

Diskussion

< **Dietrich Schröder** > Frage an Herrn Gabriel: Das Abkommen ist ja von 2015 – es haben mittlerweile auch schon Arbeiten stattgefunden – wieso wird dann jetzt im Februar eine neue Strategische Umweltprüfung eingeleitet?

< **Thomas Gabriel** > Wichtig ist, zu differenzieren nach Regel-Unterhaltungsmaßnahmen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Oder/Havel, die momentan stattfinden müssen, und nach der Stromregelungskonzeption als Ganzem, die einer Strategischen Umweltprüfung unterliegt. Das hat also nichts mit den im Alltagsbetrieb durchzuführenden Unterhaltungsmaßnahmen zu tun.

< **Dietrich Schröder** > Noch eine Nachfrage: Dann ist also das, was bisher gemacht wurde, noch nicht das, was künftig gemacht werden soll?

< **Thomas Gabriel** > Die Stromregelungskonzeption hat zum Inhalt, die Tiefenziele, wie sie im Abkommen hinterlegt sind, zu erreichen. Unabhängig davon gibt es bei einzelnen Bauwerken die zwingende Notwendigkeit, im Rahmen der Regelunterhaltung Maßnahmen durchzuführen, um einen weiteren Verfall zu verhindern; denn eine nicht stattfindende Unterhaltung führt zu einer kontinuierlichen Verschlechterung der Zustände, was zu vermeiden ist.

< **Dietrich Schröder** > Es gibt momentan eine heftige Debatte in der Region – es ist nicht klar, was beide Seiten wirklich machen wollen. Nach 6 Jahren ist schon etwas an der Oder passiert – hat Deutschland vor, noch größere Bühnen oder Längswerke zu bauen, oder noch mehr, das dann über das Konzept hinausginge – das muss ich meinen Lesern erklären und es also auch selbst verstehen.

< **Thomas Gabriel** > Wie ich schon erläutert hatte, neue Bühnen haben wir nicht gebaut – es sind Unterhaltungsmaßnahmen an bestehenden Bauwerken durchgeführt worden. Eine Ausnahme, dazu wird Frau Ewe gleich etwas sagen, ist die Maßnahme Reitwein, eine planfestgestellte Maßnahme, die auch im Abkommen entsprechend hinterlegt ist und die jetzt schon praktisch umgesetzt wurde.

< **Christian Wolter** > Eine Frage an Herrn Gabriel und eine andere an Frau Ewe: Zum einen - mit dem neuen Wasserstraßengesetz sind wir zum ökologischen Ausbau ermächtigt und auch verpflichtet, die Ziele der Wasserrahmenrichtlinien zu erreichen. Wie ermitteln Sie die Maßnahmen, die nötig sind, um diese Ziele zu erreichen – es besteht ja bislang großer Handlungsbedarf an den Bundeswasserstraßen. Zum anderen – ich weiß vom Anfang der 1980er Jahre, dass 1,80 m Fahrwassertiefe in der Oder an knapp 50 % der Tage im Jahr erreicht wurden – wann gab es den Zustand, der jetzt hier Planzustand ist – 80% bis 90 % des Jahres – so dass man von Unterhaltung

sprechen könnte und nicht von einer signifikanten Veränderung der hydromorphologischen Verhältnisse, was dann einem Ausbau gleichkäme?

< Thomas Gabriel > Um mit den Wasserrahmenrichtlinien anzufangen: die Umsetzung von Maßnahmen an Bundeswasserstraßen in hydromorphologischer Sicht ist von den Ländern an den Bund übertragen worden. Die Planung zur Zielerreichung der Wasserrahmenrichtlinie ist weiterhin bei den Ländern verblieben. Dies drückt sich letztlich im Bewirtschaftungsplan und im Maßnahmenprogramm der Bundesländer zu den jeweiligen Flussgebieten aus. Die waren jetzt gerade in der öffentlichen Anhörung. Momentan werden die Rückläufe bewertet und fließen dann gegebenenfalls auch entsprechend in die Maßnahmenplanung ein. Für uns als Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ist letztlich das Maßnahmenprogramm der Bundesländer die Richtschnur, an der wir uns orientieren hinsichtlich der Maßnahmenumsetzung – d.h. die Tiefe, wie sie jetzt in den Maßnahmenprogrammen hinterlegt ist, ist die Grundlage der Planung, wie auch Frau Ewe im Rahmen ihrer Arbeit weiter verfolgt.

< Detlef Aster > Die gewerbliche Binnenschifffahrt interessiert sich dafür, wann was genutzt werden kann, d.h. wann welche Fahrrinntiefe tatsächlich mal wirtschaftlichen Erfolg bringen wird. Frau Ewe, unter der Voraussetzung, dass genügend Geld vorhanden ist, also Haushaltsmittel nicht restriktiv sind, und Sie auch einige Stellen mit qualifiziertem Personal besetzen können, was prognostizieren Sie, wann eine durchgehende Fahrrinntiefe – z.B. Gleichwertiger Wasserstand 1,20 m / 1,30 m – der Binnenschifffahrt wirklich zur Verfügung stehen wird? In ihrem Beitrag habe ich eine Zahl gehört, die mich ziemlich erschreckt hat, deshalb nochmal diese Nachfrage.

< Astrid Ewe > Das hat viele „Wenn und Aber“ – wenn ich von einer sehr optimistischen Projektplanung ausgehe, dann wäre das in frühestens 20 Jahren. Wir haben Bauzeiten, Umsetzungszeiten, Planungsgenehmigungszeiten zu berücksichtigen, und das gesamte Flusssystem muss ja auch noch auf die Maßnahmen reagieren.

< Thomas Gabriel > Herr Aster, ich bin jetzt mal gemein – Ihre Erfahrungen aus der WSD Süd sollten Ihnen in dieser Hinsicht auch schon einige Erkenntnisse gebracht haben...

< Detlef Aster > Ich fand, 20 Jahre sind eine aus meiner Sicht optimistische Aussage – ich glaube eher, dass etwas mit 30 auch noch optimistisch wäre. Das macht die Sache so kompliziert und schwierig. Wenn man als gewerbliche Schifffahrt und als Unternehmer so etwas hört, dann muss man natürlich sagen, naja...

< Thomas Gabriel > Darf ich zum Abschluss dieser Gruppe noch etwas Optimistisches mitgeben: Zumindest mit den Maßnahmen auf polnischer Seite kommen wir relativ gut voran. Die Maßnahmen z.B. an der Klützer Querfahrt erfolgen bis Ende dieses Jahres; der Auftrag ist vergeben. Es ist damit zu rechnen, dass die Passage der Klützer Querfahrt zeitnah unter besseren Bedingungen möglich sein wird. Es ist also nicht so, dass gar nichts läuft, es läuft aber alles so wie eben dargestellt. Wir sind eher optimistisch, auch vor dem Hintergrund unserer neuen Aufgaben und Gesetzgebung, wo wir mit entsprechenden zeitlichen Vorgaben belegt sind – ich erinnere

nur daran, dass die Wasserrahmenrichtlinie bis 2027 umzusetzen ist. Bei der Durchführung der Maßnahmen an der Oder gedenken wir, diesen integrativen Ansatz zu fahren, und wir sind eher positiv darauf eingestimmt, dass wir eine gewisse zeitliche Beschleunigung an der einen oder anderen Stelle erzielen können.

< **Sascha Maier** > Die deutsch-polnische Zusammenarbeit – das ist das richtige Stichwort. Frau Niemiec-Butryn hatte in dem hier verlesenen Text auf den Ministerratsbeschluss der derzeitigen polnischen Regierung verwiesen, und am 2. 11. 2018 war Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bei seiner polnischen Kollegin. Dort ist über die Integration der Oder in TEN beraten worden. Wir hören heute Nachmittag einen Vortrag von der BAW über Staustufenbau und darüber, was Staustufen zur Folge haben. Ich würde gern nachvollziehen können, wie BMVI und GDWS zur Integration der Oder in TEN stehen.

< **Thomas Gabriel** > Die Diskussionen über TEN laufen momentan, dazu kann ich im Detail keine weiteren Aussagen machen. Planungsgegenstand für uns ist das, was wir heute vorgestellt haben, dazu gibt es auch von Seiten des BMVI nichts Neues, d.h. die Oder wird unter den Kriterien, wie sie im Deutsch-Polnischen Abkommen festgelegt sind, auf deutscher Seite weiter geplant. Überlegungen auf polnischer Seite in Richtung eines Staustufenbaus sind nicht Thema des Abkommens und der Gespräche des deutsch-polnischen Ausschusses. Diese Überlegungen werden von deutscher Seite insoweit nicht mit getragen. Der Hinweis auf einen Vortrag der BAW zum Staustufenbau ist, wie ich glaube, etwas missverständlich. Es geht dabei darum, Informationen zu Auswirkungen von Staustufen auf die Sedimentmorphologie im Rheinbereich zu vermitteln, die sich nicht auf die Oder übertragen lassen. Die Planungsgrundlage für die Bundeswasserstraßenverwaltung ist im Deutsch-Polnischen Abkommen von 2015 hinterlegt, dazu gibt es derzeit auf deutscher Seite keine andere Sachlage.