

Entwicklungen und Planungen zu Stromregelung und zum Hochwasserschutz an der Mittleren und Unteren Oder

Erschienen in:

Nationalpark-Jahrbuch Unteres Odertal (12), 183-191

1. Einleitung

Am 27. April 2015 wurde das bilaterale »Abkommen über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet« unterzeichnet. Ziel dieses Abkommens ist es, künftig die Hochwasserabflussverhältnisse an der Grenzoder zu optimieren, stabile Fahrwasserverhältnisse insbesondere für den Einsatz der deutsch-polnischen Eisbrecherflotte sicherzustellen und die Fahrt von Küstenmotorschiffen zwischen dem Hafen Schwedt und der Ostsee zu ermöglichen. Zur Finanzierung der Maßnahmen in Polen wurde am 23. Juli 2015 vom Exekutivdirektorium der Weltbank ein Kredit i.H.v. 460 Mio. € (Gesamtvolumen 1.202 Mio. €) für das »Odra-Vistula Flood Management Project« (P147460) mit einer Laufzeit bis 15. Dezember 2023 genehmigt.*¹ Nachfolgend werden die geplanten Maßnahmen an der Mittleren und Unteren Oder im Rahmen des Abkommens und des Weltbank-Projekts vorgestellt und aus naturschutzfachlicher Sicht bewertet.

2. Stromregelungskonzeption für die Grenzoder (Ratzdorf bis Abzweig Westoder)

Im Dezember 2008 wurden bilateral »Thesen für eine spätere Regelung zur gemeinsamen Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Abfluss- und Schifffahrtsverhältnisse)« vereinbart. Darin wurde auch ein unzureichender Unterhaltungszustand der Stromregelungsbauwerke beiderseits der Oder festgehalten, was in den letzten Jahrzehnten verstärkt zu Sediment-Anlandungen und permanent verschlechterten Fahrrinntiefen mit Auswirkungen auf das Hochwasserabflussprofil geführt haben soll. Nicht nur Eisaufruchaktionen sowie die Eisabfuhr und damit der Hochwasserschutz sind demnach beeinträchtigt, sondern auch der Binnenschifffahrtsverkehr wird beträchtlich behindert. Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) wurde mit der Erstellung einer Stromregelungskonzeption für die Grenzoder beauftragt, in der folgende Projektziele festgehalten sind: »Erarbeitung einer deutsch-polnischen Stromregelungskonzeption für die Unterhaltung der Strombauwerke der Grenzoder auf der Grundlage der von der Bundesanstalt für Wasserbau vorgelegten Grobanalyse für die Grenzoder. Dabei orientieren sich die anzustrebenden Wassertiefen an den Erfordernissen des Eisbrechereinsatzes und sind möglichst zuverlässig zu gewährleisten. Unter Berücksichtigung der natürlichen hydrologischen Verhältnisse soll eine Wassertiefe von 1,80 m mit einer mittleren

*¹ Die Dokumente zum Weltbankprojekt stehen online unter: www.worldbank.org/projects/P147460?lang=en; die Anhänge für das »Environmental and Social Management Framework« (WORLD BANK GROUP 2015A) stehen online unter: http://www.odrapcu.pl/en_popdow_dokumenty.html

jährlichen Überschreitungswahrscheinlichkeit von mindestens 80 Prozent des Jahres oberhalb (Abschnitt 1) und mindestens 90 Prozent des Jahres unterhalb der Warthemündung (Abschnitt 2) angestrebt werden.« (BAW 2014A).

Im Rahmen eines Kolloquiums bei der BAW erklärt HEYMAN (2009), da ein Ausbau der Oder nicht in Frage kommt, ist zur Schaffung stabiler und zuverlässiger Schifffahrtsbedingungen eine aktuelle Stromregelungskonzeption für die Oder zu erstellen. KREFT & SZCZEPANIAK-KREFT (2009) stellen für den unteren Oderabschnitt für die Zeit von 1948 bis 2008 dar, dass die längste Eisperiode 110 Tage (= 30 Prozent des Jahres) dauerte und es auch eisfreie Winter gab. Dennoch wurde auch hier das Erreichen günstiger Fahrrinntiefen für den ungehinderten Einsatz von Eisbrechern mit dem Minimumziel einer Wassertiefe von 1,80 m an mindestens 80 Prozent bzw. 90 Prozent des Jahres verlangt. Diese Forderung wird vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) mehrfach kritisiert. Zwar ist die Gefahr des Eisversatzes ernst zu nehmen, doch darf der Katastrophenschutz nicht vorgeschoben werden, um die Verhältnisse für die gewerbliche Schifffahrt zu verbessern. Letztere ist auf der Oder eher von untergeordneter Bedeutung. So betrug im Jahr 2012 die mit dem Schiff beförderte Gütermenge auf dem Rhein etwa 199 Mio. t, auf der Elbe noch ca. 25 Mio. t und auf der Oder im gleichen Zeitraum weniger als 0,5 Mio. t. Es ist kaum anzunehmen, dass sich diese Verhältnisse nach der Regulierung dramatisch ändern, so dass die ökologischen Folgen umso schwerer wiegen. Die Flüsse dürfen nicht an die Schiffe angepasst werden, sondern umgekehrt müssen die Schiffe dem Fluss angepasst werden. (BUND 2010, 2011A, 2011B). Knapp ein Jahr nach Auftragserteilung wurde 2010 von der Hitzler-Werft der rund 5 Mio. € kostende Oder-Eisbrecher »Kietz« mit einem Tiefgang von minimal 1,55 m und maximal 1,86 m übergeben (WSA Eberswalde 2010). An der Elbe ist seit 2011 der Eisbrecher »Keiler« mit einem maximalen Tiefgang von 1,55 m im Einsatz (WSA LAUENBURG 2013). Höchst erstaunlich, dass die Modernisierung der Eisbrecherflotte nicht von Beginn an als Variante zur umfänglichen Stromregulierung geprüft wurde, sehen doch auch die Planungsregularien der GDWS Berechnungen der Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen vor.

Trotzdem erhielt die BAW am 13. April 2011 den Auftrag zur Erarbeitung der neuen Stromregelungskonzeption, dessen Inhalt sich dabei direkt an den im Thesenpapier aufgeführten Zielen orientierte und worin die Verbesserung des ökologischen Zustands der Grenzoder kein definiertes Ziel ist. Darauf basierend erstellte die BAW am 30. Mai 2014 das Gutachten zur »Aktualisierung der Stromregelungskonzeption für die Grenzoder«² Ziel der Regulierung ist das Erreichen einer Mindestfahrwassertiefe von 1,80 m bei einem Bezugsabfluss von 250 m³/s (Abschnitt 2) bzw. 160 m³/s (Abschnitt 1). Besonders hervorzuheben ist hier, im Gegensatz zu anderen Planungen, dass die Zieltiefe nicht nur in einer begrenzten Fahrrinne, sondern über die gesamte Gewässersohle erreicht werden soll, da sich die Eisbrecher beim Eisaufbruch nicht in einer eng begrenzten Fahrrinne, sondern im gesamten Bereich zwischen den Ufern bewegen. Dennoch fanden nautische Analysen statt, da sich aus einer Aktualisierung der Stromregelungskonzeption der Grenzoder auch deutliche Verbesserungen für die Güterschifffahrt ergeben werden. Die fahrdynamischen Untersuchungen erfolgten im Modell mit einem Europaschiff (82 m Schifflänge / 1,60 m Tiefgang), können aber auch auf Schubverbände (125 m Länge) übertragen werden.

² Die Kurzfassung des BAW-Gutachtens (BAW 2014B) steht online unter: http://www.wsa-eberswalde.de/wir_ueber_uns/wasserstrassen/die_oder/Stromregelungskonzeption_fuer_die_Grenzoder/BAW_Gutachten_Kurzfassung_Grenzoder_dt_korr.pdf

Als einheitlicher Bezug für die Bauwerkssollhöhe wurde ein sog. Entwurfsmittelwasser (EMW 2010) auf der Grundlage der Jahresreihe 1981/2010 festgelegt. Bisher wurde sich auf die sogenannte Oder-Dokumentation von 1966/1973 bezogen (WSA EBERSWALDE 1966-1973). Im Gegensatz dazu werden jetzt über weite Strecken laut Modell bis zu 0,5 m Erhöhung der bestehenden Bauwerke notwendig. Zwar soll die Art der Planung der Bauwerke aufgrund des Verschlechterungsverbots lokal Variationen ermöglichen, was aber erst bei der lokalen konkreten Umsetzung zu berücksichtigen ist. Jedoch lässt sich aus der Auflistung der Bauwerkserhöhungen ableiten, dass keinerlei wirksame Modernisierung der Bühnenform (z.B. Kerbbühnen, Inselbühnen, Sichelbühnen und andere nicht am Ufer angebundene Bauformen) vorgesehen ist. Auch wenn sich ein Kapitel diesem Aspekt widmet, wurde ausschließlich mit konventionellen Bühnenformen und einheitlichen, in den einzelnen Varianten leicht variierenden Streichlinienabständen modelliert. Damit wird der höchste Homogenisierungseffekt und somit die maximale ökologische Verarmung erzielt, was dem Verschlechterungsverbot des ökologischen Zustands gemäß Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) widerspricht. Ferner müssen die Auswirkungen der Flussbettvertiefung auf den Grundwasserstand und damit auf die angrenzenden Fluss-Land-Übergangsbiopte und Auenbereiche untersucht werden.

In der Modellierung wurden die Abflüsse während des 40-jährigen Simulationszeitraums und der Zeitpunkt der Fertigstellung der Baumaßnahmen (nach 13 Jahren, 20 Jahren oder 25 Jahren) verändert. In der empfohlenen Variante SRK-V5 (1D-FTM) wird angenommen, dass die Baumaßnahmen über einen Zeitraum von 20 Jahren umgesetzt werden. Jedoch wurden im Modell immer die umgesetzten Varianten untersucht und nie Zwischenstände. Bei Bauzeiten von 12 bis 25 Jahren erstrecken sich die Arbeiten über eine ganze Reihe von Teillösungen mit völlig unterschiedlicher Hydraulik, die auch im Verlauf der Gesamtfertigstellung unterschiedlich altern. Es ist fraglich, ob sich unter diesen Bedingungen überhaupt zu irgendeinem Zeitpunkt die prognostizierte Tiefe über den gewünschten Zeitraum einstellen wird. Da über die Form der Sohle und der Bewegung von Dünen unter Eis an der Oder keine Erkenntnisse vorliegen, können diese nicht modelliert werden. Von der BAW werden für die morphologisch aktive Oder auch die Unsicherheiten von Langzeitprognosen benannt, die dazu führen, dass innerhalb des Prognosezeitraums von 40 Jahren keine genauen Angaben im Zentimeterbereich zu Sohl- und Wasserspiegelentwicklungen gegeben werden können. Es wird festgestellt, dass sich der globale Klimawandel auch auf den Abfluss der Oder und den Wasserstand der Ostsee auswirken wird. Jedoch konnte die BAW im Rahmen der Sensitivitätsbetrachtungen für Prognosen keine verlässliche Datengrundlage ermitteln.

Entgegen der Annahme des Abkommens, dass an 90 Prozent bzw. 80 Prozent des Jahres an der Grenzoder ein Eisbrechereinsatz möglich sein muss, kommt das Forschungsprogramm KLIWAS bei der Frage nach der zukünftigen Eisbildung an den Bundeswasserstraßen zu der Erkenntnis, dass bereits in naher Zukunft (2021–2050) mit einer Zunahme der Winter ohne eisbedingte Sperrungen zu rechnen ist (BMVI 2015). Im Gegensatz zu anderen Oderabschnitten zeigt die Umsetzung der Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie (HWRM-RL) und die daher erfolgte Abschätzung des Hochwasserpentials gerade für die Grenzoder und insbesondere für die begleitenden Uferregionen nur kleine Gebiete mit potenziell signifikantem Hochwasserrisiko (Karten AF3 und AF4 in: IKSO 2011; siehe auch IKSO 2015). Es besteht die große Gefahr, einen von Mitteleuropas naturnahsten Strömen zu

homogenisieren und damit ökologisch abzuwerten, nur aufgrund ungenauer Prognosemodelle. Für Deutschland sind die Kosten der vorgesehenen Stromregelung an der Grenzoder noch nicht bekannt (BREG 2015), für die Maßnahmen in Polen sind 101,6 Mio. € eingeplant (Subkomponenten 1.B.2 und 1.B.3 in: WORLD BANK GROUP 2015c). Eine Flotte von neuen Eisbrechern mit niedrigerem Tiefgang ist weitaus billiger und die Hochwassergefahr könnte schon in rund fünf Jahren abgewehrt werden. Bei der herausragenden Gefahrenursache eines plötzlich auftretenden Eisstaus besteht jedoch immer die Gefahr, dass die Eisbrecherflotte nicht schnell genug die Stelle mit dem Eisversatz erreichen kann. Entsprechend halten die Umweltverbände Maßnahmen wie Deichrückverlegungen und die Schaffung von Retentionsräumen am Fluss, wodurch das Wasser um den Eisversatz geleitet werden kann, für sinnvoller. »Wie auch bei ‚normalem‘ Hochwasser ist es aber der beste Schutz, wenn dem Strom ein breites Bett zur Verfügung steht, in dem sich die Hochwasserwelle gefahrlos ausbreiten kann. Wenn die Deiche rückverlegt werden, nimmt auch die Gefahr ab, dass Eisschollen die Deiche aufreißen. An neuralgischen Engstellen und besonders gefährdeten Deichabschnitten muss erkundet werden, mit welchen technischen Maßnahmen man dem Eisversatz am besten begegnet.« (BUND 2011B).

3. Vertiefung des Dammschen Sees und Anbindung des Hafens Schwedt

Ebenfalls zur Gewährleistung des Eisbrechereinsatzes und zur Eisabfuhr aus der Grenzoder soll der in Polen liegende Dammsche See (Jezioro Dąbie) auf eine Wassertiefe von 3,4 m bei Mittelwasser ausgebaggert werden. Deutschland beteiligt sich bei einer einmaligen Baggerung mit einer Summe von maximal 5,7 Mio. €. Für die Verbesserung des Hochwasserabflusses im Dammschen See sieht Polen seinerseits 23,5 Mio. € vor. Im Abkommen wurde auch die Verbesserung der Fahrt mit Küstenmotorschiffen zwischen dem Hafen Schwedt und der Ostsee über die Trasse Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße (HoFriWa) – Westoder – Klützer Querfahrt – Reglitz – Parnitz – Möllnfahrt – Fahrwasser Stettin/Swinemünde vereinbart. Dazu finanziert Deutschland mit 0,5 Mio. € Baggerungen in der in Polen liegenden Klützer Querfahrt auf eine Fahrrinntiefe von 3,0 m (bezogen auf den unteren Bemessungswasserstand) bei einer Fahrrinnenbreite von 55 m. Bei einer Verkehrszunahme können Wartestellen (Dalben) eingerichtet werden, wovon Deutschland maximal zwei finanzieren würde. Bisher erfolgten 2011 Testfahrten mit Fluss-See-Schiffen von der Kaianlage der Firma LEIPA in Schwedt nach Großbritannien (WSA EBERSWALDE 2011). Beim Fluss-See-Schiff kann im Gegensatz zum Küstenmotorschiff die Kommandobrücke herauf- und heruntergefahren werden, womit niedrigere Brücken passierbar sind. Inwiefern es deshalb an HoFriWa oder der Westoder zu Brückenerhöhungen kommen wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt.

4. Zwischenoderland und Polder Marwitzer Polder

Eine Subkomponente des Weltbankprojektes ist die »Wiederherstellung der Natürlichen Werte des Unteren Odertals durch die Verbesserung der Retention und Hochwasserschutzkapazitäten des Zwischenoderlands« mit einem Volumen von 18,2 Mio. €. Dadurch werden die einzigartigen Auen-Überflutungsmoore und die biologische Vielfalt, die sich im Zwischenoderland (Międzyodrze) seit rund 70 Jahren in den ungenutzten Poldern nahezu ungestört entwickeln konnte, bedroht.

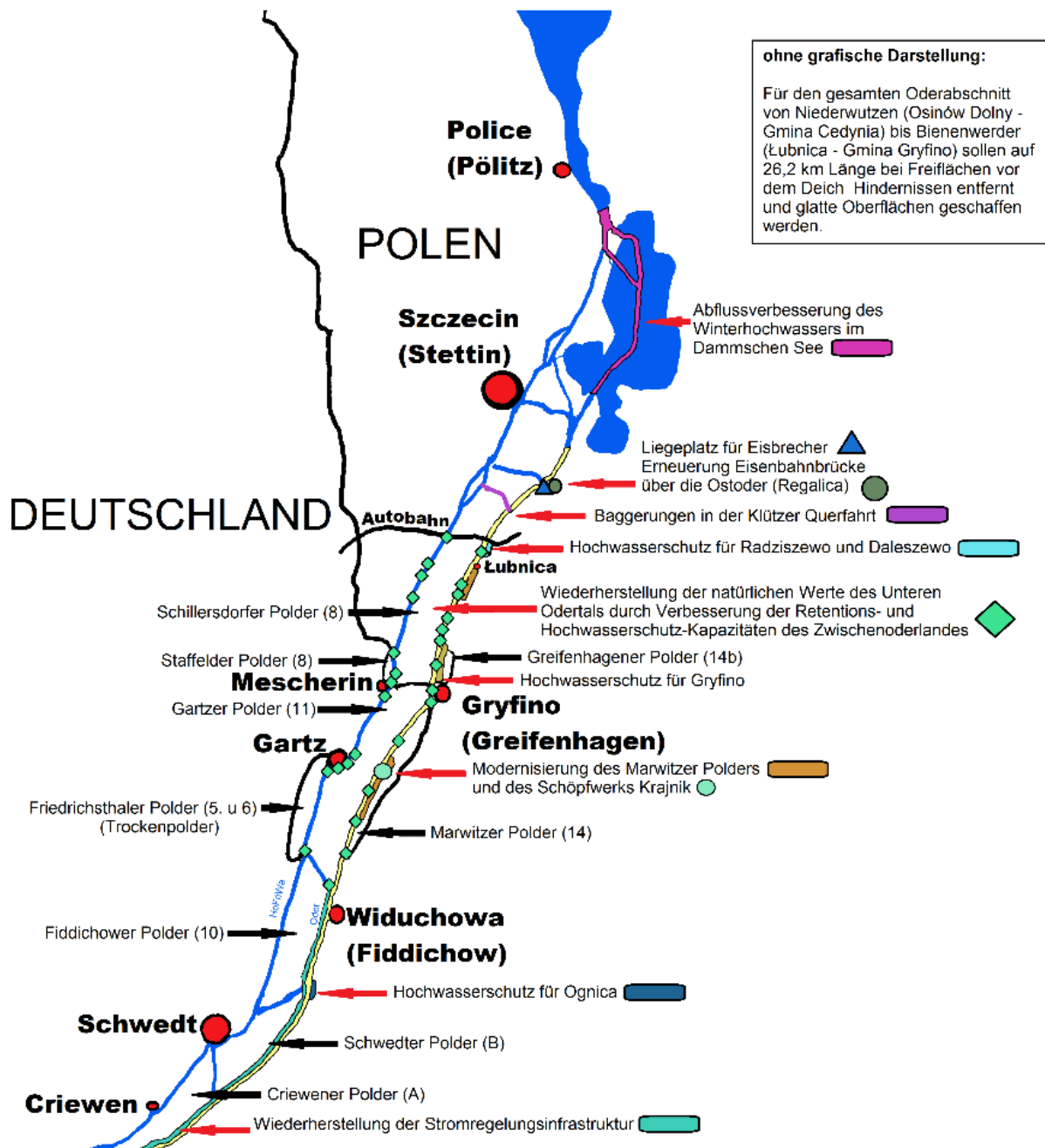


Abb. 1: Vorgesehene Maßnahmen im Unteren Odertal der Komponente 1 des Weltbankprojekts (Modifikation von Anhang 5 in: World Bank Group 2015a).

Das Gebiet ist Kernzone des Internationalparks Unteres Odertal und seit 1993 per Verordnung als Landschaftsschutzpark Unteres Odertal (Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry) sowie als Europäisches Vogelschutzgebiet (SPA) (PLB320003) und FFH-Gebiet (PLH320037) geschützt. Als Argument für die Eingriffe in das Zwischenoderland wird auch hier der Hochwasserschutz angeführt. Für den besonderen Fall, dass zwei Hochwasserwellen entstehen (einerseits durch Niederschläge vom Oberlauf und andererseits durch Rückstau aufgrund des Nordwinds von der Ostsee) und sich im Raum Stettin (Szczecin) treffen, soll das Zwischenoderland wieder ertüchtigt werden. Laut Weltbank sollen dafür 21 Kanäle ausgebaggert und stabilisiert sowie 32 automatische Ein-/Auslass-Bauwerke, Schleusen und Durchlässe wieder hergestellt werden. Darüber hinaus sollen 60 km Deichkrone angepasst und 32 Fußgängerbrücken zur Verfügung gestellt werden. Ein

hydrologisches Modell zur Strömungssimulation soll sicherstellen, dass beide Ziele Hochwasserschutz und Ökologie begünstigt werden. Diese Gesamtmaßnahme soll als zusätzlichen Vorteil die Wiederherstellung der früheren Umweltbedingungen mit signifikanten Verbesserungen der Wasserqualität und der Vielfalt der Fische, Makrophyten und Vögel haben. Dies wird sowohl als Beitrag für die Ziele der WRRL als auch für die Stärkung des Tourismus gesehen. Darüber hinaus soll mit einem Volumen von 5,2 Mio. € in Buddenbrock (Krajnik) das Schöpfwerk modernisiert und ein 3,49 km langer Deich mit Fahrbahn im Marwitzer Polder wiederhergestellt werden (WORLD BANK GROUP 2015A).

Bei der Veranstaltung »Ziele für das Zwischenoderland und geplante Maßnahmen« am 20. November 2015 in Criewen stellen die Vertreter der polnischen Verwaltungen die Projektziele vor. Michael Succow, Co-Autor des ursprünglichen Nationalparkkonzeptes, macht Ausführungen zur ökologischen Bedeutung des Zwischenoderlandes. Maciej Humiczewski (Amt für Melioration und Wasserbau Westpommern (ZZMiUW)) erklärt, dass im Zwischenoderland nur die Schwerkraft das Hochwasser bewegen und keine Steuerung wieder hergestellt werden soll. Der Sauerstoffgehalt ist geringer als in der Stromoder, weshalb Maßnahmen für die Fischfauna relevant sind. Die Maßnahmen können noch diskutiert werden und das Weltbankprojekt bietet eine entsprechende Beteiligung der Öffentlichkeit an. Im Herbst 2016 soll die Entwicklung der Modelle beginnen. Danach werden die Ergebnisse abgestimmt, und es erfolgt die öffentliche Beteiligung. Nach einer darauf erfolgten Stellungnahme kann innerhalb von zwei Jahren der Planungsprozess beginnen. Der Weltbank-Umweltmanagementplan wird umfangreicher als die polnische Umweltverträglichkeitsprüfung sein und muss das Monitoring und die Ausgleichsflächen konkret benennen. Die Umsetzung muss zum Projektende 2023 abgeschlossen sein (HUMICZEWSKI & DURKA 2015). Dorota Janicka (Landschaftsschutzparke der Wojewodschaft Westpommern) erklärt, dass sich die naturschutzfachlichen Maßnahmen vorrangig an die Managementpläne der Natura 2000-Gebiete und Schutz entsprechend relevanter Arten wie z. B. Seggenrohrsänger (*Acrocephalus paludicola*) oder Trauerseeschwalbe (*Chlidonias niger*) und nachrangig am Sukzessionsschutz orientieren. Darüber hinaus soll der Landschaftsschutzpark für Kanu- und Radfahrten touristisch erschlossen werden. Michael Succow wies auf die Gefahr hin, dass eine Polder- und Schöpfwerkssanierung im Zwischenoderland einerseits wertvolle Lebensräume zerstören würde, aber auch wesentliche Ökosystemleistungen, wie Auen-Überflutungsmoore als Nährstofffilter und CO₂-Senke gefährdet wären. Als alternative Nutzungsformen schlägt Succow nasse Bewirtschaftung durch Paludikultur (z. B. mit Erlenbruchwäldern oder der Haltung von Wasserbüffeln) vor.

5. Ausblick

Es drängt sich der Verdacht auf, dass die Maßnahmen zum Hochwasserschutz durch Eisbrecher an der Mittleren und Unteren Oder trotz des erheblichen Gefährdungspotentials durch Eisversatz vorgeschoben sind. Denn an anderer Stelle wird dem Hochwasserschutz an der Oder von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Ost (GDWS ASt Ost) nicht diese Priorität eingeräumt, wie z.B. beim Planfeststellungsbeschluss für das »Planfeststellungsverfahren für die Instandsetzungsmaßnahme an der Oder Reitwein bei Od-km 604,6 bis 605,5«. Dort wird die vom Bundesamt für Naturschutz (BfN) geforderte Fokussierung auf Gründe des Hochwasserschutzes von der GDWS ASt Ost zurückgewiesen (GDWS ASt Ost

2014). Auch werden in der vom polnischen Ministerium für Infrastruktur und Entwicklung (MIR) herausgegebenen IPPON-Studie ein Ausbau der Oder für die Schifffahrtsklassen III bis V und weitere Regelungsbauten für den frei fließenden Fluss vorgeschlagen (MIR 2014), was weit über das polnische Gesetz »Programm für die Oder 2006« hinausgeht. Nach Ansicht von Andrzej Kreft (Regionale Wasserwirtschaftsverwaltung in Stettin (RZGW Szczecin), wird durch die Vertiefung der Fahrrinne und Erhöhung der Durchfahrtshöhe unter den Brücken die Schifffahrt auf der Oder von Stettin bis Schwedt und weiter bis Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt und Breslau (Wroclaw) neue Wachstumsimpulse erfahren (MOZ 2014). Dementsprechend fordert die Kammerunion Elbe-Oder (KEO), dass bei der Überprüfung der Transeuropäischen Netze (TEN-T-Korridore) durch die Europäische Kommission die Oder als wichtige Wasserstraße mit hoher strategischer Bedeutung und großem Verlagerungspotential für LKW-Verkehre in das TEN-T-Netz aufgenommen werden sollte (KEO 2015). Angesichts der tatsächlichen Verkehre auf der Oder und der fehlenden (und auch nicht geplanten) Infrastruktur Binnenwasserstraße-Hinterland, ist die strategische Bedeutung als Wasserstraße höchst fragwürdig. Dagegen ist die hohe ökologische Bedeutung der Oder für den Erhalt aquatischer Biodiversität real.

Die geplanten und teils schon begonnenen Maßnahmen im Rahmen der Stromregelungskonzeption für die Grenzoder und des Weltbankprojekts haben die Merkmale eines Ausbaus und nicht einer Instandhaltung. Nach Abschluss des Abkommens erscheint es schwer, einen »doppelten« Ausbau im Bereich des deutsch-polnischen Internationalparks Unteres Odertal zu verhindern. Dementsprechend müssen die weiteren Maßnahmen an der Mittleren und Unteren Oder sowie im Zwischenstromland kritisch begleitet und die Instrumente der Verträglichkeitsprüfungen genutzt werden. Die Urteile des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) zum Emssperrwerk (EuGH, U.V. 14.01.2010 – RS. C-226/08), wonach Unterhaltungsmaßnahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung unterliegen, und zur Weservertiefung (EuGH, U.V. 01.07.2015 – RS. C-461/13), wonach die in der WRRRL vorgesehenen Verpflichtungen zur Verbesserung und zur Verhinderung der Verschlechterung für konkrete Vorhaben wie die Vertiefung eines schiffbaren Flusses gelten, geben die Richtschnur vor. Der EuGH kommt zu dem Schluss, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, die Genehmigung für ein konkretes Vorhaben zu versagen, wenn es die Verschlechterung des ökologischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers verursachen kann oder das Erreichen des guten Zustands gefährdet.^{*3} Im Zwischenoderland und im Marwitzer Polder sind die wasserbaulichen Maßnahmen fragwürdig, da die Leittierart Seggenrohrsänger nicht nur extensiv genutzte, sondern auch entsprechend nasse Flächen bedarf. Gleiches gilt für die Auen-Überflutungsmoore, die bei zu niedrigen Wasserständen nicht mehr CO₂ speichern, sondern freisetzen und somit zum Klimawandel beitragen würden.

Insgesamt kann nur sehr dringend empfohlen werden, bedarfsgerecht in eine neue Flotte flachgehender Eisbrecher zu investieren. Dies ist nicht nur die weitaus kostengünstigere und ökonomischere Variante, sondern auch die umweltverträglichere, ökologischere und zudem mit der europäischen Rechtsprechung konforme Variante, was man neudeutsch eine »Win-win-Situation« nennt.

^{*3} Nach dem EuGH-Urteil zur WRRRL sind schon relativ geringe Verschlechterungen der Gewässerqualität grundsätzlich verboten. Nur bei der Pflicht zur Verbesserung der Wasserkörper sind Ausnahmen möglich. Die im Weltbank-Projekt gemachten Ausführungen zu der Anwendung von Ausnahmeregelungen und der Möglichkeit der Verschlechterung aufgrund großen sozioökonomischen Nutzens sind deshalb fraglich (vgl. Kapitel 6.3 in: WORLD BANK GROUP 2015B).

6. Literatur

- BAW – Bundesanstalt für Wasserbau (2014a):** Aktualisierung der Stromregelungskonzeption für die Grenzoder, BAW 3.02.10132.3, Gutachten (unveröffentlicht)
- BAW – Bundesanstalt für Wasserbau (2014b):** Aktualisierung der Stromregelungskonzeption für die Grenzoder, BAW 3.02.10132.4, Kurzfassung zum Gutachten (korrigierte Fassung vom 12.12.2014)
- BMJV – Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2015):** Bekanntmachung des deutsch-polnischen Abkommens über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Abfluss- und Schifffahrtsverhältnisse) vom 12. Juni 2015. Bundesgesetzblatt, Jahrgang 2015, Teil II, Nr. 17: 845-852
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015):** KLIWAS - Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt in Deutschland. Abschlussbericht des BMVI
- BReg – Bundesregierung (2015):** Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/5755 – Binnenschifffahrt aufkommen in Brandenburg, Berlin und Mecklenburg-Vorpommern, 28.08.2015
- BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (2010):** Ergänzende Stellungnahme des BUND zum Vorhaben »Instandsetzung der Oder bei Reitwein, km 604,6 bis 605,5, Berlin, 15.03.2010
- BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (2011a):** Argument Eishochwasser: Gefahr an der Oder?, BUND Info
- BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (2011b):** BUND-Vision für Flusslandschaften in Deutschland. Eine Studie zur Lage und zu den Perspektiven der Flüsse und Ströme in Deutschland, Berlin
- EuGH – Europäischer Gerichtshof (2010):** Urteil vom 14.01.2010 – Rechtssache C-226/08
- EuGH – Europäischer Gerichtshof (2015):** Urteil vom 01.07.2015 – Rechtssache C-461/13
- GDWS ASt Ost – Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Ost (2014):** Planfeststellungsbeschluss der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Ost vom 19.12.2014. Az.: 3700P-143.3-Mär/35. Planfeststellungsverfahren für die Instandsetzungsmaßnahme an der Oder Reitwein bei Od-km 604,6 bis 605,5
- Humizcewski, M. & M., Durka (2015):** Aufgaben, die durch die Westpommersche Verwaltung für Melioration und Wasseranlagen in Szczecin zur Ausführung aus Mitteln der Weltbank geplant sind, Präsentation gehalten bei der Veranstaltung: »Ziele für das Zwischenoderland und geplante Maßnahmen« am 20.11.2015 in Criewen
- IKSO – Internationale Kommission zum Schutz der Oder gegen Verunreinigung (2015):** Entwurf des Hochwasserrisikomanagementplans für die Internationale Flussgebietseinheit Oder, Wroclaw
- IKSO – Internationale Kommission zum Schutz der Oder gegen Verunreinigung (2011):** Vorläufige Bewertung des Hochwasserrisikos für die Internationale Flussgebietseinheit Oder, Bericht, Wroclaw

- KEO – Kammerunion Elbe/Oder (2015):** Resolution der Kammerunion Elbe-Oder anlässlich der Konferenz in Prag am 06. Oktober 2015. »Wachstumschancen in der Oderregion mit durchgängigen transnationalen Verkehren verbessern«
- Knopp, L., F.-J. Peine, J. Bo & K. Nowacki (2007):** Polnisches Umweltrecht: ausgewählte Texte mit Erläuterungen für die deutsche Wirtschaftspraxis, Lexxion, Berlin
- Kreft & Szczepaniak-Kreft (2009):** Eisaufbruch am Fluss Oder
[http://vzb.baw.de/publikationen/kolloquien/0/06_Kreft.pdf – Zugriff am 29.11.2015]
- MIR – Ministerium für Infrastruktur und Entwicklung (2014):** IPPON – Studie der räumlichen Integration des deutsch–polnischen Grenzraums, Warszawa, Zielona Góra, Wrocław, Szczecin
- MOZ (2014):** Polen will Oder-Fahrrinne vertiefen, 30.09.2014
[<http://www.moz.de/artikelansicht/dg/0/1/1331532> – Zugriff am 29.11.2015]
- Rast, Georg (2009):** Die Oder aus Sicht des Naturschutzes
[http://vzb.baw.de/publikationen/kolloquien/0/15_Rast.pdf – Zugriff am 29.11.2015]
- World Bank Group (2015a):** Poland - Odra-Vistula Flood Management Project: Environmental and Social Management Framework, Final Document (SFG1100), 01.07.2015
- World Bank Group (2015b):** Poland - Odra-Vistula Flood Management Project: Environmental Assessment and Management Framework, (E4745), 06.02.2015
- World Bank Group (2015c):** Poland - Odra-Vistula Flood Management Project: Project Appraisal Document (PAD1203), 01.07.2015
- WSA Eberswalde (1966–1973):** Dokumentationen und technische Erläuterungen zu den Ausbaugrundsätzen für die Oder
- WSA Eberswalde (2010):** Die Eisbrecherflotte hat ein neues »Flaggschiff«, Pressemitteilung vom 30.03.2011
- WSA Eberswalde (2011):** Probefahrt erfolgreich verlaufen!, Pressemitteilung vom 30.03.2011
- WSA Lauenburg (2013):** Eisbekämpfung durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes auf der Elbe [<http://www.wsa-lauenburg.wsv.de/Eisaufbruch/Anlagen/Eisbekaempfung5119766226297622013.pdf> – Zugriff am 29.11.2015]

Anschrift der Verfasser:

SASCHA MAIER

Selchower Str. 7, 12049 Berlin

sascha.maier@fu-berlin.de

DR. CHRISTIAN WOLTER

Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei

Müggelseedamm 310, 12587 Berlin

wolter@igb-berlin.de