellt und sich nicht auch einmal für eine ökologischere Lösung entscheidet – ein Prozess, der in Zukunft kommen muss, wie Herr Gabriel schon auf meine Frage sagte, weil die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung jetzt für beides verantwortlich ist – für die Schifffahrt und die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie. Momentan kommt mir das in der gesamten Diskussion noch viel zu wenig vor.

< Thomas Gabriel > Ich möchte auf Äußerungen von Herrn Treichel und Herrn Wolter antworten. Die Aussage, die gemacht wurde im Hinblick auf verkehrliche Veränderungen, die sich aus der Stromregelungskonzeption ergeben, und dass es immer auch ökologische Veränderungen geben wird, die noch nicht absehbar sind, hatte

ich auch meinerseits heute schon ausgeführt. Es wird so oder so, völlig unabhängig von den verkehrlichen Maßnahmen an der Oder, Maßnahmen im Rahmen eines wasserwirtschaftlichen Ausbaus zur Zielerreichung der Wasserrahmenrichtlinie geben. Denn im Maßnahmenprogramm der Bundesländer sind explizit Maßnahmen benannt worden, die auch für die Oder umzusetzen sind. De facto wird es Änderungen am Ist-Zustand der Oder geben, mit Auswirkungen auf Ökologie, Naturschutz, FFH-Problematik und ähnliches. Das gilt es alles zu untersuchen. Unabhängig von den verkehrlichen Fragen wird es also Veränderungen an der Oder geben, die im Maßnahmenprogramm hinterlegt sind. Unsere Aufgabe wird es sein, die verkehrlichen Aufgaben, die der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung nun einmal obliegen, mit den Aufgaben, die sich aus der Wasserrahmenrichtlinie ergeben, so zu verschneiden, dass sie beiden Zielen gerecht werden, und dabei auch die Randbedingungen aus Natura-2000 und Vogelschutzrichtlinie zu beachten. Es ist uns bewusst, dass wir da ein „*dickes Brett*“ zu bohren haben – das ist eben die Aufgabe, die uns gestellt worden ist, und wir sind der festen Überzeugung, dass dies zu machen ist, wenn wir gemeinsam versuchen, die gesetzten Ziele zu verfolgen. Gerade vor dem Hintergrund der Wasserrahmenrichtlinie sollten wir uns davon verabschieden, dass an der Oder keine weiteren Maßnahmen durchzuführen sind, wenn die Maßnahmen nicht kommen, die jetzt in der Stromregelungskonzeption hinterlegt sind. Das Regelungssystem existiert, und die sich aus der Wasserrahmenrichtlinie ergebenden Maßnahmen beziehen sich u.a. hierauf – es wird also Veränderungen geben.

< Sascha Maier > Ein Hinweis auch noch zur Elbe. Dr. Wolter, Sie haben ausgeführt, dass gerade an der Elbe, obwohl dort Maßnahmen in hydromorphologischer Hinsicht umgesetzt worden sind, die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie nicht erreicht werden. Diese Ziele fokussieren nun allerdings nicht allein auf Hydromorphologie. Die Wasserrahmenrichtlinie bezieht sich einerseits bei den Oberflächengewässern auf Gewässerchemie, Gewässerbelastung, landwirtschaftliche Einträge, also organische Belastung, und ähnliches – d.h. wir können hydromorphologisch machen, was wir wollen – die großen Hauptbelastungen der Elbe, die dazu führen, dass sie immer noch nicht in einem guten Zustand ist, sind schwerpunktmäßig in ganz anderen Ursachen zu finden, insbesondere bei den landwirtschaftlichen Einträgen, die dort das große Problemfeld sind. Wir haben auch Bereiche an der Elbe, wo die biologischen Qualitätskomponenten auf Hydromorphologie ansprechen, die in einem guten Zustand sind. Man muss also differenzieren im Hinblick auf die einzelnen Qualitätskomponenten und sollte die Problematik nicht so pauschal formulieren.

< Moderatorin > Herr Noack hat noch eine Anmerkung – dreht es sich noch einmal um Bühnen??

< Guido Noack > Nein, ganz und gar nicht – als Mitarbeiter der IHK Ostbrandenburg bin ich dankbar, dass der Oderverein solche Veranstaltungen wie diese durchführt – aber es hat mich wirklich verwirrt, wenn ich höre, es gibt gar keinen Oder-Ausbau, man kann das, was an der Oder geschieht, gar nicht Ausbau nennen – ich weiß gar nicht, wie man jetzt noch gegen etwas sprechen kann, wenn man den

gemeinsamen Nenner verloren hat? – dann habe ich vernommen, ökologische Aufwertung kann ja stattfinden, ich weiß nur nicht, warum? – Monitoring in Reitwein ist noch nicht fertig, aber der Baltische Goldsteinbeißer, das wurde jetzt schon öffentlich gemacht, fühlt sich doch sehr wohl an der Bühne bei Reitwein – bei den Befürchtungen, Herr Treichel, die Sie geäußert haben, sind Sie in einer ziemlich bequemen Situation, indem Sie sich einfach hinsetzen und sagen, o, das ist alles ganz schlimm, dies und jenes wird passieren, da gibt es die polnischen Pläne – aber da habe ich gelernt, es gibt gar keine polnischen Pläne, es sind gemeinsame deutsch-polnische Vereinbarungen – es ist ein gemeinsames Konzept – da müssen Sie mit der Wortwahl vielleicht ein wenig aufpassen – abgesehen davon finde ich es den polnischen Nachbarn gegenüber von polnischen Plänen zu sprechen, die ganz schlimm sind – ich habe da vielleicht ein anderes Verständnis von einem deutsch-polnischen Zusammenleben – und, Herr Treichel, wenn Sie eine Folie machen, auf der der Biber wegen des Oder-Ausbaus als gefährdete Art dargestellt wird, das ist so ein bisschen ..., da werden Ihnen die Leute sagen, der Biber ist bestimmt nicht gefährdet – Herr Gabriel, Sie haben das mit der differenzierten Darstellung sehr schön gesagt, dahin tendiere ich auch – auch beim Leibniz-Institut, Herr Wolter, habe ich differenzierte Darstellung gelernt – wenn man einer institution angehört, die öffentliche Gelder bekommt, dann ist dies die vornehmste Aufgabe – so sehe ich das auch bei Ihnen, Herr Treichel

< **Dirk Treichel** > Ein schöner Versuch, jetzt zum Ende eine „rosarote“ Zusammenfassung zu geben, aber leider liegen Sie völlig falsch, Herr Noack. Ich habe den Biber nicht als gefährdete Art bezeichnet, sondern ihn nur aufgeführt als eine Art der FFH-Richtlinie und unseres Natura-2000-Gebietes. Wenn wir wegen des Oder-Ausbaus ein Vertragsverletzungsverfahren bekommen, was durchaus in der Diskussion ist, denn wir sind verantwortlich für die Erhaltungszustände in unserem Nationalpark, egal, ob Polen diesen Ausbau durchführt oder nicht, dann spielt der Biber eine Rolle, auch wenn er im Oderbruch geschossen wird – das ist EU-Recht, das gilt auch für die BRD. Es werden Habitat-Strukturen verändert, die durchaus relevant sind für den Biber.

Mit ihrem Punkt „Deutsch-polnisches Verhältnis“ wäre ich auch vorsichtig. Ich arbeite seit 25 Jahren im Nationalpark, und mir liegt nichts mehr am Herzen als ein gutes, freundschaftliches Verhältnis zu der polnischen Seite. Wir haben freundschaftliche Kontakte zu vielen polnischen Kollegen aus den Schutzgebietsverwaltungen und aus der Politik – das hat nicht nur die IHK Ostbrandenburg. Das, was ich hier an Auswirkungen für den Nationalpark und das untere Odertal beschrieben habe, das ist nicht so dahergeredet, sondern ergibt sich konkret aus den Planungen. Was wir heute von der GDWS gehört haben über Wasserrahmenrichtlinie, Merkmale von Bühnen, ist kein Thema in Polen – d.h. in der grenzüberschreitenden Umweltprüfung sind eklatante Mängel zu erkennen – es sind noch nicht einmal Daten von der deutschen Seite abgefordert worden, und Dinge, die wir eingewendet haben, sind nicht berücksichtigt worden. Ich habe die Summationswirkung angesprochen, ein einfacher europäischer Rechtskodex – wenn Sie eine Ausbaumaßnahme von zwei Staaten haben, wird natürlich nicht auf der einen Seite die eine Hälfte und auf der anderen

Seite die andere untersucht, das funktioniert so nicht. Ich würde Ihre Aussagen schon ein bisschen relativieren wollen.

< Christian Wolter > Das Undifferenzierte wollen wir nicht gern auf uns sitzen lassen, daher noch ein paar Worte zu Reitwein und den Fischen in der Oder. Auf den Bildern von Frau Ewe zu Reitwein vor Bau des Parallelwerks sieht man zerstörte Buhnen, Inseln und Sandbänke. Es bestand durchaus ein korrelativer Zusammenhang mit der Einzelpopulation des Goldsteinbeißers genau an dieser Stelle in der Oder und in Deutschland. Das Parallelwerk ist nicht der Versuch einer besonders schönen Uferstruktur, sondern eine Schadensbegrenzungsmaßnahme, um diese Strukturen zumindest funktional zu erhalten. Wir haben in der Oder tatsächlich kein Defizit an Stillwasserbereichen, sondern an Laichplätzen für typische Flussfischarten, die auch in der Wasserrahmenrichtlinie hoch bewertet werden – Kieslaichplätze in funktionaler Konnektivität zu Brutaufwuchsgebieten, d.h. auch stromab brauche vielfältige Flachwasserbereiche, in denen sich Jungfische wiederfinden, weil sie nicht aktiv Lebensräume suchen können. Momentan haben wir die Situation, dass sich Ersatzlaichplätze für die Kieslaicher auf den Buhnenköpfen befinden – nur ein Bruchteil des natürlichen Jungfischaufkommens schafft die Drift in die Buhnenfelder, viel mehr geraten in den Hauptstrom und sind dann praktisch für die Fischrekrutierung verloren.

< Moderatorin > Noch eine letzte Wortmeldung, dann machen wir Schluss.

< Donata Dybkowska-Stefek > Das Thema des Colloquiums – Zukunft der Oder – bedeutet auch Zukunft als kultureller Raum – deshalb für Sie eine CD „*Stimmen der Oder*“ – Klänge der Oder an verschiedenen Orten, Klänge von den Menschen, die dort arbeiten, die dort schwimmen, die dort leben, und auch von den Tieren – Natur und Menschen leben am Fluss und sind in einem Gleichgewicht.

< Moderatorin > Stimmen der Oder, die wir mitnehmen können – damit bedanke ich mich bei Frau Dybkowska-Stefek, bei den Vortragenden, den Teilnehmern des Podiums, den Diskussionsbeiträgen zu diesem überaus facettenreichen Thema. Abschließend wird Herr Ostwald, der Vereinsvorsitzende, den Tag kurz zusammenfassen und einen Ausblick geben.