

#REAKTION #REGENERATION #REVITALISIERUNG #RENATURIERUNG

- Sofortiger Stopp der Schadstoffeinleitungen: Reduzierung und Kontrolle der Industrieabwässer, Düngemittel- und Pestizideinsatz um weitere Belastungen zu verhindern
- **Uferökologie wiederherstellen:** Rückbau von Uferbefestigungen zur Initiierung eigendynamischer Prozesse und Einrichtung nutzungsfreier Uferzonen
- **Fischbestand:** Überwachung und Schutz gefährdeter Fischarten sowie Wiederansiedlung von heimischen Fischarten stärken Aufwertung von Laichhabitaten
- Rückbau von Flussbegradigungen: Wiederherstellung natürlicher Flussmäander, um die Gewässerökologie zu verbessern - Rückbau von Stauwerken
- Klima-Resilienz fördern: Entwicklung von Strategien zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels, wie längere Trockenperioden und Extremwetterereignisse
- Überwachung und Forschung: Kontinuierliche Überwachung des Ökosystems der Oder und Erforschung bisher ungeklärter Zusammenhänge, um frühzeitig auf Veränderungen reagieren zu können
- Renaturierung von Auen: Wiederherstellung von Überschwemmungsgebieten und Auen, um Lebensraumvielfalt zu fördern - Rückverlegung von Dämmen Verbesserung der Verbindung von Fluss mit seiner Aue
- **Umweltbildungsprogramme:** Aufklärung der Öffentlichkeit über die Bedeutung des Ökosystems und wie man dazu beitragen kann, es zu schützen
- Zusammenarbeit auf internationaler Ebene: Enge Zusammenarbeit mit Polen und anderen Anrainerstaaten, um grenzübergreifende Umweltschutzmaßnahmen zu koordinieren und durchzuführen



Sehr geehrter Herr Minister, sehr geehrte MitarbeiterInnen des BMDV,

Sie planen, die Oder als Schifffahrtsstraße zusätzlich auszubauen. Wir als Bürgerinitiative ,SAVE ODER DIE' sind der Ansicht, dass vor einem Ausbau offene Fragen beantwortet sein sollten.

Wir bitten Sie hiermit um Antworten.

• Klimakrise und Katastrophen erfordern ein Umdenken:

Hat das Oder-Abkommen ¹ angesichts von Niedrigwasser und zunehmender Dürreperioden noch Bestand?

• Naturschutz – Wissenschaftliche Expertise:

Wurde der polnische und deutsche Naturschutz ausreichend eingebunden?

Umsetzung von EU-Recht:

Wie sollen die Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und der EU-Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) mit den Maßnahmen der Stromregelungskonzeption ⁴ in Einklang gebracht werden?

Abstimmungsmangel:

Werden die Folgen auf die Strömung der Oder aufgrund des zeitlichen Unterschieds zwischen polnischer und deutscher Bautätigkeit neu bewertet? Existiert eine enge bilaterale Abstimmung?

• Prioritäten im Verkehrswegeplan:

Gibt es Pläne für zukunftsfähige Alternativen? Wird angedacht Schwerlastschiffe mit deutlich geringerem Tiefgang einzusetzen oder den Güterverkehr auf die Schiene zu verlegen?

• Umweltverträglichkeit:

Wie soll das Abkommen von 2015 ¹ die Folgen des Fischsterbens 2022 umfassend einbezogen haben? Welche umweltschützende Wirkung versprechen Sie sich konkret von den geplanten Ausbaumaßnahmen?

• Wirtschaftlichkeit:

Stehen angesichts der hohen Ökosystemverluste die wirtschaftlich zu erzielenden Vorteile noch in einem erstrebenswerten Verhältnis zum Aufwand?

Bürgerinitiative ,Save Oder Die' zum Oderausbau

Sehr geehrter Herr Minister, sehr geehrte MitarbeiterInnen des BMDV,

Sie möchten an der Oder bauen. Wir möchten mit Ihnen in einen Dialog treten!

Als Grundlage dafür haben wir als Bürgerinitiative den nachfolgenden Fragenkatalog erarbeitet. Wir halten diese Fragen für relevant und sind der Meinung, dass vor weiteren Planungen von Baumaßnahmen diese Fragen beantwortet sein sollten. Wir bitte Sie um eine schriftliche Antwort auf unsere Fragen. Gern sind wir bereit, mit Ihnen in einen Dialog einzutreten.

In erster Linie geht es uns darum, weitere Umweltbelastungen des Flusses und die Verschlechterung der Lebensbedingungen im Ökosystem Oder zu stoppen. Das Fischsterben im letzten Jahr war ein trauriger Höhepunkt der Entwicklung hin zu steigender Belastung.

Der ökologische Zustand des Flusses wird vom Umweltbundesamt mit mäßig bis unbefriedigend bewertet. Wir halten eine Intensivierung industrieller Nutzung für nicht vertretbar und Ausbaumaßnahmen am Fluss für nicht zukunftsfähig. Es gibt Alternativen zu dem geplanten Ausbau, der vor acht Jahren, unter anderen Bedingungen als wir sie heute vorfinden, zwischen Polen und Deutschland ausgehandelt wurde. Wir möchten mit ihnen über diese Alternativen reden.

Es geht nicht darum, der industriellen Nutzung eine grüne Ideologie entgegenzusetzen. Es geht darum Lebensräume für Menschen, Pflanzen und Tiere zu bewahren, Veränderungen und Eingriffe sorgfältig abzuwägen, vermeidbare Schäden abzuwenden, ökonomisch weitsichtig vorzugehen und gemeinsam dafür zu sorgen, nachfolgenden Generationen ein lebenswertes Wirtschafts- und Ökosystem Oder zu hinterlassen.



Fragen an das Bundesverkehrsministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zu Maßnahmen an der Oder

Thema Deutsch-Polnisches Wasserstraßen-Abkommen von 2015 ¹

- 1.1 Wie bewertet das BMDV die Tatsache, dass sich einige Rahmenbedingungen, welche Grundlage für das nunmehr acht Jahre alte Abkommen waren, deutlich verändert haben? Zu nennen sind u.a. die immer deutlicher werdenden Auswirkungen der Klimakrise (Zunahme von Extremwetter-Ereignissen, längere und extremere Niedrigwasserphasen, Fischsterben usw., siehe auch 5.1) und die daraus resultierende Notwendigkeit für Paradigmenwechsel in vielen Bereichen (Rohstoff und Energiegewinnung, Verkehr, Gesundheit usw.), inklusive einer stärkeren Gewichtung von ökologischen Belangen im europäischen und nationalen Recht. Welche Änderungen für die Vorhabensplanung und Genehmigung an der Oder ergeben sich daraus aus Sicht des BMDV? Wird vom BMDV auf Grundlage neuer Erkenntnisse eine Änderung des Abkommens von 2015 gemäß Art. 16 ¹ angestrebt?
- 1.2 Wurden die für Gewässer- und Naturschutz zuständigen Behörden in Polen und Deutschland vor Abschluss des Wasserstraßenabkommens von 2015 beteiligt? Wenn ja, sind deren Einwände und Hinweise in Abkommen und Stromregelungskonzeption ⁴ eingeflossen?
- 1.3 Wie wird gewährleistet, dass Regelungen und Verpflichtungen, die sich aus der internationalen (WRRL, FFH-RL, Vogelschutz-RL, internationaler Artenschutz usw.) und der nationalen (Schutzgebiete, Arten- und Biotopschutz, Eingriffsregelung usw.) Gesetzgebung zum Gewässer- und Naturschutz ergeben, bei Umsetzung der im Abkommen von 2015 vereinbarten Maßnahmen angemessen und rechtssicher berücksichtigt werden?
- 1.4 Wie bewertet das BMDV die Tatsache, dass, entgegen Art. 3 Abs. 7 ¹ des Abkommens von 2015, der Bauablauf auf deutscher und auf polnischer Seite offensichtlich nicht aufeinander abgestimmt ist? Während auf deutscher Seite immer noch keine konkrete Maßnahmenplanung vorliegt und erst in Jahren Baureife zu erwarten ist (Ausnahme: das bereits umgesetzte Pilotprojekt Parallelwerk Reitwein), wird auf polnischer Seite seit 2023 gebaut. Wurde zuvor berechnet, welche Änderungen im Gewässerbett und an Ufern durch diesen erheblichen zeitlichen Verzug der Maßnahmenumsetzung auf den beiden Flussseiten verursacht werden und welche Auswirkungen auf Schifffahrt, Hochwasser-, Gewässer- und Naturschutz sich daraus ergeben?
- 1.5 Der Bundesverkehrswegeplan bis 2030 ³ trifft keine Aussagen zu Maßnahmen an der Oder. Wie begründet das BMDV die derzeitigen Planungen? Welche Priorität wird der Umsetzung des Abkommens von 2015 gegenüber den im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Maßnahmen an Bundeswasserstraßen eingeräumt?
- 1.6 Wie bewertet das BMDV den Umstand, dass polnische Gerichte mehrfach festgestellt haben, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung für Maßnahmen zur Umsetzung des Abkommens von 2015 ¹ auf der polnischen Oderseite Mängel aufweisen und daher einen Baustopp verhängten, der von den verantwortlichen Behörden aber bisher ignoriert wurde? Sieht das BMDV darin einen Vertragsbruch in Hinblick auf Art. 11 ¹ des Abkommens von 2015?

2. Themenkomplex Stromregelungskonzeption ⁴ - Maßnahmenumsetzung

- 2.1 Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hat in den vergangenen Jahren im Rahmen der Unterhaltung zahlreiche Regulierungsbauwerke im Grenzoderbereich saniert (Buhnen, Uferbefestigungen). In welchem Umfang sieht das BMDV darüberhinausgehende Ausbaumaßnahmen zum Erreichen der Ziele der Stromregelungskonzeption als erforderlich an?
- 2.2 Auf einer Uferlänge von 0,9 km wurden Baumaßnahmen für das Pilotprojekt Parallelwerk Reitwein umgesetzt und dafür rund 5,1 Mio. € ausgegeben. Welche Kosten werden für die vollständige Umsetzung der Stromregelungskonzeption auf der deutschen Seite der Grenzoder (rund 162 km Uferlänge) veranschlagt? Wie soll die Umsetzung finanziert werden? Sind im Haushalt der WSV für Unterhaltungs- und Investitionsmaßnahmen an Bundeswasserstraßen ausreichend Mittel vorhanden?
- 2.3 Sieht das BMDV, Kosten und Nutzen für die Ertüchtigung der Oder als Wasserstraße der Schifffahrtsklasse III^a unter den gegebenen wirtschaftlichen, klimatischen und ökologischen Rahmenbedingungen in einem vernünftigen Verhältnis? Liegt eine aktuelle Wirtschaftlichkeitsanalyse mit realistischen Annahmen vor?
- 2.4 Wie beurteilt das BMDV darüberhinausgehende Planungen polnischer Behörden, die Oder für Schiffe der Schifffahrtsklasse IV^b bzw. V a^c befahrbar zu machen, darunter auch den Bereich der Grenzoder?
- 2.5 Die Bauphase des Pilotprojekts Parallelwerk Reitwein umfasste 3 Jahre. Hinzu kam ein langer Vorlauf für Planung und Genehmigungsverfahren. Welchen Zeithorizont sieht das BMDV als realistisch an für Planung, Genehmigung und vollständiger Umsetzung der Stromregelungskonzeption, unter Berücksichtigung von erwartbaren Einsprüchen und Klageverfahren gegen die Genehmigung für die verschiedenen Bauabschnitte?

3. Themenkomplex örtliche Bevölkerung - Wirtschaft - Tourismus

- 3.1 Welche Chancen sieht das BMDV nach vollständiger Umsetzung der Stromregelungskonzeption ⁴ für die Wirtschaft und daran gebundene Arbeitsplätze, inkl. Transportwesen? Rechtfertigen diese den dafür nötigen erheblichen Einsatz von Steuergeldern und sonstige Belastungen von Bürgern? Welche Prognosen werden zugrunde gelegt?
- 3.2 Die Umsetzung der Stromregelungskonzeption ⁴ würde auch auf deutscher Seite zu jahre- bzw. jahrzehntelangen Baumaßnahmen an wechselnden Orten führen und damit erhebliche Belastungen für die örtliche Bevölkerung (Baulärm, Bauverkehr, Wegsperrungen usw.) sowie für den naturgebundenen Tourismus und die damit verknüpfte regionale Wertschöpfungskette (Dienstleistungen, Beherbergung, Gastronomie) verursachen. In welcher Form berücksichtigt das BMDV diesen Sachverhalt bei der Abwägung zwischen Kosten und Nutzen des Vorhabens? Wie können diese baubedingten Belastungen ggf. gemindert bzw. ausgeglichen werden?

^a Motorschiffe und Schleppkähne von 470-700 T, Schubverbände von 1.000-1.200 T

^b Motorschiffe und Schleppkähne von 1.000-1.500 T, Schubverbände von 1.250-1.450 T

^c Motorschiffe und Schleppkähne von 1.500-3.000 T, Schubverbände von 1.600-3.000 T

- 3.3 Die beabsichtigte Zunahme des Schiffsverkehrs auf der Oder wird die Attraktivität der Oder für den naturgebundenen Tourismus sowie für die Freizeit- und Erholungsnutzung der örtlichen Bevölkerung (Angeln, Wassersport, Spaziergänge usw.) mindern (durch Verkehrslärm, Immissionen, Wellenschlag usw.). In welcher Form berücksichtigt das BMDV diesen Sachverhalt bei der Abwägung zwischen Kosten und Nutzen des Vorhabens? Wie können diese betriebsbedingten Belastungen ggf. gemindert bzw. ausgeglichen werden.
- 3.4 Die beabsichtigten Veränderungen im Flussbett lassen eine Verschlechterung der Lebens- und Reproduktionsbedingungen für verschiedene Fischarten in der Oder befürchten, die Ertragseinbußen für die Fischereiwirtschaft verursachen können. Welche Möglichkeiten des Ausgleichs sieht das BMDV vor?

4. Themenkomplex Stoffbelastungen der Oder und ihrer Aue

- 4.1 Polnische Untersuchungen haben ergeben, dass die anthropogen erhöhte Salzfracht der Oder erhebliche Korrosionsschäden an Wasserbauwerken verursacht (Beton-/Metallteile usw.), denen nur durch die Verwendung erheblich teurerer salzverträglicher Baumaterialien begegnet werden kann. Ist dies dem BMDV bekannt? Welche Gegenmaßnahmen sind geplant? Wie hoch werden die Mehrkosten für den Erhalt der Funktionstüchtigkeit und die Verkehrssicherheit (z.B. von Schleusen, Brückenpfeilern, Ufersicherungen usw.) veranschlagt? Setzt sich das BMDV für eine Verringerung der Salzfracht der Oder ein?
- 4.2 Wie Bodenanalysen von Sedimenten der Oderaue zeigen, sind diese z.T. erheblich mit Schadstoffen belastet (u.a. verschiedene Schwermetalle). Bei Bodenaufschluss im Zuge von Bauarbeiten besteht die Gefahr eine Mobilisierung bisher fixierter Schadstoffe. Wie berücksichtigt das BMDV diesen Sachverhalt in der Maßnahmenplanung mit zugehörigen Umweltverträglichkeits-Bewertungen?
- 4.3 Mit der beabsichtigten Förderung des Verkehrs auf der Oder steigt auch die Gefahr von Havarien. Welche Vorkehrungen werden vom BMDV getroffen, rasch und wirkungsvoll auf Havarien zu reagieren, um die Bevölkerung und Ökosysteme vor Schäden zu schützen?
- 4.4 Bei der Ausführung der Maßnahmen an der Oder werden in Polen in großem Umfang Geotextilien eingesetzt. Vor dem Hintergrund der erst in jüngerer Zeit in seiner ganzen Tragweite erkannten Problematik von Mikroplastik in den Weltmeeren ist das keine zukunftsweisende Verfahrensweise. In welchem Umfang sieht das BMDV die Verwendung umweltverträglicher Baumaterialien bei der Maßnahmenplanung vor?

5. Themenkomplex klimatische Rahmenbedingungen und Klimawandel

5.1 Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) hat bei der Vorbereitung des Stromregulierungskonzeptes in den Jahren 2008, 2009, 2011 und 2012 Voruntersuchungen durchgeführt und ermittelt, dass mit dem vorhandenen Regelungssystem die erforderliche Nutzbarkeit nicht erreicht werden kann. Diese überdurchschnittlich niederschlagsreichen Jahre sind rückblickend nicht repräsentativ für den seit Jahrzehnten zunehmenden Trend von sinkenden Abflussmengen in der Grenzoder, sowie die damit verknüpften Grundwasserstände im Odertal.

Der tatsächliche Bemessungsabfluss für die mit dem Ausbau geplante 1,8 m Wassertiefe mit der veranschlagten Überschreitungsdauer beträgt nach Angabe des IGB vom 26.03.2021 nur 160 m³/s im Abschnitt zwischen Ratzdorf und Küstrin und 250 m³/s für den Abschnitt unterhalb der Warthemündung bei Küstrin (BAW 2014).

1,8 m Mindestwassertiefe in der Schifffahrtsrinne bei den in der Stromregelungskonzeption ⁴ zugrunde gelegten Anzahl von Tagen/Jahr gab es in der Oder bei so geringen Abflüssen (160-250 m³/s) historisch noch nie. Diese kann also allenfalls durch einen noch umfangreicheren Ausbau realisiert werden – eine tatsächliche Zielerreichung ist vor dem Hintergrund der zunehmenden Klimaveränderung dennoch nicht realistisch. Für die dauerhafte Gewährleistung der Mindestwassertiefe ist außerdem eine erhebliche Steigerung des Unterhaltungsaufwands zu erwarten.

Zum Vergleich:

An der Elbe mit einem mittleren Durchfluss von 700 m³/s (mehr als doppelt so viel Wasser wie in der Oder) hat man nach vielen Jahren vergeblicher Planung und Regulierungsversuche das Ziel von 1,6 m aufgegeben und begnügt sich mit geringerer Wassertiefe. An der Oder sollen mit deutlich weniger Wasser sogar 1,8 m erreicht werden. Wie beurteilt das BMDV diesen Sachverhalt? Wurden Grundlagenberechnungen angepasst anhand realistischerer Abflusswerte? Welche Auswirkungen haben aktuelle Erkenntnisse auf die Maßnahmenplanung? Sind damit eine Erhöhung der Kosten und eine Verlängerung des Bauzeitraums verbunden? Wie hoch schätzt das BMDV die Kosten für den künftig erhöhten Unterhaltungsaufwand? Sind diese Faktoren in einer Wirtschaftlichkeitsberechnung berücksichtigt?

5.2 Welche Möglichkeiten sieht das BMDV, Hochwassergefahren infolge von Eisversatz in der Oder durch Anschaffung von modernen Eisbrechern mit geringeren Tauchtiefen zu begegnen oder vorhandene Schiffe bzw. die Technik des Eisaufbruchs so anzupassen, dass Maßnahmen zur Eintiefung der Schifffahrtsrinne der Oder unterlassen bzw. reduziert und die damit verbundenen immensen Kosten eingespart und negative Auswirkungen auf das Ökosystem vermieden werden können?

6. Themenkomplex Gewässer- und Naturschutz

6.1 Mit dem "Gesetz über den wasserwirtschaftlichen Ausbau an Bundeswasserstraßen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der Wasserrahmenrichtlinie von 2021"² wurden der WSV hoheitliche Aufgaben zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie an Bundeswasserstraßen übertragen. Wie geht in diesem Zusammenhang die WSV mit der Tatsache um, dass im Bereich der Grenzoder auf deutscher und auf polnischer Seite unterschiedliche Ziele für die Umsetzung der WRRL formuliert werden (D: guter ökologischer Zustand, PL: lediglich guter chemischer Zustand), obwohl es sich um denselben Flussabschnitt handelt?

- 6.2 Hält es die WSV für möglich, die Anforderungen der WRRL im Zusammenhang mit der Umsetzung der Stromregelungskonzeption ⁴ auf deutscher Seite vollständig zu erfüllen, obwohl auf der jeweils gegenüberliegenden polnischen Seite kaum Maßnahmen zur Verbesserung des ökologischen Zustands vorgesehen sind und im jüngst vom polnischen Staatspräsident ratifizierten "Sondergesetz zur Revitalisierung der Oder" ⁵ Maßnahmen enthalten sind, die geeignet sind, den ökologischen Zustand der Oder weiter zu verschlechtern (u.a. durch Bau zusätzlicher Querbauwerke)?
- 6.3 In der Umweltverträglichkeitsprüfung der zuständigen polnischen Behörden werden zu den Baumaßnahmen der Bauphasen I und II auf polnischer Seite der Grenzoder weiträumige Auswirkungen der Baumaßnahmen nur unzureichend betrachtet. So ist nach der angestrebten Eintiefung der Schifffahrtsrinne die Absenkung des Grundwasserspiegels in der Aue bei Niedrigwasserphasen zu erwarten. Das lässt eine Verschärfung von Dürreschäden in Auenlebensräumen (Austrocknung von Auengewässern und Auenfeuchtgebieten, Schäden an Auengehölzen usw.) befürchten und hat damit erhebliche Auswirkungen auf die Erhaltungsziele von FFH- und Vogelschutz-RL sowie die Schutzziele von Naturschutzgebieten nach nationalem Naturschutzrecht.

Weiterhin ist deshalb auf Landwirtschaftsflächen mit Ertragsrückgängen zu rechnen. Welche Möglichkeiten sieht das BMDV vor, diese ökologischen und ökonomischen Beeinträchtigungen bei Umsetzung der Stromregelungskonzeption ⁴ zu vermeiden bzw. auszugleichen?

- 6.4 Die beabsichtigten Veränderungen im Geschiebetransport in der Oder werden eine zunehmende Verlandung und Vereinheitlichung von Uferlebensräumen bewirken. Damit ist ein Verlust von Biodiversität verbunden, u.a. die Verschlechterung des Erhaltungszustands von Lebensräumen nach Anhang I, von Habitaten von Arten der Anhänge II und IV der FFH-Richtlinie, von Habitaten von Arten des Anhangs I der EU-Vogelschutzrichtlinie und von weiteren nach nationalem Artenschutzrecht geschützter Tier- und Pflanzenarten sowie eine Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen. Dieser Sachverhalt mit grenzüberschreitenden Auswirkungen wird in der polnischen Umweltverträglichkeitsprüfung für die Maßnahmen der Bauphasen I und II nur sehr unzureichend behandelt (siehe auch 1.6). Wird dieser von der WSV in ausreichender Gründlichkeit betrachtet? Welche Maßnahmen sind vorgesehen, die genannten Beeinträchtigungen zu vermeiden bzw. zu kompensieren?
- 6.5 Die beabsichtigten Veränderungen im Geschiebetransport in der Oder werden auch die Sedimentverhältnisse im Flussbett verändern. Die Lebensbedingungen für einige Fischarten der Anhänge II und IV der FFH-Richtlinie sowie für gewässerökologische Qualitätskomponenten der WRRL (Makrophyten, Fische, Makrozoobenthos usw.) werden sich dadurch verschlechtern. Welche Maßnahmen sind vorgesehen, die genannten Beeinträchtigungen zu vermeiden bzw. auszugleichen?
- 6.6 In welcher Form soll Art. 7 ¹ (Erfolgskontrolle) des Abkommens von 2015 umgesetzt werden, insbesondere in Hinblick auf eine hinreichende Erfassung der ökologischen Auswirkungen der Maßnahmen? Ein Monitoring macht nur dann Sinn, wenn Erkenntnisse daraus dazu führen, den Umgang mit der Wasserstraße (weitere Maßnahmenplanung, Unterhaltung) so anzupassen, dass Beeinträchtigungen von Gewässerökosystemen und Lebensräumen von Fluss und Aue vermieden werden. Werden z.B. Erkenntnisse aus dem Monitoring zum Parallelwerk Reitwein in der aktuellen Maßnahmenplanung berücksichtigt?

7. Themenkomplex Hochwasserschutz

- 7.1 Wie bewertet das BMDV Prognosen, dass durch den Ausbau der polnischen Uferbefestigungen (im Vergleich zur ursprünglichen Dimensionierung) die Hochwassergefahr an Engstellen (Frankfurt, Hohensaaten usw.) durch Rückstau deutlich erhöht wird?
- 7.2 Sieht das BMDV Maßnahmen vor, die der Erhöhung der Hochwassergefahr in Folge des Ausbaus entgegenwirken, wie z.B. Deichrückverlegungen, eine Korrektur des Bemessungshochwassers für die Deichhöhe mit entsprechenden Nachbesserungen an den Hochwasserdeichen usw.?

Verzeichnis der zitierten Gesetze, Abkommen und Strategiepapiere

- zu 1. 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
- zu 2. Gesetz über den wasserwirtschaftlichen Ausbau an Bundeswasserstraßen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der Wasserrahmenrichtlinie,
 Gesetz vom 02.06.2021 BGBl. I 2021, Nr. 28 vom 08.06.2021, S. 1295
- zu 3. Bundesverkehrswegeplan 2030 des BMDV, Stand August 2016 https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile
- zu 4. Stromregelungskonzeption der WSV für die Grenzoder Strategische Umweltprüfung Festlegung des Untersuchungsrahmens, Ausgabejahr 2021, mit Datum vom 02.02.2021
- zu 5. Sondergesetz zur Revitalisierung der Oder, Parlamentsabstimmung des Sejms der Republik Polen vom 13.07.2023



KONTAKT

Bürgerinitiative – Save Oder Die Deichweg 9 OT Kienitz, 15324 Letschin

Email: action@saveoderdie.net

