

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Steffi Lemke, Annalena Baerbock, Lisa Badum, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/27229 –

Geplanter Oderausbau – Auswirkungen auf Umwelt und Hochwasserschutz

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Oder ist einer der letzten großen, relativ naturnahen Flüsse Europas und der letzte große Fluss Deutschlands, den Fische und andere Tiere barrierefrei von der Mündung auf- und abwärts durchwandern können. Bis heute sind der Fluss und seine angrenzenden Auen wichtige Lebensräume und Rückzugsgebiete für viele seltene und vom Aussterben bedrohte Tier- und Pflanzenarten. Dies geht auch darauf zurück, dass die Oder seit über 80 Jahren nur noch geringe Bedeutung für die Schifffahrt hat und daher vergleichsweise wenig in Ausbau und Unterhalt investiert wurde. Über einen Ausbau der Oder – beidseits der Grenze –, dessen Ausmaß und möglichen Folgen für die Naturlandschaft wird seit Jahren öffentlich debattiert.

Am 27. April 2015 wurde das deutsch-polnische Abkommen über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet geschlossen. Hier stehen die Themen Hochwasserschutz, Abfluss- und Schifffahrtsverhältnisse im Vordergrund. Die Republik Polen strebt seit den 1990er-Jahren an, die Schiffbarkeit der Oder zu verbessern und versucht, Ausbaumaßnahmen an der Oder umzusetzen. Öffentliche Äußerungen der betreffenden Entscheidungsträger belegen, dass ab Mitte der 2000er-Jahre der Oderausbau auf Wasserstraßenklasse III mit einer entsprechenden Mindesttiefe von 1,80 m von einem Binnenschifffahrtsprojekt in ein Hochwasserschutzprojekt für Eisbrecher „um-etikettiert“ wurde, um eine deutsche Zustimmung zu sichern. Ferner gelang es der Republik Polen dadurch, bei der Weltbank ein Darlehen aufzunehmen und möglichen Einschränkungen durch EU-Recht zu begegnen (vgl. zu beidem die Aussage des verantwortlichen Staatssekretärs in Wyborcza.pl – Duży Format, Zbudowaliśmy dwa za duże statki, więc orzemy całą Odrę, żeby mogły pływać. Brzmi głupio? To posłuchajcie, 20. Juli 2020, <https://wyborcza.pl/duzyformat/7,127290,26133979,zbudowalismy-dwa-za-duze-statki-wiec-orzemy-cala-odre-zeby.html>).

Medienberichte legen weiter nahe, dass in Vorbereitung des Abkommens die Zustimmung Polens zur Ausbaggerung der Klützer Querfahrt an die Zustimmung Deutschlands zum Ausbau der Oder auf 1,80 m Mindesttiefe geknüpft wurde, nachdem die Argumentation einer Notwendigkeit für den Eisbrechereinsatz von deutscher Seite nicht akzeptiert wurde (<http://agro.icm.edu.pl/agro/element/bwmeta1.element.agro-2e6ddaf9-6a5c-4793-b018-1f53800d9030/c/>

Kreft.pdf, S. 129–132; <https://www.pb.pl/zaremba-odbudowa-niemieckiego-k-analu-hfw-zagrozeniem-dla-portuszczecinswinoujscie-305869>; A. Kreft: Słowa nic nie kosztują, Gazeta Gryfńska vom 8. Oktober 2019; <https://24kurer.pl/aktualnosci/gospodarka/inwestycje-na-odrze-oczekiwane-przez-armatorow-i-portowcow/>; <https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/ELVIS/parladoku/w4/apr/AEE/171.pdf#page=4>).

Neben den polnischen Ausbauplänen werden auch die im oben genannten Abkommen vertraglich zugesicherten Maßnahmen auf deutscher Seite geplant. Für diese hat aktuell das Scoping-Verfahren zur Festlegung des Untersuchungsrahmens für die Strategische Umweltprüfung begonnen (https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/20210202_Stromregelungskonzeption_Grenzoder_PM.html). Jedoch besteht gegenüber diesen Maßnahmen eine Vielzahl von Bedenken, wie u. a. vom Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK) Brandenburg geäußert (siehe https://www.t-online.de/region/id_87993220/vogel-skeptisch-bei-oderausbau-auf-polnischer-seite.html), auch im Rahmen einer Stellungnahme zur polnischen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zum Oderausbau (vom 28. August 2019, eingereicht bei der Generaldirektion für Umweltschutz (GDOS) Warschau). Auch die Modellierung der Stromregelungskonzeption der Bundesanstalt für Wasserbau stützt diese Bedenken: Sie erwartet, dass ein Oderausbau ausgerechnet in den gefährdeten Gebieten (z. B. am Deich von Hohenwutzen und im Stadtgebiet von Frankfurt/Oder), die Wasserstände der Hochwasserwelle um zusätzliche 10 bis 15 cm erhöhen würde (vgl. dazu https://www.wsa-oder-havel.wsv.de/Webs/WSA/Oder-Havel/DE/Wasserstrassen/BauwerkeAnlagen/SRK_Grenzoder/BAW_Gutachten_lang_DE.pdf?__blob=publicationFile&v=1#page=177; Ingenieurbüro Gerstgraser (2018): Gutachten „Wirksamkeit des geplanten Flutpolders Międzyodrze und der Stromregelungskonzeption für den Hochwasserschutz der Unteren Oder“ via https://www.dnr.de/fileadmin/Positionen/2018_06_20_Oderprojekt_Bericht_Gerstgraser_final.pdf). Neben zivilgesellschaftlichem Protest beidseits der Oder gegen den geplanten Ausbau fordert auch der „Rat der polnischen Binnenschiffahrtskapitäne“ einen Stopp des Weltbankprojekts (Stellungnahme des Rates der Kapitäne im Rahmen des polnischen UVP-Verfahrens, <https://drive.google.com/file/d/1QryGveETNqDZuGwZJM4BENJf507jMpjl/view?usp=sharing>).

Gleichzeitig warnen Gutachten vor den massiven Umweltauswirkungen eines Ausbaus der Oder. Forschende des Leibniz-Instituts für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB) (IGB; https://www.igb-berlin.de/sites/default/files/media-files/download-files/igb_policy_brief_2020_ausbauplaene_an_der_oder_download.pdf) kommen zum Urteil: „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.“ Sie warnen vor dem Hintergrund der voranschreitenden Klimakrise, die eine Zunahme in Häufigkeit und Intensität von Extremereignissen wie Dürre und Hochwasser erwarten lässt, vor den Ausbauplänen: Diese hätten negative Auswirkungen auf das Ökosystem, den Wasserrückhalt in der Landschaft, die artenreichen Auen und die landwirtschaftliche Nutzung der angrenzenden Flächen. Zudem stünden Kosten des Ausbaus und zu erwartender Nutzen in keinem vertretbaren Verhältnis.

1. Gibt es konkrete Pläne der Bundesregierung für die Umsetzung der im deutsch-polnischen Abkommen vom 27. April 2015 vereinbarten Maßnahmen auf deutscher Seite sowie die von Deutschland eingeforderten Maßnahmen auf polnischer Seite (Klützer Querfahrt, Vertiefung Dammscher See), und wenn ja, welche (bitte mit Fristen der Planungsschritte und Umsetzung auflisten)?

Der Unterhaltungszustand der Stromregelungsbauwerke der Grenzoder ist auf polnischer und deutscher Seite unzureichend. Insbesondere vor diesem Hintergrund haben Deutschland und Polen im Jahr 2015 ein Abkommen über die „Gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Abfluss- und Schifffahrtsverhältnisse)“ geschlossen. Aus deutscher Sicht enthält das Abkommen Maßnahmen, die die Oder als Verkehrsweg betreffen und der Gewährleistung des Eisauflaufs dienen. Ein verkehrlicher Ausbau ist nicht angestrebt.

Da es für die Unterhaltung der Stromregelungsbauwerke (v. a. Buhnen und Parallelwerke) der Grenzoder keine abgestimmte Stromregelungskonzeption (SRK) zur Stabilisierung und Verbesserung der Abflussverhältnisse gab, wurde eine fachwissenschaftlich begründete, nachhaltige deutsch-polnische SRK für die Grenzoder vereinbarungsgemäß von der Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe (BAW) erstellt. Von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wurde als erste Maßnahme in den Jahren 2017 ff. bei Reitwein ein hinterströmtes Parallelwerk errichtet. Dieses wird sehr gut als Fischkinderstube angenommen und erzeugte dadurch ökologisch hochwertige Bereiche.

In Vorbereitung der Umsetzung der im deutsch-polnischen Abkommen vom 27. April 2015 aufgeführten Stromregelungsmaßnahmen ist eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen. Am 2. Februar 2021 wurde das Scopingverfahren für die Strategische Umweltprüfung der „Stromregulierungskonzeption für die Grenzoder“ eröffnet. Darin werden der Untersuchungsrahmen sowie die Beteiligung von Behörden und Umweltverbänden festgelegt.

Parallel dazu laufen erste Voruntersuchungen (u. a. historische Erkundung der Kampfmittelbelastung) sowie die Ermittlung von Planungsgrundlagen. Konkrete Planungen zur Umsetzung der Maßnahmen werden erst nach Abschluss der SUP aufgenommen. Die WSV wird nach diesen abgestimmten Rahmenbedingungen die weitere Detailplanung – auch mit Unterstützung der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) – vornehmen. Ziel ist dabei, verkehrliche und ökologische Ziele bestmöglich zu vereinbaren.

Mit den Baggerarbeiten im Bereich der Klützer Querfahrt wird nach Auskunft der regionalen Wasserwirtschaftsverwaltung Stettin im Juli 2021 begonnen. Der Termin für die Baggerarbeiten im Dammschen See steht noch nicht fest.

2. Schließt sich die Bundesregierung der Einschätzung der polnischen Regierung an, die im Rahmen der UVP laut Bundesregierung „keine grenzüberschreitenden Auswirkungen auf die Oder in Deutschland“ sieht (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/26097)?
 - a) Wenn nein, wo weicht die Einschätzung der Bundesregierung ab, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, insbesondere hinsichtlich des Artikel 11 des deutsch-polnischen Abkommens, welcher eine rechtlich korrekte UVP und damit die Einhaltung von EU-Recht als erforderliche Voraussetzung für die Umsetzung des Abkommens auf beiden Seiten der Grenze definiert?

- b) Wenn nein, was plant die Bundesregierung der polnischen Regierung nach Artikel 12 Absatz 1 der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) mitzuteilen oder zu empfehlen, wenn es zu Verschlechterungen des Zustands der Wasserkörper in Deutschland kommt?
- c) Übernimmt die Bundesregierung die Kosten für das Monitoring der Auswirkungen des Abkommens, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 2 bis 2c werden gemeinsam beantwortet.

Die Länder sind für den Vollzug des Umwelt- und Naturschutzes zuständig. Das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg hat im Rahmen der Durchführung der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gegenüber der polnischen Seite mehrfach festgestellt, dass von grenzüberschreitenden Auswirkungen auszugehen ist.

Eine Mitteilung und Empfehlung nach Artikel 12 Absatz 1 der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht notwendig.

Kosten für ein Monitoring übernimmt regelmäßig der Träger des Vorhabens.

3. Inwiefern wurde der Ausbau der Oder bei der letzten Sitzung des Deutsch-Polnischen Umweltrates thematisiert, und wenn nein, warum nicht?

Aufgrund der COVID-19-Pandemie konnte die Sitzung des Deutsch-Polnischen Umweltrates 2020 nicht stattfinden. Ob und wann eine Sitzung 2021 stattfinden kann, ist noch offen.

4. Hat die Bundesregierung eine Bewertung in Bezug auf die Ausbaggerung der Klützer Querfahrt die dreifach höheren Kosten von ca. 6,97 Mio. Złoty (ca. 1,5 Mio. Euro) gemäß dem Zuschlagsangebot gegenüber der von deutscher Seite vorgesehenen Kostenbeteiligung in Höhe von 500 000 Euro (siehe Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, 30. April 2020, Az.: SZ.JRP.2810.5.1B.4/2.5.2020.SW, <https://wodypolskie.bip.gov.pl/fobjects/download/755873/informacja-z-otwarcia-ofert-podpis-pdf.html>)?

Der Finanzierungsbeitrag der Bundesregierung zu den Maßnahmen in der Klützer Querfahrt ist gemäß Artikel 10 Absatz 2 des deutsch-polnischen Abkommens vom 27. April 2015 auf einen Betrag von bis zu 500.000 Euro festgesetzt. Darüber hinaus gehende Kosten müsste die Republik Polen tragen.

5. Wie hat sich das Gütertransportaufkommen auf den Grenzstrecken der Oder und Westoder sowie der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße in den letzten fünf Jahren entwickelt?
6. Welche Güter wurden in diesem Zeitraum in welchem Umfang transportiert, und welche Wertschöpfung wurde für wen dadurch generiert (bitte nach Jahren seit 2016 aufschlüsseln)?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Gütertransportaufkommen auf der freifließenden Oder wird von deutscher Seite nicht erfasst. Von polnischer Seite liegen für die Jahre 2018 und 2019 Sta-

tistiken zum Gütertransport auf der Oder beim polnischen Hauptamt für Statistik vor (abrufbar unter: stat.gov.pl).

Als Ansatz kann die Statistik der Schleuse Hohensaaten Ost herangezogen werden, damit wird aber nur ein geringer Teil der Oderstrecke betrachtet.

Die Transportstatistik Schleuse Hohensaaten Ost in t:

2016	2017	2018	2019	2020
130.101 t	152.285 t	25.811 t	48.170 t	52.769 t

Die Transportstatistik in t der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße (HFW) und Westoder, abgeleitet an der Schleuse Hohensaaten West:

2016	2017	2018	2019	2020
944.778 t	883.457 t	690.265 t	534.301 t	570.345 t

Transporte, beginnend auf HFW (z. B. in Schwedt) in Richtung Stettin werden auf deutscher Seite nicht erfasst.

Güter, die durch die Schleuse Hohensaaten Ost (Oder) transportiert wurden:

	2016	2017	2018	2019	2020
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	5.507 t	1.960 t		923 t	24.994 t
andere Nahrungs- und Futtermittel	1.956 t	1.520 t			1.197 t
feste mineralische Brennstoffe	36.776 t	2.258 t			
Erze und Metallabfälle	12.264 t	851 t		2.374 t	10.245 t
Eisen, Stahl, NE-Metalle	42.259 t	98.474 t	16.848 t	40.122 t	8.890 t
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	16.828 t	37.328 t	7.523 t	2.977 t	5.375 t
Düngemittel	10.437 t	5.908 t	785 t	1.375 t	1.013 t
Chemische Erzeugnisse	918 t	2.736 t			1.055 t
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	3.156 t	1.250 t	655 t	399 t	

2016: 33 Prozent der Güter, die transportiert wurden, waren Eisen, Stahl, NE-Metalle, dicht gefolgt von 28 Prozent feste mineralische Brennstoffe. Zusammen machen diese beiden Güter 61 Prozent des Transportaufkommens aus.

2017: 65 Prozent der Güter, die transportiert wurden, waren Eisen, Stahl, NE-Metalle, gefolgt von 24 Prozent Steine und Erden (einschließlich Baustoffe). Zusammen machen diese beiden Güter 89 Prozent des Transportaufkommens aus.

2018: 65 Prozent der Güter, die transportiert wurden, waren Eisen, Stahl, NE-Metalle, gefolgt von 29 Prozent Steine und Erden (einschließlich Baustoffe). Zusammen machen diese beiden Güter 94 Prozent des Transportaufkommens aus.

2019: 83 Prozent der Güter, die transportiert wurden, waren Eisen, Stahl, NE-Metalle, gefolgt von 6 Prozent Erze und Metallabfälle. Zusammen machen diese beiden Güter 89 Prozent des Transportaufkommens aus.

2020: 47 Prozent der Güter, die transportiert wurden, waren Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, gefolgt von 20 Prozent Erze und Metallabfälle. Zusammen machen diese beiden Güter 67 Prozent des Transportaufkommens aus.

Güter, die durch die Schleuse Hohensaaten West (HFW) transportiert wurden:

	2016	2017	2018	2019	2020
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	91.589 t	96.137 t	116.939 t	81.788 t	163.125 t
andere Nahrungs- und Futtermittel	44.746 t	65.357 t	39.590 t	64.045 t	51.727 t
feste mineralische Brennstoffe	513.179 t	336.084 t	22.097 t	46.506 t	52.657 t
Erdöl, Gase, Mineralöl und –erzeugnisse		398 t			
Erze und Metallabfälle	112.108 t	59.969 t	47.285 t	42.441 t	39.072 t
Eisen, Stahl, NE-Metalle	46.088 t	193.341 t	334.304 t	248.378 t	186.897 t
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	38.059 t	38.815 t	40.150 t	9.937 t	9.234 t
Düngemittel	93.920 t	88.060 t	83.057 t	38.019 t	61.141 t
Chemische Erzeugnisse	2.303 t	2.299 t	3.559 t	2.174 t	2.261 t
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	2.789 t	2.997 t	3.284 t	1.013 t	4.231 t

2016: 54 Prozent der Güter, die transportiert wurden, waren feste mineralische Brennstoffe, gefolgt von 12 Prozent Erze und Metallabfälle. Zusammen machen diese beiden Güter 66 Prozent des Transportaufkommens aus.

2017: 38 Prozent der Güter, die transportiert wurden, waren feste mineralische Brennstoffe, gefolgt von 22 Prozent Eisen, Stahl, NE-Metalle. Zusammen machen diese beiden Güter 60 Prozent des Transportaufkommens aus.

2018: 48 Prozent der Güter, die transportiert wurden, waren Eisen, Stahl, NE-Metalle, gefolgt von 17 Prozent Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse. Zusammen machen diese beiden Güter 65 Prozent des Transportaufkommens aus.

2019: Circa 44 Prozent der Güter, die transportiert wurden, waren Eisen, Stahl, NE-Metalle, gefolgt von 23 Prozent Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse. Zusammen machen diese beiden Güter 67 Prozent des Transportaufkommens aus.

2020: Circa 33 Prozent der Güter, die transportiert wurden, waren Eisen, Stahl, NE-Metalle, gefolgt von 28 Prozent Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse. Zusammen machen diese beiden Güter 61 Prozent des Transportaufkommens aus.

7. An wie vielen Tagen in den Jahren 2014 bis 2020 war die Oder wegen ungünstiger Befahrbarkeit nicht oder nur eingeschränkt für den Güterverkehr nutzbar (bitte jährlich und getrennt für Niedrigwasser, Hochwasser, Eisgang auflisten)?

Jahr	Sperrung wegen Eis (Dauer)*)	Sperrung wegen Hochwasser **)	Sperrung aufgrund von Niedrigwasser
2014	24.01. – 28.02.2014 (35 Tage)	–	Die Oder wird nicht aufgrund von Niedrigwasser gesperrt. Die Schiffsführer entscheiden selbst, ob sie bei den entsprechenden Fahrrinnenverhältnissen fahren können.
2015	–	–	
2016	03.01. – 23.02.2016 (51 Tage)	–	
2017	09.01. – 06.03.2017 (56 Tage)	–	
2018	24.02. – 29.03.2018 (33 Tage)	–	
2019	24.01. – 08.02.2019 (15 Tage)	–	
2020	–	–	

*) Anzahl der Tage bei Sperrungen wegen Eis (kann bei einzelnen Strecken abweichen).

**) Im Zeitraum 2014 bis 2020 ist keine Sperrung infolge Hochwasser erfolgt.

8. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung Situationen an der Oder, bei denen ein notwendiger Eisbrechereinsatz wegen mangelnder Schiffbarkeit oder wegen Untiefen gescheitert ist (seit der Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/19427), und wenn ja, wie viele dieser Situationen gab es in den Jahren 2014 bis 2020?
 - a) Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung zu möglichen Schäden infolge dieser Situationen vor?
 - b) Falls ja, wann, und an welchem Flusskilometer war welcher Eisbrecher betroffen?

Die Fragen 8 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

Nein. In den Jahren 2014 bis 2020 sind durch die Wassertiefe keine kritischen Zustände aufgetreten, welche einen Eisbrechereinsatz scheitern ließen. Es gab lediglich Unterbrechungen. Diese kurze Zeitspanne ist allerdings statistisch nicht aussagekräftig, da Hochwasserrisikosituationen selten auftreten und weiterhin möglich sind, z. B. bei der diesjährigen Eissituation im Februar 2021.

9. Hat die Bundesregierung eine Bewertung der Wahrscheinlichkeit, dass Wassertiefen von unter 1,40 m bzw. unter 1,80 m mit Eisbildung auf der Oder zusammenfallen, die den Einsatz von Eisbrechern erfordern, um eine Hochwassergefahr abzuwenden?

Wann traten solche Ereignisse ein (bitte getrennt nach Wassertiefe (1,40 m und 1,80 m) auflisten, wann derartige Wasserstände mit Eisbildung auftraten)?

Eine solche Bewertung liegt nicht vor. Bei Eis erfolgen keine Verkehrssicherungspeilungen und somit liegen keine Daten zu den Wassertiefen vor.

10. Welchen Freibord bis zur Deichkrone wird bei Wassertiefen von 1,40 m und 1,80 m nach Kenntnis der Bundesregierung angesetzt, und wie bewertet die Bundesregierung die Hochwassergefahr, wenn es bei diesen Wassertiefen zur Eisbildung kommt?

Der Freibord ist der vertikale Abstand zwischen einem Bemessungswasserspiegel und der hydraulisch wirksamen Oberkante eines Schutzbauwerkes (bspw. Deich). Er hat keinen Bezug zur jeweiligen Wassertiefe.

Die Hochwassergefahr ist von der konkreten, örtlichen (Ufer-)Situation abhängig. Sie kann daher nur von den zuständigen und ortskundigen Landesbehörden beurteilt werden.

11. Welche schiffbaulichen Machbarkeitsuntersuchungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung hinsichtlich der Neukonstruktion von Eisbrechern mit geringerem Tiefgang und angepasster Rumpfgestaltung vorgenommen?

Ab dem Jahr 2000 wurde ein flachgehender starker Odereisbrecher speziell für die Bedingungen an der Oder entwickelt. Als Vorgabe wurde zunächst ein Tiefgang von 130 cm benannt. Im Eiskanal der Hamburgischen Schiffbau Versuchsanstalt (HSVA) wurden 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.

12. Bewertet die Bundesregierung den Oderausbau als notwendig für den Einsatz von Eisbrechern vor dem Hintergrund, dass
 - a) die im Abkommen festgelegte Tiefe von 1,80 m für die deutschen Eisbrecher nicht notwendig ist, da diese nur 1,40 m Tiefgang haben und die Eisbrecher bereits heute optimal an die Oder angepasst sind (<https://www.moz.de/nachrichten/brandenburg/eisbrecherflotte-wird-verstaerkt-49363312.html>),
 - b) die Wassertiefen der Oder zu der im deutsch-polnischen Abkommen festgelegten Zeitspanne von 80 Prozent des Jahres (oberhalb Warthemündung) bzw. 90 Prozent des Jahres (unterhalb Warthemündung) sowohl aktuell als auch in einer 40-Jahre-Prognose bereits ohne Ausbau erheblich mehr als 1,40 m beträgt (https://www.wsa-oder-havel.wsv.de/Web/WSA/Oder-Havel/DE/Wasserstrassen/BauwerkeAnlagen/SRK_Grenzoder/BAW_Gutachten_lang_DE.pdf?__blob=publicationFile&v=1#page=113)?

Auf der Grundlage der SRK (vgl. Artikel 3 des deutsch-polnischen Abkommens vom 27. April 2015) soll eine Wiederherstellung und Optimierung des bestehenden Regelungssystems erfolgen, um den Eisauflauf, die Eisabfuhr sowie die Binnenschifffahrt zu gewährleisten. Die anzustrebenden Wassertiefen orientieren sich an den Erfordernissen für den Eisbrechereinsatz und sollen möglichst zuverlässig gewährleistet werden. Insoweit wird nach dem Abkommen eine Wassertiefe von 1,80 Meter mit einer mittleren jährlichen Überschreitungswahrscheinlichkeit von mindestens 80 Prozent des Jahres oberhalb und mindestens 90 Prozent unterhalb der Warthemündung angestrebt.

Je nach Leistung und Bauart haben die Eisbrecher einen minimalen Tiefgang von etwa 1,45 bis 1,64 m, der maximale Tiefgang liegt bei 1,70 bis 2,10 m. Zudem variieren die Wassertiefen im Gewässerbett. Die Eisbrecher sind insofern an die Oder angepasst, als dass der Tiefgang baulich optimiert ist. Geringere Eintauchtiefen sind bei der benötigten Leistung und Gewicht nicht realisierbar.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung das derzeitige Hochwasserrisiko insbesondere für das Oderbruch mit Blick auf einen Hochwasserabfluss wie im Jahr 1997 unter Berücksichtigung der Tatsache, dass
 - a) seither auf polnischer wie deutscher Seite stromaufwärts zahlreiche Deiche verstärkt und erhöht wurden,
erwartet die Bundesregierung daher nun schnellere und höher auflaufende Hochwasserscheitel,
 - b) der Oderausbau laut Stromregelungskonzeption der Bundesanstalt für Wasserbau die Hochwasserwelle um zusätzliche 10 bis 15 cm ausgerechnet am Deich von Hohenwutzen und im Stadtbereich von Frankfurt (Oder) und Slubice erhöhen wird (s. o.)?
 - c) Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung aus vergangenen Managementplänen an Verbesserungen im Hochwasserschutz bislang eingetreten, v. a. physischer Natur (nicht durch nichtstrukturelle Maßnahmen)?

Die Fragen 13 bis 13c werden gemeinsam beantwortet.

Die Beurteilung des Hochwasserrisikos obliegt den zuständigen Ländern. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 10 und 14 bis 14c verwiesen.

Das Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau dokumentiert den Untersuchungsauftrag, Ziele und Randbedingungen sowie die Ergebnisse der durchgeführten Modelluntersuchungen. Die SRK gibt einheitliche Regelungsparameter für die gesamte Grenzoder vor. Auf dieser Grundlage werden konkrete Maß-

nahmenplanungen erstellt, um einen kritischen Anstieg der Wasserspiegellagen bei Hochwasser auszuschließen (z. B. Altarmverbindungen, Bau von Parallelwerken anstelle von Buhnen, begleitende Baggerungen).

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oder-Havel wird die Stromregelungsmaßnahmen und erforderliche Vermeidungsmaßnahmen so planen, dass es zu keinen signifikanten Wasserstandsanstiegen bei Hochwasser kommt.

14. Welche Strategie und Ziele verfolgt die Bundesregierung an der Bundeswasserstraße Oder in Bezug auf den Hochwasserschutz?
- Mit welchen Maßnahmen sollen diese Ziele umgesetzt werden?
 - Inwiefern werden diese Maßnahmen Bestandteil des anstehenden „Hochwasserrisikomanagementplans für den deutschen Teil der internationalen Flussgebietseinheit (IFGE) Oder für den Zeitraum 2021 bis 2027“ sowie des „Hochwasserrisikomanagementplans für die Internationale Flussgebietseinheit Oder im Bewirtschaftungszeitraum 2021 bis 2027“ sein?

Welche Position wird die Bundesregierung in diesem Gremium vertreten?
 - Welche Rolle spielt dabei das deutsch-polnische Abkommen vom 27. April 2015, insbesondere für die Grenzoder, die Klützer Querfahrt und den Dammschen See?

Die Fragen 14 bis 14c werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, den Hochwasserschutz in Deutschland zu verbessern. Nach verheerenden Hochwasserereignissen haben Bund und Länder in 2014 gemeinsam das Nationale Hochwasserschutzprogramm (NHWSP) erarbeitet. In diesem Programm sind erstmals prioritäre, überregional wirksame Maßnahmen zur Verbesserung des präventiven Hochwasserschutzes in einer bundesweiten Aufstellung formuliert worden. Die Umsetzung raumgebender NHWSP-Maßnahmen der Länder wird mit Bundesmitteln unterstützt, welche über den Sonderrahmenplan für Maßnahmen des präventiven Hochwasserschutzes im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ zur Verfügung gestellt werden. In das NHWSP sind für das Flussgebiet der Oder folgende Maßnahmen aufgenommen worden: Flutungspolder Ziltendorfer Niederung und Flutungspolder Neuzeller Niederung. Beide gehören auch zum „Aktionsprogramm Hochwasserschutz im Einzugsgebiet der Oder“ (IKSO 2004).

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.

Es ist Aufgabe der Länder, Hochwasserrisikomanagementpläne nach der Richtlinie 2007/60/EG aufzustellen. Auf die laufende Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Hochwasserrisikomanagementplans für den deutschen Teil der Flussgebietseinheit Oder wird verwiesen (abrufbar unter: <http://kfge-oder.de/kfge-oder/de/service/anhoe rungsdokumente/anhoe rung-2021-2027/>).

Die jeweiligen nationalen Planungen finden Eingang auf internationaler Ebene in dem noch in der Internationalen Kommission zum Schutz der Oder (IKSO) in Erarbeitung befindlichen aktualisierten Hochwasserrisikomanagementplan für die internationale Flussgebietseinheit Oder. Bund und Länder stimmen sich hier eng ab.

Das deutsch-polnische Abkommen wird nach derzeitigem Diskussionsstand in der IKSO in Bezug auf die Verbesserung stabiler Fahrwasserverhältnisse für

die deutsch-polnische Eisbrecherflotte im Entwurf des aktualisierten Hochwasserrisikomanagementplans für die internationale Flussgebietseinheit Oder Erwähnung finden.

15. Wie bewertet die Bundesregierung das Deutsch-Polnische Wasserstraßenabkommen vom 27. April 2015, und stuft die Bundesregierung das Abkommen als ein Hochwasserschutzabkommen ein?
- a) Falls ja, auf welcher rechtlichen Grundlage konnte dieses Regierungsabkommen als Hochwasserschutzabkommen völkerrechtlich verbindlich geschlossen werden?
- b) Inwiefern war das Land Brandenburg als das für Hochwasserschutz zuständige Bundesland beim Abschluss des Abkommens beteiligt?
- c) Aus welchen Gründen wurde das besagte deutsch-polnische Abkommen vom 27. April 2015 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geschlossen, wenn es nicht dem verkehrlichen Ausbau, sondern dem Hochwasserschutz dient, wofür die Bundesländer zuständig sind?
- Geht die Bundesregierung davon aus, dass das BMVI im vorliegenden Fall zuständig und zeichnungsberechtigt war?
- d) Falls ja, wie plant die Bundesregierung sicherzustellen, dass die fachliche Einschätzung des MLUK Brandenburg als für den Hochwasserschutz zuständige Behörde entsprechend mehr Gewicht erhält als die fachliche Einschätzung des BMVI als für den Verkehr und die Unterhaltung der Wasserstraßen zuständige Behörde, und zwar
- sowohl in den bilateralen Konsultationen und Verfahren zwischen der Bundesregierung und der Regierung und den Behörden der Republik Polen,
 - als auch bei der Prüfung der Umsetzbarkeit des deutsch-polnischen Abkommens auf deutscher Seite?
- e) Falls ja, wie begründet die Bundesregierung ein alternativloses, zwingendes und übergeordnetes öffentliches Interesse am Ausbau der Oder für den Eisauflauf und die Eisabfuhr, welches
- eine Ausnahme für die zahlreichen betroffenen Natura 2000-Gebiete nach Artikel 6 Absatz 4 bzw. Artikel 7 der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) bzw. für die zahlreichen betroffenen Anhang IV-Arten nach Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe c FFH-RL begründen könnte,
 - eine Ausnahme nach WRRL rechtfertigen würde?
- f) Wird die Bundesregierung das Vorliegen von Ausnahmetatbeständen nach Artikel 4 Absatz 7 WRRL für Maßnahmen an der Oder für Eisauflauf und Eisabfuhr prüfen (lassen)?
- g) Sind der Bundesregierung als Grundlage hierzu Kosten-Nutzen-Betrachtungen eines Ausbaus der Oder für den Eisauflauf und der Eisabfuhr bekannt?
- h) Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass – falls ein alternativloses, überwiegendes und öffentliches Interesse durch den Vorhabensträger bewiesen werden kann – durch den Oderausbau sowohl auf polnischer als auch auf deutscher Seite nicht die Kohärenz von Natura 2000 gefährdet und ein grundsätzlicher Verstoß gegen die o. a. Artikel der FFH-Richtlinie vermieden wird?

22. Sieht die Bundesregierung ein alternativloses, zwingendes und übergeordnetes öffentliches Interesse an der Oderschifffahrt, das eine Ausnahme nach WRRL rechtfertigen würde?
- Wird sie das Vorliegen von Ausnahmetatbeständen nach Artikel 4 Absatz 7 WRRL oder nach Artikel 6 Absatz 4 oder Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe c FFH-RL für Maßnahmen an der Oder prüfen (lassen)?
 - Sind der Bundesregierung als Grundlage hierzu Kosten-Nutzen-Betrachtungen eines Ausbaus der Oder für die Schifffahrt bekannt, und wenn ja, welche?

Die Fragen 15 bis 15h und 22 bis 22b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Abkommen vom 27. April 2015 bezieht sich nach Ansicht der Bundesregierung nicht auf den allgemeinen Hochwasserschutz in Deutschland. Inhalt des Abkommens ist aus deutscher Sicht die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse an den Wasserstraßen im Grenzgebiet gemessen an den Erfordernissen des Eisbrechereinsatzes als Bestandteil der verkehrsbezogenen Verwaltung des Gewässers, die der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes obliegt. Die Gewährleistung des Eisbrechereinsatzes kommt auch dem Hochwasserschutz zu Gute.

Das Land Brandenburg war im Vorfeld der Verhandlungen seit 2004 eingebunden, an der Erstellung des Vorläuferdokuments zum Abkommen vom 27. April 2015, dem sog. Thesenpapier von 2008 aktiv beteiligt und bestätigte die Notwendigkeit für ein gemeinsames Stromregelungskonzept und zum Zweck des Hochwasserschutzes als „unerlässlich“.

Bei der Umsetzung des genannten Abkommens findet auch eine Prüfung der Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen nach der WRRL statt. Einschlägige Ausnahmen nach § 31 des Wasserhaushaltsgesetzes werden geprüft.

Kosten-Nutzen-Betrachtungen eines Ausbaus der Oder für den Eisauflauf und der Eisabfuhr sind der Bundesregierung nicht bekannt.

Vor der Umsetzung der geplanten Unterhaltungsmaßnahmen auf deutscher Seite werden alle umweltrelevanten Aspekte geprüft und bewertet. Für Ausbaumaßnahmen auf polnischer Seite sind die zuständigen polnischen Behörden verantwortlich.

16. Wie bewertet die Bundesregierung die angestrebte Verbesserung der Hochwassersituation, die vorgeblich durch das deutsch-polnische Abkommen und die geplanten Baumaßnahmen erreicht werden soll?
- Besteht nach Bewertung der Bundesregierung die Möglichkeit, dass die geplanten Baumaßnahmen den Hochwasserschutz sogar verschlechtern, wie dies bereits früher vom MLUK/Ministerium Für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft (MLUL) Brandenburg geäußert wurde mit Verweis auf die Stromregelungskonzeption der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) (Stellungnahme des MLUL Brandenburg vom 28. August 2019, eingereicht bei der Generaldirektion für Umweltschutz (GDOS) Warschau, S. 2, ferner Anhang 2, Nummer 2.)?

Welche Maßnahmen will die Bundesregierung einleiten, und wie sollen diese finanziert werden, wenn sich aus dem Vorhaben auf polnischer Seite eine nicht tolerierbare Verschlechterung der Hochwassersituation für die deutsche Seite ergibt?

- b) Inwiefern schließt sich die Bundesregierung den Zweifeln an der Wirksamkeit der Baumaßnahmen an, die das MLUK Brandenburg kürzlich formulierte (z. B. Antwort Mündliche Anfrage 394, 34. Sitzung des Brandenburger Landtags am 28. Januar 2021 und https://www.t-online.de/region/id_87993220/vogel-skeptisch-bei-oderausbau-auf-polnischer-seite.html)?

Die Fragen 16 bis 16b werden gemeinsam beantwortet.

Mit Vorliegen der konkreten Maßnahmenplanungen, die auf der Grundlage der SRK festzulegen sind, werden durch weitere Modelluntersuchungen die Auswirkungen auf Hochwasserspiegellagen ermittelt. Je nach Erfordernis werden dann Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen abgeleitet, um eine Erhöhung des Hochwasserrisikos auszuschließen.

Für den Hochwasserschutz sind die Länder zuständig. Das Land Brandenburg war im Vorfeld der Verhandlungen seit 2004 eingebunden. Zur Wirksamkeit der Baumaßnahmen bzgl. der verschiedenen angestrebten Ziele sind die Beteiligten weiterhin im Gespräch.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 13 bis 15h und 22 bis 22b verwiesen.

17. Besteht zwischen dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), BMVI und dem zuständigen brandenburgischen MLUK Brandenburg eine gemeinsame Bewertung bzw. Position der Hochwasserschutzwirkung der Maßnahmen aus dem o. g. deutsch-polnischen Abkommen?
- a) Wenn ja, welche?
- b) Wenn nein, plant die Bundesregierung, eine solche zu erreichen?
- c) Falls ein Einvernehmen nicht hergestellt werden kann, welche Behörde trägt aus Sicht der Bundesregierung hier die letztendliche Entscheidungsbefugnis hinsichtlich einer Umsetzung (oder Nichtumsetzung) des deutsch-polnischen Abkommens auf deutscher Seite (das MLUK Brandenburg als zuständige oberste Hochwasserschutzbehörde oder das BMVI als oberste Verkehrsbehörde)?

Die Fragen 17 bis 17c werden gemeinsam beantwortet.

Das BMVI und das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz Brandenburg sind in Bezug auf das deutsch-polnischen Abkommen vom 27. April 2015 und die Umsetzung von Maßnahmen aus der SRK im Gespräch. Im Weiteren wird auf die Antwort zu den Fragen 15 bis 15h und 22 bis 22b verwiesen.

18. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Vertiefung der Klützer Querfahrt, die die Anbindung der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße und des Hafens Schwedt an die Ostsee sicherstellen soll und die in Artikel 9 und 10 des deutsch-polnischen Abkommens als Schifffahrtsinteresse deklariert wurde, im Rahmen des Odra-Vistula Flood Management Project der Weltbank ebenfalls zu einem Hochwasserschutzprojekt umdeklariert wurde (<http://bs.rzgw.szczecin.pl/zadania/zadanie-1b4-poprawa-przeplywu-wod-powodziowych-w-okresie-zimowym/>, Kapitel „1B.4/2 Bagrowanie przekopu Klucz-Ustowo“; OVFMP-Subkomponente 1B.4/2 Ausbaggerung der Klützer Querfahrt)?

- a) Folgt die Bundesregierung der Argumentation der Fragestellenden, dass mit der Verwendung der für den Hochwasserschutz bestimmten Kredite der Weltbank für die Ausbaggerung der Klützer Querfahrt, die jedoch der Schifffahrt dient, Zweifel an der Angemessenheit der Mittelverwendung mit Blick auf deren Zweckbindung bestehen können (s. o.)?
- b) Wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 18 bis 18b werden gemeinsam beantwortet.

Die Klützer Querfahrt liegt in Polen. Die Vertiefung der Klützer Querfahrt wird von polnischer Seite als Hochwasserschutzmaßnahme bewertet. Fragen der Finanzierung von Maßnahmen aus dem Abkommen vom 27. April 2015 erfolgen in der Verantwortung der jeweiligen Vertragsparteien. Nach Auffassung der Bundesregierung überwiegt hier das Verkehrsinteresse.

Zur Frage der Verwendung von Weltbankmitteln für Vorhaben im Ausland kann sich die Bundesregierung nicht äußern.

19. Ist der Bundesregierung bekannt, dass zunehmende Teile der polnischen Zivilgesellschaft (<http://www.ratujmyrzeki.pl/242-czy-ue-bedzie-finansowac-niszczenie-odry>) und insbesondere der Rat der polnischen Binnenschiffahrtskapitäne gegen den Oderausbau protestieren (<https://drive.google.com/file/d/1QryGveETNqDZuGwZJM4BENJf507jMpjl/view?usp=sharing>), und welche Schlüsse zieht sie daraus?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

20. Welche Strategie und Ziele verfolgt die Bundesregierung an der Bundeswasserstraße Oder in Bezug auf die Binnenschifffahrt?
 - a) Mit welchen Maßnahmen sollen diese Ziele umgesetzt werden?
 - b) Inwiefern sind diese Maßnahmen hochwasserneutral?
 - c) Welche Rolle spielt dabei das deutsch-polnische Abkommen vom 27. April 2015, insbesondere für die Grenzoder und die Klützer Querfahrt?
 - d) Welche Rolle spielen dabei die Projekte „Transeuropäische Verkehrsnetze“ (TEN-T), die „Stettiner Initiative II“ und das Projekt „Central European Transport Corridor“ (CETC)?

Die Fragen 20 bis 20d werden gemeinsam beantwortet.

In Deutschland ist die Oder als Bundeswasserstraße der Wasserstraßenklasse IV dem allgemeinen Verkehr gewidmet. Die Ziele und Maßnahmen für die Schifffahrt sind im deutsch-polnischen Abkommen vom 27. April 2015 bzw. in der SRK abgebildet. Die Maßnahmen werden hochwasserneutral geplant und sollen an der Oder in ihrer Wirkung die Wahrscheinlichkeit von Hochwasserereignissen unter Eisbedingungen reduzieren.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 5 bis 5d der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/19427 verwiesen.

Die Bundesregierung plant keine Aufnahme der Grenzoder in das TEN-T-Netz.

21. Inwiefern sieht die Bundesregierung Zielkonflikte zwischen dem im Europäischen Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) vorgesehenen Ausbau der Hauptbinnenwasserstraße E 30 (Oder) inklusive der Herstellung der Oder-Donau-Verbindung mit
- der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie,
 - der nationalen Biodiversitätsstrategie,
 - der WRRL?

Bei den in der Fragestellung genannten Vorhaben oder Planungen handelt es sich um Vorhaben und Planungen von Polen und Tschechien. Tschechien und Polen sind als EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, europarechtliche Vorgaben, wie die WRRL, einzuhalten. Soweit Auswirkungen der Vorhaben auf Deutschland zu erwarten wären, müsste Deutschland beteiligt werden, z. B. im Rahmen einer grenzüberschreitenden UVP.

23. Unterstützt die Bundesregierung die Bestrebungen Polens und Tschechiens, die Oder in das TEN-T-Netz der EU aufzunehmen (siehe Deutsche Welle, 2020 via <https://www.dw.com/de/tschechien-träumt-davon-drei-meere-zu-verbinden/a-55725689>)?
- Ist die Bundesregierung über diese Absichten informiert, und unterstützt sie die o. g. Maßnahmen zum Ausbau der Oder im Oberlauf?
 - Wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
 - Unterstützt die Bundesregierung die o. g. Bestrebungen Polens und Tschechiens, die Oder mit der Donau zu verbinden, und wenn ja, warum?
 - Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 23 bis 23d werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beabsichtigt keine Aufnahme der Grenzoder in das TEN-T-Netz. Die Verlagerung von Gütertransporten weg von der Straße hin zu Schiffen wird von der Bundesregierung unterstützt. Hierzu stehen auf deutscher Seite Wasserstraßen zur Verfügung. Die Bestrebungen Polens und Tschechiens, die Oder mit der Donau zu verbinden, berühren kein deutsches Territorium.

Der Bundesregierung liegen keine weiteren eigenen Erkenntnisse vor.

24. Sieht die Bundesregierung einen (u. a. rechtlichen) Konflikt zwischen dem im Abkommen vom 27. April 2015 vereinbarten Ausbaumaßnahmen an der Oder und
- der FFH-Richtlinie,
 - der WRRL?
 - Wenn ja, wie wird sie diesen begegnen?
 - Wird die Bundesregierung – falls rechtlich geboten – auch die Möglichkeit der Nichtumsetzbarkeit des Abkommens wegen der Nichterfüllbarkeit des Artikels 11 des Abkommens vor dem Hintergrund eines möglichen Verstoßes gegen FFH-Richtlinie und WRRL prüfen?

Die Fragen 24 bis 24d werden gemeinsam beantwortet.

Wie in Artikel 3 Absatz 6 des deutsch-polnischen Abkommens vom 27. April 2015 vorgesehen, tragen die Vertragsparteien dafür Sorge, dass die Maßnahmen im Einklang mit den im Hoheitsgebiet ihres Staates jeweils geltenden Rechts-

vorschriften stehen. Damit sind auch die Anforderungen der geltenden EU-Richtlinien umfasst, die in nationales Recht umzusetzen sind.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 5 bis 5d der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/19427 verwiesen.

25. In welchen Bewertungsstufen des Gesamtzustands (sowie der einzelnen biologischen, hydromorphologischen sowie der allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten) gemäß WRRL fällt die Oder derzeit, und welche Änderungen erwartet die Bundesregierung nach Durchführung der Baumaßnahmen?

Die Bewertung des Zustands der Wasserkörper der Oder erfolgt, soweit Deutschland betroffen ist, durch das Land Brandenburg. Die aktuelle Bewertung ergibt sich aus dem Entwurf des Bewirtschaftungsplans für den deutschen Teil der Flussgebietseinheit Oder, der von den drei betroffenen Ländern erstellt wurde und der derzeit in der öffentlichen Anhörung ist (abrufbar unter: <http://kfge-oder.de/kfge-oder/de/service/anhoerungsdokumente/anhoerung-2021-2027/>).

Die Auswirkungen von Vorhaben auf den Gewässerzustand werden von den Ländern überwacht.

26. Welche Ziele verfolgt die Bundesregierung an der Bundeswasserstraße Oder in Bezug auf die Umsetzung der WRRL, und mit welchen Maßnahmen sollen diese umgesetzt werden?
 - a) Wie wird das deutsch-polnische Abkommen vom 27. April 2015 in die Umsetzung der WRRL integriert?
 - b) Welche Vorhaben zur ökologischen Durchgängigkeit gibt es entlang der Bundeswasserstraße Oder bzw. sind in den nächsten Jahren geplant?
 - c) Stehen diesen in Frage 26 genannten Vorhaben die geplanten Baumaßnahmen nach Abkommen vom 27. April 2015 entgegen?
 - d) Warum wurde nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Erstellung der Stromregelungskonzeption durch die BAW, die Grundlage des Abkommens ist, explizit auf die Berücksichtigung der WRRL und Natura-2000-Belange verzichtet?
 - e) Ist diese Stromregelungskonzeption nach Auffassung der Bundesregierung als Grundlage des Abkommens, das konform mit der WRRL und Natura-2000-Richtlinie sein muss, tauglich, und wie stellt die Bundesregierung somit sicher, dass die Umsetzung dieser Regelungskonzeption in rechtskonformer Weise mit der WRRL erfolgt?
 - f) Strebt die Bundesregierung eine Weiterentwicklung unter Berücksichtigung der genannten Richtlinien an?
 - g) Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Vorhaben an der Oder den Vorgaben der WRRL entsprechen?

30. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die Umweltziele der WRRL und des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ (bis 2050) nicht verfehlt bzw. das Regulierungsziel nicht erzielt wird und keine verschlechterte Situation eintritt, da die Stromregelungskonzeption der BAW, welche die Grobplanung der Maßnahmen beinhaltet, eine mit Unsicherheiten behaftete Zielerreichung nach 40 Jahren prognostiziert?

Die Fragen 26 bis 26g und 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Abkommen ist ein von der WRRL unabhängiges Abkommen mit verkehrlichem Fokus. Bei der Umsetzung des Abkommens sind die Vorgaben der WRRL und anderer einschlägiger EU-Richtlinien von den deutschen und den polnischen Behörden zu beachten. Die Umsetzung der WRRL obliegt den Ländern.

Maßnahmen zur Herstellung der linearen Durchgängigkeit sind an der Grenz- oder nicht vorgesehen. Mangels bundeseigener Staustufen oder Querbauwerken sind sie dort auch nicht notwendig.

Alle Projekte an der Oder im Rahmen des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ sind mit der Zielsetzung der SRK vereinbar. Die SRK ist nach Auffassung der Bundesregierung keine Grobplanung für Bauwerke.

Die SRK dient der Ermittlung der technischen Voraussetzungen für die Erreichung der nach deutsch-polnischen Abkommen vom 27. April 2015 anzustrebenden Wassertiefen, welche sich am vorhandenen Regelungssystem orientieren. Die Berücksichtigung naturschutzfachlicher und wasserwirtschaftlicher Belange ist den nachfolgenden Prüf- und Umsetzungsschritten vorbehalten.

Im Weiteren wird auf die Antwort zu den Fragen 15 bis 15h und 22 bis 22b verwiesen.

27. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Maßnahmenvorhaben auf deutscher Seite an der Oder den Vorgaben der FFH-Richtlinie und der EU-Vogelschutzrichtlinie entsprechen?
- Inwiefern erfolgt nach Kenntnis oder Planung der Bundesregierung eine integrierte Planung mit den relevanten FFH-Managementplänen, um eine Analyse der Eingriffe und der Vermeidungsproblematik bzw. der möglichen Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen zu ermöglichen?
 - Welche Synergieeffekte ergeben sich nach Einschätzung der Bundesregierung zwischen FFH-Richtlinie und der Umsetzung der WRRL an der Oder?
 - Welche Synergieeffekte ergeben sich nach Einschätzung der Bundesregierung zwischen der Umsetzung der genannten Umweltrichtlinien und der EU-Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie 2007/60/EG?

Die Fragen 27 bis 27c werden gemeinsam beantwortet.

Die Vorgaben der FFH-Richtlinie und der EU-Vogelschutzrichtlinie wurden in das Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege umgesetzt. Insoweit werden die entsprechenden Belange des Arten- und Gebietsschutzes im Rahmen von noch folgenden Prüf- und Umsetzungsschritten sowie ggf. notwendigen öffentlich-rechtlichen Zulassungsverfahren geprüft. Die WSV nimmt die erforderlichen Zulassungsverfahren für die Maßnahmen und ihre spätere Umsetzung vor.

Wenn im Rahmen der Managementplanungen der zuständigen Landesbehörden (sowie nach geltenden Erhaltungszielverordnungen), insbesondere die Erhal-

tungsziele ausreichend detailliert und quantifiziert festgelegt sind, wird auf deren Grundlage eine entsprechende Analyse möglich.

Die Zielsetzungen der FFH-Richtlinie und der WRRL sind vereinbar. Für die Umsetzung der FFH-Richtlinie und der WRRL an der Oder sind aufgrund der grundgesetzlichen Kompetenzverteilung vor allem die Länder zuständig. Ein Beispiel für Synergieeffekte zwischen WRRL, FFH-RL und Maßnahmen der WSV ist die Bühneninstandsetzung bei Reitwein; hier wurden neue „Fischkinderstuben“ geschaffen.

Der Bezug zwischen der Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie (HWRM-RL) und der WRRL wird durch zahlreiche Verweise sowie durch die nach der HWRM-RL vorgesehene Parallelität der Planungszyklen beider Richtlinien hergestellt. Die flussgebietsbezogene Umsetzung der WRRL und der HWRM-RL koordinieren die Länder bei länderübergreifenden Flussgebieten in den Flussgebietsgemeinschaften oder entsprechenden Koordinierungsgremien unter Berücksichtigung der Arbeitspapiere der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA). Nach der Einschätzung der EU-Kommission zur HWRM-RL ist die Koordination mit der WRRL nicht zu beanstanden.

28. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass der Schutzzweck des einzigen deutschen Auen-Nationalparks infolge der Maßnahmen des deutsch-polnischen Abkommens vom 27. April 2015 und deren Auswirkungen weiterhin gewährleistet wird?
29. Sieht die Bundesregierung durch die Ausbaupläne der Oder die Zielstellungen des Auen-Nationalparks berührt oder gefährdet, und wenn ja, wie geht die Bundesregierung damit um?

Die Fragen 28 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Fragen zum Schutzzweck des Nationalparks Unteres Odertal werden im Rahmen von noch folgenden Prüf- und Umsetzungsschritten sowie ggf. notwendigen öffentlich-rechtlichen Zulassungsverfahren für Maßnahmen auf deutscher Seite geprüft.

Aufgrund der grundgesetzlichen Kompetenzverteilung obliegt es den Ländern – in diesem Fall dem Land Brandenburg –, die naturschutzfachlichen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen und die von den polnischen Behörden vorgelegten Unterlagen zu bewerten. Eine notwendige FFH-Verträglichkeitsuntersuchung einschließlich des ggf. zugehörigen Kohärenzkonzeptes war vom Vorhabenträger vorzunehmen und von der zuständigen polnischen Behörde zu prüfen. Dabei waren die Stellungnahmen deutscher Beteiligter – hier insbesondere die des Landes Brandenburg, das für die potenziell betroffenen Schutzgebiete, einschließlich des Nationalparks Unteres Odertal, auf deutscher Seite zuständig ist – zu berücksichtigen. In den Regierungskonsultationen im Rahmen der grenzüberschreitenden UVP wurde ein Monitoring der Auswirkungen des Vorhabens vereinbart.

31. Sieht die Bundesregierung Zielkonflikte zwischen den im Abkommen vom 27. April 2015 vereinbarten Ausbaumaßnahmen an der Oder
 - a) und der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie insbesondere bezüglich des Erhalts der Fluss- und Auenökosysteme an der Oder und der Entwicklung der Nationalparkregion Unteres Odertal, und wenn ja, wie sollen diese gelöst werden,

- b) und der nationalen Biodiversitätsstrategie, die fordert „bis 2020 [...] Fließgewässer und ihre Auen in ihrer Funktion als Lebensraum soweit [zu sichern], dass eine für Deutschland naturraumtypische Vielfalt gewährleistet ist“ (Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt, S. 35), und wenn ja, wie wird sie diesen begegnen,
- c) und der EU-Biodiversitätsstrategie, die eine Renaturierungsrechtsetzung anstrebt und als Ziel ausgibt, 25 000 Kilometer Flüsse zu renaturieren, und wenn ja, wie wird sie diesen begegnen,
- d) und der vom Bundesamt für Naturschutz (BfN), durch die Landesregierungen von Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern u. a. mit EMFF (Europäischer Meeres- und Fischereifonds)-Mitteln unterstützten Wiedereinbürgerung des Baltischen Störs in der Oder und angrenzenden Ostsee-Küstengebieten, und wenn ja, wie wird sie diesen begegnen?

Die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie und die nationale Biodiversitätsstrategie thematisieren den Erhalt von Naturraum, der für den Erhalt und die Wiederherstellung der biologischen Vielfalt im Sinne der Nachhaltigkeitsziele der Agenda 2030 der Vereinten Nationen und des Übereinkommens über die biologische Vielfalt von Bedeutung ist. Die Bundesregierung plant keine Ausbaumaßnahmen und wird bei der Umsetzung des Abkommens in Deutschland geltende nationale Strategien berücksichtigen.

Die EU-Biodiversitätsstrategie bezweckt u. a. die Wiederherstellung von 25.000 km frei fließenden Flüssen. Die Europäische Kommission wird diese Zielsetzung noch konkretisieren, auch unter Einbeziehung anderer Aspekte wie der Schiffbarkeit und des Hochwasserschutzes.

Mögliche Auswirkungen, auch in Bezug auf die Bemühungen zur Arterhaltung und Wiederansiedlung des Ostseestörs, sind im Rahmen der notwendigen Verträglichkeitsprüfungen zu bewerten.

