

## Editorial

### Erschienen in:

Nationalpark-Jahrbuch Unteres Odertal (17 / II), 6-7

### Oder

Verträge zu Lasten Dritter gelten unter ehrlichen Juristen als unmoralisch und anrüchig. Zwei Parteien einigen sich und eine dritte, an den Handlungen nicht beteiligte, muss als Opfer sozusagen die Kosten tragen. Aber genau das haben das bundesdeutsche und polnische Verkehrsministerium mit der Oder gemacht. Im »Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Abfluss- und Schifffahrtsverhältnisse)« vom 27. April 2015 einigten sie sich still und heimlich auf den Ausbau der Oder, das Bundesumweltministerium war daran entweder nicht beteiligt, einflusslos oder hat schlicht geschlafen. Jedenfalls steht das binationale Abkommen nun im Raum und jede Seite bekommt, was sie will, Leidtragende ist, wie gesagt, die Oder.

Die besonders falsch vorgehende, nationalkonservative Regierung in Warschau plant einen Großschifffahrtsweg von der Ostsee über die Oder und einige Kanäle bis zur Donau und damit zum Schwarzen Meer. Natürlich soll das die Europäische Union bezahlen, Rechtsstaatlichkeit in Polen hin oder her. Um möglichst ganzjährig Schifffahrtsverkehr auf der Oder zu ermöglichen, sollen die Buhnen ertüchtigt und verlängert und damit die Fahrrinne vertieft werden. Nach allen Erfahrungen bedeutet das aber eine Beschleunigung des Wassers, und die Vertiefung führt zu einer Absenkung des Grundwassers und einer Erhöhung der Hochwassergefahr. Im Rahmen der Klimaveränderungen wird es im Oderland ohnehin immer wärmer und trockener. Die Grundwasserspiegel fallen drastisch. Ob das Wasser also für die polnischen Ausbauphantasien reichen wird, ist mehr als fraglich.

Bisher ist die Oder der letzte große unverbaute Fluss der norddeutschen Tiefebene. Bis Breslau (Wroclaw) können auch die Fische ohne Wehre und Stau hinauf und hinab schwimmen. Auch die befestigten Ufer sind vielerorts in einem naturnahen Zustand. Das soll nun anders werden. Polen hat sich von der Weltbank und der Europäischen Union viel Geld bewilligen lassen, um seinen großen Schifffahrtsweg aufzubauen, zunächst einmal zwischen Schlesien und Stettin, direkt parallel zur gut ausgebauten, nicht ausgelasteten Eisenbahn.

Aber auch das bundesdeutsche Verkehrsministerium will da nicht abseits stehen. Schwedt träumt immer noch davon, Hochseehafen zu werden, das Duisburg des Ostens. Damit Küstenmotorschiffe den kleinen, am Nationalpark gelegenen Hafen aber erreichen können, soll die Klützer Querfahrt mitten durch den polnischen Landschaftsschutzpark Unteres Odertal (Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry) ausgebaut werden. Polen hat wegen seinem traditionsreichen Hafen Stettin (Szczecin) daran zwar kein Interesse, aber wenn die Deutschen den Ausbau bezahlen, bitteschön.

Dann einigt man sich eben auf hohem Niveau und jeder bekommt seine Forderungen vom andern erfüllt. Leidtragende ist aber, wie gesagt, die Oder und der einzige Auen-nationalpark Deutschlands, das untere Odertal.

Betroffen sind hier vor allem die Fische, deren Vielzahl zurzeit noch unvergleichlich ist und die nun ihre Laich- und Lebensräume verlieren, aber natürlich auch die Vögel, speziell die Wasservögel und die ganze Lebensgemeinschaft freifließender Flüsse. Offiziell soll also das Ausbauprojekt dem Hochwasserschutz dienen. Aber genau dieser wird durch die Vertiefung und Beschleunigung der Oder erschwert. Die Hochwassergefahr wächst.

Die Durchgängigkeit für Eisbrecher wird ebenfalls gerne von den Befürwortern des Vorhabens als Grund für den Ausbau genannt. Tatsächlich aber sind schon die bisherigen schweren, polnischen Eisbrecher in den ganz wenigen Jahren, in denen die Oder noch zufriert, immer problemlos gefahren. Sollte das wegen zunehmendem Wassermangel in Zukunft nicht mehr möglich sein, ständen kanadische Eisbrecher mit weit weniger Tiefgang bereit. Mit den Eisbrechern wollen die Ausbau-Befürworter also lediglich den Widerstand gegen die Ausbaupläne brechen. Ein angeblicher Hochwasserschutz zieht immer.

Auch das renommierte Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB) in Berlin hat nicht nur mit seiner ganzen Expertise vor einem weiteren Schwund an Lebensräumen und Fischarten gewarnt, sondern auch deutlich gemacht, dass ein solches Bauvorhaben gegen die europäische Umweltgesetzgebung, insbesondere gegen die EU-Wasserrahmenrichtlinie, die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und die Vogelschutzrichtlinie verstoßen würde.

Auf polnischer Seite haben die Ausbaumaßnahmen bereits begonnen. Dort sollen zwischen Frankfurt (O.) / Słubice bis zum unteren Odertal 377 Buhnen instandgesetzt oder verlängert, 27 völlig neu gebaut werden. Auch sollen Längsbuhnen und Uferbefestigungen mit einer Gesamtlänge von über fünf Kilometern die Fließgeschwindigkeit deutlich erhöhen. Aber auch auf deutscher Seite hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion schon munter Buhnen gebaut, beispielsweise bei Reitwein.

Dagegen hat sich auf deutscher wie polnischer Seite ein Aktionsbündnis »Lebendige Oder« gebildet, parallel dazu auf polnischer Seite eine »Koalition zur Rettung der Flüsse« (Koalicja Ratujmy Rzeki). Das im September 2020 geschaffene deutsche Aktionsbündnis besteht aus zwölf Naturschutzorganisationen, darunter auch der Verein der Freunde des Deutsch-Polnischen Europa-Nationalparks Unteres Odertal e.V. (Nationalparkverein). Der Deutsche Naturschutzring (DNR), der BUND Brandenburg und der NABU Bundesverband hatten gegen einen Beschluss des zuständigen Regionaldirektors für Umweltschutz in Stettin (Szczecin) beziehungsweise in Warschau (Warszawa) zum Ausbau der Grenzoder bereits Widerspruch eingelegt, ebenso das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg (MLUK). Das deutsche wie das polnische Aktionsbündnis freuen sich über weitere Unterstützung!