

Das Wissen

## **Grenzfluss Oder – Zwischen Fischsterben und Tiefseehafen**

Von Anja Schrum und Ernst-Ludwig von Aster

Sendung vom: Montag, 3. Juni 2024, 8.30 Uhr

Redaktion: Lukas Meyer-Blankenburg

Regie: Lukas Meyer-Blankenburg

Produktion: (SWR 2024)

**Die Oder ist einer der letzten freifließenden Flüsse Mitteleuropas. Doch er soll ausgebaut werden für den Schiffsverkehr. Umweltschützer in Polen und Deutschland gehen dagegen vor.**

SWR Kultur können Sie auch im **Webradio** unter [www.swrkultur.de](http://www.swrkultur.de) und auf Mobilgeräten in der **SWR Kultur App** hören – oder als **Podcast** nachhören:

---

**Bitte beachten Sie:**

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

---

### **Die SWR Kultur App für Android und iOS**

Hören Sie das Programm von SWR Kultur, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR Kultur App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...

Kostenlos herunterladen: <https://www.swrkultur.de/app>

## MANUSKRIFT

Atmo 01: Hafen/Kran/Winde

### **Sprecherin:**

Die Oder ist einer der letzten weitestgehend freifließenden Flüsse Mitteleuropas. Zuletzt war die Oder vor allem mit Katastrophen in den Schlagzeilen: 2022 das verheerende Fischsterben, die giftige Goldalge breitet sich weiter aus. Und: Deutsche und Polen streiten, denn die Oder soll ausgebaut werden für die Schifffahrt.

### **O-Ton 01 Jaroslaw Korpysa, Wirtschaftswissenschaftler Universität Stettin, darüber Übersetzung:**

In Polen haben wir insgesamt 3800 km Wasserwege. Die sollten eigentlich ausgebaut werden. Wir haben da ein sehr gutes Potenzial.

### **O-Ton 02 Björn Ellner, Vorsitzender des Naturschutzbundes Brandenburg:**

Die Oder hat eine marginale Bedeutung für die Binnenschifffahrt und dann hier Milliarden zu investieren in eine Ertüchtigung eines Buhensystems mit der Zerstörung von den wertvollen ökologischen Strukturen, die wir haben, halten wir für unangemessen.

Atmo 02: Singschwäne, Kraniche

### **Sprecher Ansage:**

Grenzfluss Oder – Zwischen Fischsterben und Tiefseehafen. Von Anja Schrum und Ernst-Ludwig von Aster

Atmo 03: Gänse fliegen vorbei

### **Sprecherin:**

Björn Ellner ist Vorsitzender des Naturschutzbundes Brandenburg. Jetzt stapft er den Oder-Deich hinab, vorbei an einem winzigen Häuschen. Auf einem Schild steht: „Hydrologische Messstelle Hohensaaten, Pegelanlage“.

### **O-Ton 03 Björn Ellner:**

Also das ist relativ viel Wasser... die Buhne, die geht noch ein Stück weiter, aber da ist dann bloß noch so ein Betonsteg... und der ist aber überspült offensichtlich – momentan...

### **Sprecherin:**

Auf der Buhne entlang geht es durch niedriges Gestrüpp, vorbei an angeschwemmtem Totholz. Wie eine breite, grüne Landzunge ragt die Aufschüttung gut 20 Meter in die Oder hinein. Björn Ellner blickt sich um.

### **O-Ton 04 Björn Ellner:**

Wir stehen jetzt hier am vorderen Ende, am Kopf der Buhne sozusagen. Und die Buhnen haben die Funktion, das Wasser, was den stromabwärts fließt, in der Mitte des Stromes zu halten, in einem relativ engen Bereich. Und dort soll dann die Schifffahrt stattfinden.

**Sprecherin:**

Auf deutscher wie auf polnischer Seite regulieren Hunderte in den Fluss ragender Buhnen die sogenannte „Grenz-Oder“. Zum Teil sind die Bauwerke 100 Jahre und älter – aus ökologischer Sicht ein Vorteil, sagt Ellner.

**O-Ton 05 Björn Ellner:**

Die Oder ist letztendlich einer der letzten Flüsse Mitteleuropas, die auf weiter Strecke - ich glaube es sind über 500 Kilometer von der Mündung bis zur ersten Staustufe momentan - die die Oder frei fließen kann. Und durch diese alten Buhnen haben wir insbesondere in den Feldern halt relativ naturnahe Strukturen, die vielen Fischen, Muscheln, Schnecken und allem möglichen Getier dann auch Lebensraum bieten.

**Sprecherin:**

Weite Bereiche entlang der Oder dienen als Brut-, Rast- und Überwinterungsgebiet für unzählige, auch seltene Vogelarten. Es lassen sich Singschwäne und Kraniche beobachten, Neuntöter und Bienenfresser, Störche, Reiher, Wildgänse und Greifvögel.

**O-Ton 06 Björn Ellner:**

Es ist schon eine besondere Fauna, die sich an der Oder entwickelt hat.

**Sprecherin:**

Gut 850 Kilometer fließt die Oder durch Mitteleuropa. Von der Quelle in Tschechien bis zum Stettiner Haff. 500 Kilometer ist sie ein polnischer Fluss. 160 Kilometer bildet sie die Grenze zu Deutschland. Seit Jahrzehnten schon gibt es in Warschau Pläne für den Ausbau der Wasserstraße. Im Mittellauf soll eine Kette von Staustufen entstehen, damit die Oder durchgehend für große Binnenschiffe befahrbar wird. Und die Grenz-Oder soll so ausgebaut werden, dass sie überall eine mittlere Wassertiefe von 1,80 Meter aufweist.

**O-Ton 07 Björn Ellner:**

Man muss auch ganz klar sagen, dass die Interessen zwischen Deutschland und Polen sehr unterschiedlich sind. Also für Deutschland hat die Oder im Prinzip keinerlei Bedeutung, was die Binnenschifffahrt angeht, oder sehr marginal, während für Polen das schon eine größere Bedeutung hat und diese Ausbaupläne ja auch maßgeblich von Polen initiiert wurden, wo Deutschland dann zugestimmt hat und die das Abkommen im Jahr 2015 unterschrieben hat.

**Sprecherin:**

2015 unterschrieb der damalige Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt ein Abkommen mit dem langen Titel: „Deutsch-polnisches Abkommen über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet“. Die Pläne hatte die Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe zusammen mit polnischen Experten erarbeitet. Vorgeblich soll der Ausbau dem Hochwasserschutz dienen. Die Oder müsse auf 1,80 Meter vertieft werden, damit Eisbrecher im Winter manövrieren können, so die Begründung. 2022 begann die polnische Seite mit den Bauarbeiten an den Buhnen. Begleitet von massiven Protesten deutscher und polnischer Umweltschützer.

**O-Ton 08 Björn Ellner:**

Man will quasi diesen Bereich, in denen das Wasser des Flusses fließt, verengen, um damit mehr Wasser auf kleinere Fläche zu bringen und damit eine Eintiefung des Flusses durch Erosion zu ermöglichen. Und das wurde in Polen halt auf verschiedenen Abschnitten schon gemacht. Gut sichtbar von der deutschen Seite aus mit großen Kähnen und Kränen und großem Gerät, was da ja im Einsatz war. Und das Gleiche ist auf deutscher Seite auch geplant.

**Sprecherin:**

Für Nabu-Chef Björn Ellner steht fest: Der Hochwasserschutz war nur vorgeschoben, eigentlich ging es um den Ausbau für die Schifffahrt. Deutsche, aber auch polnische Umweltverbände zogen in Polen vor Gericht, bemängelten unter anderem eine nicht ausreichende Umweltverträglichkeitsprüfung. Auch das Land Brandenburg als direkter Oder-Anrainer klagte. Im März 2023 dann ordnete das oberste Verwaltungsgericht in Polen einen vorläufigen Baustopp bis zum Hauptverfahren an. Doch die damals noch regierende nationalkonservative PiS-Regierung ignorierte das Urteil. Und ließ weiterbauen.

Atmo 04: Hafen Stettin

**Sprecherin:**

Gut 80 Kilometer flussabwärts, in Stettin, liegt das Binnenschiff Neptun an der Kaimauer. An Bord steht Tomek und bedient die Winde.

**Sprecherin:**

Gleich geht es in die polnische Hafenstadt Swinemünde. Dort, im Ostseehafen Swinemünde, wird Tomek mit seiner Crew Weizen laden. Fast 2.000 Tonnen. Dann geht es wieder zurück. Gegen den Strom, 60 Kilometer nach Stettin. Und dann weiter gen Westen...

**O-Ton 10 Tomek:**

Oder, Westoder, Mittellandkanal...

**Sprecherin:**

Nach fünf Tagen entladen sie den Weizen in Salzgitter. Jeden Monat führen sie diese Strecke, erzählt Tomek. Binnenschiffer wie er könnten dabei aber nur ein kleines Stück der Oder nutzen, sagt der Stettiner Wirtschaftswissenschaftler Jaroslaw Korpysa, vielleicht 20 oder 40 Kilometer.

**O-Ton 11 Jaroslaw Korpysa:**

Actually, we use the river Oda regional, I mean from maybe 20 or 40 kilometers far from Szczecin...

**Sprecherin:**

Seit Jahren verfolgt Jaroslaw Korpysa den Wandel der 400.000 Einwohnerstadt Stettin zur maritimen Logistik-Metropole. Als „Port Szczecin-Swinoujscie“ werben Stadt- und Ostseehafen gemeinsam um Kunden. Seit Jahren steigen die Frachtzahlen. 2022 wurden mehr als 34 Millionen Tonnen umgeschlagen.

**O-Ton 12 Jaroslaw Korpysa, darüber Übersetzung:**

Eine Menge Container kommen über unsere Häfen und werden dann weitertransportiert ins Landesinnere, aber auch in die Tschechische Republik und in die Slowakei. Davon profitiert die ganze Region. Wir haben uns in den letzten fünf bis zehn Jahren wirklich weiterentwickelt.

**Sprecherin:**

Über Jahrzehnte dominierte die Schiffswerft die wirtschaftliche Entwicklung in Stettin. Sie beschäftigte zeitweise mehr als 10.000 Arbeiter. 2008 kam die Pleite. Und die Stadt begann sich neu zu positionieren. In Swinemünde wurde der Containerhafen ausgebaut, ein Flüssiggasterminal errichtet. Die EU unterstützte die Vertiefung der Fahrrinne zwischen Swinemünde und Stettin mit Millionensummen. Jetzt können auch im Stadthafen größere Frachtschiffe festmachen. Für Korpysa ist das aber nur der erste Schritt. Seit Jahren gibt es Pläne, wonach Swinemünde ein Tiefseehafen für Container werden soll, Stettin für das Frachtgut. Die Oder wäre der Transportweg, eine Verbindung zu den boomenden Zentren im Süden Polens, wie etwa dem Großraum Breslau oder der oberschlesischen Industrie-Region rund um Kattowitz. Um den Fluss komplett schiffbar zu machen, bräuchte es weitere Milliarden-Investitionen, sagt Wirtschaftswissenschaftler Korpysa.

**O-Ton 13 Jaroslaw Korpysa, darüber Übersetzung:**

Wir müssen die Infrastruktur an der Oder verbessern. Es ist jetzt ein guter Zeitpunkt damit anzufangen, um in Zukunft den Fluss noch mehr zu nutzen. Und ich bin mir sicher, es ist der beste Weg, Güter vom Norden Polens in den Süden zu transportieren.

**Sprecherin:**

Die meisten Güter in Polen werden derzeit auf der Straße transportiert, doch die Nord-Süd-Verbindungen sind unterentwickelt. Und das Schienennetz ist in vielen Teilen marode. In der Binnenschifffahrt sehen polnische Verkehrsplaner eine ökonomische und ökologische Alternative. In Swinemünde wird derweil das Flüssiggas-Terminal ausgebaut, ein weiteres Container-Terminal ist geplant. Im Juli 2023 schloss die Hafengesellschaft einen Vertrag über 30 Jahre mit dem zukünftigen Betreiber.

**O-Ton 14 Jarsolaw Korpysa, darüber Übersetzung:**

Das ist ein internationales Konsortium. Die Partner kommen aus Katar und Belgien. Sie sind weltweit bekannt, sie garantieren das Knowhow. Aber was noch wichtiger ist: Sie garantieren die Finanzierung. Und sie würden hier nicht einsteigen, wenn sich das nicht lohnen würde.

**Sprecherin:**

Knapp eine halbe Milliarde Euro will das Konsortium investieren. Ab 2028 sollen dann in Swinemünde zwei Millionen Container pro Jahr entladen und weitertransportiert werden.

Atmo 05: Wassergeplätscher/Müggelsee

**O-Ton 15 Dr. Christian Wolter, Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei:**

Nicht eine Modellierung hat vorab einen einseitigen Ausbau geprüft. Und der verändert die Strömungsverhältnisse und auch die Durchflussverhältnisse natürlich einseitig.

**Sprecherin:**

Nur wenige Wissenschaftler kennen die Oder so gut wie Christian Wolter vom Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei in Berlin. Seit mehr als 30 Jahren ist er auf dem Fluss unterwegs, die polnischen Ausbaupläne sieht er kritisch.

**O-Ton 16 Christian Wolter:**

Wenn auf polnischem Ufer die Leitwerke größer wären, wird der Strom mehr auf das deutsche Ufer geleitet und der Strom-Angriff am deutschen Ufer dadurch höher.

**Sprecherin:**

Christian Wolter schüttelt den Kopf. Er sagt: Die Folge des einseitigen Oderausbaus wäre nicht mehr Hochwasserschutz, sondern mehr Gefahr durch Hochwasser. Die Arbeiten auf polnischer Seite beeinflussen sein Forschungsfeld unmittelbar. Der Ökologe und Fischerei-Ingenieur leitet am Leibniz-Institut die Abteilung Flussrevitalisierung. Für ihn ist die über 500 Kilometer kaum regulierte Oder ein einmaliges Studienobjekt.

**O-Ton 17 Christian Wolter:**

Es gibt keine Barriere zum Meer und dadurch ist es tatsächlich der einzige große Fluss, wo Fischarten natürliche Populationsdynamik zeigen in Abhängigkeit vom Wasserstand. Wenn der Wasserstand fällt, dann ziehen die natürlicherweise weiter Strom ab. Wenn der Wasserstand steigt, dann ziehen sie in die Aue, um strömungsberuhigte Bereiche zu finden. Und das kann man tatsächlich nur noch da studieren.

**Sprecherin:**

Die Fische als Referenzpunkt für die Flussentwicklung. Ob Hecht, Zander, Blei oder Ostseeschnäpel – ihre Populations-Entwicklung liefert den Wissenschaftlern Hinweise über den ökologischen Zustand der Oder. Dreimal pro Jahr sind Wolter und sein Team mit dem Schleppnetz auf Fangtour. Im Frühjahr, Sommer und Winter. Doch in den letzten Jahren musste die Spätsommer-Tour öfter ausfallen. Die Wasserstände waren zu niedrig.

**O-Ton 18 Christian Wolter:**

2015 war Niedrigwasser-Jahr. 98 war auch so Niedrigwasser. Ja und jetzt seit 18, das waren auch Niedrigwasser-Jahre, ist nicht ungewöhnlich. Es war an der Oder auch nie ungewöhnlich, dass die Wassertemperaturen im Sommer 25 Grad erreicht haben.

**Sprecherin:**

Wenig Wasser, viel Wärme. Badewannen-Temperatur in der Oder. So war es auch im Jahr 2022 als mehrere hundert Tonnen Fisch entlang des Flusses verendeten. Die „Oder-Katastrophe“ machte in ganz Europa Schlagzeilen. Niemand hatte damit gerechnet. Auch Wolter nicht.

**O-Ton 19 Christian Wolter:**

In 22 war die Periode, wo sie denn bei 25 Grad war, länger als sonst und die Spitzentemperatur war auch höher. Das ging bis 27 Grad hoch. Aber auch das war tatsächlich nicht das Problem. Das Problem war das Salz.

**Sprecherin:**

Seit Jahren, wenn nicht Jahrzehnten, übersteigt der Salzgehalt der Oder alle behördlichen Empfehlungen. Jahrelang ignorierten die Behörden auch in Deutschland die hohen Salzgehalte.

**O-Ton 20 Christian Wolter:**

Und im Bericht der interministeriellen Arbeitsgruppe stand auch ganz lapidar drin fünf Prozent Steigerung pro Jahr seit 2013 und seit zwölf, 15 regelmäßig überschritten. Wir haben es alle nicht für schlimm befunden.

**Sprecherin:**

Bis zum Sommer 2022. Da tauchte plötzlich ein neuer Kleinst-Organismus in der Oder auf.

**O-Ton 22 Christian Wolter:**

Hier der unglückliche Umstand, dass die Brackwasser-Alge, die in der Lage ist, Gift zu produzieren, einen günstigen Bereich gefunden hat, wo sie es gemacht hat, wahrscheinlich im Gleiwitzer Kanal, weil dort sind lokale Fischsterben schon viel eher gemeldet worden. Und dann ist der Fehler passiert, dass diese Blüte, die da war, die wurde einfach in die Oder gespült.

**Sprecherin:**

Zu hohe Temperaturen, zu viel Salz, zu wenig Wasser. Und eine Alge, mit der niemand gerechnet hatte – mehr brauchte es nicht, um ein Flusssystem an den Rand des Kollapses zu bringen.

Atmo 06: Auto rollt vor

**Sprecherin:**

Einige hundert Kilometer weiter östlich, in der Nähe von Kedzierzyn-Kozle lenkt Grzegorz Marcinkiewicz seinen Wagen im Schritttempo über den Oder-Deich. Auf dem Trailer schwankt ein Drei-Meter-Boot, den großen Außenborder am Heck. Vorsichtig rangiert Grzegorz an seine Einsatzstelle, steigt aus und wirft einen prüfenden Blick aufs Wasser.

**O-Ton 23 Grzegorz Marcinkiewicz, Angel-Influencer, darüber Übersetzung:**

Hier in der Ecke habe ich den polnischen Rekord-Zander gefangen. Es gibt hier auch tolle Hechte. Wir haben hier sehr viele Fischarten, einfach alles, was wir im Süßwasser finden können. Das macht die Oder so interessant. Du weißt hier nie, welchen Fisch Du fängst. Du wartest auf den einen, und dann beißt ein anderer an.

**Sprecherin:**

Sonnenbrille, nach hinten gegelte Haare, tätowierte Unterarme, durchtrainierter Körper, Sweatshirt mit dem Logo einer Angelfirma – Grzegorz legt Wert auf sein

Äußeres. Der 34-jährige ist Influencer. Mehr als 20.000 Follower folgen seinen Fischzügen in den sozialen Medien. Bekommen nebenbei Tipps zu Ruten, Rollen, Ködern. Doch seit 2022 erleben sie einen ganz neuen Grzegorz. Einen wütenden Angler an der Oder.

**O-Ton 24 Grzegorz Marcinkiewicz, darüber Übersetzung:**

Wir befinden uns hier an der Stelle, wo der Gleiwitzer Kanal in die Oder mündet. Hier begann das ganze Elend, die Vergiftung des Flusses. Hier an dieser Stelle.

**Sprecherin:**

Grzegorz greift zu seinem abgenutzten Mobiltelefon. Scrollt durch die Bildergalerie. Zurück in den Sommer 2022.

**O-Ton 25 Grzegorz Marcinkiewicz, darüber Übersetzung:**

Da trieben hunderte von toten Fischen auf dem Wasser, auch verendete Biber, tote Vögel. Der Gestank war unerträglich. Und wissen Sie was? Genau zu der Zeit fand noch eine kulinarische Kreuzfahrt auf dem Kanal statt. Können Sie sich das vorstellen? Eine kulinarische Kreuzfahrt.

**Sprecherin:**

Der Gleiwitzer Kanal ist ein alter Schifffahrtsweg, er kommt aus Oberschlesien, zieht sich 40 Kilometer durch die Bergbau- und Industrieregion. Etliche Kohleunternehmen pumpen ihr salziges Grubenwasser in den Kanal, hunderte Industriebetriebe ihr Abwasser. Alles strömt am Ende in die Oder.

**O-Ton 26 Grzegorz Marcinkiewicz**

**Sprecherin:**

Grzegorz redet sich in Rage, entschuldigt sich mehrfach für den Gebrauch eines Schimpfwortes. Mit einem Behörden-Mitarbeiter kommt es damals fast zur Schlägerei, als der behauptet, sie hätten alles im Griff. Auf den Funkkanälen von Feuerwehr und Polizei hören Grzegorz und seine Mitstreiter, dass auf keinen Fall Informationen an Angler weitergegeben werden sollen. Grzegorz aber fuhr mit seinem Boot, filmte und dokumentierte, und er entdeckte immer wieder auch versteckte Einleitungsrohre.

**O-Ton 27 Grzegorz Marcinkiewicz, darüber Übersetzung:**

Ich habe meine Aufnahmen auf mehreren Festplatten gesichert. Denn als ich begann, die Missstände öffentlich zu machen, passierten merkwürdige Dinge. Mein Mobiltelefon begann zu spinnen, funktionierte manchmal nicht mehr. Das gab es vorher nie. Wenn ich telefonierte, war da plötzlich ein Brummen im Hintergrund. Gespräche brachen plötzlich ab. Und abends bekam ich dann Drohanrufe. Ich sollte mich vom Gleiwitzer Kanal fernhalten, sonst würde etwas passieren.

**Sprecherin:**

Die oberste Wasserbehörde in Polen appellierte an alle Betriebe, sich an Recht und Gesetz zu halten. 751 Einleitungen hatte sie in den Kanal und seine Zuflüsse genehmigt. In den folgenden Monaten entdecken die Behörden weitere 282 illegale Einleitungen. Am Ende musste der Chef der Wasserbehörde zurücktreten.



**O-Ton 28 Christian Wolter:**

Als Folge der Oder-Katastrophe muss man auch ganz positiv sagen, hat Polen unheimlich aufgerüstet, was die Überwachung angeht, auch die Onlineüberwachung. Man kann jetzt dort auch die Werte ansehen. Sie messen jetzt auch, sie überwachen. Sie haben einen Alarmplan jetzt entwickelt.

**Sprecherin:**

Für den Ökologen Christian Wolter ist die Oder-Katastrophe im Sommer 2022 auch eine Lehrstunde für Behörden und Flussökologen.

**O-Ton 29 Christian Wolter:**

Es sollte Anregung sein, tatsächlich das Verhalten und den Umgang mit Flüssen deutlich zu überarbeiten, zu überdenken, weil das sind auch die Wirbelsäulen, die Rückhalte in der Landschaft für unsere Klimaanpassung. Wir brauchen das Wasser, die Flüsse haben es und wir müssen davon wegkommen, das so schnell wie möglich wegzuführen und so Niedrigwasser-Situationen herbeizuführen oder künstlich zu verstärken.

**Sprecherin:**

Jede Vertiefung sorgt für einen schnelleren Abfluss. Niedrigere Wasserstände können die Folge sein. In Zeiten zunehmender Trockenheit eine gefährliche Kombination. Denn seit dem Frühjahr 2022 hat sich das Ökosystem der Oder geändert. Mit der Goldalge gibt es einen neuen Biomarker der toxischen Art.

**O-Ton 30 Christian Wolter:**

Die geht auch nicht mehr weg. Wenn die erst mal in so einem offenen Gewässer drin sind, in einem großen, dann gibt es keine legal anwendbare Methode, um die dort wieder zu entfernen. Es sei denn trockenlegen und alles andere Leben mit zu entfernen.

**Sprecherin:**

Im Sommer 2023, als die Alge in einigen Oder-Zuflüssen wieder zu blühen begann, setzten die polnischen Behörden auf chemische Bekämpfung. Vernichteten die Alge und die örtliche Fischpopulation gleich mit. Eine erneute Katastrophe blieb aus – nicht zuletzt, weil die Wasserstände in der Oder erheblich höher waren als im Vorjahr. Für Wolter ein Aufschub – nicht mehr. Er sagt: Langfristig müssten die Salzgehalte im Fluss reduziert werden.

Atmo 07: Bagger fährt

**Sprecherin:**

Stepnica, ein Dörfchen nördlich von Stettin, wo die Oder ins Haff mündet. Ein Bagger bugsiert ein Stahlteil nach dem anderen über den Kai. In dem kleinen Hafenbecken hat ein Schub-Boot festgemacht, die „Karibu 01“. An Bord fegt ein drahtiger Mann das Deck – Kapitän Leszek Kieltyka.

**Atmo 08: Leszek Kieltyka, Begrüßung**

Tam prozje... rein... wyszko bardzo... prozje... Füße abtreten... gehen...

**Sprecherin:**

Der Kapitän bittet ins Bootsinnere, in eine Art Wohnzimmer. An der Wand hängen ein paar Ölbilder, farbenfrohe Werke, die verschiedene Binnenschiffe zeigen. Seine Flotte, sagt Kieltyka stolz, die „Grunwald, der Schlepper „Serwal“, das Binnenschiff „Andromeda“.

**O-Ton 31 Leszek Kieltyka, Binnenschiffer:**

Się nazywa Grunwald. To jest nasz holownik Serval. Tu jest nasza barka Andromeda i tu jest ten Karaibów...

**Sprecherin:**

Dann zieht Kieltyka sein Handy aus der Tasche und sucht ein Video vom Nachmittag.

**Atmo 09: Video**

Ohh, nie szara.... Metallgeräusch... Konstruktia Stahlowe

**Sprecherin:**

Aufnahmen aus dem Ruderstand. Sie zeigen die „Karibu“, die einen Ponton mit Stahlteilen durch den Stettiner Hafen schiebt. Nachschub für eine Werft. Leszek Kieltyka hat fast sein ganzes Berufsleben auf der Oder zugebracht. Anfang der 80er-Jahre transportierten er und seine Kollegen vor allem Kohle aus den polnischen Revieren.

**O-Ton 32 Leszek Kieltyka:**

W tam tych latach było... cały rok. Woda była.

**Übersetzung:**

Damals war die letzte Schleuse, die es an der Oder gab, in Brzeg Dolny. Und wir fuhren quasi das ganze Jahr über. Natürlich nicht unbedingt im Winter, wenn es vereist war. Bei einem Tiefgang von einem Meter fünfzig, einem Meter vierzig, einem Meter sechzig konnten wir praktisch das ganze Jahr über fahren. Es war genügend Wasser da.

**Sprecherin:**

Aber heute – in Zeiten des Klima-Wandels und mit den viel größeren Schiffen? Kieltyka blickt skeptisch. Die Pläne rund um einen Oder-Ausbau begleiten ihn sein Binnenschiffer-Leben lang.

**O-Ton 33 Leszek Kieltyka:**

To wszystko się dzieje za wolno... budowanych kilka stopni wodnych.

**Übersetzung:**

Es geht alles zu langsam. Und unsere Investitionen hier in die Bühnen, das ist nicht das, was wir brauchen. Wenn wir alle 30 oder 50 Jahre eine Schleuse bauen, ist das viel zu wenig. Und unterhalb der letzten Staustufe erodiert der Fluss weiter. Es müssten mehrere Staustufen gleichzeitig gebaut werden.

**Sprecherin:**

Der Kapitän glaubt nicht, dass das passieren wird. Mehr als zwei Jahrzehnte hat allein der Neubau der Schleuse bei Malczyce gedauert im Bereich der mittleren Oder. Dabei stiegen die Kosten von prognostizierten 300 Millionen Zloty auf weit über eine Milliarde, also rund 250 Millionen Euro.

Atmo 10: Gänse fliegen vorbei

**Sprecherin:**

In Hohensaaten blickt Nabu-Vorsitzender Björn Ellner über die Oder auf das polnische Ufer. Der Naturschutzbund Deutschland hatte – wie andere Umweltverbände auch – große Hoffnung auf die neue, polnische Regierung gesetzt, die Ende 2023 die nationalkonservative PiS abgelöst hat.

**O-Ton 34 Björn Ellner:**

Aber man hat gesehen, trotz neuer Regierung sind die Bauarbeiten wie geplant fortgesetzt worden, trotz Gerichtsurteil und so weiter und so fort. Also diese ganzen Probleme, die wir unter der alten Regierung in Polen beobachtet haben, die wurden erst mal fortgesetzt. Es wird jetzt versprochen, noch mal darüber nachzudenken, wie es weitergeht. Aber ehrlich gesagt bin ich da inzwischen skeptisch geworden, dass sich tatsächlich etwas ändert.

**Sprecherin:**

Im Frühjahr 2024 hat die polnische Seite den ersten Abschnitt des Oderausbaus für beendet erklärt. 2026 will man die zweite Phase in Angriff nehmen. Auf deutscher Seite dagegen wird immer noch um das Für und Wider des Ausbaus gerungen:

**O-Ton 35 Björn Ellner:**

Es gibt da ein großes Paradoxon zwischen der Bundesebene und der Landesebene. Das Land investiert Geld, hat eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, wie man denn die Oder renaturieren könnte, um die Ziele der europäischen Wasserrahmenrichtlinie auch zu erreichen. Und was dabei rauskommt an Maßnahmen, ist völlig gegenläufig zu dem Strom-Regulierungskonzept, was auf Bundesebene beschlossen wurde, wo das Bundesverkehrsministerium die maßgebliche Behörde ist und dann die Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung, die dem nachgeordnet ist. Es entsteht der Eindruck, dass die beiden Ebenen, Bundes- und Landesebene, nicht miteinander reden und auch auf der Bundesebene zwischen Bundesverkehrsministerium, FDP-geführt, und Bundesumweltministerium, Grüne, völlig nicht vereinbare oder miteinander vereinbare Positionen bestehen.

**Sprecherin:**

Einen klaren Kurs für die Oder gibt es auf deutscher Seite nicht. Die Umweltverbände sind da schon weiter. Das internationale Bündnis „Zeit für die Oder“, in dem sich tschechische, polnische und deutsche Umweltverbände zusammengeschlossen haben, hat im September 2023 eine Vision für die „Zukunft der Oder“ vorgelegt. Ein Versuch Ökologie, Ökonomie und Lebensqualität im Oder-Einzugsgebiet in Einklang zu bringen.

**O-Ton 36 Björn Ellner:**

Und die „Zukunftsvisionen Oder“ hat die Oder nicht als Wasserstraße im Fokus, worum es jetzt beim Oder-Ausbau in erster Linie geht, sondern letztendlich als touristisches Ziel. Um jetzt mal die wirtschaftliche Seite näher zu betrachten und auch als Naturraum. Also quasi den Fokus weg von der Wasserstraße hin zum touristischen Magnet, um die touristischen Potenziale, die ja zweifellos bestehen, auch zu heben.

**Sprecherin:**

Weniger Wasserstraße, mehr Touristen-Magnet – das ist die Strategie der Umweltverbände. Einen Zwischenerfolg haben die Umweltschützer erzielt: Nach den ersten Urteilen in Warschau und der Verhängung eines vorläufigen Baustopps, hat die Weltbank ihre Kredit-Zusage für den Oder-Ausbau vorerst auf Eis gelegt.

**O-Ton 37 Björn Ellner:**

Das sind, glaube ich 1,2 Milliarden US-Dollar, die da zur Rede stehen. Wenn da natürlich ein Teil gekürzt wird, dann könnte ich mir auch vorstellen, dass dann von gewissen Bauabschnitten möglicherweise noch Abstand genommen wird. Aber das muss man abwarten.

**Sprecherin:**

Eine kleine Hoffnung für die Oder, meint Umweltschützer Björn Ellner, mehr aber auch nicht. Die wirtschaftlichen Interessen sind groß. Es wäre schon etwas Besonders, wenn die Oder auch künftig frei fließen könnte.

**Abspann:**

Das Wissen (mit Musikbett)

**Sprecherin:**

Grenzfluss Oder. Von Anja Schrum und Ernst-Ludwig von Aster. Sprecherin: Birgit Klaus. Redaktion: Lukas Meyer-Blankenburg.

Abbinder

**Quellennachweis / weiterführende Links:**

Deutsch-polnische Abkommen über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet:

[https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start=%2F%2F%5B%40attr\\_id%3D%27bgbl215s0845b.pdf%20%27%5D#\\_bgbl\\_%2F%2F%5B%40attr\\_id%3D%27bgbl215s0845b.pdf%27%5D\\_1716287865330](https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start=%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgbl215s0845b.pdf%20%27%5D#_bgbl_%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgbl215s0845b.pdf%27%5D_1716287865330)

Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei, Policy Brief „Zukunft der Oder“:

[https://www.igb-berlin.de/sites/default/files/media-files/download-files/IGB%20Policy%20Brief%20-%20Die%20Zukunft%20der%20Oder\\_web.pdf](https://www.igb-berlin.de/sites/default/files/media-files/download-files/IGB%20Policy%20Brief%20-%20Die%20Zukunft%20der%20Oder_web.pdf)

Naturschutzbund Deutschland:

<https://www.nabu.de/natur-und-landschaft/fluesse/oder/32113.html>

Deutsch-polnisch-tschechisches Verbändebündnis „Zeit für die Oder“:

<https://saveoder.org/wp-content/uploads/2023/10/oder-vision-DE.pdf>