

## **Aktuelle Entwicklungen zum Ausbau der Oder in Deutschland, Polen und Tschechien**

### **Erschienen in:**

Nationalpark-Jahrbuch Unteres Odertal 2021 (18), 168169

Zwischen Deutschland und Polen wurde 2015 ein Abkommen unterzeichnet, das im deutsch-polnischen Grenzgebiet eine Verbesserung der Wasserstraßen hinsichtlich Hochwasserschutz, Abfluss- und Schifffahrtsverhältnisse vorsieht. Hierzu führte die Republik Polen eine grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung mit anschließender Genehmigung des Vorhabens durch. Die Umwelt- und Naturschutzverbände beiderseits der Oder sehen keine Notwendigkeit, die Grenzoder zugunsten von Hochwasserschutzmaßnahmen zu vertiefen. Außerdem sind erheblich negative Auswirkungen auf den ökologischen Zustand des Stroms und der angrenzenden Auen-Lebensräume zu erwarten. Deshalb legten die Verbände – ebenso wie das Brandenburger Umweltministerium – im Sommer 2020 bei der Generaldirektion für Umweltschutz (GDOč) Widerspruch gegen die Genehmigung ein. Von der GDOč wurde angekündigt, in der Sache bis zum 28. Februar 2022 zu entscheiden (GDOŠ 2022).

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) begann hingegen erst Anfang 2021 mit der Feststellung des Untersuchungsrahmens (Scoping) zu den von ihr angestrebten Stromregulierungsmaßnahmen an der Grenzoder. Mit dem Umweltbericht, zu dem dann auch die Öffentlichkeit Stellung nehmen kann, ist voraussichtlich erst im Laufe des Jahres 2022 zu rechnen. Es besteht jedoch schon jetzt grundsätzlicher Dissens zwischen der WSV und den Umweltverbänden, ob es sich bei den geplanten Maßnahmen um eine Unterhaltung vorhandener Stromregelungsstrukturen oder um einen verkehrlichen Ausbau handelt. Können die Umweltverbände nachweisen, dass die Oder-Regulierung keine Unterhaltung darstellt, sondern einen Ausbau, müsste die WSV gemäß EU-Wasserrahmenrichtlinie nachweisen, dass ihr Vorhaben einem übergeordneten öffentlichen Interesse dient. Durch ein vor ein paar Monaten in Kraft getretenes Gesetz erhielt die WSV die Zuständigkeit, die Binnenwasserstraßen wasserwirtschaftlich auszubauen, soweit dieser Ausbau zur Erreichung der Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie erforderlich ist. Die Argumentation der WSV an der Oder ging deshalb zuletzt in die Richtung, dass sie den verkehrlichen Ausbau und den wasserwirtschaftlichen Ausbau nach EU-Wasserrahmenrichtlinie kombinieren möchte, es soll sich also für den Fluss sowohl die verkehrliche als auch die ökologische Situation verbessern (WSV 2021). Nicht nur die Umweltschutzverbände haben erhebliche Zweifel daran, dass dieser Spagat gelingen wird, auch das Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei empfahl in einem Dossier für die Politik dringend, diplomatische und juristische Schritte gegen die polnischen Ausbaupläne einzuleiten und die deutschen Pläne zu stoppen (IGB 2020). Inwiefern die neue Bundesregierung dies beherzigen wird, bleibt abzuwarten. Im Koalitionsvertrag erklärt sie zumindest, dass sie das »bestehende Naturerbe« an der Oder schützt.

Die Regierungen der Republik Polen und der Tschechischen Republik verfolgten seit rund fünf Jahren das Ziel, die Oder zu einem Großschifffahrtsweg mit Staustufen auszubauen und damit einen Donau-Oder-Elbe-Kanal zu schaffen, vergleichbar dem Rhein-Main-Donau-Kanal in Deutschland. Beide Regierungen versuchten, die zugehörigen Vorhaben in das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) einzubinden und somit eine umfangreiche Finanzierung durch die Europäische Union zu gewährleisten.

Bei der am 14. Dezember 2021 vorgestellten »Überarbeitung der Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)« berücksichtigte die Europäische Kommission jedoch die Oder und den Donau-Oder-Elbe-Kanal nicht. Auch scheint die neue tschechische Regierung kein Interesse mehr an diesen aus der Zeit gefallen Projekten zu haben. Jetzt wird es auf die Bundesministerien und das Europäische Parlament ankommen, die Oder vor ökologischer und ökonomischer Unvernunft zu schützen.

## Literatur

EU KOM – Europäische Kommission (2021): »Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network (COM(2021) 812)«, online:

[https://transport.ec.europa.eu/document/download/2e380f97-0c9d45d1-badf-70af0832d128\\_en](https://transport.ec.europa.eu/document/download/2e380f97-0c9d45d1-badf-70af0832d128_en) (27.12.2021)

GDOŚ – Generaldirektion für Umweltschutz (2022): »Mitteilung des Generaldirektors für Umweltschutz vom 4. Januar 2022«, Aktenzeichen: DOOŚ-WD-ZOO.420.24.2020.aka.84, online: <https://www.gov.pl/web/gdos/zawiadomienie-generalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-z-4-stycznia-2022-r-znak-dooś-wdszoo420242020aka84> (04.01.2022)

IGB – Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei (2021): »Ausbaupläne an der Oder – Gefahren für Natur und nachhaltige Nutzung«, IGB Policy Brief, Berlin, DOI: <https://dx.doi.org/10.4126/FRL01-006424441> (27.12.2021)

WSV – (2021): »Entstehung und Inhalt des Deutsch-Polnischen Regierungsabkommens«, Teilvortrag von Thomas Gabriel im Rahmen des Gruppenvortrags »Entwicklungsmaßnahmen an der Grenzoder und der Unteren Oder – aus deutscher Sicht«, 25. Internationales Oder/Havel Colloquium, Frankfurt (Oder), online: [http://oderverein.de/wp-content/uploads/07\\_Vortrag\\_Entstehung-und-Inhalt-deutsch-poln-Regierungsabkommen\\_Gabriel.pdf](http://oderverein.de/wp-content/uploads/07_Vortrag_Entstehung-und-Inhalt-deutsch-poln-Regierungsabkommen_Gabriel.pdf) (27.12.2021)



Abb. 1: Die Karte zeigt die Ausbaupläne der gegenwärtigen polnischen Regierung in Warschau für Flüsse und Kanäle in Mitteleuropa. Modifizierte Darstellung aus: United Nations Economic Commission for Europe: »European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN)«

Sascha Maier

Koordinator des »Aktionsbündnis lebendige Oder«

c/o Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)

Kaiserin-Augusta-Allee 5, 10553 Berlin

[sascha.maier@bund.net](mailto:sascha.maier@bund.net)