Absender (Name, Adresse, ggf. eMail)

. Februar 2023

Ministerstwo Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

POLEN

E-Mail: soos@mi.gov.pl

**Strategische Umweltprüfung (SUP) zum Entwurf des Nationalen Schifffahrtsprogramms von Polen bis 2030**

**Hinweise und Bedenken im Rahmen der grenzüberschreitenden Öffentlichkeitsbeteiligung vom 01.02. bis 02.03.2023**

Grundlage: Auslegungsunterlagen unter <https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Planfeststellungsverfahren/DE/700_SUP_polnisches_Nationales_Schifffahrtsprogramm_2030.html>

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich schreibe Ihnen, weil

(individuelle Darstellung Betroffenheit, z.B. als

- AnwohnerIn Odertal

- wirtschaftliche Betroffenheit, z.B. Landwirtschaft, Fischerei, Touristikunternehmen

- regelmäßige BesucherIn als AnglerIn, naturbezogene Erholung, wissenschaftliche Untersuchungen im Odertal usw.)

Die in Deutsch verfügbaren Unterlagen sind aufgrund einer passagenweise unzulänglichen Übersetzung für mich nicht in allen Punkten verständlich. Das trifft auch auf die Datei „*4. Nichttechnische Zusammenfassung der UVP für das NSP2030\_DE.pdf*“ zu. Entgegen dem Titel „Kurzfassung ohne Verwendung der Fachsprache“ wird im Text eine Vielzahl von Fachbegriffen verwendet. Nicht alle verwendeten Abkürzungen sind im Text erklärt. Eine oft fehlerhafte Grammatik sowie die offensichtlich falsche oder unübliche Übersetzung einiger Begriffe erschwert das Verständnis zusätzlich. Mein Betroffenen-Beteiligungsrecht ist dadurch eingeschränkt.

Ich bin verwundert über die öffentliche Auslegung der grenzüberschreitenden SUP zum jetzigen Zeitpunkt. In den Begründungen zu den Aussagen der SUP über die Umweltauswirkungen des Vorhabens wird weitgehend auf die grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zum Vorhaben „1B.2 Etappe I und Etappe II Modernisierungsarbeiten an der Oder als Grenzfluss im Rahmen des Projekts des Hochwasserschutzes im Einzugsgebiet der Oder und Weichsel“ verwiesen. Die Auslegung der überarbeiteten UVP-Dokumentation fand in Deutschland bereits vom 31.07. bis 29.08.2019 statt. Üblicherweise erfolgt zunächst eine SUP. Deren Ergebnisse werden dann in der weiterführenden Planung mit zugehöriger UVP berücksichtigt. Zwar hatte in der Vergangenheit der Träger des Vorhabens festgestellt, dass in der SUP zum Hochwasserrisikomanagementplan Oder (2. Zyklus 2016-2021) darauf hingewiesen wurde, dass in der Phase der Entscheidung über die Umweltbedingungen detaillierte Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt werden sollten, doch bei der damaligen SUP wurde die Öffentlichkeit in Deutschland nicht beteiligt. Die jetzt gewählte Verfahrensweise erscheint mir daher als nicht als rechtskonform.

Bisher wurden Maßnahmen des Schifffahrtsprogramms mit der Notwendigkeit für den Hochwasserschutz begründet (1,80 m mittlere Wassertiefe zur Erreichung der Mindesttauchtiefe für Eisbrecher). Dagegen ist jetzt mit Bezug auf das Europäische Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN), das von Deutschland nicht ratifiziert wurde, von einer allgemeinen Modernisierung des Regulierungssystems der Grenzoder für die Schifffahrt mit offenbar Tauchtiefen von 2,50 m die Rede. Dies ist nicht durch das Deutsch-Polnische Schifffahrts-Abkommen von 2015 gedeckt. Doch bereits die Herstellung einer mittleren Wassertiefe von 1,80 m ist abzulehnen. Ich schließe mich angesichts der ökologischen Katastrophe in der Oder vom Sommer 2022 der Meinung des Leibniz-Instituts für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB) in Berlin an (Pressemitteilung vom 12.09.2022), dass es *„aus wissenschaftlicher Sicht entscheidend ist, den Fluss und seine verbliebenen naturnahen Lebensräume zu schützen und wiederherzustellen – anstatt ihn durch zusätzliche flussbauliche Maßnahmen weiter zu regulieren“*.

Die UVP kommt zu dem Schluss, dass keine erheblichen nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter im Bereich der Oder und des Odertals zu erwarten sind. Lediglich in der Bauphase würde es lokal und temporär zu Beeinträchtigungen kommen. Grenzüberschreitende negative Auswirkungen seien nicht zu erwarten. Die SUP wiederholt diese Bewertungen ohne neue inhaltliche Aspekte im Vergleich zur UVP hinzuzufügen.

Gegen die oben genannten Aussagen der UVP wurden bereits zu einem früheren Zeitpunkt von verschiedener Seite (Land Brandenburg, IGB, Umweltverbände usw.) diverse Einwände erhoben. So wurden bei der Prüfung der Unterlagen zur UVP schwere fachliche Mängel festgestellt, durch die viele Bewertungsaussagen in Frage zu stellen sind. Da die SUP diesbezüglich keine neuen Argumente liefert, möchte ich hiermit auf die Aussagen folgender Dokumente verweisen und mich diesen anschließen:

- Gemeinsame Stellungnahme, Äußerung und Einwendung des Landesbüros anerkannter Naturschutzverbände GbR und des Deutschen Naturschutzrings (DNR) zum Verfahren zu den grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen des geplanten Projekts der Republik Polen mit dem Titel „1B.2 Etappe I und Etappe II Modernisierungsarbeiten an der Oder als Grenzfluss im Rahmen des Projektes des Hochwasserschutzes im Einzugsgebiet der Oder und der Weichsel“ – Bekanntmachung über die Auslegung der Unterlagen vom 11. Juli 2019;

- Zusammenfassende Stellungnahme zu den von der Republik Polen vorgelegten Unterlagen in deutscher Sprache zur grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung im Auftrag des Deutschen Naturschutzrings (DNR) (IGB August 2019);

- Widerspruch vom 13. August 2020 des Umweltministeriums des Bundeslandes Brandenburg gegen den Bescheid Nr. 5/2020 vom 18. März 2020 des Regionaldirektors für Umweltschutz in Szczecin, Aktenzeichen WONS-OŚ.4233.1.2017.KK.68.

Darüber hinaus wurde sowohl von den anerkannten Umweltvereinigungen BUND Brandenburg, NABU, DNR und dem Land Brandenburg gegen die Umweltentscheidung des GDOŚ als Behörde II. Instanz vom am 16.08.2022 (DOOŚ-WDŚZOO.420.24.2020.aka.132) Beschwerde beim woiwodschaftlichen Verwaltungsgericht in Warschau eingereicht. Auch dieses Vorgehen befürworte ich.

Hervorheben möchte ich im Zusammenhang mit dem Vorhaben insbesondere folgende Aspekte mit Potential für grenzüberschreitende negative Auswirkungen:

- durch die geplante Änderung von Bauform, Länge und Höhe der in den betreffenden Abschnitten der Grenzoder vorhandenen Buhnen ist an Engstellen im Hochwasserfall mit einer zusätzlichen Erhöhung des Wasserspiegels der Oder zu rechnen. Dadurch erhöht sich die Hochwassergefährdung von Siedlungs-, Infrastruktur- und Nutzflächen auch auf deutscher Seite.

- mit der Neugestaltung der Buhnen sind Veränderungen im Flussbett beabsichtigt, insbesondere die Eintiefung der zentralen Fahrrinne. Bei Niedrigwasserabfluss ist dadurch mit einer Senkung der Grundwasserstände in der Aue auch auf deutscher Seite zu rechnen. Dadurch werden Dürrephasen verschärft und verlängert. Dies ist als besonders gravierend anzusehen, da im Zuge der allgemeinen Klimaveränderung eine Zunahme und Extremisierung von Dürreperioden prognostiziert wird, denen durch geeignete Renaturierungsmaßnahmen dringend entgegen gewirkt werden müsste.

Dies kann zu Ertragsverlusten in Nutzflächen der Aue sowie zu massiven Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen von Auengewässern, -feuchtgebieten und -wäldern führen. Dadurch sind unzulässige Verschlechterungen für die Schutzziele einschlägiger EU-Richtlinien auch auf deutscher Seite zu erwarten (Wasserrahmenrichtlinie, Fauna-Flora-Habitatrichtlinie, Vogelschutzrichtlinie). Diese Aspekte werden in der SUP/UVP unzulässigerweise nicht betrachtet.

- Die Aussagen zu den Auswirkungen und zur Umweltverträglichkeit der geplanten Maßnahmen an der Grenzoder gehen davon aus, dass auf deutscher Seite zeitgleich geeignete Flussbaumaßnahmen durchgeführt werden. Diese befinden sich jedoch bisher überwiegend nur in einer frühen Planungsphase und sind zudem gesellschaftlich umstritten. In Deutschland hat die Planfeststellungsbehörde bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt am 02.02.2021 das Scopingverfahren zur Festlegung des Untersuchungsrahmens für die Strategische Umweltprüfung der „Stromregelungskonzeption für die Grenzoder“ eröffnet, ein Umweltbericht liegt bislang nicht vor und somit auch keine Umweltentscheidung. Bis zu einer etwaigen Umsetzung können noch Jahre bis Jahrzehnte vergehen. UVP/SUP enthalten keinerlei Aussagen dazu, welche Auswirkungen ein erheblicher zeitlich Verzug zwischen der Umsetzung von Maßnahmen auf polnischer und auf deutscher Seite haben können, z.B. in Hinblick auf den Hochwasserschutz, das Grundwasserregime in der Aue, die Abflussverhältnisse im Fluss, die Morphologie des Flussbetts sowie auf die Lebensraumverhältnisse im Fluss, an Ufern und in der Aue.

- Wie man im Bereich der aktuellen Baumaßnahmen der Etappe I an der Grenzoder erkennen kann, kommt es im Zuge der Bauarbeiten zu umfangreichen Aufschlüssen von bisher abgedeckten und dadurch geschützten Bodenbereichen an Ufern und in der Aue. Diese weisen bekanntermaßen beträchtliche Altlasten an derzeit festgelegten Schadstoffen auf (Schwermetalle, organische Substanzen usw.). Es besteht die Gefahr, dass diese in größerem Umfang mobilisiert werden, mit dem Flusswasser auch deutsches Territorium erreichen und dort zu erheblichen Schadstoffbelastungen in Nutzflächen und Lebensräumen führen. Dieser Aspekt wird in SUP/UVP nicht ausreichend behandelt.

- Die mit den Maßnahmen beabsichtigte Zunahme der Strömungsgeschwindigkeit in der Flussmitte führt zu einer Abnahme der Strömung in den Buhnenbuchten mit einem entsprechenden Sedimentationsgeschehen. Langfristig ist dadurch mit einer Verlandung und Uniformierung von Uferlebensräumen und einem damit verbundenen Verlust an Biodiversität auch auf deutscher Seite zu rechnen. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen der oben genannten EU-Richtlinien. Dieser Aspekt wird in der UVP/SUP nicht behandelt.

- Die Verkehrsprognosen, in denen nach Umsetzung der geplanten Maßnahmen von einer erheblichen Zunahme des Schiffverkehrs auf der Oder ausgegangen wird, sind fachlich nicht gerechtfertigt. Nicht berücksichtigt ist zum Beispiel der zu erwartende Rückgang des Rohstofftransports im Zusammenhang mit dem geplanten Kohleausstieg. Im deutschen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die Grenzoder aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und entsprechender Prognosen nur als Nebenwasserstraße eingestuft.

Sollten dennoch die Verkehrsprognose gemäß des Entwurfs des Nationalen Schifffahrtsprogramms von Polen bis 2030 zutreffen, dann wären damit zahlreiche Belastungen verbunden (Lärm, Wellenschlag, Lichtemissionen bei Nachtfahrten usw.), die die Attraktivität des gesamten Grenzoderabschnitts für den Angeltourismus und den sonstigen naturgebundenen Tourismus erheblich beeinträchtigen. Dies wird zu Einnahmeeinbußen von Touristikunternehmen in der Region führen, auch auf deutscher Seite. Dieser Aspekt wird in der SUP/UVP nicht behandelt.

Ich lehne aus den genannten Gründen die an der Oder geplanten Ausbaumaßnahmen sowie deren Teilfinanzierung mit EU-Förderinstrumenten ab und fordere stattdessen einen Verzicht auf deren Umsetzung.

Mit freundlichen Grüßen

Unterschrift