

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Kellner, Steffi Lemke, Claudia Müller, Harald Ebner, Dr. Jan-Niclas Gesenhues, Julia Schneider, Lisa Badum und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schutz und Ausbau der Oder

Die Oder ist einer der größten Flüsse Mitteleuropas und bildet über weite Strecken die Grenze zwischen Polen und Deutschland. Sie erfüllt zentrale ökologische Funktionen, stärkt regionale Wirtschaftskreisläufe und bietet einen vielfältigen Lebensraum mit hoher Artenvielfalt. Der Fluss gehört zu den letzten Naturräumen, in denen Fische und andere Wasserbewohner barrierefrei von der Mündung bis zur Quelle wandern können.

Auenlandschaften, Altwasserbereiche und zusammenhängende Waldkomplexe liefern unverzichtbare Habitatflächen für zahlreiche Arten – darunter viele, die auf nationalen und internationalen Schutzlisten stehen. Die Ökosystemleistungen der Oder – von Wasserrückhalt über Hochwasserschutz bis hin zu Kohlenstoffspeicherung und Biodiversitätsschutz – sind eng an intakte Auen, Feuchtgebiete und eine natürliche Flussdynamik geknüpft.

Wissenschaftliche Gutachten warnen eindringlich vor irreversiblen Verlusten wertvoller Lebensräume, nachlassendem Hochwasserschutz sowie negativen Folgen für Landwirtschaft, Fischerei und Tourismus, falls der Oder-Ausbau weiter vorangetrieben wird.

Der Ausbau der Oder wurde in den letzten Jahren auf polnischer Seite im Rekordtempo und ohne ausreichende Umweltprüfung vorangetrieben. Trotz einer gravierenden Umweltkatastrophe und des bestätigten Baustopps des Obersten Verwaltungsgerichts der Republik Polen (Naczelny Sąd Administracyjny) fehlt bislang eine ganzheitliche Bewertung der ökologischen, klimapolitischen und ökonomischen Folgen.

Das deutsch-polnische Abkommen über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet vom 27. April 2015 berücksichtigt weder die Auswirkungen des Klimawandels noch die Notwendigkeit naturnaher Hochwasserschutzmaßnahmen.

Der geplante Ausbau für die Güterschifffahrt erhöht die Hochwassergefahr im Sommer, gefährdet Laich- und Rückzugsgebiete für Fische und begünstigt das Wachstum toxischer Algen. Gleichzeitig fehlt jede belastbare Kosten-Nutzen-Rechnung, die den Ausbau gegenüber einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene rechtfertigt. Rückhalteflächen, Renaturierungsmaßnahmen und der Ausbau der Schieneninfrastruktur – insbesondere die bessere Anbindung von Schwedt an die Ostsee – erhöhen die Resilienz der Region, senken den CO₂-Ausstoß und tragen dazu bei, die Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie früher zu erreichen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Verfolgt die Bundesregierung eine integrierte Gesamtstrategie für die Entwicklung des Natur- und Lebensraums Oder – Stettiner Haff – Ostseeküste, die wasserbauliche Nutzung, Hochwasserschutz, Klimaanpassung, Naturschutz, Tourismus und wirtschaftliche Entwicklung zusammenführt, und wenn ja, wie sieht diese aus, und wie wird sie zwischen den zuständigen Ressorts koordiniert?
2. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung derzeit hinsichtlich der verkehrlichen Nutzung und des wasserwirtschaftlichen Ausbaus zur Erreichung der Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie der Grenzoder, und wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit der Vorlage des Umweltberichts zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) der Stromregelungskonzeption Grenzoder durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu rechnen?
3. Welcher Einfluss ist durch das sogenannte Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) auf die Maßnahmenbewertung im Rahmen der SUP zu erwarten?
4. Inwiefern wurden im Rahmen der Deutsch-Polnischen Regierungskonsultationen am 1. Dezember 2025 der Ausbau der Oder, die Stromregelung, der Hochwasserschutz, der Containerhafen Swinemünde, die zunehmende Industrialisierung der Ostseeküste und der Schutz der Flora und Fauna an der Grenzoder thematisiert, und welche konkreten Vereinbarungen wurden zu diesen Bereichen getroffen?
5. Wurden bei der letzten Sitzung des Deutsch-Polnischen Umweltrates im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Oder die Stromregelung, der Hochwasserschutz, der Containerhafen Swinemünde, die zunehmende Industrialisierung der Ostseeküste und der Schutz der Flora und Fauna an der Grenzoder thematisiert, und wenn ja, welche konkreten Vereinbarungen wurden getroffen?
6. Plant die Bundesregierung anlässlich des 35-jährigen Jubiläums des deutsch-polnischen Nachbarschafts- und Freundschaftsvertrags vom 17. Juni 1991 Initiativen zur Stärkung des grenzüberschreitenden Umwelt- und Naturschutzes, und wenn ja, sieht sie dabei Möglichkeiten, den Natur- und Lebensraum von der Oder über das Stettiner Haff bis zur Ostsee als gemeinsames deutsch-polnisches Naturerbe stärker in der bilateralen Zusammenarbeit zu verankern und so einen nachhaltigen Naturtourismus zu fördern?
7. Gibt es konkrete Pläne der Bundesregierung für die Umsetzung der im deutsch-polnischen Wasserstraßenabkommen vom 27. April 2015 vereinbarten Maßnahmen auf deutscher Seite, und wenn ja, welche (bitte mit Fristen der Planungsschritte, Umsetzung und prognostizierten Kosten angeben)?
8. Gibt es in der Bundesregierung Bestrebungen, das deutsch-polnische Wasserstraßenabkommen vom 27. April 2015 zu überarbeiten, und plant die Bundesregierung, bei einer Neuverhandlung des deutsch-polnischen Abkommens die veränderte Rechtslage, die tendenziell rückläufigen Wasserstände und Klimadaten des letzten Jahrzehnts seit Veröffentlichung der Stromregelungskonzeption (2014/2015) sowie die Lehren aus der Umweltkatastrophe an der Oder von 2022 zu berücksichtigen?

9. Beabsichtigt die Bundesregierung den Ausbau der zur Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) gehörenden Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße (HFW) vor dem Hintergrund, dass im Wasserstraßenausbaugesetz und im Bundesverkehrswegeplan 2030 der Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße als „neues Vorhaben vordringlichen Bedarfs“ enthalten ist, und wenn ja, welche Ausbaukategorie ist vorgesehen, in welchen Teilabschnitten, und wie sieht die Zeitplanung hierfür aus?
10. Plant die Bundesregierung, die Klimaanpassung und den Hochwasserschutz insbesondere in den wärmeren Monaten (nicht nur den Schutz vor Winterhochwassern mit Eisgang) im Rahmen der Umsetzung oder einer Anpassung des Abkommens stärker zu berücksichtigen, da die Stromregelungskonzeption infolge des Ausbaus eine durchgängige Erhöhung der Hochwasserwelle im gesamten Verlauf der Grenzoder mit Spitzen in Hohenwutzen und Frankfurt (Oder) prognostiziert?
11. Wie bewertet die Bundesregierung das rechtskräftige Urteil des Woiwodschaftserwaltungsgerichts in Warschau vom 27. Januar 2025, wonach der Ausbau der Grenzoder für rechtswidrig erklärt wurde, und welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über Planungen und Durchführungen zum Rückbau der Wasserbauwerke und zu Renaturierungsmaßnahmen durch die zuständigen Behörden in der Republik Polen?
12. Welche Auswirkungen hat das in Frage 11 genannte Urteil nach Einschätzung der Bundesregierung auf die Planungen für die „Etappe II Modernisierungsarbeiten an der Grenzoder als Teil des Hochwasserschutzprojekts im Einzugsgebiet der Oder und der Weichsel“, die bis zum Nationalpark Unteres Odertal heranreicht, sowie auf die Ausbaupläne der deutschen Seite?
13. Mit welchen polnischen Behörden gibt es bezüglich der Oder eine regelmäßige Vernetzung, und welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um die Zusammenarbeit der zuständigen deutschen mit den polnischen Behörden zu intensivieren und sie auf eine zielgerichtete und partnerschaftliche Bewältigung der Aufgaben und Herausforderungen der Klima-, Wirtschafts- und Umweltpolitik hin zu optimieren?
14. Welche ökologischen Folgen erwartet die Bundesregierung, sollte der Ausbau der Grenzoder zur E30-Wasserstraße gemäß dem Europäischen Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) erfolgen?
15. Welche Maßnahmen im Rahmen des wasserwirtschaftlichen Ausbaus zur Erreichung der Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie wurden bislang an Grenzoder, Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße und Westoder umgesetzt, und welche weiteren sind bis wann geplant?
16. Wie bewertet die Bundesregierung den geplanten Ausbau der Grenzoder vor dem Hintergrund der Zielsetzungen und Verpflichtungen aus der EU-Wiederherstellungsverordnung (EU Nature Restoration Regulation), die auch eine weitreichende Wiederherstellung naturnaher Flussökosysteme u. a. durch Rückbau von Barrieren und Renaturierung von Auen vorsieht, und inwieweit leitet die Bundesregierung daraus das Ziel ab, den Naturraum der Oder in seinem naturnahen Zustand zu erhalten und zu stärken, statt den Fluss weiter wasserbaulich auszubauen?
17. Welche seltenen und streng geschützten Tier- und Pflanzenarten kommen in der Grenzoder vor, und welche Auswirkungen hätte ein Ausbau der Grenzoder auf diese Vorkommen (bitte ggf. vorhandene Datenquellen zu den Arten nennen)?

18. Welche konkreten strukturellen, rechtlichen oder organisatorischen Konsequenzen hat die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den polnischen Nachbarn aus der Umweltkatastrophe an der Oder im Jahr 2022 gezogen, um vergleichbare Ereignisse künftig zu verhindern?
19. Welche Monitoring-, Frühwarn- und Informationssysteme bestehen derzeit entlang der Grenzoder zur Erfassung von Wasserqualität, Salzgehalt, Pestiziden und Schadstoffen, wie sind diese grenzüberschreitend mit polnischen Behörden koordiniert, und welchen Kenntnisstand hat die Bundesregierung über die Fortschritte Polens bei der technischen Modernisierung der Bergwerke, die Abwasser in das Oder-Einzugsgebiet einleiten, sowie der geplanten oder realisierten Entsalzungsanlagen zur nachhaltigen Senkung des Salzgehalts der Oder?
20. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung von den 2025 bekannt gewordenen grundlegenden Änderungen der Planungen für den Containerhafen Swinemünde (Übernahme durch staatliche Stellen, Aufschüttung einer künstlichen Halbinsel „Kap Pommern“, Vertiefung der Fahrrinne), und inwieweit wurde die Bundesregierung hierzu offiziell von polnischer Seite informiert?
21. In welchem Umfang steht die Bundesregierung hierzu im Austausch mit der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern, und wie bewertet sie die Tatsache, dass diese bis Dezember 2025 nach eigenen Angaben nicht offiziell konsultiert wurde?
22. Wie bewertet die Bundesregierung die Vereinbarkeit der erheblich erweiterten Planungen mit der bestehenden Umweltgenehmigung vor dem Hintergrund europäischen Umweltrechts (UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung), FFH (Fauna-Flora-Habitat)- und Vogelschutzrichtlinie, Wasserrahmenrichtlinie)?
23. Hält die Bundesregierung angesichts der grundlegenden Änderungen des Projekts für den Containerhafen Swinemünde eine neue, grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung für erforderlich, und wird sie sich in diesem Fall dafür einsetzen, dass diese als vollumfängliches Verfahren durchgeführt wird, das das Vorhaben nicht in Einzelteile aufspaltet, sondern die kumulativen Umweltauswirkungen insgesamt berücksichtigt, und wenn nein, warum nicht?
24. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen des Containerhafenprojekts Swinemünde sowie möglicher weiterer Industrie- und Energievorhaben, insbesondere geplanter Gasförderungen vor Wolin, auf die Ökosysteme von Oder, Stettiner Haff und Ostsee, den naturnahen Tourismus und die wirtschaftliche Entwicklung der betroffenen Regionen, und wie berücksichtigt sie dabei das Vorsorgeprinzip angesichts einer zu erwartenden Zunahme des Schwerlastschiffsverkehrs sowie verbundener Havarie- und Umweltrisiken?
25. Wie bewertet die Bundesregierung die Initiative, auch einen Nationalpark im unteren Odertal auf polnischer Seite zu etablieren, und welche Auswirkungen hat nach Auffassung der Bundesregierung das präsidentielle Veto des polnischen Präsidenten Karol Nawrocki auf dieses Vorhaben?
26. Wie beurteilt die Bundesregierung, dass die Grenzoder bei der Überarbeitung der Leitlinien für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) nicht berücksichtigt wurde, und welche Konsequenzen hat das für die Stromregelungskonzeption und den geplanten Ausbau?

27. Wie hat sich das Gütertransportaufkommen auf der Grenzoder und der Westoder sowie auf der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße entwickelt (bitte nach Jahren seit 2021 aufschlüsseln)?
28. Welche Güter wurden in diesem Zeitraum in welchem Umfang transportiert, und welche Wertschöpfung wurde für wen dadurch generiert (bitte nach Jahren seit 2021 aufschlüsseln)?
29. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der tatsächlichen Transportzahlen und zunehmender Niedrigwasserphasen das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines weiteren Ausbaus der Grenzoder?
30. An wie vielen Tagen in den Jahren 2021 bis 2025 war die Grenzoder wegen ungünstiger Befahrbarkeit nicht oder nur eingeschränkt für den Güterverkehr nutzbar (bitte jährlich und getrennt für Niedrigwasser, Hochwasser, Eisgang auflisten)?
31. Inwiefern prüft die Bundesregierung Alternativen zum weiteren Ausbau der Grenzoder, etwa eine Stärkung des Schienenverkehrs?
32. Welche Tauchtiefen weisen die aktuell im Einsatz befindlichen deutschen und polnischen Eisbrecher auf (bitte den Namen des Schiffes sowie die Tauchtiefe angeben und das Datum der Indienstellung nennen)?
33. Sind der Bundesregierung Einsatzprobleme der Eisbrecherflotte beim Eisaufruch aufgrund zu geringer Wassertiefen bekannt, und wenn ja, wie oft wurden entsprechende Einsätze beeinträchtigt?

Berlin, den 25. März 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

