Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Bundesministerium für Digitales und Verkehr • 11030 Berlin

Bürgerinitiative SAVE ODER DIE
Deichweg 9
15342 Letschin

Susanne Henckel
Staatssekretärin

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift:
11030 Berlin

Tel. +49 30 18-300-2150
Fax +49 30 18-300-2169

sts-sh@bmdv.bund.de

www.bmdv.bund.de

Betreff: Bundeswasserstraße Oder

Bezug: Ihr Schreiben vom 19.12.2023
Aktenzeichen: WS 13/5221.22-0
Datum: Berlin, 07.02.2024
Seite 1 von 9

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 19.12.2023. Gerne beantworte ich Ihre Fragen.

Zu Frage 1.1:
Die mit dem DE/PL-Abkommen und damit im Weiteren mit der Stromregelungskonzeption (SRK) festgelegten Ziele haben weiterhin Bestand. Mit der SRK liegt erstmals ein einheitliches, zwischen Polen und Deutschland abgestimmtes Regelungskonzept für die Grenzoder vor. Die SRK gibt die relevanten Regelungsparameter vor, mit denen das definierte Tiefenziel erreicht werden kann.

Die SRK ist dem Grunde nach ein Unterhaltungskonzept für das bestehende Regelungssystem. Ohne eine bestimmungsgemäße Unterhaltung und Instandsetzung der Stromreglungsbauwerke würden sich die Fahrrinnentiefen weiter verschlechtern. Wasserwirtschaftliche Risiken in Bezug auf das Hochwasserabflussprofil stellen sich damit zugleich ein.

Ein „Paradigmenwechsel" ist nicht notwendig, da die gemäß Art. 3 des DE/PL-Abkommens erstellte SRK genügend Spielraum für eine bauliche Anpassung der Maßnahmen lässt und so auf gestiegene klimatische, wasserwirtschaftlich und naturschutzfachliche Anforderungen eingegangen werden kann. Zudem bietet sich mit der Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) 2021 der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) die Chance, die Umsetzung der SRK mit Maßnahmen zur Zielerreichung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) zu verbinden und so Synergien zwischen verkehrlichen und wasserwirtschaftlichen Maßnahmen zu heben. Überdies ist das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland" in die Entwicklung der Grenzoder auf deutschem Staatsgebiet zu integrieren, welches durch einen

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Biotopverbund von nationaler Bedeutung an den Bundeswasserstraßen und ihren Auen Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt in den Gewässerlandschaften schafft und dadurch auch neue Akzente für Freizeit und Erholung setzt.

Zu Frage 1.2:
Das DE/PL-Abkommen wurde 2013 nach rund zehnjährigen Beratungen unter Federführung des seinerzeitigen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zwischen den Delegationen aus deutschen und polnischen Regierungsvertretern abschließend verhandelt. An der Entstehung waren auf ministerieller Ebene des Bundes das Auswärtige Amt, die Bundesministerien des Innern und Umwelt sowie die Ministerien für Verkehr, Wirtschaft und Umwelt des Landes Brandenburg sowie die zuständigen polnischen Behörden beteiligt.

Zu Frage 1.3:
Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ist sich der großen Bedeutung und Verantwortung des Erhalts des Naturerbes Oder bewusst und wird auch die Umsetzung der im DE/PL-Abkommen enthaltenen Maßnahmen darauf abstellen. Das für die Maßnahmenumsetzung auf deutscher Seite zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Oder-Havel (WSA) wird die Planungen im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserbehörden sowie im Benehmen mit den Naturschutzbehörden umsetzen, wobei die geltenden rechtlichen Regelungen beachtet und erforderliche Umweltprüfungen durchgeführt werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, frühzeitig in Abstimmungsprozesse insbesondere mit den genannten Behörden einzutreten. Arbeitsgruppen zwischen Bund und dem Land Brandenburg wurden dazu bereits eingerichtet. Zukünftige Unterhaltungsmaßnahmen (Reparaturarbeiten an Buhnen und Ufersicherungen) auf der Grundlage der SRK werden mit den zuständigen Behörden im Rahmen jährlicher Bereisungen und Besprechungen vorgestellt und abgestimmt (Stichwort Herstellung des „Benehmens" bzw. „Einvernehmens").

Zu Frage 1.4:
Die Aussage, der Bauablauf auf deutscher und auf polnischer Seite sei nicht aufeinander abgestimmt, ist unzutreffend. Die DE/PL-Arbeitsgruppe zur Umsetzung des Abkommens hat einen gemeinsamen Zeit- und Maßnahmenplan erstellt, der regelmäßig fortgeschrieben wird. Da die baulichen Defizite auf polnischer Seite zumeist höher sind als dies auf der deutschen Seite der Fall ist, ist dort auch ein dringlicherer Handlungsbedarf – insbesondere für die Verbesserung des Schutzes vor Hochwasser - gegeben. Andersherum verhielt es sich z.B. auf der Höhe von Reitwein. Hier wurde zuerst auf deutscher Seite eine Maßnahme, die bereits seit 2000 vor Abschluss des Abkommen geplant wurde, umgesetzt.

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Zu Frage 1.5:
Bei der mit dem DE/PL-Abkommen beschlossenen SRK handelt es sich dem Grunde nach um eine Unterhaltungskonzeption. Insofern wird diese nicht im Bundesverkehrswegeplan aufgeführt, da dort keine Unterhaltungsprojekte enthalten sind.

Zu Frage 1.6:
Nach Kenntnis des BMDV ist das Verfahren in der Hauptsache noch nicht abgeschlossen.

Zu Fragen 2.1 und 2.2:
Ziel der SRK ist die Wiederherstellung und Optimierung des Regelungssystems der Grenzoder, um den Eisaufbruch, die Eisabfuhr sowie die Binnenschifffahrt zu gewährleisten.

Im Rahmen der Unterhaltung werden Regelungsbauwerke wie z.B. Buhnen in ihrem Bestand repariert. An der Oder ist vorgesehen, dass Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) umfänglich integrativ mit verkehrlich notwendigen Maßnahmen realisiert werden. Die zur Umsetzung der Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe der §§ 27 bis 31 des Wasserhaushaltsgesetzes (und somit der WRRL) erforderlichen Maßnahmen ergeben sich aus dem Maßnahmenprogramm für die Internationale Flussgebietsgemeinsacht Oder (IFGE Oder), das die Bestimmung des Erforderlichen unter Anwendung des Maßnahmenkatalogs der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) - Kleingruppe Bund/Länder-Ausschusses Nord- und Ostsee (BLANO) vornimmt, was eine weitere Konkretisierung der Maßnahmen in Abstimmung zwischen den zuständigen Behörden erforderlich macht. In diesem Zuge könnte es ggf. zu wasserwirtschaftlichen Maßnahmen kommen, die den Tatbestand eines wasserwirtschaftlichen Ausbaus nach § 12 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 WaStrG erfüllen könnten (vgl. auch Frage 1.1). Dies gilt es zu prüfen. Da sich die Maßnahmen derzeit noch in der Planungs-/ Konkretisierungsphase befinden, gibt es noch keine Kostenaufstellung. Planungskosten in Höhe von rd. 18 Mio. € wurden im Juni 2023 genehmigt.

Zu Fragen 2.3 und 2.4:
Gemäß Bundeswasserstraßengesetz (vgl. §§ 7, 8 WaStrG) zählt die Unterhaltung zu den Hoheitsaufgaben des Bundes. Die Unterhaltung umfasst die Erhaltung eines ordnungsgemäßen Zustands für den Wasserabfluss und die Erhaltung der Schiffbarkeit. In Deutschland ist die Oder als Bundeswasserstraße der Wasserstraßenklasse IV für den allgemeinen Verkehr gewidmet. Ein verkehrlicher Ausbau im Sinne einer Änderung der Wasserstraßenklasse oder größerer Schiffsgefäße ist nicht angestrebt, auch nicht die Aufnahme in das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN). Deshalb ist die SRK als Unterhaltungskonzept auch nicht als Ausbau-Projekt im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthalten (s. auch Antwort auf Frage 1.5). Die SRK wurde mit dem Ziel erstellt, die

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Wiederherstellung und Optimierung des Regelungssystems der Grenzoder zu erreichen und orientiert sich an den vorhandenen Stromregelungsbauwerken. Eine wesentliche Umgestaltung der Grenzoder für die Güterschifffahrt oder eine Änderung der Wasserstraßenklasse geht damit nicht einher.

Zu Frage 2.5:
Nach derzeitigem Zeit- und Maßnahmenplan ist davon auszugehen, dass Maßnahmen auf der Grundlage der SRK auch noch deutlich nach 2030 realisiert werden.

Zu Frage 3.1:
Mit dem Vorhalten einer bestimmungsgemäßen, durchgängig gleichwertigen Wasserstraße verbessern sich die Bedingungen für alle Nutzer des Verkehrsweges. Dies trifft für gewerbliche Nutzungen gleichermaßen zu wie für das Gewährleisten einer Infrastruktur, die z.B. auch einen qualifizierten Eisaufbruch ermöglicht.

Zu Fragen 3.2 und 3.3:
Den Fragen ist zu entnehmen, dass Umfang und Wirkung der geplanten Maßnahmen deutlich überschätzt werden. Bau- und anlagebedingte Wirkungen, also temporäre Belastungen durch Baumaßnahmen und dauerhafte Auswirkungen durch die errichteten bzw. veränderten Regelungsbauwerke und sonstigen Maßnahmen, werden im Rahmen der konkreten Maßnahmenplanungen ermittelt und bewertet. Erhebliche Auswirkungen werden soweit möglich durch eine angepasste Planung und zusätzliche Maßnahmen vermieden und vermindert und, wenn dies nicht möglich ist, durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Zu Frage 3.4:
Bei Umsetzung der Maßnahmen auf der Grundlage der SRK werden die einschlägigen gesetzlichen Regelungen beachtet. Die WSV beabsichtigt, durch einen integrativen Ansatz die verkehrlichen Ziele der SRK mit ökologischen und wasserwirtschaftlichen Zielstellungen der Wasserstraße Oder synergetisch zu verbinden und eine ganzheitliche Betrachtung der Maßnahmenplanung und -umsetzung zugrunde zu legen, um auch die Resilienz der Oder zu verbessern. Erkenntnisse aus Forschungsvorhaben werden dabei laufend in den Bearbeitungsprozess einbezogen. Sollten tatsächlich Beeinträchtigungen für einzelne Nutzergruppe sichtbar werden, wird dies im Zuge der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zu beachten sein (s. auch Antwort auf Fragen 3.2 und 3.3).

Zu Frage 4.1:
Fragen zur Gewässergüte liegen in Landeszuständigkeit. Bisher sind keine Korrosionsschäden an Wasserbauwerken der Grenzoder auf deutscher Seite als Folge einer erhöhten Salzfracht bekannt.

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Stromregelungsbauwerke sind in der Regel aus steinigem Material (Natursteine und kein Beton) aufgebaut.

Zu Frage 4.2:
Die genannte Bodenanalyse ist uns nicht bekannt, eine Quellenangabe fehlt leider. Erste im Auftrag des WSA Oder-Havel durchgeführte Sedimentuntersuchungen des Gewässerbetts im Sommer 2021 zeigen eine relativ gute Sedimentqualität. Weitere Untersuchungen sind geplant; grundsätzlich werden vor der Maßnahmenumsetzung alle umweltrelevanten Aspekte geprüft und bewertet.

Zu Frage 4.3:
Die Internationale Kommission zum Schutz der Oder gegen Verunreinigungen (IKSO) hat eine Aktualisierung des Internationalen Warn- und Alarmplans für die Oder (IWAPO) über die Arbeitsgruppe G3 im Mai 2023 fertig gestellt und im Juni 2023 auf der Homepage veröffentlicht. Das dazugehörige Meldeformular wurde am 28.11.2023 veröffentlicht. Der IWAPO definiert die Havarie und Schadensereignisse sowie die Alarm- und Gebietskriterien, über welche explizite Meldewege in einheitlicher Form implementiert wurden. Mit dem IWAPO existiert bereits ein länderübergreifender Plan, wie rasch und wirkungsvoll auf Havarien zu reagieren ist.

Zu Frage 4.4:
Im Rahmen der Ausführungsplanung werden alternative Bauweisen und verschiedene Baumaterialien vergleichend betrachtet.

Zu Frage 5.1:
Die Oder ist aufgrund der Vereisung im Winter und oft langanhaltenden Niedrigwasserperioden im Sommer mangels ausreichend großer Wassertiefen nicht ganzjährig für die Schifffahrt nutzbar. Deutschland und Polen haben sich daher mit dem DE/PL-Abkommen auf ein moderates Tiefenziel geeinigt. Das Tiefenziel im DE/PL-Abkommen ist mit Zieltiefen anderer Wasserstraßen nicht voraussetzungslos vergleichbar und geringer als beispielsweise an der Elbe.

Die SRK gibt keine Mindesttiefe (s.o.) von 1,80 m vor. Mit der SRK wird als Ziel eine auf das Querprofil bezogene mittlere Wassertiefe von 1,80 m angestrebt, dass sich an den Anforderungen der Eisbrecher orientiert: für 80 % der Tage im Jahr (oberhalb der Warthemündung) bzw. an 90 % der Tage im Jahr (unterhalb der Warthemündung). Um diese Tiefen zu erreichen, ist keine Vertiefung des gesamten Flussbettes, sondern eine Schwachstellenbeseitigung nötig. Schon heute ist auf rund 80 % (oberhalb der Warthe) bzw. 90 % (unterhalb der Warthe) der Strecke die Zieltiefe von 1,80 m im Mittel erreicht bzw. wird diese deutlich überschritten.

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Für die Erstellung der SRK wurden u.a. Sensitivitätsuntersuchungen mit feuchten und trockenen Zeitreihen erstellt. Diese decken mögliche klimatische Änderungen ab und zeigen, dass die Konzeption robust ist (s. hierzu Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) 2014, S. 98 ff). Das bedeutet, dass auch bei geringerem Wasserdargebot die Dimensionierung der Bauwerke (Länge, Höhe) als Gesamtsystem funktioniert.

Die Forschung zu möglichen Folgen des Klimawandels ist in vielen Bereichen noch nicht abgeschlossen. Weiter zu beobachten, zu analysieren und ggf. zu interpretieren, sind im gegebenen Kontext unter anderem Zusammenhänge zwischen einer klimawandelbedingt veränderten atmosphärischen Zirkulation und daraus folgenden persistenten Wetterlagen, die in Europa trotz eines übergeordneten Temperaturanstiegs zu einzelnen extremen Kältephasen und damit zu Flussvereisungen führen können; so auch im Winter 2020/2021.

Zu Frage 5.2:
Ab dem Jahr 2000 wurde speziell für die Bedingungen an der Oder ein flachgehender starker Odereisbrecher entwickelt. Im Eiskanal der Hamburgische Schiffbau Versuchsanstalt (HSVA) wurden in einem iterativen Prozess Versuche zur Ermittlung der Form des Schiffskörpers und des realisierbaren Tiefganges durchgeführt. Im Ergebnis dieser Versuche wurde ein Tiefgang mit 155 cm als realisierbar ermittelt (vgl. HSVA 2001). Bei geringeren Tiefgängen ist es nicht mehr möglich, den erforderlichen Schub für den Eisaufbruch zu erzeugen. Das WSA Oder-Havel verfügt derzeit über 6 (optional 7) Eisbrecher, deren minimaler Tiefgang bei 1,46 – 1,60 m liegt. Durch das Aufgleiten der Eisbrecher mit dem Vorschiff auf das Eis im Eisaufbruch senkt sich das Achterschiff auch bei den neuen flachgehenden Eisbrechern tiefer ab, so dass über den minimalen Tiefgang hinaus noch ein erhöhtes Flottwasser notwendig ist. Die Beseitigung von Eisversetzungen mit Hilfe von Eisbrechern ist die einzige aktive Möglichkeit, Hochwassergefahren im Winter wirkungsvoll zu minimieren.

Mit den Stromregelungsmaßnahmen wird durch die Beseitigung lokaler Schwachstellen neben der Verbesserung der Tiefenverhältnisse auch die Gefahr der Bildung von Eisstau verringert werden.

Zu Fragen 6.1 und 6.2:
Der ökologische Zustand der Oberflächenwasserkörper der Oder ist mäßig. Trotz der umfangreichen Umgestaltungen und der heutigen Nutzung wurde die Oder auf deutscher Seite als natürlicher Wasserkörper (NWB) eingestuft, während Polen die Oder als erheblich veränderten Wasserkörper (HMWB) eingestuft hat. Daraus resultiert, dass in Deutschland der gute ökologische Zustand und in der Republik Polen das gute ökologische Potenzial zu erreichen ist. Der gute chemische Zustand ist im Übrigen in beiden Staaten zu erreichen.

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Die WSV ist für Teile des wasserwirtschaftlichen Ausbaus an Binnenwasserstraßen des Bundes hoheitlich zuständig (d.h. die Umsetzung hydromorphologischer Maßnahmen), soweit dieser Ausbau zur Erreichung der Ziele der WRRL erforderlich ist. Bei den Ländern, hier also das Land Brandenburg, verbleibt die Zuständigkeit für die Bewirtschaftungsplanung nach der WRRL sowie für Maßnahmen, die überwiegend zum Zwecke des Hochwasserschutzes oder der Verbesserung der chemischen oder physikalischen Qualität des Wassers durchgeführt werden.

An der Oder wurden bisher weder auf deutscher Seite (bis 2021 war das Land Brandenburg zuständig) noch auf polnischer Seite (zuständig ist die Generaldirektion Umweltschutz – GDOŚ) Maßnahmen zur Verbesserung des hydromorphologischen Zustands umgesetzt. Einzige Ausnahme ist das Parallelwerk Reitwein, bei dem es sich um eine verkehrliche Maßnahme handelte, die in der gewählten Variante aber auch einen Beitrag zur ökologischen Aufwertung im Sinne der Zielerreichung der WRRL leistet.

Die BAW stellt in ihrem Gutachten zur SRK dazu fest, dass die beschriebenen Alternativen zu den primär untersuchten Regelbuhnen für die Aktualisierung der Stromregelungskonzeption für die Grenzoder einen großen Spielraum für die Umsetzung geben, jedoch eine an die jeweiligen lokalen Gegebenheiten angepasste Planung erfordern (vgl. BAW 2014, S. 173 f.). Diesen Spielraum gilt es zu nutzen.

Die Ziele der SRK steht der im Positionspapier formulierten Zielstellung (s. Seite 3) „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“ u. E. nicht entgegen. Die WSV ist gerne bereit, auf das Angebot zum Dialog einzugehen und sich über Projektideen und eine Optimierung der Maßnahmenplanung auszutauschen.

Die Zielsetzungen und die den Planungen zugrundeliegenden Regelungsparameter sind für die zuständigen Behörden beiderseits der Oder gleich; Grundlage ist die gemeinsame Stromregelungskonzeption. Von deutscher Seite ist vorgesehen, bei der Vorhabenumsetzung auch wasserwirtschaftlich ökologische Belange integrativ zu berücksichtigen und damit im Wissen um die hohe ökologische Wertigkeit der Region zu einer Aufwertung beizutragen.

<u>Zu Fragen 6.3, 6.4 und 6.5:</u>
Die Fragen fußen auf Annahmen, die Umfang und Wirkung der geplanten Maßnahmen unzutreffend darstellen. Eine Beantwortung ist daher nur bedingt möglich, vgl. hierzu auch die Antworten zu Fragen 1.3, 3.2, 3.3.

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Zurzeit befasst sich die WSV mit vorbereitenden Maßnahmen. Dazu zählen insbesondere die Erstellung eines Wasserhaushaltsmodells für die Oder, die Betrachtung der Auswirkungen des Klimawandels, Kampfmittelerkundungen, Peil- und Vermessungsarbeiten sowie Sedimentuntersuchungen. Die sich daraus ergebenden Erkenntnisse bilden eine wichtige Grundlage für alle weiteren Planungsschritte, die verkehrliche Maßnahmen sowie wasserwirtschaftliche Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der WRRL gleichermaßen betreffen. Grundsätzlich werden vor der Umsetzung von Unterhaltungs-, Optimierungs- und Entwicklungsmaßnahmen alle umweltrelevanten Aspekte, gemäß der jeweiligen rechtlich gebotenen Vorgaben, geprüft und bewertet. Für die Baumaßnahmen auf polnischer Seite sind dafür die zuständigen polnischen Behörden verantwortlich.

Zu Frage 6.6:
Mit den Erfolgskontrollen soll sichergestellt werden, dass die im Abkommen formulierten Ziele erreicht werden. Dazu werden Peil- und Vermessungsdaten erhoben und ausgewertet. Das ökologische Monitoring wird an die jeweiligen Maßnahmen und zu erwartende Auswirkungen angepasst.

Die Erkenntnisse aus dem laufenden Monitoring für Reitwein, welches übrigens nicht in Art. 7 des DE/PL-Abkommens gründet (Planfeststellungsbeschluss vom 19.12.2014, Az.: 3700P-143.3-Mär/35), werden in die nachfolgenden Monitoringkonzepte mit einfließen. Erkenntnisse über die Wirkung der Parallelwerke Reitwein und Küstrin werden in den anstehenden Maßnahmenplanungen berücksichtigt werden.

Zu Fragen 7.1 und 7.2:
Prognosen über eine Erhöhung der Hochwassergefahr an Engstellen (Frankfurt, Hohensaaten usw.) sind dem BMDV nicht bekannt.

Für Maßnahmen der WSV gilt, dass Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen so durchgeführt werden, dass mehr als nur geringfügige Auswirkungen auf den Hochwasserschutz vermieden werden. Im Rahmen der konkreten Maßnahmenplanungen werden durch Modelluntersuchungen u.a. Auswirkungen auf Hochwasserspiegellagen ermittelt und je nach Erfordernis Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen abgeleitet, um eine Erhöhung des Hochwasserrisikos auszuschließen (z.B. Altarmanschlüsse, Vorlandrinnen, Ersatz von Buhnen durch hinterströmte Parallelwerke).

Deichrückverlegungen, die Festlegung des Bemessungshochwassers für die Deichhöhe sowie alle Maßnahmen zur Ertüchtigung der Deiche sind Aufgabe der Länder zuständig, hier also das Land Brandenburg.

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Im aktualisierten Hochwasserrisikomanagementplan für die Internationale Flussgebietseinheit Oder für den Zeitraum 2022–2027 (im Folgenden HWRM-Plan) sind für die Internationale Flussgebietseinheit (IFGE) Oder diejenigen Maßnahmen zusammenfassend dargestellt, die über die nationalstaatliche Relevanz hinausgehen (Quelle: HWRM-Plan, Kap. 1.1-Zielstellung des Hochwasserrisikomanagementplans). Hier wird das Folgende ausgeführt:

- Auf polnischer Seite sind Maßnahmen überregional von großer Bedeutung, die im Rahmen des DE-PL-Abkommens vorgesehen sind. Es wird davon ausgegangen, dass sich durch ihre Umsetzung die Hochwassersituation und Abflussverhältnisse verbessern und stabile Fahrwasserverhältnisse für den Einsatz der deutsch-polnischen Eisbrecher-Flotte in der Winterperiode geschaffen werden. Diese Maßnahmen werden derzeit im Rahmen des Hochwasserschutzprojekts für das Einzugsgebiet der Oder und der Weichsel umgesetzt. (Quelle: HWRM-Plan, Kap. 4.3.6)“
- Auf der Grundlage der Analysen, die bei der Überprüfung und Aktualisierung der Hochwassergefahrenkarten und Hochwasserrisikokarten durchgeführt worden sind, sowie der ganzheitlichen Betrachtung des aktuellen Stands des Hochwasserrisikomanagements wird u. a. die „regelmäßige Modernisierung der Eisbrecher-Flotte und der dazugehörigen Infrastruktur im Bereich der Unteren und Mittleren Oder“ empfohlen. (Quelle: HWRM-Plan, Kap. 2.2.4).

Mit freundlichen Grüßen

Susanne Henckel

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie