

Mythen und Fakten zum Oderausbau

Stand: 27.03.2017

Am Weltwassertag, den 22. März 2017, protestierte der BUND Brandenburg in Frankfurt (Oder) gegen den Ausbau der Grenzoder. Die IHK Ostbrandenburg erklärte einen Tag später im Interview mit dem Frankfurter Fernsehen, dass die Einwände des BUND Brandenburg aus ihrer Sicht keine Substanz haben.ⁱ Der BUND Brandenburg entlarvt die Mythen, die sich rund um den Oderausbau spannen.

Mythos 1: Der BUND Brandenburg möchte das Oderbruch dem Hochwasser aussetzen

Der BUND Brandenburg befürwortet einen ökologischen Hochwasserschutz, der auch dem Oderbruch dient. Wir nehmen die Gefahr von Winterhochwassern durch Eisstau sehr ernst. Eisbrecher sind ein geeignetes Mittel, um den Eisstau zu lösen. Jedoch sind die Eisbrecher nur bei Tauwetter einsetzbar, da sonst die Gefahr droht, dass das aufgebrochene Eis erneut wieder zusammen friert und sich ein neuer Eisstau bildet. Im Winter 2010/11 drohte eine Evakuierung des Oderbruchs aufgrund von Eishochwasser, da die Eisbrecher aufgrund der niedrigen Temperaturen erst spät eingesetzt werden konnten.ⁱⁱ Im Winter 1982 kam es an der Weichsel am Włocławek-Stausee zu einer Katastrophe, da die Eisbrecher bei einer Lufttemperatur unter -20 Grad Celsius und starkem Wind nicht mehr einsatzfähig waren. Es folgte ein Deichbruch.ⁱⁱⁱ Entsprechend müssen Retentionsflächen geschaffen werden, um solchen Gefahren begegnen zu können. Für den Hochwasserschutz sind Deiche und genügend Retentionsflächen, aber kein Ausbau konventioneller Buhnen notwendig. Mehr Raum für die Oder forderte bereits vor 20 Jahren der damalige Bundeskanzler Helmut Kohl nach dem Jahrhunderthochwasser 1997.^{iv}

Mythos 2: Für den Eisbrechereinsatz ist eine mittlere Wassertiefe von 1,80 Meter an 80 bzw. 90 Prozent des Jahres nötig

Der BUND Brandenburg kennt keine Fälle aus der Vergangenheit, wo der Einsatz von Eisbrechern aufgrund mangelnder Schiffbarkeit gescheitert ist und befürwortet den Einsatz flachgehender Eisbrecher. Auch an der Elbe können starke Vereisungen auftreten. Es kam im Winter 1996/1997 zu einem Eisstand bis Barby (km 291,5) und im Winter 2002/2003 zu Eisversetzungen mit Beschädigungen der Deiche durch sehr dichtes Treibeis.^v An der Elbe wird derzeit diskutiert, ob aufgrund der geringen, aber immer noch größeren Abflüsse als an der Oder, überhaupt eine Fahrrinne von 1,40 Meter realisierbar ist.^{vi} Der neueste Eisbrecher an der Elbe („Keiler“) wird mit einem Tiefgang von maximal 1,55 m, die neuesten Eisbrecher an der Oder („Schwedt“ und „Kietz“) werden jedoch mit einem Tiefgang von maximal 1,86 m angegeben.^{vii} Alle drei Eisbrecher kommen von der gleichen Werft und haben die gleiche Leistung (Hauptmaschine 810 kW). Die Landesregierung Brandenburg erklärte 2016, dass ihr aus den vergangenen Jahren keine Fälle bekannt sind, in denen ein Eisbrechereinsatz wegen mangelnder Schiffbarkeit oder wegen Untiefen gescheitert ist.^{viii}

Mythos 3: Eisbrecher benötigen nur in der Fahrrinne eine bestimmte Tiefe

Der BUND Brandenburg weist darauf hin, dass sich die Eisbrecher beim Eisaufbruch nicht in einer eng begrenzten Fahrrinne bewegen, sondern im gesamten Bereich zwischen den Ufern. Deshalb ist für die Stromregelungskonzeption die Betrachtung einer schmalen Fahrrinne irrelevant.^{ix} Die Oder würde demnach über die gesamte Gewässersohle, also von Buhnenkopf zu Buhnenkopf auf eine gleiche Tiefe und so um wertvolle Lebensräume von Fischen gebracht werden. Gerade Sandbänke und Untiefen (Kolke) sind Kinderstuben und Rückzugsräume von seltenen Fischen, die die Einzigartigkeit der Oder ausmachen.

Mythos 4: Es besteht kein Zusammenhang zwischen dem Ausbau der Oder für den Einsatz von Eisbrechern und der Nutzung für die Binnenschifffahrt

Der BUND Brandenburg erkennt aufgrund der Modellierung über die Dauer von fast einem Jahr und der Nutzung der Werte eines Binnenschiffs einen Zusammenhang. Eine der längsten Eisaufbruchaktionen erfolgte im Winter 1995/96 und dauerte 63 Tage, aber eben nicht 292 Tage (80 % des Jahres) bzw. 329 Tage (90 % des Jahres).^x Eine fast ganzjährige Schifffbarkeit der Oder bei 1,80 Meter Wassertiefe dient entsprechend weniger dem Hochwasserschutz durch den Einsatz von Eisbrechern, sondern vielmehr der Binnenschifffahrt. In dem relevanten Gutachten zur „Aktualisierung der Stromregelungskonzeption für die Grenzoder“ der Bundesanstalt für Wasserbau wurde deshalb auch mit einem Europaschiff (82 Meter x 11,4 Meter) modelliert. Die Ergebnisse sind auch auf Schubverbände (125 Meter x 11,45 Meter) übertragbar.^{xi}

Mythos 5: Das Ausbau- und Unterhaltungskonzept erfolgte abgestimmt

Der BUND Brandenburg kann keine Abstimmung des Ausbau- und Unterhaltungskonzeptes mit den Parlamenten, den Verbänden und der Zivilgesellschaft feststellen. Am 27. April 2015 wurde das Deutsch-Polnische Wasserstraßen-Abkommen vom Bundesverkehrsminister und vom polnischen Umweltminister unterzeichnet.^{xii} Der Vertrag musste zwar in Polen ratifiziert werden, wurde aber nicht im Bundestag und in den Landtagen behandelt. Obwohl die Europäische Wasserrahmenrichtlinie die Information, Konsultation und Einbeziehung der Öffentlichkeit vorsieht, erfolgte keine Diskussion mit den Umwelt- und Naturschutzverbänden. Bereits im Dezember 2004 erklärte das Bündnis „Zeit für die Oder“:

„Die Wasserbauverwaltungen haben nach den Arbeitsplätzen ein neues »Totschlag«-Argument aus der Tasche gezaubert: Eishochwasser, hervorgerufen durch Eisstau. [...] Es steht außer Frage: Menschenleben gehen vor Naturschutz. Aber es müssen dafür sinnvolle und praktikable Methoden entwickelt werden. Katastrophenschutz darf nicht vorgeschoben werden, um Flussausbau für die Schifffahrt zu betreiben!“^{xiii}

Die Herausforderungen, die sich für den Hochwasserschutz durch Eisbrecher in dem sensiblen Ökosystem der Oder ergeben, sind lange bekannt. Die Bundesanstalt für Wasserbau stellt in ihrem Gutachten fest, dass eine Verbesserung des ökologischen Potentials der Grenzoder kein Ziel bei der Erarbeitung der neuen Regelungskonzeption war. Jedoch wird festgehalten, dass bei den geplanten Veränderungen am Gewässerbett die Vorgaben der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie zu berücksichtigen sind und das Verschlechterungsverbot zu beachten ist.^{xiv} Aus Sicht des BUND Brandenburg ist deshalb eine strategische Umweltprüfung mit Beteiligung der Verbände zwingend erforderlich.

Mythos 6: Der Umweltschutz stellt sich gegen den Umweltschutz

Der BUND Brandenburg befürwortet die Binnenschifffahrt dort, wo sie der Umwelt nützt. Im „Grünbuch nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung – Zur Transformation des Bundesverkehrswegeplans 2030“ macht der BUND deutlich, dass bei der Engpassbeseitigung in den Korridoren des Seehafenhinterlandes aus Gründen des Klimaschutzes der Ausbau der Schiene an erster Stelle stehen muss. Doch auch die Binnenschifffahrt kann einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des Straßenverkehrs leisten. Deshalb sollte ebenfalls höchste Priorität der Ausbau intermodaler Drehkreuze (Hubs) und trimodaler Umschlaganlagen für Schiene, Wasserstraße und Straße haben.^{xv}

Jedoch weist der BUND Brandenburg darauf hin, dass die Oder im Bundesverkehrswegeplan 2030 außerhalb des Kernnetzes eingestuft wurde, da ihr Verkehrsaufkommen unterhalb der Schwelle von 0,6 Mio. t liegt.^{xvi} Die Verkehre (Berg- und Talverkehr) von Hohensaaten betragen stromab 155.000 t und stromauf 35.000 t pro Jahr.^{xvii}

Im „Bundesprogramm Blaues Band Deutschland“ des Bundesverkehrsministeriums und des Bundesumweltministeriums heißt es speziell zu den Nebenwasserstraßen: „Nebenwasserstraßen sind von herausragender Bedeutung für die Entwicklung der biologischen Vielfalt und den Aufbau eines nationalen Biotopverbunds. Sie sollen zukünftig neue gesellschaftliche Aufgaben erfüllen. Der aus wirtschaftlichen Gründen angestrebte Rückbau der Infrastruktur an Nebenwasserstraßen wird genutzt, um Fließgewässer und Auen zu renaturieren.“^{xviii}

Die bisherige Vorgehensweise an Deutschlands naturnahsten großen Fluss mutet wie ein Rückblick auf die Elbe vor 15 Jahren an. Aus Sicht des BUND Brandenburg ist das ein echter Anachronismus. Anstelle den Fluss auszubauen, wird es „Zeit für die Oder“, die naturtouristischen Chancen dieses in Deutschland einzigartigen naturnahen großen Fluss zu ergreifen.

ⁱ Das Frankfurter Fernsehen (2017): „Baumaßnahmen an und in der Oder: IHK nimmt Stellung“, in: Heute Aktuell vom 23.03.2017 - online: <https://www.youtube.com/watch?v=8pWRtC57-uk>

ⁱⁱ Tagesspiegel (2011): „Oder-Hochwasser bedroht 15.000 Menschen“, 5. Januar 2011 – online: <http://www.tagesspiegel.de/moegliche-evakuierungen-oder-hochwasser-bedroht-15-000-menschen/3689846.html>

ⁱⁱⁱ Żelaziński, J. (2016): „Preliminary opinion on some of the initiatives proposed as part of the project: »ODRA–VISTULA FLOOD MANAGEMENT PROJECT«“; Grzes, M. et al. (1997): „Poland“ in: Embleton, C. & Embleton-Hamann, C (Hrsg.): „Geomorphological Hazards of Europe“, S. 371 ff.

^{iv} Kohl, H. (1997): Regierungserklärung „Die Hochwasserkatastrophe an der Oder und die Hilfsmaßnahmen der Bundesregierung“, 5. August 1997, Plenarprotokoll 13/186 – online: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btp/13/13186.pdf>

^v Schuh, A. (2011): „Eishochwasser an Oder und Elbe aus historischen und meteorologischen Gesichtspunkten und im Hinblick auf mögliche Gefährdungen“. Dissertation, Cottbus – online: <https://opus4.kobv.de/opus4-btu/frontdoor/index/index/docId/2274>

^{vi} BUND, NABU, WWF & Bürgerinitiative Pro Elbe (2017): „Stellungnahme der Umweltorganisationen und der Bürgerinitiative Pro Elbe zum Gesamtkonzept Elbe – Strategisches Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe und ihrer Auen am 13.01.2017“ – online: http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Ergebnis/stellungnahme_umwelt.pdf?_blob=publicationFile&v=2

^{vii} Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde: „Eisbrecher Schwedt“ – online: http://www.wsa-eberswalde.de/wir_ueber_uns/technik_wasserfahrzeuge/eisbrecher/datenblaetter/eb_schwedt.html; Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde: „Eisbrecher Kietz“ – online: http://www.wsa-eberswalde.de/wir_ueber_uns/technik_wasserfahrzeuge/eisbrecher/datenblaetter/eb_kietz.html; Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lauenburg: „Eisbekämpfung durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des

Bundes auf der Elbe“ – online: <http://www.wsa-lauenburg.wsv.de/Eisaufbruch/Anlagen/Eisbekaempfung5119766226297622013.pdf>

^{viii} Landesregierung Brandenburg (2016): Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage Nr. 1839 des Abgeordneten Benjamin Raschke Fraktion der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 6/4389 – Biologische Vielfalt und Hochwasserschutz an Oder und Elbe, Drucksache 6/4619, 18.07.2016 – online:

https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/ELVIS/parladoku/w6/drs/ab_4600/4619.pdf

^{ix} BAW (2014): „Aktualisierung der Stromregelungskonzeption für die Grenzoder: Gutachten, Mai 2014, 3.02.10132.3“, S. 81 – online: http://www.wsa-eberswalde.de/wir_ueber_uns/wasserstrassen/die_oder/Stromregelungskonzeption_fuer_die_Grenzoder/BAWGu_tachten_Stromregelungskonzeption_fuer_die_Grenzoder5749662156656999868.pdf

^x Kreft, A. & Szczepaniak-Kreft, A. (2009): „Eisaufbruch auf dem Fluss Oder“, S. 11 – online: http://vzb.baw.de/publikationen/kolloquien/0/06_Kreft.pdf

^{xi} BAW (2014): „Aktualisierung der Stromregelungskonzeption für die Grenzoder: Gutachten, Mai 2014, 3.02.10132.3“, S. 80 ff.

^{xii} 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

^{xiii} BUND Berlin (Hrsg.)(2004): ODRA-INFO: „Informationen aus dem internationalen Bündnis »Zeit für die Oder«“, Dezember, S. 7.

^{xiv} Bundesanstalt für Wasserbau (2014): Aktualisierung der Stromregelungskonzeption für die Grenzoder, BAW 3.02.10132.3, Gutachten, S. 37 und S. 169 Fußnote 4

^{xv} BUND (2017): „Grünbuch nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung - Zur Transformation des Bundesverkehrswegeplans 2030“, S. 15 – online:

https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_gruenbuch_bvwp.pdf

^{xvi} BMVI (2016): „Bundesverkehrswegeplan 2030 (03.08.2016)“ (Kabinettsbeschluss), S. 182 – online:

http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?__blob=publicationFile

^{xvii} Aster, D./ Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (2016): „Aktueller Sachstand zur Umsetzung des Abkommens zur »gemeinsamen Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im dt.- pol. Wasserstraßengebiet«“, Vortrag gehalten im DUH-Workshop „Lebendige Flüsse IV“ am 2. Juni 2016 in Criewen

^{xviii} BMVI & BMUB (2015): „Bundesprogramm Blaues Band Deutschland: Ein neuer Blick auf unsere Wasserstraßen und ihre Auen“, S. 6 – online: [http://www.blaues-](http://www.blaues-band.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/Blaues_Band_image.pdf?__blob=publicationFile&v=8)

[band.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/Blaues_Band_image.pdf?__blob=publicationFile&v=8](http://www.blaues-band.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/Blaues_Band_image.pdf?__blob=publicationFile&v=8)