

Schilda in Schwedt

Erschienen in: Nationalpark-Jahrbuch Unteres Odertal (1), 6-15

Die uckermärkische Kleinstadt an der Oder soll als nationaler deutscher Hochseehafen ausgebaut werden, so jedenfalls wollen es die Stadt Schwedt, das Land Brandenburg und die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost. Niemals aber werden, wie geplant, hochseegängige Küstenmotorschiffe die Stadt erreichen. Zwei Brücken in Stettin liegen viel zu tief und es ist kaum zu erwarten, dass der künftige EU-Ostseehafen Stettin die wenige Kilometer landeinwärts gelegene Konkurrenz durch eine kostenträchtige Anhebung der Brücken fördern wird. Dafür aber soll der nördliche Teil der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße zwischen Schwedt und der Westoder von den gegenwärtigen 3,15 m auf 4,50 m vertieft und auf 55 m in der Breite nahezu verdoppelt werden. Sterile Steinschüttungen ersetzen dann die bisherige naturnahe Ufergestaltung der alten Welsemündung, die zu beiden Seiten von Brutplätzen und Lebensräumen so seltener Vögel wie See-, Schrei- und Fischadler, Schwarzstorch, Seggenrohrsänger, Wachtelkönig und Trauerseeschwalbe, vielleicht auch der Sumpfohreule flankiert wird. Wie kaum ein anderes Gebiet in Deutschland ist dieses Gebiet nach allen Regeln brandenburgischen, deutschen und europäischen Naturschutzrechts geschützt, als IBA-Gebiet (Importend Bird Area), SPA-Gebiet (Spezial Protection Area), FFH-Gebiet (Fauna, Flora, Habitat), FIB-Gebiet (Feuchtgebiet von internationaler Bedeutung) und als Schutzgebiet nach EU-Vogelschutzrichtlinie. Das Untere Odertal ist darüber hinaus seit 1992 ein Naturschutzgroßprojekt von gesamtstaatlich repräsentativer Bedeutung (Vössing 1994), seit 1993 ein deutsch-polnischer Internationalpark (Vössing 1998) und seit 1995 auch ein brandenburgischer Nationalpark (Vössing 1995).

Die geplante Baumaßnahme wird vom Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände, zu dem sich in Brandenburg der Naturschutzbund Deutschland, der BUND, die Grüne Liga, die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald und der Touristenverein der Naturfreunde zusammengeschlossen haben, grundsätzlich abgelehnt. Auch das Bundesamt für Gewässerkunde (BfG) und das Bundesamt für Naturschutz (BfN) haben in einer gemeinsamen Stellungnahme vom 10.04.1997 den Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht als „nicht vertretbar“ abgelehnt, nicht zuletzt deshalb, weil „die mit dem Projekt verbundenen Eingriffe und Folgewirkungen als nicht ausgleichbar zu betrachten sind“.

Der zu erwartenden Auseinandersetzung kommt voraussichtlich eine für ganz Deutschland, vermutlich für ganz Europa wichtige und grundsätzliche Bedeutung zu, weil es sich bei dem Unteren Odertal um eine am besten erforschte (Dohle et al 1999) und geschützte Landschaft handelt. Von dem vielleicht nicht auszuschließenden Rechtsstreit sind wichtige Aufschlüsse über die in der Praxis noch nicht geprüften Grundsätze des europäischen Naturschutzrechtes zu erwarten.

Nach Auffassung von Gellermann (2000) ist die gesetzliche Umsetzung der FFH-Richtlinie in nationales Recht noch unzureichend, schon weil sie nur Rahmenvorschriften des Bundes darstellen. Das wird nicht nur in dem Klageverfahren der Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) wegen einer unzureichenden Meldung

von FFH-Gebieten deutlich, sondern auch im Mahnverfahren der Brüsseler Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland. Das beträfe das in Art. 6 Abs. 2 FFH-RL begründete Verschlechterungs- und Störungsverbot sowie die deutschen Bestimmungen über die Verträglichkeitsprüfung von Projekten. Auch unterstelle der Bundesgesetzgeber prioritäre Vogelschutzgebiete nicht dem strengen Schutz der Vogelschutzrichtlinie und lasse eine Inanspruchnahme prioritärer FFH-Gebiete auch aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen zu. Darüber hinaus stellen die Sonderbestimmungen nach § 19 e Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) § 6 Abs. 2 die gemeinschaftsrechtliche Prüfungsfolge auf den Kopf, wenn sie die mangelnde Ausgleichbarkeit einer Beeinträchtigung zur Voraussetzung für die Versagung der Zulassung machen.

Halama (2000) weist darauf hin, dass die FFH-Richtlinie für prioritäre Arten und Biotope eine unmittelbare Wirkung entfaltet. Entsprechend § 19 c Abs. 2 BNatSchG seien Projekte unzulässig, wenn sie auf Grund der Verträglichkeitsprüfung zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Schutzgebietes führen könnten. Aus dieser Perspektive sei jede Veränderung erheblich, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der natürlichen Lebensräume führe. Komme eine zumutbare Alternativlösung in Betracht, bestehe eine Zulassungssperre, die - anders als bei der Alternativenprüfung im Planungsrecht - nicht im Wege der einfachen Abwägung überwunden werden könne. Auch Halama kritisiert, dass die europäischen Richtlinien nicht ausreichend in nationales Recht umgesetzt worden ist. So hat beispielsweise die in § 19 c Abs. 5 BNatSchG geregelte naturschutzrechtliche Ausgleichspflicht eine andere Zielrichtung als das Ausgleichsgebot des § 8 Abs. 2 BNatSchG. Die wenigen Hinweise mögen genügen, um aufzuzeigen, dass auch für Umweltrechtler die Auseinandersetzung interessant werden könnte, wenn sich die Wasser- und Schifffahrtsdirektion nicht durch die guten fachlichen Argumente der Naturschutzverbände von einem Planfeststellungsbeschluss abhalten lässt.

Insbesondere die Stadt Schwedt betreibt den Ausbau der nördlichen Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße für Hochseeschiffe mit aller Macht und klammert sich mit der Verzweiflung eines Ertrinkenden an jedes noch so sinnlose Großprojekte. Fortschritt buchstabiert sich für die Stadtregierung von A wie Asphalt bis B wie Beton. Allerdings ist manches nachvollziehbar, wenn man an die 23,4 % Arbeitslosigkeit denkt, mit der Schwedt den Spitzenplatz in Deutschland belegt, an die knapp 3000 leer stehenden Wohnungen, die großteils abgerissen werden - Schwedt hat den höchsten Prozentsatz an Plattenbauten - oder an rechtsextremistischen Ekzesse, die immer wieder aus der ehemaligen sozialistischen Musterstadt gemeldet werden, die Anfang der sechziger Jahre auf Beschluss der SED aus dem Boden gestampft wurde. Von den seinerzeit gut 50000 Einwohnern haben über 10000 ihrer Stadt bereits den Rücken gekehrt, langfristig werden kaum mehr als 30000 Einwohner bleiben, nicht viel mehr als vor den furchtbaren Zerstörungen des II. Weltkrieges in der als „Perle der Uckermark“ gerühmten märkischen Kleinstadt, die von einer hohenzollerschen Nebenlinie zur prächtigen Residenz ausgebaut worden war, gelebt haben. Unverständlich bleibt aber, warum die Stadt in dieser Situation neben der Industrie nicht stärker auf den Nationalpark und den Tourismus setzt.

Schwer lastet auf der Stadt auch der im Jahr 2001 überwiegend mit Fördermitteln, aber auch mit Eigenmitteln der Stadt fertiggestellte größte Hafen Brandenburgs, für den es keinen wirtschaftlichen Bedarf gibt und geben wird. Die Stadt sieht sich nun in der Pflicht, diesen Hafen auch zu betreiben, notfalls mit Eigenmitteln, wenn seine Bewirtschaftung defizitär bleibt, wovon auszugehen ist. Aus dieser misslichen, wenn auch selbst verschuldeten Lage befreit aber auch der Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße die Stadt Schwedt nicht, denn zusätzlicher Schiffsverkehr ist auch dadurch nicht zu erwarten.

Nun hat sich der Naturschutz mittlerweile aber daran gewöhnt, dass er gerade in Zeiten und Regionen, die von Wirtschaftsstagnation und hoher Arbeitslosigkeit gekennzeichnet sind, im vom Gesetzgeber geforderten Abwägungsprozess zwischen Belangen des Naturschutzes und der Landeskultur auf der einen sowie der wirtschaftlichen Entwicklung auf der anderen Seite zurück stehen muss. In diesem Falle aber zeigt sich rasch, dass es für den geplanten Ausbau dieses 10 km langen Teilstückes überhaupt keinen wirtschaftlichen Bedarf gibt und auch keine arbeitsmarktpolitischen Effekte zu erwarten sind.

Zunächst einmal beruft sich völlig zu Unrecht die Wasser- und Schifffahrtsdirektion auf den Bundesverkehrswegeplan 1992, wenn es um den gegenwärtig geplanten Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße geht. Der von der Bundesregierung 1992 beschlossene und noch heute gültige Bundesverkehrswegeplan, der sich auf eine Untersuchung der PLANCO-Consulting GmbH (Essen), März 1992, stützt, stellt eindeutig fest, dass der Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße nur im Zusammenhang mit dem Ausbau des Oder-Havel-Kanals sinnvoll ist. Selbst bei einer zurückhaltenden Vertiefung auf lediglich 3 m (Abladetiefe 2,20 m) ergäbe sich für diese beiden Wasserstraßen lediglich ein Nutzen-Kosten-Quotient von 2,8. Eigentlich zu wenig, um die Baumaßnahme in den vordringlichen Bedarf einzuordnen, schließlich liegt der Grenzwert dafür bei 3,0. Offensichtlich aus politischen Gründen - über 70% der auf der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße verkehrenden Schiffe sind ausländischer Herkunft - wurde die Baumaßnahme dann doch, wenn auch weit hinten, in den vordringlichen Bedarf eingeordnet.

Um dennoch wasserbaulich tätig sein zu können, beauftragte das brandenburgische Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV), übrigens über die gerade in die Liquidation getriebene Landesentwicklungsgesellschaft für Städtebau, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg mbH (LEG), die bisher in diesem Metier wenig in Erscheinung getretene RITEC GmbH Bremen mit einer Nutzen-Kosten-Betrachtung für Ausbauvarianten der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße zwischen Schwedt und der Staatsgrenze zu Polen. Diese 1996 veröffentlichte Studie kommt nach einer Reihe komplizierter und undurchschaubarer Berechnungen, wie sollte es anders sein, zu einem Nutzen-Kosten-Quotienten von 3,1, wobei sie nur die Differenz zwischen dem vom Bundesverkehrswegeplan von 1992 vorgesehenen Ausbauzustand II und dem nun geplanten Ausbauzustand III, also der Vertiefung auf 4,50 m berechnet. Die zusätzlichen Kosten für eine Ausbautiefe von 4,50 m (Abladetiefe 3,10 m) werden mit 62,35 Mio. DM kalkuliert. Damit wäre die Strecke für Einzelfahrer mit den Maßen 110 m x 11,40 m x 3,10 m und für Schubverbände von 135 m x 11,40 m x 3,10 m passierbar.

Allerdings weist selbst die RITEC-Studie darauf hin, dass hochseegängige Küstenmotorschiffe die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße nur erreichen können, wenn zwei Brücken in Stettin angehoben werden. Die Eisenbahnbrücke beim Hauptbahnhof Stettin und die Straßenbrücke Most Dlugi weisen heute nur eine Durchfahrtshöhe von 3,69 m bzw. 3,68 m auf. Nach Angaben der LEIPA Logistik GmbH, einer von drei größeren Firmen, die von der Baumaßnahme potenziell profitieren könnten, müsste die Brückendurchfahrtshöhe für die von der Firma hin und wieder eingesetzten Küstenmotorschiffe zwischen Stettin und London auf 9 m angehoben werden, für eine Eisenbahnbrücke kurz vor dem Hauptbahnhof Stettin eine nicht ganz einfache und billige technische Herausforderung. Die LEIPA Logistik GmbH transportiert aber heute nach eigenen Angaben nur 6000 Tonnen auf dem Wasserweg nach England und benötigt den ausgebauten Kanal nicht, denn in Zukunft werden es auch nur 10000 Tonnen sein. Die anderen beiden größeren Betriebe, die PCK Raffinerie GmbH und die Haindl Papier GmbH und Co. KG, äußerten sich nicht über ihren Bedarf, trotz mehrfacher Nachfrage. Nachweislich verzichteten sie aber völlig auf den Wasserweg oder nutzen ihn nur gelegentlich in begrenztem Umfang.

Die von den Gutachtern wegen der beiden Brücken vorgeschlagene Ausweichroute über den östlichen Oderarm kommt aber auch nicht in Frage, nicht nur, weil auf diesem Weg eine unregelmäßig geöffnete Klappbrücke zu passieren wäre, sondern weil dafür die Klützer-Querfahrt von gegenwärtig 2,0 m auf 4,5 m vertieft werden müsste. Ein Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße für Hochseeschiffe wäre ein Schildbürgerstreich, da nach Menschenermessen dort niemals Küstenmotorschiffe verkehren werden.

Aber unabhängig von diesen technischen Schwierigkeiten beruht auch die von der RITEC GmbH gelieferte Bedarfsprognose auf falschen Daten und ist nachweislich falsch. Sie beurteilt jenes Transportaufkommen, das zwischen dem Hafen Schwedt und der Ostsee zu erwarten ist, zusätzlich zu dem ohnehin zwischen Berlin und der Ostsee beim gegenwärtigen Ausbauzustand II zu erwartenden Verkehr. Da die Studie schon einige Jahre zurückliegt, lässt sie sich zumindest für den ersten Prognoseabschnitt leicht überprüfen. So prognostiziert die Studie für den Zeitraum 1995-2000 eine Verdoppelung der Transportmenge von 358000 Tonnen im Jahr 1995 auf 650000 Tonnen im Jahre 2000. Nach Auskunft der HOMLOG GmbH, die das Bollwerk in Schwedt betreibt, sind die Umschlagsmengen aber auf 117000 Tonnen (2001) zurück gegangen. Eine Prognose, die in einem überschaubaren Zeitraum schon so falsch ist, kann auf längere Sicht auch nicht richtig sein. Weiter prognostiziert die Studie bis zum Jahre 2008 bei einem Ausbauzustand II einen weiteren Anstieg auf 1,63 Mio. Tonnen, was fast einer Versechzehnfachung der gegenwärtigen Umschlagsmenge entspricht. Bei einem Ausbauzustand III, also bei einer Vertiefung auf 4,50 m, geht sie sogar bis 2010 von einer weiteren Steigerung auf 2,95 Mio. Tonnen aus, was fast einer Verdreißigfachung der gegenwärtigen Umschlagsmenge entspricht. Eindeutig ist hier der Wunsch Vater des Gedankens.

Tatsächlich sind die Umschlagsmengen in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen und die Bundeswasserstraße ist zur Zeit bei weitem noch nicht ausgelastet. Der Ausbauzustand II wäre, sobald der Bedarf es erfordert, auch für den Naturschutz akzeptabel, wenn dort, wo die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße den Nationalpark durchschneidet, beispielsweise auf den 10 Kilometern zwischen Gatow und der Westoder, einschiffiger Einbahnverkehr vorgesehen wird. Angesichts des geringen Verkehrsaufkommens ist eine solche Regelung, die bundesweit immer öfter Anwendung findet, beispielsweise beim Teltow-Kanal, und die auch nach den jetzigen Ausbauplänen der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße wegen der nach wie vor zu schmalen Brücken sowieso praktiziert werden muss, auch akzeptabel. In der gemeinsamen Stellungnahme des Bundesamtes für Gewässerkunde (BfG) und des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) von 1997 wird deswegen auch eine „Beschränkung der Maßnahme auf das bisherige Kanalbett“ gefordert und eine Verbreiterung abgelehnt. Zu Recht weisen die Bundesämter darauf hin, dass sonst im Abstand von wenigen 100 m zwei ausgebaute Wasserstraßen den einzigen Auennationalpark Deutschlands der Länge nach durchschneiden.

Die Hoffnung, mit einem Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße zwischen Schwedt und der Westoder für Hochseeschiffe den Ausbau der Oder verhindern zu können, ist zur Zeit nicht begründet. In dem Mittelverteilungsschreiben von 1992 des Bundesamtes für Naturschutz, das dem Naturschutzgroßprojekt „Unteres Odertal“ (Vössing u. Gille 1994) des Bundes zu Grunde liegt und das vom Förderverein als Träger genauso akzeptiert worden ist wie vom Land Brandenburg, heißt es unmissverständlich, dass sich die brandenburgische Landesregierung verpflichtet, „dem im Bundesverkehrswegeplanentwurf von 1992 vorgesehenen Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße nur zuzustimmen, wenn gleichzeitig eine Oderkanalisierung prinzipiell ausgeschlossen wird“. Statt dessen betreibt zur Zeit die polnische Regierung mit Nachdruck das Programm „Odra 2006“, das die Oder von Stettin bis nach Oberschlesien ganzjährig schiffbar machen soll. Es bleibt also das Geheimnis des Leiters des Nationalparkes Unteres Odertal, Romuald Buryn, mit wem er eine Vereinbarung zur

Verhinderung des Oderausbaus getroffen hat. Im „Uckermark Kurier“ vom 02.10.2001 lässt er sich mit der Bemerkung zitieren:

„Wir stehen nach wie vor zu der Vereinbarung und befürworten grundsätzlich den geplanten Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße“.

Damit wäre er der einzige Nationalparkleiter, der einer Zerschneidung seines Nationalparks ohne wirtschaftlichen Nutzen das Wort redet. Nach den schwierigen Erfahrungen mit dem Elbeabkommen wird der Naturschutz zu Recht auf einen völkerrechtlich verbindlichen Vertrag über den Ausbau bzw. über den Nichtausbau der Oder drängen. Erst danach könnte man einen gegebenenfalls dann sinnvollen, bedarfsgerechten Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße in Angriff nehmen. Zur Zeit ist jedenfalls nicht ersichtlich, warum Polen auf den Ausbau der Oder verzichten sollte, wenn zwischen der Ostsee und Schwedt direkt Hochseeschiffe verkehren können, ohne Warenumschatzung in Stettin. Die polnische Seite hat nämlich gar nichts davon, sondern nur wirtschaftliche Nachteile und steht dem geplanten Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße äußerst ablehnend gegenüber. Die geplante Baumaßnahme dürfte also auch zu einer schweren außenpolitischen Verstimmung zwischen Deutschland und Polen führen, gerade im deutsch-polnischen Internationalpark Unteres Odertal eine schwere Hypothek.

Da sich der Leiter der zuständigen Nationalparkverwaltung gewöhnlich darauf beschränkt, die offizielle Position der brandenburgischen Landesregierung wiederzugeben, bleibt es dem privatrechtlichen und ehrenamtlichen Naturschutz im Unteren Odertal überlassen, dass ökologisch und ökonomisch gleichermaßen unsinnige Bauvorhaben zu verhindern (Berg et. al. 2001). Der Verein der Freunde hat allerdings als Eigentümer von über 5000 ha Flächen, als Projektträger des Naturschutzgroßprojektes und als in der Region gut verwurzelter Verein eine starke Position.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens haben daher nicht nur die fünf anerkannten Naturschutzverbände, sondern auch die Nationalparkstiftung Unteres Odertal und der Verein der Freunde des Deutsch-Polnischen Europa-Nationalparks "Unteres Odertal" e. V. termingerecht sachlich gut fundierte Einwendungen erhoben:

So wurde ein übergeordnetes Raumordnungsverfahren für das gesamte Untere Odertal gefordert, um den Summationseffekt berücksichtigen zu können, der durch eine ganze Reihe von bereits umgesetzten oder geplanten Bauvorhaben entsteht. Die Erneuerung und der Ausbau der Bundesstraßen B 2 und B 166 einschließlich des bestehenden Grenzüberganges, der Neubau der Umgehungsstraße Schwedt, des Schwedter Hafens einschließlich eines angegliederten Industriegebietes, sind bereits erfolgte Eingriffe. Geplant sind ein weiteres Industriegebiet von 130 ha in der Kuhheide, die Erhöhung, Verbreiterung und Entwaldung des östlich der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße gelegenen Deiches, der Neubau der B 166 einschließlich eines neuen Grenzüberganges durch den Polder 10 und der weitere Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße südlich von Gatow.

Neben den völlig unzureichenden Ausgleichsmaßnahmen werden schwere methodische und inhaltliche Mängel der Verträglichkeitsuntersuchungen entsprechend dem deutschen Recht und der FFH- und EU-Vogelschutzrichtlinie kritisiert. Auch die vorgelegten Untersuchungen zum Oberflächen- und Grundwasser seien mangelhaft, Alternativen würden nicht untersucht. Abschließend wird festgehalten, dass die geplante Baumaßnahme nach der FFH-Richtlinie unzulässig sei.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass hier offensichtlich ohne jeden wirtschafts- und arbeitsmarktpolitischen Nutzen eine bisher großräumige, unzerschnittene Flussauenlandschaft zerstört werden soll, die heute reich an seltenen und vom Aussterben bedrohten Pflanzen, Tieren und prioritären Biotoptypen ist und die sich in naher Zukunft zu einem Nationalpark nach IUCN-Kategorie II entwickeln könnte, wenn man sie in Ruhe ließe. Das brächte nicht nur für Pflanzen und Tiere, nicht nur für Naturfreunde und Wissenschaftler, sondern für die Region weit mehr wirtschaftliche Vorteile als der Bau eines Kanals, der niemals auch nur annähernd ausgelastet sein wird, sondern nur die ohnehin wachsende Staatsverschuldung noch weiter erhöht.

Zusammenfassung:

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat im Herbst 2001 ein Planfeststellungsverfahren zur Verbreiterung und Vertiefung des nördlichen Teils der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße (Land Brandenburg, Landkreis Uckermark) zwischen Gatow und der Westoder begonnen. Dieses 10 km lange Teilstück, eigentlich der Mündungsarm der alten Welse, soll auf 55 Meter verbreitert und auf 4,50 Meter vertieft werden, damit auch Hochseeschiffe den neu gebauten Hafen Schwedt erreichen können. Ein wirtschaftlicher Bedarf für diesen schweren Eingriff in den einzigen Auenationalpark Deutschlands, der nach allen Regeln des brandenburgischen, deutschen und europäischen Naturschutzrechtes geschützt ist, gibt es nicht. Auch werden Hochseeschiffe Schwedt nie erreichen, weil dazu noch mehrere Brücken in Stettin angehoben werden müssten und die Polen keine Neigung zeigen, die jenseits der Grenze im Binnenland gelegene neue Konkurrenz auch noch durch teure Baumaßnahmen zu unterstützen. Zu befürchten steht daher ein unsinniger nicht ausgleichbarer schwerer Eingriff in den Lebensraum vieler vom Aussterben bedrohter Tiere und prioritärer Lebensräume.

Literatur:

Berg, T., K. Pötter und A. Vössing (2001):

Die drei Säulen des privatrechtlichen Naturschutzes im Nationalpark Unteres Odertal, Natur und Landschaft, 76 (2), 88-90

Dohle, W., R. Bornkamm und G. Weigmann (1999):

Das Untere Odertal - Auswirkungen der periodischen Überschwemmungen auf Biozönosen und Arten, Limnologie aktuell, Band 9, E. Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung (Nägele u. Obermiller) Stuttgart

Gellermann, M. (2000):

Das FFH-Regime und die sich daraus ergebenden Umsetzungsverpflichtungen, Referat auf der Jahrestagung der Gesellschaft für Umweltrecht e. V., Berlin

Halama, G. (2000):

Die FFH-Richtlinie - unmittelbare Auswirkungen auf das Planungs- und Zulassungsrecht, Referat auf der Jahrestagung der Gesellschaft für Umweltrecht e. V., Berlin

Vössing, A. (1994):

Naturschutzprojekt „Unteres Odertal“, Der Falke, 7, 219-250

Vössing, A. (1995):

Ein Nationalpark im Werden und Wachsen, Grünstift, 13 (9), 56-58

Vössing, A. (1998):

Der Internationalpark Unteres Odertal - Ein Werk- und Wanderbuch, Stapp-Verlag Berlin

Vössing, A. und H. Gille (1994):

Errichtung und Sicherung schutzwürdiger Teile von Natur und Landschaft mit gesamtstaatlich repräsentativer Bedeutung Projekt: Unteres Odertal, Brandenburg, Natur und Landschaft, 69 (7/8), 323-331