

V1 Der Oder mehr Raum geben! Oder-Ausbau stoppen und Hochwasserschutz konsequent umsetzen

Antragsteller*in: Sahra Damus

Tagesordnungspunkt: 14. Anträge Verschiedenes

Antragstext

- 1 Die Oder ist ein Fluss, der viele Jahrzehnte Deutsche und Pol*innen trennte, aber nun verbindet. An der Oder sind in über viele Jahre hinweg wertvolle Natura 2000-Gebiete und der einzige Auen-Nationalpark Deutschlands entstanden.
- 2 Die Brandenburger Bündnisgrünen begrüßen das Engagement von Umwelt- und Naturschutzverbänden, Wissenschaftler*innen, Bürger*innen und Politiker*innen aller Ebenen in Deutschland und Polen zum Schutz und Erhalt der naturnahen Oder und die Proteste gegen einen geplanten Oder-Ausbau. Das „Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit der Regierung der Republik Polen über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Abfluss und Schifffahrtsverhältnisse)“ von 2015 enthält Maßnahmen, die nicht mit dem EU-Umweltrecht (Wasserrahmenrichtlinie, Natura 2000-Richtlinien) vereinbar sind und drastische Auswirkungen auf Natur, Klima, Landwirtschaft und Tourismus hätten. Sie dürfen daher nicht umgesetzt werden. Wir begrüßen daher, dass das Umweltministerium Widerspruch gegen die Planungen bei der Stettiner Umweltbehörde eingelegt hat. Eine Bescheidung wird jedoch seit vielen Monate verzögert - ohne aufschiebende Wirkung.
- 3
- 4 Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stuft die Oder als Nebenwasserstraße ein und plant laut Bundesverkehrswegeplan auch keinen Ausbau. Ein Oder-Ausbau hat aus verkehrspolitischer Sicht kaum Vorzüge, vernichtet aber unwiederbringlich wertvolle Flora und Fauna und gefährdet die Landwirtschaft rechts und links der Oder. Nichtsdestotrotz hat sich die polnische Regierung mehrfach für einen Ausbau der Oder für Gütertransporte ausgesprochen und Pläne zum Erreichen höherer Wasserstraßenklassen für den Gütertransport sowie zum Ausbau von mehreren Staustufen veröffentlicht. Längst überholte und unrealistische Träume von Güterschifffahrt in großem Maßstab auf der Oder und der Ausbau der Oder als Schifffahrtsstraße lassen sich weder ökologisch noch wirtschaftlich rechtfertigen.
- 5 Die Behauptung, der Oder-Ausbau diene dem Hochwasserschutz, ist vorgeschoben. Im Falle eines Hochwassers würde die Hochwasserwelle durch die Verengung des Flussbetts sogar noch ansteigen. Das belegen die Ausbauplanungen der Bundesanstalt für Wasserbau. Auch für den Eisbrechereinsatz ist keine Vertiefung notwendig, wie das Brandenburger Umweltministerium bestätigt hat. Stattdessen steht hier eine Zweckentfremdung von Fördermitteln der Weltbank und der EU durch Polen im Raum, denn diese wurden allein für den Hochwasserschutz, nicht aber für die Güterschifffahrt bewilligt.
- 6 Im kommenden Jahr jährt sich die Jahrhundertflut an der Oder zum 25. Mal. Mit Blick darauf und auf die diesjährige Flutkatastrophe in Westdeutschland mahnen die Brandenburger Bündnisgrünen eine konsequente Umsetzung des "Aktionsprogramms Hochwasserschutz für die Oder" und der Maßnahmen an der Oder aus dem Nationalen Hochwasserschutzprogramm an. Denn während bisher viel Geld in die Deichsanierung investiert wurde, haben Deichrückverlegungen nur punktuell stattgefunden und sind die Planungen der vereinbarten Rückhalteflächen an der Oder vernachlässigt worden. Aus Bündnisgrüner Sicht ist Hochwasserschutz nie nur technischer Hochwasserschutz, sondern umfasst immer die Forderung "Den Flüssen mehr Raum" zu geben. In Zeiten des Klimawandels wissen wir: nach einem Jahrhunderthochwasser ist vor einem Jahrhunderthochwasser.

7 Wir fordern die Weltbank, die Entwicklungsbank des Europarates und die EU-Kommission auf:

- 8
- zu überprüfen, ob eine Zweckentfremdung ihrer Fördermittel vorliegt, da nicht wie bewilligt der Hochwasserschutz, sondern die Güterschifffahrt im Vordergrund der polnischen Pläne steht und der Hochwasserschutz sich durch die geplanten Maßnahmen sogar verschlechtern würde.

9 Wir fordern die aktuell Verhandelnden eines Koalitionsvertrages auf Bundesebene und die künftige Bundesregierung auf:

- 10
- eine Verhinderung von Oder-Ausbau-Maßnahmen im Koalitionsvertrag zu verankern, sowie das Ziel zu verfolgen, im gemeinsamen Dialog mit Polen und Tschechien einen vorbeugenden Hochwasserschutz am Mittel- und Oberlauf der Oder umzusetzen;
- 11
- das deutsch-polnische Wasserstraßen-Abkommen von 2015 daraufhin zu überprüfen, an welchen Stellen es nicht mit dem EU-Umweltrecht vereinbar ist und die betreffenden Maßnahmen auszusetzen;
- 12
- die Auswirkungen des Klimawandels und von zunehmenden Extremwetterereignisse in den Modellierungen der Bundesanstalt für Wasserbau zu berücksichtigen;
- 13
- Gespräche mit der polnischen Regierung dazu suchen, wie das Abkommen auf einen wirksamen EU-Rechtskonformen Hochwasserschutz im Einklang mit der Natur zurückgeführt werden kann und wie Schienenverbindungen grenzüberschreitend voranzubringen sind;
- 14
- Mittel für den Ausbau von Bahnverbindungen deutlich zu erhöhen, sodass mehr Güter auf die Schiene verlagert werden können.

15 Wir fordern die Brandenburgische Landesregierung auf:

- 16
- die Priorisierung der Polder-Umsetzung in der Neuzeller Niederung und der Ziltendorfer Niederung zu überprüfen und die notwendigen Schritte einzuleiten, um einen nachhaltigen Hochwasserschutz entlang der Oder zu gewährleisten.

17 Wir fordern den Landesvorstand auf:

- 18
- in Zusammenarbeit mit den LAGen Ökologie und Verkehr, den Kreisverbänden entlang der Oder sowie dem Parteirat gemeinsam einen innerparteilichen Diskussionsprozess zu organisieren, der die Positionierung des Landesverbandes zu den Themen Oder-Ausbau und Hochwasserschutz in Brandenburg weiterentwickelt und schärft.

Begründung

Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Polen hatten 2015 ein gemeinsames Abkommen geschlossen, wonach für die Maßnahmenplanung an der Oder eine von beiden Staaten akzeptierte Stromregelungskonzeption zugrunde gelegt werden soll. Diese war von der Bundesanstalt für Wasserbau 2014 erarbeitet worden - mit einer Vorzugsvariante für den Oder-Ausbau. Während lange Zeit wenig an der Oder passierte, ist in den letzten zwei Jahren eine starke Dynamik in den Oder-Ausbau gekommen, forciert insbesondere von polnischer Seite.

Ziel sei die Instandsetzung und Optimierung der vorhandenen Buhnen, um die erforderliche Fahrrinntiefe für den Eisbrechereinsatz zum Hochwasserschutz gewährleisten zu können. Auf rund 150 km Länge soll das Flussbett vereinheitlicht und auf mindestens 1,80 m vertieft werden.

Gleichzeitig gilt es, negative Auswirkungen auf das Hochwasserabflussprofil, insbesondere unter Eisbedingungen, zu reduzieren.

Diese wiederkehrenden Argumente für den Oderausbau - der Hochwasserschutz und der Eisbrechereinsatz - halten einer genaueren Überprüfung nicht Stand. Die Bundesanstalt für Wasserbau selbst errechnete im Rahmen der Stromregelungskonzeption, dass ein Oder-Ausbau die Hochwasserwelle durchgängig erhöhen würde, bspw. um zusätzliche 15 cm in Frankfurt (Oder)-Slubice und 12 cm am Deich in Hohenwutzen. Die Schiffbarkeit für Eisbrecher zur Vermeidung von Hochwasser durch Eisstau ist auch unter den aktuellen Rahmenbedingungen gegeben, wie das Brandenburger Umweltministerium bestätigt hat: Kein Eisbrechereinsatz ist an Niedrigwasser gescheitert, relevant sind hier eher die Temperaturverhältnisse. Hochwassergefahr und Niedrigwasserstände schließen sich logischerweise aus.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) machte beim 25. Internationalen Oder/Havel Kolloquium im September dieses Jahres deutlich, dass Auswirkungen des Klimawandels wie Dürren, Niedrigwasser und Starkregen im Rahmen der Stromregelungskonzeption noch gar nicht untersucht wurden, ebensowenig mögliche Verletzungen der Wasserrahmenrichtlinie. Hier könnten auch Vertragsverletzungsverfahren im Raum stehen. Die WSV erklärte auch, dass bei sehr optimistischem Zeitplan in 20 Jahren ein Tiefgang von 120 cm erreicht werden könnte. Das zeigt, dass nicht einmal selbstgesteckte Ziele für einen Tiefgang von 1,80m erreicht werden können. Eine wirtschaftliche Nutzbarkeit der Oder für die Güterschifffahrt steht damit völlig in Frage. Die Oder ist für viele Unternehmen kein verlässlicher Transportweg, da sie oft viele Tage im Jahr nicht schiffbar ist. Die Transportmengen auf der Oder sind seit Jahrzehnten gering. Zudem würde der Oderausbau auch nicht zu einem ökologischeren Gütertransport führen. Eine Verlagerung von LKWs auf Schiffe wäre nur im Falle einer bereits ausgebauten Wasserstraße vertretbar. Hier müssen jedoch der massive Eingriff in die Natur und die Schäden für das Klima mit eingepreist werden. Wir fordern stattdessen, Güter auf die Schiene zu verlagern und Bahnverbindungen auszubauen. Das ist deutlich ökologischer und kostengünstiger.

Der Dissens zwischen Deutschland und Polen zur Auslegung des gemeinsamen Wasserstraßenabkommens muss auf diplomatischem Wege und unter Achtung geltender EU-Rechte aufgelöst werden. Ein Oder-Ausbau ist nicht mit dem EU-Umweltrecht vereinbar, denn Maßnahmen, die den ökologischen Zustand unserer Fließgewässer verschlechtern, sind nicht erlaubt.

Die Oder-Ausbaupläne gefährden nicht nur die Umwelt, sondern auch die Landwirtschaft auf beiden Seiten des Flusses. Das Vertiefen der Fahrrinne würde Wasser aus der Breite ziehen, und die wertvollen Auen rechts und links der Oder fallen trocken. Aus den vermoorten Gebieten wird klimaschädliches CO₂ freigesetzt. Die wertvollen Naturräume wie der Nationalpark Unteres Odertal müssen unbedingt geschützt werden. Durch den sinkenden Grundwasserspiegel trocknet der Boden aus - mit gravierenden Problemen für Baumbestand und Landwirtschaft. Dies wurde auch vom Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB), Deutschlands größtem Forschungszentrum für Binnengewässer, bestätigt.

Die Jahrhundertflut an der Oder liegt fast 25 Jahre zurück und ist damit unserem kollektiven Gedächtnis fast entschwunden. "Mehr Raum für die Oder" war die kollektive Erkenntnis damals und 10.000 Hektar Polderflächen waren in Brandenburg ursprünglich vorgesehen. Wenig Hundert Hektar sind bisher umgesetzt. Die Bündnisgrüne Haltung im Hochwasserschutz ist es, nie auf Deiche allein zu setzen, sondern stets auch den Flüssen wieder mehr Raum zu geben. Dies gilt es, nun in Regierungsverantwortung umzusetzen.

Unterstützer*innen

Sahra Damus (KV Frankfurt-Oder); Alice Sarah Polzer-Storek (KV Barnim); Kai Schröder (KV Frankfurt-Oder); Robert Gidius (KV Frankfurt-Oder); Alena Karaschinski (KV Frankfurt-Oder); Anton Paul Wulke (KV Märkisch-Oderland); Norbert Bartel; Thomas Berg; Henrike Rieken (KV Barnim); Louisa Wiethold (KV Märkisch-Oderland); Steffen Blunk; Mike Kess (KV Oder-Spree); Florian Winkler (KV Uckermark); Birgit Bader (KV Uckermark); Susanna Sandvoss (KV Dahme-Spreewald); Maximilian Kowol (KV Ostprignitz-Ruppin); Anna Sophie Emmendörffer (KV Potsdam-Mittelmark); Tina Prager (KV Uckermark); Mathias Hasselmann (KV Barnim); Michael Kellner (KV Uckermark); Claudia Weise (KV Prignitz); Heiko Kohl (KV Havelland); Stephanie Wetzel; Robert Funke (KV Barnim); Andrea Lübcke; Carla Ruhrmann (KV Frankfurt-Oder); Rüdiger Haas (KV Märkisch-Oderland); Vincent Bartolain (KV Brandenburg/Havel); Peter Staudt-Fischbach (KV Frankfurt-Oder); Heide Schinowsky (KV Spree-Neiße); Gerrit Prange (KV Potsdam); Burkhard Paetzold (KV Märkisch-Oderland); Yvonne Scherzer (KV Havelland); Stefan Rikken (KV Uckermark); Till Ratzeburg (KV Havelland); Thorsten Altmann (KV Elbe-Elster); Juliane Kühnemund (KV Havelland); Heiner Klemp (KV Oberhavel); Steffi Hasselmann (KV Barnim); Steffi Bernsee (KV Barnim); Dorothea Martin (KV Barnim); Paul Bonte (KV Frankfurt-Oder); Alexandra Schäfer (KV Frankfurt-Oder); Ingo Böing (KV Barnim); Stefan Brandes (KV Oder-Spree); Patrick Telligmann (KV Uckermark); Frank Neumann; Birgit Eifler (KV Potsdam); Almut Berg; André Perschke (KV Frankfurt-Oder); Heike Müller; Juliane Roschitz (KV Märkisch-Oderland); Christian Göritz-Vorhof (KV Märkisch-Oderland); Isabell Hiekel; Maria Stumpf (KV Uckermark); Rainer Schneewolf (KV Prignitz); Frank; Heike Wähner (KV Barnim); Lydia V.; Birgit Ziemke (KV Barnim); Fridolin Tietge KV Havelland; Bärbel Treutler (KV Prignitz); Andrea Malik; Stefan Palme (KV Uckermark); Susanne Altvater (KV Märkisch-Oderland); Simon Muschick (KV Frankfurt-Oder); Georg Lösel (KV Potsdam); Thomas von Gizycki (KV Oberhavel); Konstantin Kreiser (KV Potsdam); Martina Heyden (KV Potsdam-Mittelmark); Dominic Andres (KV Frankfurt-Oder); Viviane Triems (KV Potsdam); Frank Poensgen (KV Oberspreewald-Lausitz)