



Leibniz-Institut für
Gewässerökologie
und Binnenfischerei

Ausbaupläne an der Oder – Gefahren für Natur und nachhaltige Nutzung

IGB Policy Brief



Zusammenfassung

Die Oder ist einer der letzten großen, relativ naturnahen Flüsse Europas. Doch die Regierung der Republik Polen plant nun den Ausbau der Oder mit Mitteln von Weltbank, EU und der Entwicklungsbank des Europarates – und auch Deutschland hat sich in einem beidseitigen Abkommen eigentlich zum Ausbau verpflichtet. Doch konkrete Umsetzungsplanungen und Zeitschienen auf deutscher Seite sind nicht öffentlich bekannt. Schon jetzt ist klar: Die Maßnahmen werden wertvolle Lebensräume vieler seltener und vom Aussterben bedrohter Tier- und Pflanzenarten auf polnischer und deutscher Seite des Flusses unwiederbringlich zerstören. Die Planungen verstoßen in mehrfacher Hinsicht gegen geltendes EU-Recht und gefährden neben der Umwelt auch die Landwirtschaft beidseitig der Oder.

Zu diesem Urteil kommen Forscher des Leibniz-Instituts für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB), Deutschlands größtem Forschungszentrum für Binnengewässer. Die Forscher haben sich mit wissenschaftlichen Untersuchungen, Fachgutachten und fachlichen Beratungen in den bisherigen Planungsprozess eingebracht. In diesem *IGB Policy Brief* empfehlen die Autoren nun der Europäischen Kommission, der Bundesregierung und der Brandenburger Landesregierung dringend, weitere diplomatische und juristische Schritte gegen das polnische Ausbauvorhaben einzuleiten und auch die eigenen Ausbaupläne Deutschlands zu stoppen. Stattdessen sollten sich alle Politikebenen für den Erhalt der Oder als ökologisches Vorranggebiet einsetzen.

Ausbaupläne an der Oder – Gefahren für Natur und nachhaltige Nutzung

Die Oder ist einer der letzten großen, relativ naturnahen Flüsse Europas. Auf rund 500 Kilometern (von nahe Wrocław bis Świnoujście) fließt die Oder ohne Barrieren bis ins Meer, umgeben von einer vielerorts intakten und artenreichen Überflutungsauwe. Von der Neißemündung bei Ratzdorf bis zum Abzweig der Westoder nördlich von Schwedt liegt die Staatsgrenze in der Strommitte. Die Oder ist damit der letzte große Fluss in Deutschland, den Fische und andere Tiere noch barrierefrei durchwandern können. Diese Naturnähe besteht, weil die Oder seit mehr als 100 Jahren nur noch geringe Bedeutung für die Schifffahrt hat und daher vergleichsweise wenig in Ausbau und Unterhaltung investiert wurde. Bis heute sind der Fluss und seine angrenzenden Auen wichtige Lebensräume und Rückzugsgebiete für viele seltene und vom Aussterben bedrohte Tier- und Pflanzenarten. Zahlreiche ausgewiesene Schutzgebiete (zum Beispiel Natura 2000, Nationalpark, regionale Schutzgebiete) und das Vorkommen sehr streng geschützter Arten unterstreichen den immensen Wert dieser Flusslandschaft. Doch die Regierung der Republik Polen plant nun einen Ausbau der Oder, vornehmlich finanziert aus Weltbank- und EU-Fördermitteln sowie von der Entwicklungsbank des Europarates – und auch Deutschland hat sich in einem beidseitigen Abkommen eigentlich zum Ausbau verpflichtet. Während bereits Details zu den polnischen Plänen vorliegen, sind konkrete Umsetzungsplanungen und Zeitschienen auf deutscher Seite nicht öffentlich bekannt. Schon jetzt ist jedoch klar, dass die Ausbauziele nicht erreichbar sind, die Maßnahmen aber wertvolle Lebensräume auf beiden Seiten des Flusses unwiederbringlich zerstören werden.

Die polnischen Pläne ignorieren den über Jahrzehnte aufgebauten gewässerökologischen und hydrologischen Wissensstand zum Oder-Einzugsgebiet und erfüllen nicht annähernd die Grundzüge guter wasserbaulicher Praxis. Zudem verstoßen die Pläne nach Einschätzung der IGB-Experten in mehrfacher Hinsicht gegen die europäische Umweltgesetzgebung, insbesondere gegen die EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL, 2000/60/EG), die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL, 92/43/EWG) und die EG-Vogelschutzrichtlinie (2009/147/EG).¹ Diese Verstöße sind auch bei den Maßnahmen auf deutscher Seite zu erwarten. Gleichzeitig wird auch die Zukunft der Landwirtschaft auf deutscher und polnischer Seite stark gefährdet, da die geplanten Baumaßnahmen den Grundwasserspiegel weiter absenken werden.

Die vorgebrachten Argumente für den Ausbau, die Maßnahmen dienen dem Hochwasserschutz und der wirtschaftlichen Entwicklung der Binnenschifffahrt, sind beide inhaltlich nicht belastbar. Kosten und Nutzen ste-

hen in keinem Verhältnis, die Umweltschäden werden irreversibel sein. Ein überwiegendes öffentliches Interesse, das rechtliche Grundbedingung für eine Ausnahmeregelung im Kontext der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) zum Ausbau wäre, lässt sich nicht glaubhaft darstellen. Zu diesem Urteil kommen Forscher des Leibniz-Instituts für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB), Deutschlands größtem Forschungszentrum für Binnengewässer, das seit fast 30 Jahren an der Oder forscht. Die Wissenschaftler sprechen die dringende Empfehlung an die Europäische Kommission, die Bundesregierung und die Brandenburger Landesregierung aus, diplomatische und juristische Schritte gegen das polnische Ausbaivorhaben einzuleiten, Pläne auf der deutschen Seite zu stoppen und sich auf allen politischen Ebenen für den Erhalt der Oder als ökologisches Vorranggebiet einzusetzen.

Ausbau gefährdet zahlreiche Arten, Lebensräume und den Nationalpark Unteres Odertal

Ein zentrales Ziel der Maßnahmen ist es, das Gewässerbett zu vereinheitlichen: Breiten- und Tiefenvariabilität im Hauptstrom, die Ausbildung von Kolken und Bänken, gehen so unwiederbringlich verloren – diese sind jedoch essentielle Lebensgrundlagen für viele geschützte Fischarten. Die Oder ist das Schwerpunktgebiet zur Wiederansiedlung des Baltischen Störs; durch

¹ Verstöße sind auch zu erwarten gegen die EG-Richtlinien zur Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (2001/42/EG), zur Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG) sowie selbst gegen die EG-Richtlinien für ein transeuropäisches Transportnetzwerk (TEN-T), welches den Ostsee-Adria-Korridor als Eisenbahnverbindung vorsieht.

den Ausbau werden zentrale Habitats zerstört und dieses Artenschutzprogramm gefährdet. Ebenso werden die langen Bemühungen zur Wiederansiedlung des Lachses in Polen konterkariert – 2020 wurden erstmals wiederkehrende Laichfische im Oder-Nebenfluss Drawa nachgewiesen. Auch Deutschlands einzige stabile Wandermaränen-Population, der Ostseeschnäpel, wäre akut bestandsbedroht – und damit höchstwahrscheinlich dessen Gesamtbestand in der Ostsee, für den die Laichhabitats in der Oder entscheidend sind. Das einzige Vorkommen des Baltischen Goldsteinbeißers wird voraussichtlich komplett ausgelöscht, nachdem die Population gerade durch aufwändige Kohärenz-Maßnahmen stabilisiert wurde. Auch das überregional bedeutsame Quappen-Vorkommen wird durch den Ausbau Lebensräume verlieren und der Bestand deutlich zurückgehen. Großmuscheln und seltene Insekten werden Bestandseinbrüche verzeichnen. Die Schutzgüter in Deutschlands einzigem Flussauen-Nationalpark, dem Nationalpark Unteres Odertal, sind durch die Ausbaupläne und die damit verbundene Absenkung des Grundwasserspiegels ebenso bedroht wie die Ziele des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“, das Bundeswasserstraßen im Nebennetz ökologisch aufwerten soll (Wolter 2018, 2019; Geßner 2019).

Gute fachliche Praxis wird ignoriert: Ausbau bringt keine Sicherheit, sondern steigert Gefahr von Hochwässern und Dürren

Grundsätzlich ignorieren die Ausbaupläne jahrzehntelang bestehendes Wissen aus Gewässerökologie, (Öko-) Hydrologie und Wasserbau. Das vorgebrachte, zentrale Argument ist die vermeintliche Hochwassergefahr durch Eisgang. Diese Gefahr sei angeblich nur durch den Einsatz von größeren Eisbrechern mit 1,80 Metern Tiefgang beherrschbar, für die die gesamte Grenzoder auf 153 Kilometern Länge ausgebaut werden müsse. Allerdings wurde der Eisaufbruch auf der Oder, wenn nötig, seit 70 Jahren mit der bestehenden Eisbrecherflotte immer gewährleistet. Zudem liegen keine wissenschaftlichen Ergebnisse vor, dass zukünftig auf der Oder mit verstärktem Eisgang zu rechnen ist, der größere Eisbrecher erforderlich machen könnte. Im Gegenteil, die durchschnittliche Anzahl der Eistage im Odergebiet sank im Zeitraum von 1961 bis 2018 um 14,4 auf 24,6 Tage (UBA 2020). Diesem Trend folgend, liegt die Anzahl der Eistage nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen wahrscheinlich bei unter 10 pro Jahr. Ebenso gab es zu keinem Zeitpunkt der Planungen eine Prüfung, ob es Alternativen zur angeblich notwendigen Vertiefung durch eine Stromregelung mit Standardbuhnen gibt. Versäumt wurde dies bereits im Vorfeld der 2011 beauftragten Erstellung einer „Stromregelungskonzeption für die Grenzoder“ (BAW 2014) und des 2015 vereinbarten Abkommens zwischen

der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im Grenzgebiet (BGBL 2015). Zwischenzeitlich wurde durch eine neue Analyse (Gerstgraser 2018) widerlegt, dass die Maßnahmen aus der BAW-Konzeption tatsächlich zu einem tieferen Fahrwasser führen.

Auch bietet der Ausbau keine Verbesserung bezüglich des Hochwasserrisikos. Die Maßnahmen sind im besten Fall abschnittsweise hochwasserneutral, während sie in den Abschnitten mit geplanten Verlängerungen und Erhöhungen der vorhandenen Buhnen sowie dem Ausbau der Deiche auf polnischer Seite das Hochwasserrisiko verschärfen. Damit wird der Ausbau die Hochwassergefahr nicht senken, sondern eher steigern: Bei extremen Wetterereignissen werden in der noch weiter verengten Stromrinne große Wassermengen sehr schnell abfließen, die Abflussspitzen schneller ansteigen und die derzeit verfügbaren Auenflächen diese Hochwasserspitzen dann nicht mehr abpuffern können. Rein technische Maßnahmen sind nicht dazu geeignet, potenzielle Hochwassergefahren an der Oder grundsätzlich zu beseitigen. Ökologische Ansätze wie zum Beispiel Deichrückverlegungen sind zu diesem Zweck deutlich effizienter. Dem Fluss mehr Raum zu geben, adressiert zudem das wirkliche Problem der Oder und ihrer Auen – zunehmender Wassermangel und Dürren aufgrund des Klimawandels. Schon heute ist die Region eine der niederschlagärmsten Deutschlands (DWD 2020); es fallen weniger als 600 Liter pro Quadratmeter im Jahr (600 Millimeter). Zum Vergleich: Das ist weniger Jahresniederschlag als der tägliche Wasserverbrauch von fünf Personen in Deutschland, der bei 125 Litern pro Kopf liegt (BDEW 2020). Es muss daher dringend mehr Wasser in der Landschaft zurückgehalten werden (Retention), um die wertvollen Ökosysteme zu erhalten und auch die landwirtschaftlichen Flächen weiter nutzen zu können. Ein Ausbau wird das exakte Gegenteil bewirken: Schnellerer Wasserabfluss, Tiefenerosion des Flussbettes und Absinken des Grundwasserspiegels werden zu noch schnellerer Entwässerung der Landschaft führen. Die letzten Dürrejahre haben bereits gezeigt, welcher Effekt zu erwarten ist: Selbst ohne die schnellere Abführung des wenigen Wassers wird das im Zuge des Klimawandels sinkende Wasserdargebot nicht ausreichen, um die angestrebte Fahrwassertiefe von 1,80 Metern überhaupt zu erreichen. Schon heute liegen die niedrigsten Tauchtiefen über Monate hinweg bei nur ca. 50 Zentimetern (WSV 2020a).

Transportzahlen zeigen: Die Oder hat kein nachhaltiges Potenzial für die Binnenschifffahrt

Bemerkenswert ist im Gesamtkontext der Planungen zum Eisaufbruch der Effekt, dass die Vertiefung der Oder

zu einer Kategorisierung in die europäischen Verkehrswegeklasse IV führen würde. Dies würde Zugang zu mehr europäischen Fördermitteln zum weiteren Ausbau zur Förderung der Binnenschifffahrt ermöglichen – ohne den Vorwand des Eisaufruchs. Dabei bietet die Oder aufgrund ihrer Hydromorphologie, des fortschreitenden Klimawandels und der geringen Transportzahlen überhaupt kein nachhaltiges Potenzial für die Binnenschifffahrt. Der Mehrwert ist volkswirtschaftlich nicht darstellbar: Das Verkehrsaufkommen auf der Oder ist in Deutschland mit weit unter 250.000 Tonnen so gering, dass die Strecke im Verkehrsbericht der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nicht separat ausgewiesen wird (WSV 2020b). Im Einzugsgebiet werden die Güter über die Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße weiterbefördert, nur ein Bruchteil über die Oder. Der durchschnittliche jährliche Gesamtgüterumschlag der Jahre 2009 bis 2019 der Häfen Eisenhüttenstadt und Schwedt zusammen betrug lediglich 246.500 Tonnen (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2010-2020). Polnische Statistiken zu Beförderungsmengen der polnischen Binnenschifffahrt auf der unteren Oder geben für die Jahre 2010 bis 2013 durchschnittlich 1,37 Mio. Tonnen an. Auch in den vergangenen Jahren war kein Aufwärtstrend ersichtlich (Polnisches Statistisches Hauptamt 2020).

Zum Vergleich: 2018 wurden auf der Elbe noch 11,5 Mio. Tonnen Güter transportiert, auf dem Rhein ohne das westdeutsche Kanalnetz 166 Mio. Tonnen (WSV 2020b). Die langfristigen Effekte eines Oder-Ausbaus werden weder in Polen noch in Deutschland auch nur annähernd an dieses Niveau heranreichen.

Umweltverträglichkeitsprüfung mit schweren fachlichen Mängeln und tendenziösem Urteil

Wie die IGB-Forscher in eigenen Fachgutachten (Geßner 2019; Wolter 2018, 2019) festgestellt haben, erfüllte die im Vorfeld der polnischen Maßnahmen durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) – auch nach der geforderten Überarbeitung – nicht die mindesten fachlichen Qualitätsstandards. Die angewandte Methodik ist mangelhaft, ebenso die herangezogenen Datenbestände. Effekte auf der deutschen Oder-Seite wurden komplett ausgeblendet und eine grenzüberschreitende UVP wurde nicht durchgeführt. Die Bewertung fokussiert zudem ausschließlich auf die Baumaßnahmen, jedoch nicht auf deren langfristige Folgen. Das eigentliche Ziel der Regulierung und die damit verbundenen flussmor-

phologischen und ökologischen Beeinträchtigungen, wie die Einengung und Monotonisierung des Stromschlauchs mit geringer Breiten- und Tiefenvarianz, die vollständige Beseitigung von Kolken und Bänken, verbunden mit dem Verlust wertvoller Lebensräume, Laichplätze und Habitate zahlreicher bedrohter Arten; diese Veränderungen und Schädigungen werden weder erwähnt noch bewertet.

Insgesamt müssen die UVP, ihre Argumentation und Bewertung daher als tendenziös eingestuft werden. Eine korrekt ausgeführte UVP käme zum Ergebnis, dass es aufgrund des hohen ökologischen Werts der Oder und ihrer Auen bei einem so großen Ausbauprojekt unmöglich ist, die irreversiblen ökologischen Schäden auch nur annähernd auszugleichen oder durch Kohärenzmaßnahmen abzumildern. Darüber hinaus wurde in keiner Weise belastbar nachgewiesen, dass ein – im Kontext der WRRL rechtlich zwingend erforderliches – überwiegendes öffentliches Interesse die Maßnahmen rechtfertigt. Davon ist auch bei den Planungen auf deutscher Seite auszugehen, deren konkrete Maßnahmen und Zeitpläne der Öffentlichkeit bisher nicht zugänglich sind.

Fazit

Die IGB-Forscher empfehlen der EU-Kommission, der Bundesregierung und der Brandenburger Landesregierung dringend, diplomatische und juristische Schritte gegen das polnische Ausbauprojekt einzuleiten, die eigenen deutschen Ausbaupläne zu stoppen und auf allen politischen Ebenen für den Erhalt der Oder als ökologisches Vorranggebiet einzutreten. Es lässt sich kein überwiegendes öffentliches Interesse darstellen, das die geplanten Maßnahmen begründen würde. Schwere wasserbauliche Fehler, die bereits aus den letzten 100 Jahren bekannt sind und aus denen gelernt wurde, dürfen sich heute an der Oder nicht mehr wiederholen. Den Klimawandelfolgen mit vermehrten Extremereignissen wie Hochwässern und Dürren sollte mit der Bewahrung und Ausweitung von Auen-Retentionsflächen entlang der Oder begegnet werden, die Wasser effizient in der Landschaft zurückhalten. So können Naturschutz und nachhaltige Nutzung von Fluss und Aue in Einklang gebracht werden. Letztlich unterstreicht auch die extrem geringe Zielerreichung bei der Umsetzung von WRRL, FFH-RL und nationaler Biodiversitätsstrategie, dass Deutschland es sich auf keinen Fall leisten kann, weitere wertvolle Ökosysteme zu opfern.

Quellenverzeichnis

- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2010-2020): Statistischer Bericht. Binnenschifffahrt im Land Brandenburg. 4. Vierteljahr 2009-2019. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.), Potsdam. Online: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat_Berichte/2020/SB_Ho2-01-00_2019q04_BB.pdf [8.12.2020]
- BAW (2014): Aktualisierung der Stromregelungskonzeption für die Grenzoder. Gutachten im Auftrag der WSA Eberswalde, Karlsruhe. Online: https://www.wsa-oder-havel.wsv.de/Webs/WSA/Oder-Havel/DE/Wasserstrassen/Bauwerke-Anlagen/SRK_Grenzoder/BAW_Gutachten_lang_DE.pdf?__blob=publicationFile&v=1 [8.12.2020]
- BDEW (2020): Trinkwasserverwendung im Haushalt. Online: <https://www.bdew.de/service/daten-und-grafiken/trinkwasserverwendung-im-haushalt/> [09.11.2020]
- BGBL (2015): Bekanntmachung des deutsch-polnischen Abkommens über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Abfluss- und Schifffahrtsverhältnisse). Bundesgesetzblatt, Bonn. Online: http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBL&jumpTo=bgbl215s0845b.pdf [27.11.2020]
- DWD (2020): Zeitreihen und Trends. Online: <https://www.dwd.de/DE/leistungen/zeitreihen/zeitreihen.html?nn=344886> [09.11.2020]
- Gerstgraser (2018): Wirksamkeit des geplanten Flutpolders Miedrzyodrze und der Stromregelungskonzeption für den Hochwasserschutz der Oder. Gutachten im Auftrag des Deutschen Naturschutzrings, Cottbus. Online: https://www.dnr.de/fileadmin/Positionen/2018_06_20_Oderprojekt_Bericht_Gerstgraser_final.pdf [08.12.2020]
- Gefßner (2019): Stellungnahme zu den von der Republik Polen vorgestellten Unterlagen zur grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung. Ausbau der Grenzoder in Polen: Projekt „1B.2 Etappe I und Etappe II Modernisierungsarbeiten am Grenzfluss Oder im Rahmen des Projektes des Hochwasserschutzes im Zuflussgebiet von Oder und Weichsel“. Fachgutachterliche Stellungnahme im Auftrag des Landesfischereiverbandes Brandenburg/Berlin e.V., Werder (Havel). Online: https://www.igb-berlin.de/sites/default/files/media-files/download-files/gutachten_oder_igb_2019_jg.pdf [8.12.2020]
- Polnisches Statistisches Hauptamt (2020): Die Binnenschifffahrt in Polen im Jahr 2019. Online: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wodny-srodladowy-w-polsce-w-2019-roku,4,10.html> [3.11.2020]
- UBA (2020): Anpassung an den Klimawandel: Die Zukunft im Tourismus gestalten. Umweltbundesamt (UBA) & Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) Hrsg., Dessau-Roßlau & Berlin. Online: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/anpassung_an_den_klimawandel_die_zukunft_im_tourismus_gestalten_barrierefrei.pdf [8.12.2020]
- Wolter (2018): Stellungnahme zu den Unterlagen in deutscher Sprache im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zu den grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen des geplanten Projekts mit dem Titel „1B.2 Stufe I und Stufe II Modernisierungsarbeiten an der Grenzoder als Teil des Hochwasserschutzprojekts im Einzugsgebiet der Oder und der Weichsel“. Gutachten im Auftrag des Deutschen Naturschutzrings, Berlin. Online: https://www.igb-berlin.de/sites/default/files/media-files/download-files/gutachten_oder_igb_2018_cw.pdf [8.12.2020]
- Wolter (2019): Zusammenfassende Stellungnahme zu den von der Republik Polen vorgelegten Unterlagen in deutscher Sprache zur grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung. Gutachten im Auftrag des Deutschen Naturschutzrings, Berlin. Online: https://www.igb-berlin.de/sites/default/files/media-files/download-files/gutachten_oder_igb_2019_cw.pdf [8.12.2020]
- WSV (2020a): Fahrrinnen- und Tauchtiefen zwischen Elbe und Oder. Online: https://www.elwis.de/DE/dynamisch/gewaesserkunde/f_t/ [10.11.2020]
- WSV (2020b): Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Hrsg.) (2020): Verkehrsbericht 2018. Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Bonn. Online: https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Verkehrsberichte/Verkehrsbericht_2018.pdf?__blob=publicationFile&v=3 [8.12.2020]

Impressum

Herausgeber

Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB)
im Forschungsverbund Berlin e.V.
Müggelseedamm 310
12587 Berlin
Telefon: +49 (0)30 641 815
E-Mail: info@igb-berlin.de
www.igb-berlin.de
Facebook: IGB.Berlin
Twitter: @LeibnizIGB
Newsletter: www.igb-berlin.de/newsletter

Verantwortliche Autoren

Dr. Christian Wolter und Dr. Jörn Geßner

Redaktion

Johannes Graupner

Gestaltung

unicom Werbeagentur GmbH

Titelbild

Vielfältig strukturierte Auen- und Uferabschnitte, wie es sie auf dem Bild bei Reitwein im Juni 2009 noch gab, sollten eigentlich das gewässermorphologische Leitbild für die ökologische Entwicklung der Oder sein. Sie bieten vielen geschützten Arten hervorragende Lebensräume und auch natürlichen Hochwasserschutz. Stattdessen wurde in Reitwein zwischenzeitlich ein Parallelwerk im Fluss errichtet, um die Fahrrinne zu vertiefen.
© Harald Schulz

Über diese Publikation

„Forschen für die Zukunft unserer Gewässer“ ist das Leitmotiv des IGB. Dazu gehört die objektive und evidenzbasierte Information und Beratung von Politik, Behörden, Verbänden, Wirtschaft, Bildungseinrichtungen und der Öffentlichkeit. Im Rahmen seiner eigenen Schriftenreihe *IGB Outlines*, zu denen auch der *IGB Policy Brief* gehört, macht das Institut forschungsbasiertes Wissen kostenfrei für die Öffentlichkeit zugänglich. Für die Inhalte der Beiträge sind die jeweiligen Autor*innen verantwortlich.

Eine Weiterverbreitung des zusammenhängenden Gesamtdokumentes ist grundsätzlich gestattet. Sollten Sie aus dem Dokument im Rahmen anderer Publikationen und Formate zitieren, bitten wir um einen Hinweis.

Zitationsvorschlag

IGB (2020): Ausbaupläne an der Oder – Gefahren für Natur und nachhaltige Nutzung. IGB Policy Brief, Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei, Berlin.

DOI: <https://dx.doi.org/10.4126/FRL01-006424441>

Copyright: IGB, Dezember 2020

Mit Ausnahme von Fotos und Abbildungen ist der Inhalt dieses Dokuments lizenziert unter einer Creative Commons BY-NC 4.0 Germany.