Dr. Ansgar Vössing

Nationalpark in Not

Erschienen in: Ökowerkmagazin 12 (1/2), 38-39

Jeder hätte es vorher wissen können, die Ausweisung eines Nationalparkes in einer großen mitteleuropäischen Flußaue birgt Zündstoff, sind doch gerade die Flußauen die begehrtesten, von verschiedenen, mitunter konkurrierenden Nutzungsinteressen umkämpften Landschaften. Trotzdem war es mutig und verantwortungsvoll, wenigstens einen Auennationalpark in Deutschland zu schaffen. Konflikte um diesen grenzüberschreitenden Nationalpark werden auch künftig nicht ausbleiben, gerade in einer Zeit, in welcher der Wind der Nationalparkbewegung - vom Bayerischen Wald bis hin zur Ostseeküste - kräftig ins Gesicht bläst.

Das größte Problem des Nationalparks Unteres Odertal sind zur Zeit die Verkehrswegeplanungen, die, sollten sie alle wie vorgesehen Wirklichkeit werden, den Nationalpark in seiner Substanz zerstören würden. Schon wenige Jahre nach seiner Gründung im Jahr 1995 muß der junge Auennationalpark um seine Chance kämpfen, wenigstens in absehbarer Zeit internationale Anerkennung zu erhalten.

Dabei hatte alles Mitte des Jahres 1997 für den Naturschutz so gut ausgesehen. Die Natur hatte sich während des so genannten Jahrhunderthochwassers genommen, was ihr die menschlichen Eingriffe vorenthalten hatten. Im Unteren Odertal war das kein Problem, dort verfügt die Oder immer noch über Quadratkilometer große Überflutungsflächen. Schäden an Leib und Leben, an Hab und Gut, hat die Flut nördlich von Hohensaaten nicht verursacht, wohl aber südlich des Nationalparks, wo der Mensch den Fluß mit Staustufen und enggeführten Deichen meinte bändigen zu können. Der Nationalpark Unteres Odertal hatte also seine Bewährungsprobe bestanden und konnte mit Fug und Recht beanspruchen, als Beispiel für die gesamte Oder, ja, selbst für weitere mitteleuropäische Ströme gelten zu können. Nicht zuletzt konnte der Naturschutz ein nun schon bald geflügeltes Kanzlerwort für sich in Anspruch nehmen: „Laßt den Strömen ihren Lauf!“ hatte Helmut Kohl angesichts der Flutschäden gefordert und Umweltministerin Angela Merkel hatte versprochen, die Fehler vom Rhein an der Oder nicht zu wiederholen.

Nach Abzug der Bonner Prominenz sehen die Verantwortlichen vor Ort die Dinge freilich anders. Zwar pochen sie auf die zugesagte Unterstützung aus Bonn und Brüssel, bei der Verwendung dieser Mittel setzt die brandenburgische Landesregierung allen zukunftsweisenden Hoffnungen von Umweltminister Matthias Platzeck zum Trotz auf bauliche Maßnahmen. Nach Lage der Dinge dürften neue Überflutungsflächen kaum geschaffen, die Deiche dafür fester und höher werden. Verfahren die Polen in Schlesien mit der Oder genauso, dann werden aber auch diese Maßnahmen die nächste Flut nicht aufhalten können.

Emsige Lokalpolitiker lassen nun nichts unversucht, die flutbedingte, überraschende Aufmerksamkeit und Hilfe, welche die Oderregion erfahren hat, für ihre Zwecke zu nutzen. Das ist zunächst einmal verständlich und vernünftig, denn die abgelegene strukturschwache Gegend hat eine besondere bundesstaatliche Zuwendung durchaus nötig. Problematisch ist nur, daß diese Förderung offensichtlich immer in Beton gegossen werden muß, sich also im Straßen- und Wasserbau zu erschöpfen scheint. Das neueste Oderprogramm der Landesregierung ist im wesentlichen ein Straßenbauprogramm.

Davon nun ist der Nationalpark in besonderer Weise betroffen: Drei Vorhaben wirken besonders bedrohlich.

Da ist zum einen die geplante neue Straßentrasse quer durch das Herzstück des Nationalparks nördlich von Schwedt, wenige Kilometer unterhalb des bestehenden Grenzüberganges. Die Landesplanungsbehörde will in Kürze das entsprechende Raumordnungsverfahren einleiten. Egal, wie die neue Trassenführung im Detail ausschauen wird, in jedem Fall muß die neue Straße die an dieser Stelle 3 km breite sumpfige Oderaue, die fast in jedem Winter überflutet ist, als Damm oder Brücke überqueren. Gerade dieser Fiddichower Polder ist als großflächiges Wildnisgebiet vorgesehen und schon heute so naturbelassen wie kaum ein anderes Stück Auenlandschaft in Deutschland. Hier brüten noch Wachtelkönig und Seggenrohrsänger, zeitweise bis zur Hälfte des bundesdeutschen Bestandes. Der ungewöhnliche Artenreichtum wurde kürzlich während der Vorarbeiten für den Pflege- und Entwicklungsplan gründlich untersucht und dokumentiert. Das Untere Odertal gehört damit sicher zu den zur Zeit am besten flächendeckend erforschten deutschen Großschutzgebieten. Wir wissen also, was wir gefährden oder sogar vernichten.

Ein solcher schwerwiegender Eingriff in den einzigen Nationalpark Brandenburgs kann, wenn überhaupt, nur durch eine unabweisbare wirtschaftliche oder politische Notwendigkeit gerechtfertigt werden. Die nachzuweisen dürfte praktisch unmöglich sein. Im Unteren Odertal gibt es bereits 4 Grenzübergänge, angefangen von dem Autobahngrenzübergang bei Pomellen über den Grenzübergang der Bundesstraße 2 bei Rosow bis hin zu dem bestehenden Grenzübergang der Bundesstraße 166 bei Schwedt und dem Grenzübergang der Bundesstraße 158 bei Hohenwutzen im Süden.

Der Grenzübergang in Schwedt wird vergleichsweise wenig frequentiert, wegen der im Radio gemeldeten kurzen Wartezeiten nehmen aber immer wieder LKW-Fahrer erhebliche Umwege über Schwedt in Kauf, um trotzdem schneller ans Ziel zu kommen. Das haben eingehende Untersuchungen aus dem Jahre 1993 und 1994 ergeben. Eine neue Studie der Freien Universität Berlin aus dem Jahre 1997 übrigens belegt, daß über 90% der Grenzgänger lediglich zum billigen Tanken und Einkaufen nach Polen fahren, also keineswegs aus freundschaftlichen, beruflichen oder geschäftlichen Gründen. Über 95% aller Fahrzeuge sind PKW, an 4 Tagen wurden bei über 6000 Fahrzeugen noch nicht einmal 200 LKW gezählt. Die weitaus meisten davon sind polnischer Nationalität, während bei den PKW nur 10% ein polnisches Nationalitätenzeichen tragen. Für die Schwedter Wirtschaft spielt der Grenzübergang kaum eine Rolle, Fahrzeuge der beiden Papierfabriken und der PCK Raffinerie GmbH werden so gut wie niemals gesichtet. Der Grenzübergang wird fast ausschließlich für den Regionalverkehr genutzt, 93% der Fahrzeuge blieben in einem Radius von 100 km.

Nun will den abgelegenen Grenzlandbewohnern keiner den günstigen Einkauf neiden, deswegen aber mit Millionen-Aufwand an Steuergeldern eine intakte Flußauenlandschaft zu zerstören, dürfte wohl kaum verantwortbar sein. Dann sollte man doch ehrlicherweise den benachteiligten Grenzgebietsbewohnern ihr Benzin an Schwedter Tankstellen gleich zum halben Preis anbieten, solche Art von Subventionen kämen den bundesdeutschen Steuerzahlern ungleich billiger.

Natürlich steht die neue Straße nicht im luftleeren Raum, wiewohl eine Anbindung auf polnischer Seite, auf der die neue Straße mitten in unberührten Hangwäldern enden würde, von Polen auf absehbare Zeit kaum finanziert werden dürfte. Auf deutscher Seite aber führt die geplante Umgehungsstraße von Schwedt, gegen die als solche im Prinzip nur untergeordnete Argumente ins Feld geführt werden können, in der jetzigen Planung direkt auf den ersehnten Grenzübergang zu.

Sie wird also, selbst wenn dieser vorerst nicht gebaut wird, sozusagen mit abgebrochenem Stumpf in das Untere Odertal hineinragen.

Just an dieser Stelle plant die Stadt Schwedt nun einen Hochseehafen, in dem auch Küstenmotorschiffe anlegen sollen. Zwar werden die vorhandenen Hafenanlagen dem mäßigen Umschlag voll und ganz gerecht - die beiden Papierfabriken verfügen über eigene Hafenanlagen, die PCK Raffinerie GmbH hat kein Interesse an einer Wasserstraßenanbindung - doch wird auf geradezu fantasievolle Weise der zukünftige Bedarf berechnet, indem man den gegenwärtigen mit dem nicht näher erklärten Faktor 27 multipliziert, was dann den neuen Hafen erforderlich macht.

Sinn macht dieser Hafen zum Dritten aber nur, wenn er von den Küstenmotorschiffen auch erreicht werden kann. Dazu soll die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße (HoFrieWa) von zur Zeit knapp 3 auf 4,5 m vertieft und ganz erheblich verbreitert werden. Dazu muß vor allem westlich, aber auch östlich der Nationalpark um einige Hektar Uferbereiche verkleinert werden, häufig um ausgesprochen hochwertige Auwaldgebiete. Ob nach Abschluß der Arbeiten die einzige Firma, die diesen Ausbau mit aller Macht betreibt, noch existiert, sei dahin gestellt. Pikant an der Angelegenheit ist, daß der Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße im Bundesverkehrswegeplan 1992 zwar bereits erwähnt, aber wegen des äußerst ungünstigen Kosten-Nutzen-Quotienten nicht mit dringlichem Bedarf ausgewiesen wurde. Der Quotient liegt deutlich unter 3,0, dem absoluten Minimum, um in den vordringlichen Bedarf und damit in Realisierungsnähe zu kommen. Um hier die Handlungsfreiheit zurückzubekommen, und die Baumaßnahmen vorziehen zu können, wurde nun für das nördliche Stück zwischen Schwedt und Westoder der Kosten-Nutzen-Quotient auf über 3,0 schöngerechnet.

Nicht unerwähnt bleiben darf freilich, daß es sich bei der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße nicht um einen künstlichen Oderseitenkanal, sondern um ausgesprochen naturnahe Altarme der Oder und der Welse handelt, die Anfang des Jahrhunderts durch nur wenige Durchstiche miteinander verbunden wurden.

Nun will auch der Verein der Freunde des Deutsch-Polnischen Europa-Nationalparks „Unteres Odertal“ eine bedarfsgerechte Erweiterung der HoFrieWa nicht von vornherein kategorisch ausschließen. Aber auch hier geht es zunächst einmal um den nachzuweisenden Bedarf, dann um die Bauplanungen im Einzelnen und schließlich vor allem um ein abgestimmtes Verkehrskonzept für das gesamte Untere Odertal. So kann ein bedarfsgerechter, behutsamer Ausbau der HoFrieWa nur dann in Frage kommen, wenn gleichzeitig sichergestellt ist, daß die nur 2-3 km östlich verlaufende Stromoder unverbaut und am besten im Wesentlichen der natürlichen Sukzession überlassen bleibt.

Auch die Straßenbaupläne müssen im Verkehrskonzept integriert werden. Sicher wird man sich über eine Oder-Lausitz-Trasse unterhalten müssen, der Naturschutz wird sich auch einem bedarfsgerechten Ausbau der Bundesstraßen 2 und 166 nicht verschließen. Noch wichtiger wäre eine verbesserte Eisenbahnverbindung in die deutsche Hauptstadt, die in einer Stunde erreichbar sein sollte. Gut in das Konzept des Internationalparkes passen auch neue und zusätzliche Grenzübergänge für Fahrradfahrer und Fußgänger, wie sie schon längst zwischen den benachbarten Nationalparken Bayrischer Wald auf deutscher und Böhmischer Wald auf tschechischer Seite üblich sind.

Diskutiert werden muß in diesem Zusammenhang selbstverständlich auch die Wasserwirtschaft, beispielsweise, inwieweit auch im Sommer für die Oderaue Wasser erübrigt werden kann, sowie über eine Renaturierung der Welse.

Vor allem aber müssen die von polnischer Seite immer wieder forcierten und möglichst von Brüssel zu finanzierenden Oderkanalisierungspläne endgültig aufgegeben werden, die - ähnlich wie beim Rhein - vorsehen, auf die oberschlesischen Staustufen weitere in Niederschlesien folgen zu lassen.

Naturschutzunverträglich sind auch, um den Reigen der drohenden Verkehrsprojekte abzuschließen, polnische Planungen, die kleine Straße zwischen Greifenhagen (Gryfino) und Mescherin für den
allgemeinen Autoverkehr zu öffnen, die bisher nur im Rahmen des kleinen Grenzverkehrs für Fußgänger und Fahrradfahrer offen steht.

Ohne eine von allen Beteiligten akzeptierte Gesamtkonzeption werden die geplanten Verkehrsbaumaßnahmen nicht nur höchst strittig, sondern auch langwierig und sehr teuer, für die Natur, aber auch für den Bundeshaushalt.

Nicht schließen möchte ich aber ohne das Bekenntnis, daß der Oderraum in besonderer Weise der nationalen Aufmerksamkeit und Zuwendung bedarf. Sicher lassen sich die Naturschönheiten, allen voran der Nationalpark, noch viel besser als bisher touristisch nutzen, jedenfalls dann, wenn er sich tatsächlich zu einer international anerkannten Wildnislandschaft entwickeln darf. Hier gibt es noch enorme naturverträgliche Expansionsmöglichkeiten. Schon heute bieten Naturschutz und Tourismus im Nationalpark mehr Arbeitsplätze als die traditionelle Landwirtschaft.

Auf der anderen Seite wird die in den 60iger Jahren in ihrem heutigen Ausmaß aus dem sozialistischen Boden gestampfte Industriestadt Schwedt anders als die kleinen Dörfer und Städte nicht allein vom Tourismus leben können, sondern weiterhin Wirtschaft und Industrie binden müssen. So hat auch Bürgermeister Peter Schauer erkannt, daß Schwedt mit seinen rund 2000 leerstehenden Wohnungen und seinen ungenutzten Industrieflächen ohne Rückbau keine Chance haben wird, trotzdem müssen industrielle Arbeitsplätze in der Stadt gehalten und wenn möglich, neue geschaffen werden. Das wird ohne Hilfe aus Bonn und Brüssel nicht gehen.

Bedauerlich ist nur, daß sich viele Lokalpolitiker diese Hilfe nur in Quadratmetern versiegeltem Boden, also nur als Beton und Asphalt, vorstellen können. Fast hat man den Eindruck, daß der Bundesstraßenbau vor allem deswegen mit aller Kraft vorangetrieben wird, weil er Stadt und Land nichts kostet und vom Bund allein zu finanzieren ist. Viel sinnvoller wäre die Gründung einer technisch-wirtschaftlichen Fachhochschule oder Ansiedlungs- und Starthilfen für junge, innovative Unternehmen im Umkreis der in Schwedt erfreulicherweise sehr lebendigen industriellen Kerne. Auf dem riesigen Gelände der PCK Raffinerie GmbH gibt es dafür genug Flächen und Anlagen.

Es wäre also viel sinnvoller und weitsichtiger, in Schulen und Berufsausbildung und in innovative Unternehmen zu investieren als ausschließlich in den Straßenbau. Die Zeiten, wo sich wirtschaftlicher Fortschritt einfach in Beton und Asphalt gießen ließ, sind längst vorbei. Intelligente Lösungen sind nun gefragt, Qualität rangiert vor Quantität. Unbesiedelte Gewerbegebiete mit besten Anbindungen an Eisenbahn und Autobahn gibt es in Brandenburg genug. Es fehlt also kaum an neuen Straßen, Häfen und Kanälen, sondern an der passenden Förderung von kleinen innovativen Unternehmen.

Die gegenwärtige Verkehrswegekonzeption muß überdacht und überarbeitet werden. Dann, und nur dann, wird es zu einem harmonischen und friedlichen Nebeneinander von Schwedt und seinem Nationalpark kommen, von dem beide Seiten dann am meisten profitieren werden.