

**ANMERKUNGEN AUS DER GRENZÜBERSCHREITENDEN UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG ZUM ENTWURF DES NATIONALEN SCHIFFFAHRTSPROGRAMMS
BIS 2030 UND PROGNOSEN DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT FÜR DIESES DOKUMENT**

NR.	DATUM	DIE ANMEKRUNG MELDENDES RECHTSSUBJEKT	ANMERKUNG IN DER DEUTSCHEN SPRACHE	STELLUNGNAHME/BEGRÜNDUNG
1	23.02.2023	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	Kein Kommentar.	-
2	28.02.2023	Bundesministerium für Digitales und Verkehr.	Kein Kommentar.	-
Anmerkungen zum Nationalen Schifffahrtsprogramm bis 2030				
3	28.02.2023	Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz Abteilung 4 (Naturschutz)/ Referat 44 (Naturschutz in Planungen und Zulassungsverfahren) des MLUK und der Abteilung N (Naturschutz und Brandenburger Naturlandschaften)/ Referat N4 der LfU	Im Kapitel 1 des Programms wird ausgeführt: „Die Republik Polen hat das AGN-Übereinkommen in der Absicht ratifiziert, auf den unter dieses Dokument fallenden Wasserstraßen Navigationsbedingungen zu gewährleisten, die den Kriterien für Binnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung, der so genannten "E"-Klasse, entsprechen, was mindestens der Schiffbarkeitsklasse IV entspricht.“ (Seite 6) Das heißt, auf der Oder soll eine Mindesttiefe von 2,5 – 3,0 m an 240 Tagen im Jahr geschaffen werden. Dies wäre nur mit einer fast durchgehenden Stauregulierung (Staustufenkette mit Schifffahrtsschleusen) möglich, was den Lebensraum Oder mit den angrenzenden Flussauen	Anmerkung geklärt. Die Bestimmungen des Entwurfs des Nationalen Schifffahrtsprogramms bis 2030 (im Folgenden: NSP2030) stehen nicht im Widerspruch zu den Bestimmungen des AGN-Übereinkommens. Die Bestimmungen des AGN-Übereinkommens lassen Beschränkungen bei der Transittiefe und der Durchfahrtshöhe zu, so dass eine geringere Tiefe und eine geringere Durchfahrtshöhe möglich sind. Weitere technische Kriterien, die für den Geltungsbereich des NSP2030 relevant sind, sind:

			<p>vollständig im Sinne eines Totalverlustes verändern würde. In den Planungen zu den Regelungsbauwerken in der Grenzoder wird nur von einer Mindestdtiefe von 1,8 m an 80 bzw. 90 % eines jeden Jahres ausgegangen. Diese Aussagen widersprechen einander. Hierzu müsste im Programm zunächst eine Klärung erfolgen, um daraufhin die möglichen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen bewerten zu können.</p>	<p>- Bei Wasserstraßen mit variabler Tiefe (frei fließende und regulierte Abschnitte) sollte der Wert der Durchfahrtstiefe (empfohlener Tiefgang) dem durchschnittlichen Tiefenwert entsprechen, der an 240 Tagen pro Jahr (oder 60 % der Schifffahrtsperiode) erreicht oder überschritten wird,</p> <p>- eine einheitliche Klasse, Durchfahrtstiefe (Tiefgang) und Höhe unter Brücken für die gesamte Wasserstraße oder für bedeutende Abschnitte anzustreben.</p> <p>Bestimmungen in der oben genannten Form wurden in den NPS2030 aufgenommen.</p>
4			<p>Im Abschnitt 2.2 des Programms wird festgestellt ...<i>„zielt das Abkommen zwischen den Regierungen der beiden Länder darauf ab, die Schifffahrtsbeschränkungsstellen an der Odergrenze aufzuheben, wodurch Eisbrecher-Einsätze und die Binnenschifffahrt ermöglicht werden (10 Beschränkungsstellen).“ (Seite 11)</i> Diese Aussage ist nicht zutreffend, da sowohl der Eisauflauf als auch die Binnenschifffahrt bereits möglich sind und praktiziert werden. Dies betrifft auch folgende Aussage unter 3.3: <i>„Eine für einen leistungsstarken Wassertransport geeignete Durchfahrtstiefe (1,8 m) ist auch für Eisbrecher-Einsätze erforderlich.“(Seite 39).</i> Hier wird zudem deutlich, dass der Hochwasserschutz als Argument für den Gewässerausbau im Interesse der Güterschifffahrt genutzt wird.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die Bestimmung ergibt sich aus dem Inhalt des bestehenden Vertrages zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland <i>über die gemeinsame Verbesserung der Situation auf den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Strömungs- und Schifffahrtsverhältnisse)</i>, die am 27. April 2015 in Warschau unterzeichnet wurde. Der Inhalt des Vertrages unterliegt nicht der Auslegung auf der Ebene des NSP2030.</p>
5			<p>Unter Punkt 3.2 des Programms wird ausgeführt: <i>„Der Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten</i></p>	<p>Anmerkung geklärt.</p>

			<p><i>Güterverkehr in Polen ist von 0,8% im Jahr 2000 auf 0,15% im Jahr 2020 gesunken.“ (Seite 24)</i></p> <p>Vor diesem Hintergrund wäre auch zu hinterfragen, ob hier im Sinne einer Perspektive für die Binnenschifffahrt unter den aktuellen Klimabedingungen massive Eingriffe in Natur und Landschaft – insbesondere im Bereich der Grenzoder – gerechtfertigt sind, zumal in dem Programm auch festgestellt wurde, dass die Binnenschifffahrt in Polen aktuell die höchste relative Luftverschmutzung/CO₂-Kosten aller Verkehrsträger verursacht.</p>	<p>Kapitel 3.2 ist Teil der Diagnose, die eine Bewertung der spezifischen Situation und der sozialen und marktwirtschaftlichen Bedingungen, einschließlich des Bedarfs für die Integration der Binnenschifffahrt in das multimodale Verkehrsnetz, darstellt.</p> <p>Das Ziel des NSP2030 ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt, die das multimodale Verkehrssystem ergänzt, zu erhalten und auszubauen.</p> <p>Es ist hervorzuheben, dass der Geltungsbereich des NSP2030 – des einzigen umfassenden Verkehrsplans für die Binnenschifffahrt in Polen – Folgendes umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) sektorale Aufgaben, die auf die Stärkung des Binnenschifffahrtssektors in Polen abzielen (b) 11 Investitionsmaßnahmen (davon 6 auf der Oder-Wasserstraße), die in der Modernisierung der bestehenden hydrotechnischen Infrastruktur bestehen, die mehr als 100 Jahre alt ist und zum Teil Denkmalstatus hat. <p>Die fehlende Umsetzung der im NSP2030 genannten Investitionsmaßnahmen bedeutet eine weitere Zerstörung von Anlagen, was sich negativ auf den ästhetischen Wert der Landschaft auswirkt und mit dem Verlust von Umweltvorteilen verbunden sein kann, z. B. im Hinblick auf die Möglichkeit der Wanderung von Fischen und anderen Wasserorganismen (z. B. durch den Bau einer modernen Fischaufstiegsanlage als Teil einer Investition an der Neiße-Mündung).</p> <p>Eine abschließende Liste der Investitionsmaßnahmen ist in Anhang 1 des Programms enthalten.</p> <p>In Bezug auf die Umweltkosten ist zu betonen, dass der angegebene Abschnitt diagnostischer Natur ist,</p>
--	--	--	---	--

				da er auf Dokumenten der Europäischen Kommission beruht und Daten über die Emissionen des gesamten europäischen Verkehrssektors enthält. Die Binnenschifffahrt verursacht im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern nicht die höchsten Kosten für die Luftverschmutzung.
6			<p>Im Kapitel 4.3 des Programms wird dargestellt, welche Auswirkungen die geplanten Maßnahmen auf die verschiedenen Schutzgüter haben bzw. welche Folgen das Unterbleiben der Investitionsmaßnahmen an den Gewässern haben. Diese Ausführungen lassen sich nicht nachvollziehen und basieren zum Teil auf Einschätzungen, die einseitig vermeintliche Vorteile der Investitionen beschreiben, ohne dass die getroffenen Feststellungen nach naturwissenschaftlichen Kriterien belegbar und plausibel wären. Dazu einige wenige Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Bei Klima und Luft wird die Nichtumsetzung von im Rahmen des Pro-gramms geplanten Maßnahmen zu einem Verlust an Vorteilen im Zusammenhang mit der Reduktion von Emissionen und der Anpassung an den Klimawandel führen.“ (Seite 60) <p>Diese Aussage wird insbesondere bezüglich der Flussbaumaßnahmen im Bereich der Oder als undifferenziert und im Ergebnis als unzutreffend eingeschätzt. Unerwähnt bleibt insoweit auch, dass die Emissionen von klimaschädlichen Gasen wie Methan, Lachgas und Kohlendioxid aus den Sedimenten von Stauhaltungen erheblich sind.</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Auswirkungen auf die Oberflächengewässer werden nur bei in die aquatische Umwelt eingreifenden Investitionen eintreten. Aufgrund der Art der geplanten Arbeiten 	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Kapitel 4 des NSP2030 ist eine synthetische Zusammenfassung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung, die für den NSP2030 erstellt wurde. Die Prüfung wurde in Übereinstimmung mit der in Polen angewandten Methodik durchgeführt.</p> <p>Der NSP2030 sieht die Durchführung von 11 Investitionen (davon 6 an der Oder) vor, die in Anhang 1 des Programms aufgeführt sind. Der Bau von Wasserstufen und Ausführung von Baggerarbeiten ist hingegen nicht vorgesehen.</p> <p>Darüber hinaus werden in Kapitel 4.4.3.1 Beispiele guter Praxis, z.B. von der Donau-Wasserstraße und Lösungen aus anderen EU-Ländern hinsichtlich der Vereinbarkeit von Umweltpolitik und Binnenschifffahrtsentwicklung vorgestellt. Die vorgestellten Beispiele sind aufgrund des unterschiedlichen Umfangs der Investitionen und des Zwecks des Dokuments nicht auf die im NSP2030 angegebenen Investitionen anwendbar. Die im Rahmen des NSP2030 geplanten Maßnahmen und Investitionen berücksichtigen die Besonderheiten, den Charakter und die Bedürfnisse des polnischen Binnenschifffahrtssektors.</p> <p>Im UVP-Bericht werden alle Umweltkomponenten und die Auswirkungen der geplanten Aktivitäten auf sie bewertet. In Bezug auf die Oberflächengewässer</p>

		<p><i>an bestehenden Anlagen werden sich die geplanten Maßnahmen nicht nachteilig auf Oberflächengewässer auswirken und die Erreichung der in der RDW festgeschriebenen Umweltziele nicht gefährden. Die Auswirkungen während der Bauphase werden nur von kurzer Dauer und geringem Ausmaß sein. Aufgrund der Art der durchgeführten Arbeiten kann davon ausgegangen werden, dass deren Auswirkungen nur in Grenzen des Geländes, auf dem sich die zu modernisierenden Anlagen befinden, eintreten. Entscheidend für den Schutz der Oberflächengewässer in der Bauphase sind die Kontrolle der Baugeräte und -maschinen, deren technischen Zustands, die Verhinderung des Auslaufens von Kraft-stoff, die ordnungsgemäße Lagerung von Baumaterialien und die ordnungsgemäße Abfallbehandlung.“ (Seite 61)</i></p> <p>Diese Einschätzung ist aus hiesiger Sicht unzutreffend und unvollständig. Es werden keine langfristigen Auswirkungen in der Betriebsphase nach den Investitionen (Flussausbau) betrachtet; diese werden ohne dahingehende Prüfung schlicht ver-neint. Damit wiederholt sich hier die fachlich nicht unterlegte Argumentation aus dem Umweltbericht der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung zum Oderausbau, die von den Umweltverbänden und dem MLUK moniert und beklagt wurde.</p> <p>Weiterhin greift es nach hiesigem Verständnis zu kurz, lediglich die Auswirkung des Ausbaus einer einzelnen Buhne oder Buhnengruppe auf Vorhabenebene zu prüfen. Im dem vorliegenden Programm geht es offenbar um den angestrebten Ausbau der Oder nach dem Stromregulierungskonzept. Die vorliegende</p>	<p>wurde die Bewertung im Hinblick auf die Einhaltung der Wasserrahmenrichtlinie und der Umweltziele vorgenommen. Die Bewertung der Auswirkungen der im Rahmen des NSP 2030 geplanten Unternehmungen wurde in Übereinstimmung mit den EK-Leitlinien und zuvor genehmigten Methoden durchgeführt.</p>
--	--	--	--

			<p>Herangehensweise der separaten Betrachtung ist somit unzureichend. Die auftretenden Wirkungen auf Vorhabenebene, z.B. in einzelnen Abschnitten oder beim Umbau weniger Buhnen sind mitunter nicht darstellbar oder erheblich, in ihrer Gesamtheit aber durch die Folgen in der Gesamtfläche zweifelsfrei signifikant, z.B. durch den Verlust sämtlicher Laichplätze gesetzlich streng geschützter Fischarten wie Stein-beißer (<i>Cobitis taenia</i>) und Flussneunauge (<i>Lampetra fluviatilis</i>), die in den Erhaltungszielen der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung für einige Gebiete aufgeführt sind.</p> <ul style="list-style-type: none"> • „In dem Dokument wurde auch untersucht, ob die geplanten Aktivitäten negative Auswirkungen auf die Arten des Naturschutzes in den an Polen angrenzenden Ländern haben werden. Aus den verfügbaren Unterlagen geht hervor, dass solche negativen Auswirkungen nicht eintreten werden. Die geplanten Anlagen werden keine neuen Elemente in der Umwelt darstellen.“ (Seite 62) <p>Unter den „verfügbaren Unterlagen“ ist vermutlich der beklagte Umweltbescheid der grenzüberschreitenden UVP zum Ausbau der Grenzoder gemeint. Der Bescheid enthält in wesentlichen Punkten insbesondere auch bezüglich der Bewertung der langfristigen, nachhaltigen Auswirkungen auf Lebensräume und Arten des Flusses und der Flussaue aus hiesiger Sicht fachlich unzutreffende Schlussfolgerungen. Die Auswirkungen im Zusammenhang mit dem massenhaften Fisch- und Molluskensterben Anfang August 2022 und der dringend gebotenen Wiederherstellung des Ökosystems bleiben zudem</p>	
--	--	--	--	--

			<p>unberücksichtigt. Die Umweltauswirkungen welche in dem Programm bezüglich der Modernisierungsarbeiten an der Oder dargestellt werden, wären vor dem Hintergrund der vorhersehbaren Strukturverluste der Lebensräume neu zu bewerten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>„In der Betriebsphase der Anlagen können die negativen Auswirkungen mit den Veränderungen der natürlichen Prozesse zusammenhängen, die mit der Gestaltung des Reliefs durch die Flussströmung verbunden sind. Auch die Bodenfeuchtigkeit in den Gebieten in der Nähe der zu modernisierenden Anlagen kann sich verändern, was im Extremfall zu verstärkter Erosion und dem Auftreten von erdrutschartigen Erscheinungen führen kann. Eine weitere negative Auswirkung, die mit dem Betrieb der Anlagen verbunden ist, ist das Auftreten der so genannten Sohlenerosion unterhalb der Anlage, d. h. die Absenkung des Flussbettes und Veränderungen an den Ufern. Negative Auswirkungen können durch geeignete bauliche Lösungen minimiert werden. Es ist jedoch anzumerken, dass bei einigen Anlagen (Buhnen, Uferbefestigungen und Uferschutz) positive, auf den Transport von Schwebstoffen zurückzuführende Auswirkungen zu erwarten sind.“ (Seite 63)</i> <p>Hier wird erstmalig auf negative Auswirkungen in der Betriebsphase hingewiesen, ein Novum im Vergleich zum Umweltbericht der grenzüberschreitenden UVP. Allerdings steht dies im Widerspruch zu den Ausführungen und Schlussfolgerungen im vorliegenden Dokument, wonach negative Wirkungen auf Natur und Umwelt ausgeschlossen werden.</p>	
--	--	--	---	--

			<ul style="list-style-type: none"> • „Die im Rahmen des KPŽ2030 geplanten Maßnahmen stehen im Einklang mit der derzeitigen Politik zum Umweltschutz und zur Verhinderung des Klimawandels. Der Ausbau der Binnenschifffahrt wird sich positiv auf die Luftqualität im lokalen und regionalen Ausmaß auswirken und die Schad-stoffemissionen verringern.“ (Seite 63) <p>Diese „positiven Auswirkungen“ werden pauschal angenommen, ohne sie wissenschaftlich - insbesondere auch in Bezug auf die geplanten Maßnahmen an der Grenzoder – zu belegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Die Investitionstätigkeiten werden sich nachteilig auf die Landschaftswerte auswirken. Die größten negativen Auswirkungen werden in der Bau-phase auftreten. Das Entfernen von Bäumen und Sträuchern wird in offenen Gebieten mit hohem Naturwert auffallen. Die negativen Auswirkungen während der Umsetzungsphase werden durch eine angemessene Durch-führung der Arbeiten, u.a. wasserseitige Durchführung, minimiert. Während der Nutzungsphase der Anlagen wurden keine negativen Auswirkungen auf die Landschaft festgestellt.“ (Seite 63) <p>Durch die beabsichtigte und vorhersehbare Eintiefung des Flussbettes wird es zur Entwässerung und sukzessiven Austrocknung der Auen kommen, was die Landschaftswerte ebenso wie die Uferverbauung und Errichtung größerer Bühnen und Parallelwerke aus landschaftsfremden Bruchsteinblöcken im Fluss stark beeinträchtigt.</p> <p>Die Auswirkungen auf die extrem wichtige Ressource Grundwasser wurden nicht betrachtet.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Die Entwässerung der Landschaft durch die Eintiefung der Flusssohle und Beschleunigung des Wasserabflusses in der frei fließenden Grenzoder führen zum verstärkten Abstrom von Grundwasser insbesondere in Trockenzeiten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zu 4.4.3.1: „Eine der wichtigsten Aufgaben ist die Optimierung der vorhandenen Schiffe für den Einsatz bei niedrigen Wasserständen. Gleichzeitig sollten die Flotte und die neuen Konstruktionen der Lastkähne an die sich ändernden klimatischen Bedingungen angepasst werden. Eine wirksame Lösung – die 2018 auf dem Rhein angewandt wurde – könnte darin bestehen, die Zahl der leistungsfähigeren Flachboden-Lastkähne, die notlagenbedingt einen Teil des Transports übernehmen können, sowie die Lagerkapazität für Güter zu erhöhen. Eine entscheidende Maßnahme in diesem Zusammenhang ist die Verhinderung der Zerstörung und der Aufbau der sog. Flotte der "kleinen Schiffe" (bis zu 1.000 Tonnen Nutz-last), die für Einsätze bei geringeren Durchfahrtstiefen und in Konvoi-Formationen geeignet sind, um die Nutzlast zu optimieren.“ (Seite 72) <p>Hier wird die richtige und zukunftsweisende Alternative zur Entwicklung der Bin-nenschifffahrt skizziert. Bei konsequenter Umsetzung dieser Aufgabe sind die massiven, natur- und umweltschädlichen Flussausbaumaßnahmen verzichtbar.</p>	
7			<p>Was die Modernisierung der Regelungsinfrastruktur der Oder umfasst, wird häufig in der vorliegenden</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Das NSP2030 ist kein „Flussregulierungskonzept“, sondern ein Planungsdokument für den</p>

			<p>Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Wiederherstellung der bestehenden Infrastruktur verwiesen. Auf Seite 13 Absatz 1, Zeile 4 steht das Ziel, die Durchfahrtstiefe des Kanals (es geht um die Oder) auf 1,8 m wiederherzustellen. Diese Tiefe hat die Oder bisher auf dem Grenz-Abschnitt nicht durchgehend dauerhaft gehabt. Es geht dabei wahrscheinlich um die Umsetzung des Stromregulierungskonzepts, das mit einer Verlängerung und Erhöhung der Buhnen eine Wassertiefe von 1,8 m zum Ziel hat.</p>	<p>Binnenschifffahrtssektor in Polen, ähnlich dem Pendant zum NSP2030, das von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland verabschiedet wurde, d.h. dem <i>Masterplan Binnenschifffahrt</i> vom Mai 2019. Die Liste der im Rahmen des NSP2030 geplanten Investitionen ist in Anhang Nr. 1 des Programmentwurfs aufgeführt.</p>
8	28.02.2023	<p>Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg Abteilung 2 – Wasser- und Bodenschutz Abteilungen Wasserwirtschaft 1 und 2 des LfU</p>	<p>Der Zeithorizont des NSP2030 ist mit 2030 benannt, es werden aber auch Ziele bis 2060 formuliert.</p> <p>Im Jahr 2020 wurde die Grenzoder von polnischer Seite in die Wasserstraßenklasse II eingeordnet (siehe /1/ Karte 1). Nach Umsetzung des NSP2030 sollen gute Navigationsbedingungen auf der Oderwasserstraße (ODW) sichergestellt sein, die in /1/ (S. 43) wie folgt definiert sind: Einhaltung der Durchfahrtstiefe von 2,5 m auf der ODW (Ognica-Szczecin) und von 1,8 m auf der ODW (Gliwice-Ognica), d.h. mindestens Wasserstraßenklasse III. Nach den Richtlinien des NSP2030 (Kapitel 1 von /1/) sollen die polnischen Wasserstraßenabschnitte der E30 (lt. AGN-Übereinkommen, Europäischem Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung) Bedingungen der „E“-Klasse gewährleisten (entspricht mind. Wasserstraßenklasse IV). Die in dem Programm NSP2030 enthaltenen 11 Investitionsprojekte sind</p>	<p>Anmerkung geklärt und berücksichtigt.</p> <p>Im NSP2030 werden keine Ziele bis 2060 formuliert. Die Perspektive des NSP2030 wurde auf das Jahr 2030 festgelegt.</p> <p>Die Bestimmungen über das AGN-Übereinkommen wurden im Kapitel über den Rechtsrahmen angegeben, nicht im Abschnitt über die Ziele und den Interventionsbereich des NSP2030.</p> <p>In dem 2017 von Polen ratifizierten AGN-Übereinkommen ist die Oder-Wasserstraße (E30) in ihrem gesamten Verlauf eine Wasserstraße von internationaler Bedeutung.</p> <p>Daher sollte das strategische Dokument für den Binnenschifffahrtssektor die oben genannten Informationen enthalten.</p> <p>Das Ziel des NSP2030 besteht nicht darin, die Oder an alle Anforderungen des AGN-Übereinkommens anzupassen.</p>

		allein nicht geeignet die weitreichenden Ziele des Programms zu erreichen. Es ist unklar, wann welche Ziele durch Umsetzung welcher konkreten Maßnahmen/Projekte tatsächlich erreicht werden sollen.	Die Bestimmungen des NSP2030, die sich auf das AGN-Übereinkommen beziehen, werden so geändert, dass sie keine Zweifel am Anwendungsbereich des Programms aufkommen lassen.
9		In /4/ (S. 4) werden die Modernisierung von 16 Schleusen und vier Wehren sowie der Wiederaufbau einer Regelinfrastruktur an der Mitteloder als Maßnahmen benannt (vermutlich insbesondere auch Projekte aus POIS 2014-2020, Umsetzungsstand nicht bekannt).	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die in der Anmerkung genannten Investitionen fallen nicht in den Geltungsbereich des NSP2030. Die geschlossene Liste der Investitionen, die im Rahmen des NSP2030 durchgeführt werden sollen, ist in Anhang 1 des Programmentwurfs enthalten.</p> <p>Die Modernisierung der bestehenden Schleusen auf dem kanalisiertem Abschnitt der Oder und der Wehre sowie der Wiederaufbau der Regelinfrastruktur an der Mitteloder sind Investitionen, die von der Europäischen Union im Rahmen der Finanziellen Vorausschau 2014 - 2020 finanziert werden. Es handelt sich um Investitionen, die bereits abgeschlossen sind oder deren Umsetzung im Jahr 2023 endet.</p> <p>Die Darstellung der betreffenden Informationen im NSP2030 soll zeigen, dass die Umsetzung der im Rahmen des NSP2030 geplanten Investitionen eine Fortsetzung bestehender Maßnahmen ist und die Investitionen, die im Rahmen der Finanziellen Vorausschau 2014 - 2020 getätigt wurden, ergänzt.</p>
10		Weiterhin wird an anderer Stelle auf ein Niedrigwasserbewirtschaftungskonzept bzw. einen Plan zur Vorbeugung gegen Dürreschäden (Studie PPSS) verwiesen. Diese umfangreicheren Maßnahmen haben/hätten voraussichtlich direkte Auswirkungen auf Wasserführung und Wasserbeschaffenheit, Geschiebetransport sowie	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Informationen über den <i>Plan zur Vorbeugung gegen Dürreschäden</i> (im Folgenden: PPSS) sind in dem Kapitel über den rechtlichen Rahmen und andere damit zusammenhängende Dokumente enthalten. Dieses Kapitel fällt nicht in den Anwendungsbereich</p>

		<p>Laufzeiten, Scheitel und Form von Hochwasserwellen auch im Bereich der deutsch-polnischen Grenzoder. Sie sind nicht Gegenstand der SUP und können deshalb hier auch nicht eingehender bewertet werden.</p>	<p>des NSP2030 und der Zweck des NSP2030 ist nicht die Umsetzung des PPSS.</p>
11		<p>Im NSP2030 wird insbesondere der Ausbau der Gewässer der Oder und der Warthe sowie damit zusammenhängender Gewässerstrecken im Zuge der Projekte E30 und E70 geplant. Bisher entspricht keines der betroffenen Gewässer auch nur annähernd den im NSP2030 genannten Anforderungen. Diese Anforderungen sind nur über einen massiven Ausbau sowie über ein verändertes Abflussverhalten erreichbar (Staustrufen). Grenzüberschreitende Auswirkungen solcher Maßnahmen auf unterhalb gelegene Gewässerstrecken sind potenziell erheblich. Die im NSP2030 aufgestellten Ziele gehen in Umfang und Ausdehnung weit über die im Rahmen der grenzüberschreitenden UVP zum Ausbau der Grenzoder betrachteten Maßnahmen hinaus und sind damit umso mehr geeignet, den Zustand der direkt durch den Ausbau betroffenen Wasserkörper der Oder sowie darüber hinaus weiterer Wasserkörper zu verschlechtern sowie die Zielerreichung nach WRRL auch grenzüberschreitend zu behindern.</p> <p>Dabei können einzelne Ausbaumaßnahmen von einzelnen Gewässerstrecken wie dem Gliwicki-Kanal oder dem Ausbau von einzelnen Schleusen in Bezug auf grenzüberschreitende Auswirkungen unerheblich sein (siehe konkrete Maßnahmen des NSP2030 gemäß Anlage 1 zu /1/), in Summe ist jedoch anzunehmen, dass sich ein Ausbau, der sich</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Der NSP2030 geht nicht von einem Ausbau der Wasserstraßen zu Wasserstraßen der Klasse IV aus, die nach der polnischen Methodik definiert sind. Die NSP2030 definiert den Ist- und den Soll-Zustand der Wasserstraßen im Geltungsbereich des Programms, einschließlich der Definition der guten Schifffahrtsbedingungen nach Umsetzung der NSP2030.</p> <p>Die im NSP2030 angegebene Liste der Investitionen ist eine geschlossene Liste, die aus 11 Investitionen besteht, die die Revitalisierung der bestehenden hydrotechnischen Infrastruktur an der Oder (E30) (6 Investitionen) und der Weichsel (E40) (5 Investitionen) betreffen.</p> <p>Die geplanten Investitionen sollten in Kombination mit nicht-investiven Maßnahmen (Unterstützung der Marktentwicklung und Entwicklung von Partnerschaften) zur Umsetzung der Ziele des NSP2030 führen. Der Grad der Umsetzung der Ziele des NSP2030 nach Wasserstraße E30, E40 und E70 ist in Diagramm nr 11 dargestellt.</p> <p>Die deutsche Seite wird über mögliche Planungen für die Oder-Wasserstraße informiert, die im Rahmen des Verfahrens der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung der betreffenden Dokumente zur Oder-Wasserstraße (gemäß den geltenden Vorschriften) im Falle von</p>

		<p>an der Schifffahrtsklasse IV orientiert, sowie eine entsprechend angepasste Bewirtschaftung erheblich auf das Abflussverhalten sowie den ökologischen Zustand oder das Potenzial auswirken würden.</p> <p>Da die Anforderungen an die guten Navigationsbedingungen erst erfüllt sind, wenn alle Teilstrecken der Wasserstraße die Ausbauparameter erfüllen, ist ein Ausbau der Wasserstraßen E30 sowie E70 jeweils als zusammenhängendes Vorhaben anzusehen. Die in /1/ auf S.55 genannten geplanten strategischen Umweltprüfungen sollten grenzüberschreitend unter Beteiligung Brandenburgs durchgeführt werden, da sich die Ausbaumaßnahmen auch auf die deutschen Wasserkörper auswirken können.</p>	<p>grenzüberschreitenden Auswirkungen beim Ministerium für Infrastruktur vorbereitet werden.</p>
12		<p>Die Planungen für die Internationalen Wasserstraßen E30 und E70 sehen größere Ausbauparameter für die betroffenen Gewässer vor. Hierfür wird mehr Wasser als bisher benötigt, um die Querschnitte zu füllen. Sollten weitere Staustufen oder Rückhaltebecken geplant werden, führen auch diese, trotz möglicherweise einer dämpfenden Wirkung auf die schwankenden Abflüsse ebenfalls zu einem stärkeren Bedarf an Wasser aufgrund der höheren Verdunstung. Klimabedingt nehmen jedoch die Abflüsse voraussichtlich ab. Innerhalb Brandenburgs zeigt sich in aktuellen mittel-langfristigen Prognosen eine deutlich schlechtere klimatische Wasserbilanz, je weiter südöstlich im Land man sich befindet. Es ist unwahrscheinlich, dass sich dies nicht weiter</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Anmerkung außerhalb des Geltungsbereichs des NSP2030. Die geschlossene Liste der Investitionen ist in Anhang Nr. 1 des NSP2030 aufgeführt.</p>

		<p>nach Osten fortsetzt. Es wird empfohlen, hierfür eigene Modellrechnungen erstellen zu lassen. Im Ergebnis ist anzunehmen, dass klimatisch bedingt das Wasserdargebot sinken und die Konkurrenz um das Wasser (Trinkwasser, Bewässerungswasser, Prozess-wasser, ökologische Funktionen...) zunehmen wird. Ein Ausbau der Wasserstraßen würde diese Konkurrenz erheblich verschärfen.</p> <p>Hinzu kommt, dass durch einen Ausbau und dessen mögliche negativen hydrologischen Auswirkungen (u.a. verringerte Fließgeschwindigkeiten, verstärkter Rückstau) auch die Bedingungen für die Gewässergüte (physikochemische Qualitätskomponente und ihre Auswirkungen auf die Biologie) verschlechtert werden würden.</p>	
13		<p>Eine Umsetzung der im NSP2030 vorgesehenen Ziele und Maßnahmen würde die Rahmenbedingungen für die Wiederherstellung der Biologie weiter verschlechtern.</p> <p>Problematik von Auswirkungen der Oderstaustufen auf die Entwicklung von Phytoplankton (insbes. auch gefährlicher Arten wie z.B. <i>Prymnesium parvum</i>) Die Stauhaltungen in der Oder auf polnischem Gebiet sind mit eine Ursache für die Entwicklung des Phytoplanktons im Strom, das dann, einmal zur Massenblüte ge-kommen, auch in den frei fließenden Strecken unterhalb der Stauhaltungen weiterleben und sich phasenweise auch weiter vermehren kann. Das Phytoplankton kann giftige Arten enthalten, die zum Absterben von Schnecken, Muscheln und Fischen führen können. Dazu zählt z.B. <i>Prymnesium parvum</i>,</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Anmerkung außerhalb des Geltungsbereichs des NSP2030. Die geschlossene Liste der Investitionen ist in Anhang Nr. 1 des NSP2030 aufgeführt.</p> <p>Die Auswirkung von Wasserstufen auf die Entwicklung gefährlicher Arten oder die Auswirkung von Rückhaltebecken auf das Erreichen von Massenblüten liegt nicht im Geltungsbereich des NSP2030. Das Hauptdokument und sein Geltungsbereich werden im Rahmen der Prognose zum NSP2030 bewertet.</p>

			welches sich durch extreme stoffliche Belastungen durch gelöstes Natriumchlorid entwickelt. Durch die Stauhaltungen und ihre unmittelbaren und mittelbaren Wirkungen verursacht, wird dann die Funktion des Ökosystems Oder stark geschädigt.	
14			<p>Zu Kap. 1:</p> <p>Es enthält Aussagen zu den geplanten Wasserstraßen E30, E40 und E70 und der Absicht, diese bis 2060 an die Anforderungen an das europäische TEN-T-Netz / Europäische Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) anzupassen (und damit an die Schiffbarkeitsklasse IV) bzw. neu zu bauen. Hierzu wird ein Zeithorizont bis 2060 angenommen. Die Programme sollen kohärent sein. Es ist nicht ganz deutlich, ob das hier vorliegende Schifffahrtsprogramm bereits als Schifffahrtsprogramm bis 2060 anzusehen ist.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im NSP2030 wird mehrfach darauf hingewiesen, dass die in dem Dokument vorgesehenen Maßnahmen in der Perspektive bis zum Jahr 2030 geplant sind. Dieser Ansatz steht im Einklang mit der Gestaltung der polnischen Entwicklungspolitik in einer mittelfristigen Perspektive (Kompatibilität des Zeithorizonts des NSP2030 mit der mittelfristigen Strategie und der Sektorstrategie des Landes).</p> <p>Die Bestimmungen bezüglich des AGN-Übereinkommens und der TEN-T-Verordnung werden im Kapitel über den rechtlichen Rahmen und nicht im Abschnitt über die Ziele und den Interventionsbereich des NSP2030 aufgeführt.</p> <p>In dem von Polen 2017 ratifizierten AGN-Übereinkommens ist die Oder-Wasserstraße (E30) in ihrem gesamten Verlauf eine Wasserstraße von internationaler Bedeutung. Der Abschnitt der Unteren Oder hingegen ist Teil des TEN-T-Netzes.</p> <p>Daher sollte das strategische Dokument für den Binnenschifffahrtssektor die oben genannten Informationen enthalten.</p> <p>Das Ziel des NSP2030 besteht nicht darin, die Oder an alle Anforderungen des AGN-Übereinkommens anzupassen. Die Bestimmungen des NSP2030, die sich auf das AGN-Übereinkommen beziehen, werden so geändert, dass sie keine Zweifel am</p>

				Anwendungsbereich des Programms aufkommen lassen.
15			<p>Zu 2.2 Übereinstimmung mit EU- und internationalen Dokumenten, Europäisches Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) Die geplanten Wasserstraßen E30, 40 und 70 liegen im Bereich von internationalen multimodalen Korridoren des TEN-T-Netzes (North Sea-Baltic und Baltic-Adriatic).</p> <p>Bisher sind die TEN-T-Korridore in Polen von Straßen und Bahnlinien geprägt, nicht jedoch von Wasserstraßen (https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-tec/ten-portal/site/maps_upload/AnnexI_2017web.pdf).</p> <p>Mit dem Ausbau von Wasserstraßen wären bestimmte Mindestbedingungen einzuhalten: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02013R1315-20190306&from=DE und https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA_2010_III_116/COO_2026_100_2_618864.pdf u.a. :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2,5m empfohlener Tiefgang, für Schubverbände 2,8m (durchschnittlicher Tiefenwert, der an 240 Tagen pro Jahr (oder 60% der Navigationsperiode) erreicht wird) (in Kap. 2.2 wird dagegen von 1,2m Durchfahrtstiefe in Niedrigwasserperioden gesprochen) - Stets gute Befahrbarkeit / möglichst lange Schifffahrtsperioden Diese Angaben gehen deutlich über die bisherigen Ziele zum Ausbau der Grenzo- 	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die Bestimmungen bezüglich des AGN-Übereinkommens und der TEN-T-Verordnung werden im Kapitel über den rechtlichen Rahmen und nicht im Abschnitt über die Ziele und den Interventionsbereich des NSP2030 aufgeführt.</p> <p>In dem von Polen 2017 ratifizierten AGN-Übereinkommens ist die Oder-Wasserstraße (E30) in ihrem gesamten Verlauf eine Wasserstraße von internationaler Bedeutung. Der Abschnitt der Unteren Oder hingegen ist Teil des TEN-T-Netzes.</p> <p>Daher sollte das strategische Dokument für den Binnenschifffahrtssektor die oben genannten Informationen enthalten.</p> <p>Das Ziel des NSP2030 besteht nicht darin, die Oder an alle Anforderungen des AGN-Übereinkommens anzupassen. Die Bestimmungen des NSP2030, die sich auf das AGN-Übereinkommen beziehen, werden so geändert, dass sie keine Zweifel am Anwendungsbereich des Programms aufkommen lassen.</p> <p>Zum deutsch-polnischen Vertrag: Die Bestimmung ergibt sich aus dem Inhalt des bestehenden Vertrages zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über die gemeinsame Verbesserung der Situation auf den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Strömungs- und Schifffahrtsverhältnisse), die am 27. April 2015 in Warschau unterzeichnet wurde. Der</p>

		<p>der hinaus. Bisher entspricht keines der betroffenen Gewässer diesen Anforderungen. Diese Anforderungen sind nur über einen massiven Ausbau sowie über eine verändertes Abflussverhalten erreichbar (Staustufen).</p> <p>Im Kap. 2.2 wird auf bestehende internationale Planungen (TEN-T, AGN) Bezug genommen. Diese internationalen Planungen enthalten die im NSP2030 aufgestellten Ziele für die Wasserstraßen E30, E40 und E70 bisher nicht. Die Aussagen erwecken den Eindruck, die im NSP2030 enthaltenen Ziele stünden in Kohärenz mit den internationalen Planungen.</p> <p>In Kap. 2.2 wird auch auf das deutsch-polnische Abkommen zur Grenzoder verwiesen. Als Ziel wird dort neben dem Eisbrechereinsatz auch die Binnenschifffahrt genannt. Dem wird widersprochen, Ziel des Abkommens ist der Hochwasserschutz. Grenzüberschreitende Auswirkungen hätten dabei voraussichtlich die geplanten</p> <p>Ausbauvorhaben zur Umsetzung der Wasserstraßen E30 (Oder-Wasserstraße) und E70 (Oder-Weichsel-Wasserstraße).</p>	<p>Inhalt des Vertrages unterliegt nicht der Auslegung auf der Ebene des NSP2030.</p>
16		<p>Aussage auf S. 8: „Am 6. März 2017 ratifizierte der Präsident der Republik Polen das Europäische Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN). Kraft dieses Übereinkommens hat die Republik Polen ihre Absicht zum Ausdruck gebracht, auf den unter dieses Dokument fallenden Wasserstraßen Navigationsbedingungen zu</p>	<p>Anmerkung geklärt und berücksichtigt.</p> <p>Die Bestimmungen bezüglich des AGN-Übereinkommens werden im Kapitel über den rechtlichen Rahmen und nicht im Abschnitt über die Ziele und den Interventionsbereich des NSP2030 aufgeführt.</p>

		<p>gewährleisten, die die Kriterien für Binnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung, der so genannten „E“-Klasse, erfüllen, was mindestens der Schiffbarkeitsklasse IV entspricht.“</p> <p>Widerspruch zur Aussage in /4/, S. 5 (Mindestanforderungen der Schiffbarkeitsklasse III)?</p>	<p>In dem von Polen 2017 ratifizierten AGN-Übereinkommens ist die Oder-Wasserstraße (E30) in ihrem gesamten Verlauf eine Wasserstraße von internationaler Bedeutung.</p> <p>Daher sollte das strategische Dokument für den Binnenschiffverkehrssektor die oben genannten Informationen enthalten.</p> <p>Das Ziel des NSP2030 besteht nicht darin, die Oder an alle Anforderungen des AGN-Übereinkommens anzupassen. Die Bestimmungen des NSP2030, die sich auf das AGN-Übereinkommen beziehen, werden so geändert, dass sie keine Zweifel am Anwendungsbereich des Programms aufkommen lassen.</p>
17		<p>Zu Kap. 2.4 Sonstige Planungsunterlagen (S.14)</p> <p>Es ist nicht ganz klar, ob die Investitionsmaßnahmen auch Teil des Plans zur Vorbeugung gegen Dürreschäden (Studie PPSS) sind oder es sich um ein grundsätzlich unabhängiges Vorhaben handelt. In diesem Kapitel fehlt die Darstellung der Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme nach WRRL als maßgeblicher Prüfmaßstab für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit und als übergeordnete Planung.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Informationen über den <i>Plan zur Vorbeugung gegen Dürreschäden</i> sind in dem Kapitel über den rechtlichen Rahmen und andere damit zusammenhängende Dokumente enthalten. Dieses Kapitel fällt nicht in den Anwendungsbereich des NSP2030 und der Zweck des NSP2030 ist nicht die Umsetzung des PPSS.</p> <p>Die Umweltverträglichkeitsprüfung für den NSP2030 im Hinblick auf die Einhaltung der WRRL wurde in Übereinstimmung mit der in Polen angewandten Methodik durchgeführt. Diese Methodik wurde erstmals für die Erstellung von Masterplänen für Flussgebietseinheiten entwickelt und von der Europäischen Kommission akzeptiert.</p>
18		<p>In Kap. 3.1 heißt es: „Hauptgründe für den Mangel an guten Navigationsbedingungen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zu geringe Durchfahrtstiefen (die einen regelmäßigen Frachttransport in wirtschaftlich vertretbaren Mengen verhindern), (...) 	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Kapitel 3.1. ist Teil der Diagnose, die eine Bewertung einer spezifischen Situation und sozialer Bedingungen darstellt. Kapitel 4. Hauptziel und <i>Interventionslogik</i> definiert den Anwendungsbereich</p>

		<p>- Naturphänomene im Zusammenhang mit den klimatischen und hydrologischen Bedingungen, d.h. Vereisung, hoher Wasserstand oder Niedrigwasserperioden (Unterbrechungen der Schifffahrt).“</p> <p>Maßnahmen zur Sicherstellung der guten Navigationsbedingungen sind „insbesondere:</p> <p>1. Modernisierung und den Wiederaufbau von Regulierungsbauwerken und hydrotechnischen Anlagen zur Gewährleistung einer stabilen Durchfahrtstiefe – nach europäischen Standards sollte eine Tiefe von 2,5 m angestrebt werden -, die für internationale Schifffbarkeitsklassen vorgesehen ist. ...“</p> <p>In Kap. 3.1 wird auf die klimatischen und hydrologischen Bedingungen verwiesen. Inwieweit unter diesen Bedingungen ein ausreichender Abfluss und Wasserstand sichergestellt werden kann, um die genannte Maßnahme umzusetzen, wird nicht deutlich.</p>	<p>des NSP2030 und definiert den Begriff <i>Gute Navigationsbedingungen</i>, die als Ergebnis der im Rahmen des NSP2030 durchgeführten Maßnahmen geschaffen werden.</p> <p>Das Problem der niedrigen Wasserstände betrifft alle Wasserstraßen in der EU. Maßnahmen, die auf der Grundlage von CCNR-Studien ausgearbeitet wurden, sind im NSP2030 festgelegt worden. Dazu gehören u.a. die Modernisierung und Optimierung der Binnenschifffahrtsflotte und ihrer Infrastruktur, die Entwicklung der Lieferkettenlogistik und Lagerungsfragen sowie die Einführung digitaler Instrumente, damit die Binnenschifffahrt an die miteinander verknüpften Dürreperioden - niedrige Wasserstände - und Überschwemmungen angepasst wird.</p>
19		<p>Zu Kap. 3.1.2 Wasserressourcen (S.23/24)</p> <p>Das Bestreben Polens die Rückhaltekapazitäten zu verbessern ist nachvollziehbar.</p> <p>Abhängig von der Umsetzung der Wassermengenbewirtschaftung in Niedrig- und Hochwasserphasen können sich aber erhebliche Auswirkungen auf den Unterlauf ergeben, die im Vorfeld zu untersuchen und abzustimmen sind.</p> <p>S.23/24: „In den kommenden Jahren ist mit häufigeren Dürre- und Hochwasserereignissen zu rechnen, die sich u. a. negativ auf die Binnenschifffahrt auswirken. Die großen</p>	<p>Anmerkung nicht berücksichtigt.</p> <p>Der NSP2030 ist ein Programm, das der Binnenschifffahrt gewidmet ist und eine (für die Zwecke des Entwicklungsprogramms der Verkehrsbranche) ausreichende Diagnose enthält.</p> <p>Das polnische Dokument wurde analog zu ähnlichen strategischen Dokumenten für den Binnenschifffahrtssektor (sog. Masterpläne) in anderen Ländern der Europäischen Union und von der Europäischen Kommission (NAIADES III) erstellt. Der NSP2030 enthält alle Elemente, die nach</p>

		<p>Rückhaltebecken in Polen haben eine Gesamtkapazität, die dreimal so gering ist als diejenige, die in Europa als ausreichend für eine sichere Wasserversorgung und einen ausreichenden Hochwasserschutz angesehen wird. Eine unzu-reichende Rückhaltung ermöglicht keinen nennenswerten Abflussausgleich. Sie ist auch zu klein, um das Hochwasserrisiko des Landes in wesentlichem Maße zu reduzieren. Die hydrologische Lage (z. B. veränderte Niederschlagscharakteristik) in Verbindung mit der Unfähigkeit, den Abfluss der Flüsse zu steuern, ist einer der Faktoren, die einen leistungsstarken Wassertransport einschränken.“ In diesem Kapitel wird zwar auf die klimatisch bedingten geringen Wasserressour-cen verwiesen, Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt werden knapp dargestellt. Es wird auf fehlende Rückhaltebecken und auf das Hochwasserrisiko verwiesen.</p> <p>Diese Diagnose greift wesentlich zu kurz. Wasserrückhalt im Hochwasserfall wird nicht automatisch eine Niedrigwasserspeisung ermöglichen. Größere oder mehr Rückhaltebecken erhöhen die Verdunstung, womit dieses Wasser für andere Nutzungen nicht zur Verfügung steht. Wasserrückhalt in Oberflächengewässern erhöht die stoffliche Belastung der Oberflächengewässer mit Wärme, Nährstoffen und Plankton und verhindert eine ökologische Zielerreichung.</p> <p>Für eine bessere Resilienz der Gewässer im Hinblick auf Dürren, Hochwässer, stoffliche Belastungen und klimatische Veränderungen sind vielmehr auch Gewäs-serrenaturierungen erforderlich.</p>	<p>polnischem Recht für ein Entwicklungsprogramm erforderlich sind.</p> <p>Es ist hervorzuheben, dass der Geltungsbereich des NSP2030 Folgendes umfasst:</p> <p>a) sektorale Aufgaben, die auf die Stärkung des Binnenschifffahrtssektors in Polen abzielen</p> <p>b) 11 Investitionsmaßnahmen (davon 6 auf der Oder-Wasserstraße), die in der Modernisierung der bestehenden hydrotechnischen Infrastruktur bestehen, die mehr als 100 Jahre alt ist und zum Teil Denkmalstatus hat.</p> <p>Die fehlende Umsetzung der im NSP2030 genannten Investitionsmaßnahmen bedeutet eine weitere Zerstörung von Anlagen, was sich negativ auf den ästhetischen Wert der Landschaft auswirkt und mit dem Verlust von Umweltvorteilen verbunden sein kann, z. B. im Hinblick auf die Möglichkeit der Wanderung von Fischen und anderen Wasserorganismen (z. B. durch den Bau einer modernen Fischaufstiegsanlage als Teil einer Investition an der Neiße-Mündung).</p> <p>Eine abschließende Liste der Investitionsmaßnahmen ist in Anhang Nr. 1 des Programms enthalten.</p>
--	--	---	---

20			In Kap. 3.2.1 wird nicht auf die zu erwartenden Verringerungen beim Transport von Schüttgütern durch den Kohleausstieg eingegangen.	Anmerkung nicht berücksichtigt. Kapitel 3 stellt eine Diagnose dar, d. h. eine Bewertung einer bestimmten Situation und sozialer Bedingungen. Die in der Diagnose dargestellten Daten stammen aus statistischen Berichten. Das Kapitel dient nicht der Prognose von Trends im Güterverkehr.
21			Kap. 3.2.3 Binnenschifffahrtsflotte In Tabelle 4 wird bestätigt, dass es bei der Binnenfrachtschifffahrt zu hohen Schadstoffausstößen kommt, wobei die elektrifizierte Bahn maßgeblich günstiger, aber auch noch Dieselbahn und größere LKW günstiger sind. Die Binnenschiffe der Schifffahrtsklasse IV stellen nach den dort angegebenen Zahlen keine Verbesserung gegenüber kleineren Schiffen dar.	Anmerkung geklärt. Die angegebenen Statistiken stehen im Einklang mit solchen Dokumenten wie: <i>Handbook for external book of transport (2019)</i> i <i>STREAM Freight Transport 2020 Emissions of freight transport modes</i> .
22			Zu Kap. 3.3 Schlussfolgerungen Auf S. 39 heißt es zur Oder: „Eine für einen leistungsstarken Wassertransport geeignete Durchfahrtstiefe (1,8 m) ist auch für Eisbrecher-Einsätze erforderlich.“ Dem wird widersprochen, siehe die Stellungnahmen des Landes Brandenburg zur grenz-überschreitenden UVP zum Ausbau der Grenzoder.	Anmerkung geklärt. Der angegebene Wert ergibt sich aus dem Vertrag zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland <i>über die gemeinsame Verbesserung der Situation auf den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Strömungs- und Schifffahrtsverhältnisse)</i> .
23			Zu 4.1. Hauptziel und Interventionslogik (S.43) Hier wird das Ziel nach Umsetzung des KPŽ2030, „gute Navigationsbedingungen“ für die Oder (E30) zu erreichen, genauer definiert: „- Einhaltung der Durchfahrtstiefe von 1,8 m auf der ODW (Gliwice-Ognica) und ..., was die Schifffahrt an bis zu 80% der Tage im Jahr ermöglicht,	Anmerkung geklärt. Diagramm nr 11 zeigt, inwieweit die Ziele des NSP2030 an den bestimmten Wasserstraßen (E30, E40 und E70) nach der Umsetzung des Programms erreicht werden. Für die abschließende Bewertung des Erreichungsgrades der Ziele des NSP2030 sind

		<p>- Einhaltung der Durchfahrtstiefe von 2,5 m auf der ODW (Ognica-Szczecin) ...“</p> <p>Nach Diagramm 11 ist der Zielumsetzungsgrad der Sicherstellung der guten Navigationsbedingungen auf der Oder bereits hoch. Dem wird widersprochen. Zur Umsetzung des Zieles wären auch an der Oder weitere erhebliche Maßnahmen erforderlich, die zu erheblichen Auswirkungen in Bezug auf die Bewirtschaftungsziele nach WRRL führen würden.</p> <p>Auf S. 42 heißt es: „Das Ziel des KPŽ2030 ist es die Rolle des Binnenschiffverkehrs auf nationaler und lokaler Ebene zu stärken.“</p> <p>In der in den nachfolgenden Zielen und Maßnahmen vorgestellten Form steht dieses Ziel dem Verschlechterungsverbot sowie der Zielerreichung nach WRRL entgegen.</p>	<p>Produkt- und Ergebnisindikatoren sowie ein Monitoringsystem vorgesehen.</p> <p>Die Umweltverträglichkeitsprüfung für den NSP2030 im Hinblick auf die Einhaltung der WRRL wurde in Übereinstimmung mit der in Polen angewandten Methodik durchgeführt. Diese Methodik wurde erstmals für die Erstellung von Masterplänen für Flussgebietseinheiten entwickelt und von der Europäischen Kommission akzeptiert. Die im Rahmen des NSP2030 geplanten Vorhaben wurden auch im Rahmen der Aktualisierung des Bewirtschaftungsplans für das Odereinzugsgebiet analysiert. Der geplante Arbeitsumfang bezieht sich auf den Ausbau bestehender Anlagen und wurde in den Analysen berücksichtigt.</p>
24		<p>Zu Kap. 4.2.1 Spezifisches Ziel 1 – Sicherstellung der guten Navigationsbedingungen Zu den aufgezählten Maßnahmen mit potenziell grenzüberschreitenden Wirkungen gehören</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Revitalisierung der linearen und punktuellen Infrastruktur in allen Regionen der ODW, insbesondere an der Grenzoder - Wiederaufbau der Regulierungsbauwerke an Grenzoder und Gliwicki-Kanal - Durchfahrtstiefen an den genannten Gewässerstrecken stabilisieren und erhöhen, - Schleusenparameter verbessern - Stauanlagen erneuern Bereits der sogenannte Wiederaufbau der Regulierungsbauwerke innerhalb bisheriger Parameter an der Grenzoder ist geeignet, Verschlechterungen des ökologischen 	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Von den in der Anmerkung genannten Maßnahmen wurde nur für die Investition, die in dem <i>Wiederaufbau der Regulierungsbauwerke an der Grenzoder</i> besteht, im Stadium der Entscheidung über die Umweltbedingungen eine Verpflichtung zur Durchführung einer grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung auferlegt, um mögliche grenzüberschreitende Auswirkungen auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zu bewerten.</p> <p>Die anderen Investitionen an der Oder werden nicht im Grenzabschnitt durchgeführt, und ihre Durchführung hat keine Auswirkungen auf die Umwelt der Bundesrepublik Deutschland.</p>

			<p>Zustands hervorzurufen und insbesondere das Zielerreichungsgebot nach WRRL zu beeinträchtigen, da hier die Eigenentwicklung ökologisch bedeutsamer Strukturen verhindert wird. Die Stabilisierung der Durchgangstiefen sowie die Erhöhung der Durchfahrtstiefen stellen einen Ausbau dar. Im Rahmen der grenzüberschreitenden UVP zum Ausbau der Grenzhöhle hat das Land Brandenburg hierzu Bedenken geäußert und nachfolgend Klage erhoben. Im Detail wird auf die hierzu ergangenen Stellungnahmen verwiesen.</p>	<p>Die Umweltverträglichkeitsprüfung des NSP2030 im Hinblick auf die Einhaltung der WRRL wurde in Übereinstimmung mit der in Polen angewandten Methodik durchgeführt.</p>
25			<p>Zu 4.2.1.1 Erreichung der guten Navigationsbedingungen auf der Oder-Wasserstraße Sinnvoll/Erforderlich ist eine gemeinsame Betrachtung der (kumulierten Auswirkungen) von KPŽ2030 und POIŚ 2014–2020, dies scheint aber in /2/ nicht erfolgt zu sein.</p> <p>„Priorität bei der Umsetzung des KPŽ2030 haben Investitionsprojekte auf der ODW (in dem polnischen Abschnitt der E30-Wasserstraße), die die Nutzung der Wasserstraße auf ihrer gesamten Länge ermöglichen, wobei der Schwerpunkt auf die Verbesserung der Zugänglichkeit des Seehafenkomplexes Szczecin-Świnoujście gesetzt wird. Es ist darauf hinzuweisen, dass einige Etappen von Investitionsprojekten auf der ODW, die auf die Beseitigung von Beschränkungsstellen ausgerichtet sind, in das POIŚ 2014–2020 aufgenommen wurden. Der Umfang dieser Vorhaben, die in erster Linie den Abschnitt der Grenzhöhle und der mittleren Oder sowie die Modernisierung der Wasserstufen in der Nähe von Opole im Abschnitt der kanalisierten Oder betreffen, wird zu einer schrittweisen Verbesserung der Bedingungen für den</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Hinweis außerhalb des Geltungsbereichs des NSP2030. Die geschlossene Liste der Investitionen ist in Anhang Nr. 1 des NSP2030 aufgeführt.</p> <p>Für die Zwecke des NSP2030 sollte das Konzept der guten Navigationsbedingungen (in Bezug auf das TEN-T-Netz, das sich aus der EU-Gesetzgebung ergibt) nicht mit den Bestimmungen des AGN-Übereinkommens (ein Dokument der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa) kombiniert werden.</p> <p>Für die Zwecke des NSP2030 wurde eine Definition des Begriffs „gute Navigationsbedingungen“ in das Dokument aufgenommen, die an den Anwendungsbereich und den Zweck des Dokuments angepasst ist.</p> <p>Die Bestimmungen über das AGN-Übereinkommen wurden im Kapitel über den Rechtsrahmen angegeben, nicht im Abschnitt über die Ziele und den Interventionsbereich des NSP2030.</p> <p>In dem 2017 von Polen ratifizierten AGN-Übereinkommen ist die Oder-Wasserstraße (E30) in ihrem gesamten Verlauf eine Wasserstraße von internationaler Bedeutung.</p>

			<p>Transportbetrieb auf der gesamten Länge der ODW beitragen.“</p> <p>Es wird deutlich, dass es sich bei den bisher bekannten Einzelvorhaben um ein Gesamtvorhaben zur Erreichung der guten Navigationsbedingungen auf der Oderwasserstraße gem. AGN-Abkommen handelt. Dieses Gesamtziel kann nur mit wesentlichen Änderungen der Ausbauparameter und damit der hydromorphologischen Bedingungen erreicht werden, die schon bei überschlägiger Betrachtung zu einer Zielverfehlung und aller Voraussicht nach auch zu einer Verschlechterung des ökologischen Zustands/Potenzials der potenziell betroffenen Wasserkörper führen würden.</p> <p>Aufgrund der voraussichtlich grenzüberschreitenden Wirkungen auf potenziell betroffene Wasserkörper der Oder, aber auch mit ihr hydraulisch verbundener Gewässer wird es als erforderlich angesehen, eine grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung des Gesamtvorhabens durchzuführen. Dies schließt auch Vorhaben im Mittel- und Oberlauf der Oder ein, die Auswirkungen auf die Grenzoder haben können, z.B. eine veränderte Wasserführung und Gewässergüte durch Ausbau von Staustufen oder durch verstärkten Wasserrückhalt in Staustufen oder Rückhaltebecken.</p>	<p>Daher sollte das strategische Dokument für den Binnenschifffahrtssektor die oben genannten Informationen enthalten.</p> <p>Das Ziel des NSP2030 besteht nicht darin, die Oder an alle Anforderungen des AGN-Übereinkommens anzupassen. Die Bestimmungen des NSP2030, die sich auf das AGN-Übereinkommen beziehen, werden so geändert, dass sie keine Zweifel am Anwendungsbereich des Programms aufkommen lassen.</p> <p>Im Rahmen des UVP-Berichts wurde eine kumulative Bewertung mit den geplanten Maßnahmen und Investitionen durchgeführt, die im Einflussbereich umgesetzt werden sollen.</p> <p>Nach der durchgeführten Analyse werden für die Modernisierung der Regulierungsbauwerke an der Odergrenze Etappe II keine kumulativen Auswirkungen auf Schutzgebiete oder Gewässer erwartet.</p> <p>Es ist hervorzuheben, dass der Geltungsbereich des NSP2030 Folgendes umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) sektorale Aufgaben, die auf die Stärkung des Binnenschifffahrtssektors in Polen abzielen b) 11 Investitionsmaßnahmen (davon 6 auf der Oder-Wasserstraße), die in der Modernisierung der bestehenden hydrotechnischen Infrastruktur bestehen, die mehr als 100 Jahre alt ist und zum Teil Denkmalstatus hat. <p>Die fehlende Umsetzung der im NSP2030 genannten Investitionsmaßnahmen bedeutet eine weitere Zerstörung von Anlagen, was sich negativ auf den ästhetischen Wert der Landschaft auswirkt und mit dem Verlust von Umweltvorteilen verbunden sein kann, z. B. im Hinblick auf die Möglichkeit der Wanderung von Fischen und anderen</p>
--	--	--	--	---

				<p>Wasserorganismen (z. B. durch den Bau einer modernen Fischaufstiegsanlage als Teil einer Investition an der Neiße-Mündung).</p> <p>Eine abschließende Liste der Investitionsmaßnahmen ist in Anhang Nr. 1 des Programms enthalten.</p>
26			<p>Zu Kap. 4.2.2.1 Schaffung der Voraussetzungen für die Entwicklung von Binnenterminals (Häfen, Umschlagplätzen) und die Integration der Binnenschifffahrt in das intermodale Verkehrssystem Vor dem Hintergrund geringen und im Zuge des Klimawandels weiter abnehmenden Wasserdargebots sollte nicht nur der Ausbau der Fließgewässer überdacht, sondern auch die damit zusammenhängende Infrastruktur darauf angepasst werden.</p>	<p>Anmerkung nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Entwicklung eines Netzes von Binnenterminals und Liegeplätzen ist eine der Maßnahmen, die zur Erreichung der Ziele des NSP2030 erforderlich sind.</p> <p>Ein effizientes Netz von Häfen und Terminals ermöglicht eine bessere Verbindung der Wasserstraße mit anderen Verkehrsträgern innerhalb eines multimodalen Netzes. Häfen und Terminals sind auch ein wichtiges Element für die wirtschaftliche Entwicklung lokaler Gemeinden (Arbeitsplätze, Steuern, Tourismusentwicklung).</p> <p>Das dichte Netz von Kais, Terminals, Häfen und Liegeplätzen ist ein wichtiges Element im Zusammenhang mit dem Umweltschutz (z. B. Bereitstellung von Abfallentsorgungseinrichtungen) und ein Vorteil für die Schiffseigner.</p>
27			<p>Zu 4.2.2.2. Unterstützungsmaßnahmen zur Emissionsreduzierung von Binnenschiffen und Entwicklung einer klimawandelresistenten Flotte</p> <p>Auf S. 52 heißt es: „Die Umsetzung der Aufgaben im Zusammenhang mit dem Übergang zu emissionsarmen, emissionsfreien und klimawandelresistenten Binnenschiffen umfasst die folgenden Kategorien von Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung im Bereich Forschung und Entwicklung (...) einschließlich des Baus umweltfreundlicher, an die 	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Das NSP2030 legt einen ganzheitlichen Ansatz für die Entwicklung des Binnenschifffahrtssektors fest, der sowohl Angebotsfragen (Verfügbarkeit von Infrastruktur und Flotte) als auch Nachfragefragen (Marktentwicklung) berücksichtigt. Nach Ansicht des Ministeriums für Infrastruktur der Republik Polen stehen diese Annahmen nicht im Widerspruch zueinander.</p> <p>Es ist hervorzuheben, dass der Geltungsbereich des NSP2030 Folgendes umfasst:</p>

			<p>Navigationsbedingungen der polnischen Wasserstraßen angepasster Schiffe...</p> <p>- ...sowie Maßnahmen zur Entwicklung maßgeschneiderter finanzieller Unterstützungsmodelle für die Flottenumstellung“</p> <p>Diese Aussage wird begrüßt, steht allerdings in Widerspruch zu den Ausbauzielen.</p>	<p>a) sektorale Aufgaben, die auf die Stärkung des Binnenschifffahrtssektors in Polen abzielen</p> <p>b) 11 Investitionsmaßnahmen (davon 6 auf der Oder-Wasserstraße), die in der Modernisierung der bestehenden hydrotechnischen Infrastruktur bestehen, die mehr als 100 Jahre alt ist und zum Teil Denkmalstatus hat.</p> <p>Die fehlende Umsetzung der im NSP2030 genannten Investitionsmaßnahmen bedeutet eine weitere Zerstörung von Anlagen, was sich negativ auf den ästhetischen Wert der Landschaft auswirkt und mit dem Verlust von Umweltvorteilen verbunden sein kann, z. B. im Hinblick auf die Möglichkeit der Wanderung von Fischen und anderen Wasserorganismen (z. B. durch den Bau einer modernen Fischaufstiegsanlage als Teil einer Investition an der Neiße-Mündung).</p> <p>Eine abschließende Liste der Investitionsmaßnahmen ist in Anhang Nr. 1 des Programms enthalten.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Modernisierung der polnischen Flotte ist darauf hinzuweisen, dass die dort fahrenden Schiffe ihre normale Lebensdauer weit überschritten haben – der technische Zustand der polnischen Schiffsflotte wirkt sich auf die hohen Emissionen der Binnenschifffahrt aus. Das derzeitige Niveau der Luftschadstoffemissionen ist auf den langsamen Prozess der Ersetzung herkömmlicher Verbrennungsmotoren durch neue emissionsarme Technologien sowie auf den Mangel an finanziellen Mitteln zur Erforschung neuer Technologien zurückzuführen. Die Dauer dieses Prozesses ist durch die relativ lange wirtschaftliche Nutzungsdauer der Binnenschifffahrtsflotte gerechtfertigt.</p>
--	--	--	---	--

				<p>Ohne die Umsetzung des NSP2030, der die Modernisierung der Flotte und ihre umweltfreundlichere Gestaltung vorsieht, wird sie dazu beitragen, das derzeitige Niveau der von der polnischen Flotte verursachten Umweltverschmutzung beizubehalten (oder sogar zu erhöhen). Die Aufgabe der Flottenmodernisierung ergibt sich aus der Erfüllung der Klimaziele für den Verkehrssektor, die in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität bis 2050 (Sustainable and Smart Mobility Strategy) festgelegt sind.</p>
28			<p>Zu 4.2.3.1 Polnische Abschnitte von Wasserstraßen von internationaler Bedeutung (S.55)</p> <p>Hier wird zum Ausdruck gebracht, dass das langfristige Ziel die Erreichung der im AGN vorgesehenen Mindestdurchfahrtstiefe ist (Für die niedrigste Klasse IV ist ein Tiefgang von 2,5 bzw. 2,8 m vorgesehen).</p> <p>Auf S. 55 heißt es: „Eine über den Ausblick bis 2030 hinausgehende Investitionsstrategie sollte durch geeignete technische, wirtschaftliche, verkehrs- und umweltbezogene Analysen belegt werden.“ (siehe hierzu die Anmerkungen zu Punkt 4.3)</p> <p>In Umsetzung der multimodalen Netze sollten, wie im TEN-T-Netz vorgesehen, auch andere Verkehrsmittel zur Umsetzung der Verkehrsziele geprüft werden, vor dem Hintergrund der Anpassung an den Klimawandel und den Klimaschutz insbesondere die Elektrifizierung der bestehenden Bahnlinien.</p> <p>Ebenfalls auf S. 55 heißt es: „Aufgrund des Potenzials der Wasserstraßen für die</p>	<p>Anmerkung berücksichtigt.</p> <p>Die Stellungnahme wird bei der Ausarbeitung möglicher Dokumente, die über die Perspektive 2030 hinausgehen, berücksichtigt. Gegenwärtig ist nicht vorgesehen, diese zu bearbeiten.</p> <p>Der im NSP2030 vorgesehene Interventionsbereich setzt die mittelfristige nationale Entwicklungsstrategie und die Entwicklungsstrategie für den Verkehrssektor um, in denen die Entwicklung des multimodalen Netzes in Polen analysiert und die Entwicklung der Binnenschifffahrt als eines der zu erreichenden Ziele genannt wurde.</p> <p>Der Geltungsbereich des NSP2030 umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) sektorale Aufgaben, die auf die Stärkung des Binnenschifffahrtssektors in Polen abzielen b) 11 Investitionsmaßnahmen (davon 6 auf der Oder-Wasserstraße), die in der Modernisierung der bestehenden hydrotechnischen Infrastruktur bestehen, die mehr als 100 Jahre alt ist und zum Teil Denkmalstatus hat. <p>Es sollte hervorgehoben werden, dass die polnische Seite im Rahmen des NSP2030 sechs Investitionen</p>

		<p>Verkehrspolitik des Landes und der Notwendigkeit, die geplanten Maßnahmen hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen zu analysieren, gilt als vorrangig, strategische Umweltverträglichkeitsprüfungen für die oben genannten Wasserstraßenausbauprogramme durchzuführen, d. h. Dokumente für die polnischen Abschnitte der E30, E40 und E70..."</p> <p>Diese strategischen UVP sollten für die Wasserstraßen E30 und je nach Planungsstand auch E70 (wegen potenzieller grenzüberschreitender Auswirkungen) grenzüberschreitend erfolgen.</p>	<p>auf der Oder-Wasserstraße plant, die in Anhang Nr. 1 des Programms aufgeführt sind.</p> <p>Die fehlende Umsetzung der im NSP2030 genannten Investitionsmaßnahmen bedeutet eine weitere Zerstörung von Anlagen, was sich negativ auf den ästhetischen Wert der Landschaft auswirkt und mit dem Verlust von Umweltvorteilen verbunden sein kann, z. B. im Hinblick auf die Möglichkeit der Wanderung von Fischen und anderen Wasserorganismen (z. B. durch den Bau einer modernen Fischaufstiegsanlage als Teil einer Investition an der Neiße-Mündung).</p> <p>Die deutsche Seite wird über mögliche Planungen für die Oder-Wasserstraße informiert, die im Rahmen des Verfahrens der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung der betreffenden Dokumente zur Oder-Wasserstraße (gemäß den geltenden Vorschriften) im Falle von grenzüberschreitenden Auswirkungen im Infrastrukturministerium vorbereitet werden.</p>
29		<p>Zu 4.3 Umweltauswirkungen des Programms</p> <p>Die hier beschriebenen Umweltauswirkungen sind nicht als umfassend und vollständig zu betrachten. Auswirkungen müssen vorhabenbezogen und standortbezogen ermittelt werden. Direkte Wirkungen entfaltet die Umsetzung von Maßnahmen. Das Programm enthält 11 konkrete Maßnahmen, siehe hierzu die Anmerkungen an anderer Stelle. Ein Programm kann keine direkten, aber durch seine steuernde Wirkung indirekte Wirkungen entfalten. So enthält das Programm Ziele und programmatische Aussagen zu weiteren Vorhaben wie dem Ausbau der Wasserstraßen E30 und E70, oder von Förderprogrammen. Diese werden hier nicht betrachtet, sind jedoch geeignet,</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein Verfahren, das für bestimmte Arten von Dokumenten durchgeführt wird, die von Verwaltungsbehörden oder anderen Stellen, die öffentliche Aufgaben wahrnehmen, erarbeitet oder verabschiedet werden. Der Zweck der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung besteht darin, die wahrscheinlichsten Auswirkungen zu ermitteln, die die Umsetzung der Ergebnisse von Planungsdokumenten auf die Umwelt haben kann. Eine UVP-Prognose ist ein allgemeineres Dokument als individuelle Umweltverträglichkeitsprüfungen.</p> <p>Die Beschreibung der Auswirkungen des Dokuments auf die Umwelt ist eine synthetische</p>

			<p>erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt zu entfalten.</p> <p>Die hier undifferenziert für das gesamte Programm enthaltenen Aussagen zu Auswirkungen betreffen nicht alle Teile des Programms gleichermaßen und sind nicht als vollständig zu betrachten.</p> <p>Zu Auswirkungen im Falle des Ausbleibens der Programmumsetzung (S.59 unten):</p> <p>„Es ist jedoch zu betonen, dass die ausbleibende Umsetzung von Investitionen, deren Nebenziel die Vorbeugung gegen Dürrefolgeschäden ist, zur Verschärfung des Problems beitragen kann.“</p> <p>Hier wird das wasserhaushaltlich großräumig relevante Nebenziel „Vorbeugung gegen Dürrefolgeschäden“ ausdrücklich benannt.</p> <p>Zu Auswirkungen der Programmumsetzung auf bestimmte Umweltkomponenten</p> <p>- Aussage zu Auswirkungen auf Oberflächengewässer (S. 61):</p> <p>„Auswirkungen auf die Oberflächengewässer werden nur bei in die aquatische Umwelt eingreifenden Investitionen eintreten. Aufgrund der Art der geplanten Arbeiten an bestehenden Anlagen werden sich die geplanten Maßnahmen nicht nachteilig auf Oberflächengewässer auswirken und die Erreichung der in der RDW festgeschriebenen Umweltziele nicht gefährden. Die Auswirkungen während der Bauphase werden nur von kurzer Dauer und geringem Ausmaß sein. Aufgrund der Art der durchgeführten Arbeiten kann davon ausgegangen werden, dass deren Auswirkungen nur in Grenzen des Geländes, auf dem sich die zu modernisierenden Anlagen befinden, eintreten. Entscheidend für den Schutz der Oberflächengewässer in der Bauphase sind die</p>	<p>Zusammenfassung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung, die für das NSP2030 erstellt wurde. Die Prüfung wurde in Übereinstimmung mit der in Polen angewandten Methodik durchgeführt.</p> <p>Eine detaillierte Beschreibung der bestimmten Umweltelemente findet sich in der Umweltverträglichkeitsprognose.</p>
--	--	--	--	--

			<p>Kontrolle der Baugeräte und -maschinen, deren technischen Zustands, die Verhinderung des Auslaufens von Kraftstoff, die ordnungsgemäße Lagerung von Baumaterialien und die ordnungsgemäße Abfallbehandlung.“</p> <p>Die benannten Auswirkungen auf Oberflächengewässer entsprechen nicht den in Unterlage 02 unter dem Punkt Auswirkungen auf die Ichthyofauna genannten und greifen insgesamt zu kurz.</p> <p>- Zu Aussagen zu Auswirkungen auf das Grundwasser (S. 61)</p> <p>„Die Auswirkungen der Anlagen während ihrer Betriebsphase können hingegen die Anhebung des Grundwasserspiegels bedeuten, wodurch die Grundwasserrückhaltung in diesem Gebiet verbessert wird und eine wichtige Maßnahme zur Vorbeugung gegen Dürrefolgeschäden darstellen wird. Auf der anderen Seite kann die Erhöhung der Grundwasserrückhaltung mit dem Risiko der Verlagerung von Schadstoffen über größere Entfernungen einhergehen.“</p> <p>Hier wird Grundwasseranhebung als Wirkung benannt (kurzfristig oder durch Anlagen?), es wird aber nicht auf die möglichen großräumigeren Auswirkungen auf die Abflüsse (insbesondere auch Abnahme infolge größerer Verdunstung) bei großräumigerer Anhebung der Grundwasserstände eingegangen.</p> <p>- Zu Aussage zu betriebsbedingten gewässermorphologischen Auswirkungen (S. 63)</p> <p>In der Betriebsphase der Anlagen können die negativen Auswirkungen mit den Veränderungen der natürlichen Prozesse zusammenhängen, die mit</p>	
--	--	--	--	--

			<p>der Gestaltung des Reliefs durch die Flussströmung verbunden sind. Auch die Bodenfeuchtigkeit in den Gebieten in der Nähe der zu modernisierenden Anlagen kann sich verändern, was im Extremfall zu verstärkter Erosion und dem Auftreten von erdrutschartigen Erscheinungen führen kann. Eine weitere negative Auswirkung, die mit dem Betrieb der Anlagen verbunden ist, ist das Auftreten der so genannten Sohlenerosion unterhalb der Anlage, d. h. die Absenkung des Flussbettes und Veränderungen an den Ufern. Negative Auswirkungen können durch geeignete bauliche Lösungen minimiert werden. Es ist jedoch anzumerken, dass bei einigen Anlagen (Buhnen, Uferbefestigungen und Uferschutz) positive, auf den Transport von Schwebstoffen zurückzuführende Auswirkungen zu erwarten sind.</p> <p>Diese Aussage ist zu ungenau und enthält nicht alle möglichen Auswirkungen. Zu den Planungsdokumenten und Analysen sollten auch mittel- und langfristige Modellierungen der Abflussentwicklungen in den Einzugsgebieten vor dem Hintergrund diverser Klimaszenarien gehören. Es ist anzunehmen, dass die begrenzte Ressource Wasser im Umfang weiter abnehmen wird und es eine Verschärfung von Nutzungskonkurrenzen geben wird. Da dies für verschiedene Einzugsgebiete unterschiedlich aussehen kann, sollte die Studie einzugsgebietsbezogen erfolgen.</p> <p>Zu den umweltbezogenen Analysen sollten auch die Ermittlung von Auswirkungen in Bezug auf die Umsetzung der Bewirtschaftungsziele und Maßnahmenprogramme nach WRRL und die</p>	
--	--	--	--	--

			<p>langfristigen ökologischen Folgen und Möglichkeiten gehören.</p> <p>Daneben sollten die Auswirkungen der Oderkatastrophe im Sommer 2022 sowie der für die Wiederherstellung der Biologie benötigte Maßnahmenumfang sowie zeitliche Rahmen ermittelt und benannt werden.</p>	
30			<p>In Umsetzung der multimodalen Netze sollten, wie im TEN-T-Netz vorgesehen, auch andere Verkehrsmittel zur Umsetzung der Verkehrsziele geprüft werden, vor dem Hintergrund der Anpassung an den Klimawandel und den Klimaschutz insbesondere die Elektrifizierung der bestehenden Bahnlinien.</p>	<p>Anmerkung nicht berücksichtigt.</p> <p>NSP2030 ist ein Programm, das der Binnenschifffahrt in Polen gewidmet ist. Das Programm geht nicht von Veränderungen in der internen Aufteilung des Verkehrsnetzes des Landes aus, das aus Straßen-, Schienen- und Binnenschifffahrtsverkehr besteht.</p> <p>Das polnische Dokument wurde analog zu ähnlichen strategischen Dokumenten für den Binnenschifffahrtssektor (sogenannte Masterpläne) in anderen Ländern der Europäischen Union erstellt.</p>
31		<p>Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg</p> <p>Abteilung 3 –Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Forsten /Referat 34 Oberste Fischereibehörde</p>	<p>Sowohl die Schleuse in Opole als auch die in Ujście Nysy sollen ein Ausbaumaß von 190,0 x 12,0 x 4,0 m erhalten, was den Ansprüchen der Binnenwasserstraßenklasse Vb entspricht und unter Berücksichtigung der Ausbaupläne am Gliwice-Kanal nur Sinn macht, wenn langfristig auch für die Oder ein anderer Ausbaugrad vor-gesehen wird. Die betrachteten Oderabschnitte sollen bislang jedoch nur für eine Schiffbarkeit der Klassen III (-IV = Europaschiff?) und Schiffen mit maximalen Ab-maßen (Länge x Breite x Tiefgang) von 70,0 x 9,0 x 2,0 m (85,0 x 9,5 x 2,5-3,0 m) ausgebaut werden. Im Kontext des europäischen Wasserstraßennetzes wurde das neue Schiffshebewerk in Niederfinow nur für Schiffsmaße von maximal 115,0 m x 11,45 m errichtet, was bereits dem Großen Rheinschiff</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Es ist zu betonen, dass nach der von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland angenommenen Methodik für die Klassifizierung von Binnenwasserstraßen und der EU-Methodik (auf der Grundlage des EMCT) die Straßen auf der Grundlage der physikalischen Parameter des Schiffes, insbesondere der Breite, klassifiziert werden. Im Gegensatz dazu hängt der Tiefgang von den örtlichen Gegebenheiten ab. Die Grenzoder ist beispielsweise in der deutschen Klassifizierung der Klasse IV zugeordnet.</p> <p>Die bestehenden Schleusen an der Oder weisen darüber hinaus Parameter auf, die den Anforderungen der Klasse Vb entsprechen. Die bestehende Schleuse Oppeln und die Schleuse</p>

			entspricht (http://www.schiffshebewerk-niederrhein.info/schiffh5.htm). Eine Begründung für den lokal höheren Ausbaugrad als im System, konnte nicht gefunden werden.	Neiße-Mündung liegen zwischen den vorgenannten Anlagen. Eine Nichtanpassung der Betriebsparameter wird nicht zur Beseitigung des Engpasses auf der Oder führen.
32			<p>Einhergehend mit dem geplanten Wehrumbau am Standort Ujście Nysy von einem Nadelwehr zu einem Klappenwehr für eine Verbesserung der Schiffbarkeit sowie des Wasserrückhalts („Dürre“-Schutz im Hauptstrom?) wird zwar allgemein die Errichtung einer entsprechend zu dimensionierenden Fischaufstiegsanlage vorgesehen und als Ausgleichsmaßnahme deklariert, jedoch werden weitergehende gewässer- und fischökologische Aspekte im Gewässer und Gewässer-System kaum vertiefend betrachtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Oder als überregionales und grenzüberschreitendes Vorranggewässer für Langdistanz-Wanderfischarten (u.a. Baltischer Stör, Lachs) und Berücksichtigung ihrer Reproduktions-Zielgebiete in der Mittel- bis Oberlaufregion der Oder (Gesamt-Konzept – eine Verortung fehlt), - die Vergrößerung des Stauraumvolumens (Bilanz; Verweilzeiten) verbunden mit Prognosen zu den chemisch-physikalischen sowie auch biologischen Veränderungen des Oberwasser-Wasserkörpers (vgl. Umweltkatastrophe / Fischsterben 2022) sowie - die Verstärkung von Sedimentationsprozessen im Oberwasser-Wasserkörper und die Störung des Geschiebehaushalts (Folgen im Unterwasser sowie in der dortigen Aue; Ausgleich im weiteren Oder-Verlauf?). 	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die Bewertung der Auswirkungen der geplanten Investition auf bestimmte Umweltelemente wurde im Rahmen des Verfahrens der Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, aus welcher ergeht, dass die Durchführung der Investition des Wehrbaus Neiße-Mündung keine wesentlichen Auswirkungen auf die Kohärenz des Schutzgebiets und des Natura-2000-Netzes haben wird. Es wird keine Verschlechterung der Lebensräume und Arten von Flora und Fauna im Bereich des potenziellen Lebensraums Ujście Stobrawy und Nysa Kłodzka verursachen. Die geplante Investition wird keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Natur- und Landschaftswerte des Parks haben. Die Unternehmung wird keine signifikanten negativen Auswirkungen auf die natürliche Umwelt und die Landschaft des Stobrawa-Landschaftsparks haben. Die fehlenden Auswirkungen in der Bau- und Betriebsphase der Unternehmung auf die Gewässer und den Kanal des Flusses Nysa Kłodzka bedeuten, dass es keine Kumulation von Auswirkungen mit anderen Unternehmungen gibt. Die Unternehmung wird sowohl in der Ausführungs- als auch in der Betriebsetappe nicht die Gefahr bergen, dass die Umweltziele für die von der Unternehmung betroffenen Oberflächen- und Grundwasserkörper nicht erreicht werden. Es wird keine negativen kumulativen Auswirkungen durch die Durchführung</p>

				und den Betrieb der Unternehmung geben, die das Erreichen der Umweltziele für andere Wasserkörper in Übereinstimmung mit Art. 4.8 WRRL verhindern würden.
33	28.02.2023	Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände	<p>Die Verkehrsprognosen, in denen nach Umsetzung der geplanten Maßnahmen von einer erheblichen Zunahme des Schiffverkehrs auf der Oder ausgegangen wird, sind fachlich nicht gerechtfertigt. Nicht berücksichtigt ist zum Beispiel der zu erwartende Rückgang des Rohstofftransports im Zusammenhang mit dem geplanten Kohleausstieg. Im deutschen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die Grenzoder aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und entsprechender Prognosen nur als Nebenwasserstraße eingestuft.</p> <p>Sollten dennoch die Verkehrsprognose gemäß des Entwurfs des Nationalen SchifffahrtsProgramms von Polen bis 2030 zutreffen, dann wären damit zahlreiche Belastungen verbunden (Lärm, Wellenschlag, Lichtemissionen bei Nachtfahrten usw.), die die Attraktivität des gesamten Grenzoderabschnitts für den Angeltourismus und den sonstigen naturgebundenen Tourismus erheblich beeinträchtigen. Dies wird zu Einnahmeeinbußen von Touristikunternehmen in der Region führen, auch auf deutscher Seite. Dieser Aspekt wird in der SUP/UVP nicht behandelt.</p>	<p>Anmerkung geklärt/teilweise berücksichtigt</p> <p>Das NSP2030 weist darauf hin, dass in einer mehrjährigen Perspektive ein Rückgang des Transports von festen Massengütern zugunsten des Container- und Stückguttransports prognostiziert wird. Das Binnenschifffahrtsmodell, mit dem die Prognosen für das NSP2030 erstellt wurden, wurde in Übereinstimmung mit den Methoden der Europäischen Kommission für mit EU-Mitteln kofinanzierte Infrastrukturprojekte (sogenannte Blaue Bücher) entwickelt. Das Modell berücksichtigte die bestehenden Entwicklungsstrategien von Schlüsselbereichen Polens, z. B. Energie und Verkehr, sowie die Frachtnachfrage, die von den von der Oder betroffenen Gebieten der polnischen Regionen erzeugt wird.</p> <p>Das NSP2030 betrifft den polnischen Binnenschifffahrtssektor. Es handelt sich um einen Programmentwurf der polnischen Regierung und schließt den Schifffahrtssektor der Bundesrepublik Deutschland nicht ein. Analysen haben eine Zunahme des Binnenschiffsverkehrs auf den polnischen Binnenwasserstraßen ergeben.</p> <p>Es sollte betont werden, dass die prognostizierten Werte nicht von den verfügbaren historischen Daten für den Güterverkehr in Polen abweichen, z. B. wurden im Jahr 2007 6,4 Millionen Tonnen Fracht transportiert (Eurostat).</p> <p>Als Ergebnis der Programmumsetzung wird von einer Steigerung der touristischen Attraktivität und des</p>

				<p>Touristenverkehrs auf den Wasserstraßen ausgegangen. Im NSP2030 wird die Möglichkeit der Nutzung der Oder für den Güterverkehr und den Tourismus erläutert, was durch Statistiken und die derzeitige Nutzung der Oder für diese beiden Märkte bestätigt wird.</p> <p>Die Auswirkungen der geplanten Projekte wurden auch im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Bevölkerung analysiert, Hinweise und Analysen zum Tourismus und zur Fischerei werden dem Kapitel hinzugefügt. Es ist jedoch zu betonen, dass die Beurteilung der Auswirkungen auf die einzelnen Umweltkomponenten für das zu beurteilende Planungsdokument vorgenommen werden sollte.</p>
34	16.02.2023	Öffentliche Aufmerksamkeit	<p>Mit einer zunehmenden Ausbau-tätigkeit sowie einer offensichtlich auf Missachtung basierenden umweltbezogenen Kontrolle des Flusses durch die polnischen zuständigen Behörden sehe ich die Artenvielfalt, die Ökosystemleistung, den Hochwasserschutz und den guten Zustand des Gewässers massiv bedroht und betrachte die Resultate als existenzgefährdend für mein Unternehmen, wie auch für mein gesamtes touristisches Netzwerk wie Hotels, Pensionen, Restaurants und weiteren naturtouristischen Anbietern beiderseits der Ufer entlang der Oder.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Das NSP2030 geht von einer Zunahme des Tourismus und der Attraktivität der vom NSP2030 erfassten Gebiete aus. Das NSP2030 enthält Erläuterungen zur Möglichkeit der Nutzung der Oder für den Güterverkehr und für touristische Zwecke, die durch Statistiken und die derzeitige Nutzung der Oder für diese beiden Märkte bestätigt werden.</p> <p>Die UVP-Prognose analysiert die Auswirkungen des NSP2030 und der darin geplanten Maßnahmen auf die einzelnen Umweltkomponenten. Es ist zu betonen, dass der Umfang des Planungsdokuments und dessen Inhalt bewertet wird, die im Rahmen des NSP2030 geplanten Investitionsaufgaben sind bestehende Anlagen und der Arbeitsumfang umfasst deren Modernisierung.</p>
35	17.02.2023		<p>Auch wenn der Rhein in Deutschland für die Schifffahrt von großer Bedeutung ist, hat auch er zunehmend Wasserprobleme und muss ständig ausgebaggert werden, damit er weiter schiffbar bleibt.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Der Geltungsbereich des NSP2030 umfasst:</p> <p>a) sektorale Aufgaben, die auf die Stärkung des Binnenschifffahrtssektors in Polen abzielen</p>

			<p>An der Elbe werden Bereiche wieder renaturiert, weil man gesehen hat, dass die Schifffahrt sich nicht rentiert. Denken Sie bitte um, lernen sie aus den Fehlern der anderen. Der Schaden durch die Ausbauten an der Oder wird für Mensch und Natur immens sein. Ich begrüße, die Entscheidung der tschechischen Regierung, nicht dem Bau des Donau-Oder-Elbe Projekts zugestimmt zu haben!</p>	<p>b) 11 Investitionsmaßnahmen (davon 6 auf der Oder-Wasserstraße), die in der Modernisierung der bestehenden hydrotechnischen Infrastruktur bestehen, die mehr als 100 Jahre alt ist und zum Teil Denkmalstatus hat.</p> <p>Die fehlende Umsetzung der im NSP2030 genannten Investitionsmaßnahmen bedeutet eine weitere Zerstörung von Anlagen, was sich negativ auf den ästhetischen Wert der Landschaft auswirkt und mit dem Verlust von Umweltvorteilen verbunden sein kann, z. B. im Hinblick auf die Möglichkeit der Wanderung von Fischen und anderen Wasserorganismen (z. B. durch den Bau einer modernen Fischaufstiegsanlage als Teil einer Investition an der Neiße-Mündung).</p> <p>Eine abschließende Liste der Investitionsmaßnahmen ist in Anhang Nr. 1 des Programms enthalten.</p> <p>Trotz der Herausforderungen, die der Klimawandel für die Binnenschifffahrt mit sich bringt (z. B. niedrige Wasserstände aufgrund von Dürreperioden), wird überall in der EU in die Binnenschifffahrt investiert.</p>
36	01.03.2023	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz	<p>Im Schifffahrtsprogramm wird ausgeführt, dass die Oder zum integ-ralen Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) werden kann. Wir bitten um Konkretisierung, ob mit dem Schiff-fahrtsprogramm das Ziel verbunden ist, Abschnitte der Grenzoder in das TEN-Verkehrsnetz aufzunehmen, da dies nach jetzigem Stand der TEN-T-Verordnung nicht vorgesehen ist und von deutscher Seite nicht unterstützt wird.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Das Hauptziel und die spezifischen Ziele sind im NSP2030 in Kapitel 4 dargelegt. Die Aufnahme von Wasserstraßen in das TEN-T-Netz ist einer von vielen Meilensteinen (etwa 40), die die Erreichung dieser Ziele unterstützen. Die Aufnahme der Oder in das TEN-T-Netz ist keine Bedingung für die Erreichung der Ziele des NSP2030.</p> <p>Die mögliche Einbeziehung der mittleren und oberen Oder in das TEN-T-Netz wird sich aus den endgültigen Qualitätsparametern ergeben, die in der</p>

				<p>TEN-T-Verordnung festgelegt werden, sobald das laufende Gesetzgebungsverfahren abgeschlossen ist.</p> <p>Die Einbeziehung wird bei der nächsten Überarbeitung möglich sein, die derzeit nicht Gegenstand der Umweltkonsultation ist.</p>
37			<p>Grundsätzlich sehen wir eine Verlagerung von der Straße auf das Binnenschiff oder die Schiene positiv, wenn damit Umwelt- und Klimaauswirkungen durch den Gütertransport insgesamt reduziert werden können. Im Schifffahrtsprogramm wird daraufhingewiesen, dass sich der technische Zustand der Schiffsflotte auf das hohe Emissionsniveau der Binnenschifffahrt auswirke. Eine hinreichende Einschätzung oder Bewertung der möglichen grenzüberschreitenden Auswirkungen dieser Emissionen wird in den Unterlagen nicht vorgenommen. Wir bitten daher Polen, die möglichen Auswirkungen zu betrachten sowie insbesondere Maßnahmen zur Emissionsminderung zu ergreifen, wie sie in Kapitel 4.2.2.2 beschrieben werden.</p>	<p>Anmerkung nicht berücksichtigt.</p> <p>Im NSP2030 wurden die Emissionswerte auf EU-Ebene auf der Grundlage von Analysen festgelegt, die unter anderem von der Europäischen Kommission in Auftrag gegeben wurden. Darüber hinaus werden im NSP2030 Maßnahmen zur Umstellung der Flotte auf eine umweltfreundlichere Flotte festgelegt.</p> <p>Das polnische Dokument wurde analog zu ähnlichen strategischen Dokumenten für den Binnenschifffahrtssektor (sog. Masterpläne) in anderen Ländern der Europäischen Union und von der Europäischen Kommission (NAIADES III) erstellt. Der NSP2030 enthält alle Elemente, die nach polnischem Recht für ein Entwicklungsprogramm erforderlich sind.</p>
38			<p>Die Darstellung, dass bestimmte Maßnahmen zugunsten des Zustands der Oder, wie zum Beispiel der Bau einer Fischtreppe, ohne das Schifffahrtsprogramm nicht durchgeführt werden könnten, wird nicht geteilt. Die EU-Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG) fordert die Erreichung des guten Zustands eines Wasserkörpers, also auch dessen Durchgängigkeit im Rahmen der biologischen Qualitätskomponenten. Diese Maßnahmen sind aufgrund der Richtlinie erforderlich und können nicht von Programmen in anderen Sektoren abhängig gemacht werden.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die Modernisierung und der Bau von Fischaufstiegsanlagen ist Teil einer umfassenden Investition in die bestehenden Gewässerabschnitte.</p> <p>Die fehlende Umsetzung der im NSP2030 genannten Investitionsmaßnahmen bedeutet eine weitere Zerstörung von Anlagen, was sich negativ auf den ästhetischen Wert der Landschaft auswirkt und mit dem Verlust von Umweltvorteilen verbunden sein kann, z. B. im Hinblick auf die Möglichkeit der Wanderung von Fischen und anderen Wasserorganismen (z. B. durch den Bau einer</p>

				modernen Fischaufstiegsanlage als Teil einer Investition an der Neiße-Mündung).
39			<p>Im Kapitel 4.3 des Schifffahrtsprogramms sowie im Abschnitt „Auswirkungen auf die biologische Vielfalt, Tiere, Pflanzen, Schutzgebiete“ des Dokuments „Entwurf der Umweltverträglichkeitsprüfung für den Entwurf des Nationalen Schifffahrtsprogramms bis zum Jahr 2030, soweit es eine Bewertung möglicher erheblicher grenzüberschreitender Umweltauswirkungen ermöglicht“ wird dargestellt, welche Auswirkungen die geplanten Maßnahmen auf die verschiedenen Schutzgüter haben bzw. welche Folgen das Unterbleiben der Investitionsmaßnahmen an den Gewässern haben. Die Stellungnahme des brandenburgischen Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz kommt zu dem Ergebnis, dass die Umsetzung des Schifffahrtsprogramms erhebliche negative Umweltauswirkungen im Land Brandenburg hervorrufen kann, vor allem bezüglich betroffener Natura 2000-Gebiete (innerhalb und außerhalb des Nationalparks Unteres Odertal) und des ökologischen Gewässerzustands. Die Einschätzung wird seitens des BMUV geteilt. Die Bewertung zeigt aus Sicht des BMUV nur unzureichend auf, welche langfristigen Auswirkungen die Maßnahmen insbesondere das Projekt mit dem Titel: „Modernisierung des Regulierungssystems der Grenzüberschreitenden Stufe II“ auf die deutschen an der Oder liegenden Schutzgebiete und wertvollen Auenlebensräume haben kann. Die Oderkatastrophe im August 2022 hat gezeigt, wie empfindlich das Ökosystem auf negative Einflüsse insbesondere während extremer Wetterbedingungen reagiert. Aus Sicht des BMUV</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Eine detaillierte Bewertung der Auswirkungen der geplanten Investition wurde auf der Stufe der individuellen Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, aus der hervorgeht, dass im Falle von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Modernisierung von Regulierungsbauwerken an der Oder, wird die potenziell negative und erhebliche Auswirkung mit der direkten Zerstörung von Lebensräumen verbunden sein (6430 Feuchte Hochstaudensäume der planaren bis alpinen Höhenstufe, 91E0 Auenwälder mit <i>Alnus glutinosa</i> und <i>Fraxinus excelsior</i> (Alnopadion, <i>Alnion incanae</i>, <i>Salicetum albae</i>), 91F0 Hartholzauewälder mit <i>Quercus robur</i>, <i>Ulmus laevis</i>, <i>Ulmus minor</i>, <i>Fraxinus excelsior</i> oder <i>Fraxinus angustifolia</i> (<i>Ulmion minoris</i>), 3150 Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnoptamions oder <i>Hydrocharitaceae</i>, 6440 Brenndolden-Auenwiesen (<i>Cnidion dubii</i>), 9170 Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald <i>Galio-Carpinetum</i>, <u>aber die Auswirkungen werden sich nur auf einzelne identifizierte Flächen beschränken</u>. Die Ausnutzung der modernisierten Regulierungsbauwerke wird keine Auswirkungen auf Formen des Naturschutzes haben, einschließlich der Ziele und des Schutzgegenstandes von Natura 2000-Gebieten (Łęgi Słubickie (PLH080013); Dolina Śródkowej Odry (PLB080004.B); Ujście Warty (PLC080001), Dolna Odra (PLH320037), Dolina Dolnej Odry (PLB320003)) und die Kontinuität der sie verbindenden ökologischen Korridore.</p>

			sollte daher bei jeglichen Eingriffen in das Gewässersystem (u.a. Hydrologie, Habitatstruktur) negative Umweltauswirkungen vermieden bzw. die Resilienz durch Revitalisierung erhöht werden. Dies ist nur durch eine kritische und fundierte Analyse der langfristigen Auswirkungen der vorgesehenen Maßnahmen möglich.	Darüber hinaus werden bei dem geplanten Vorhaben mit dem Titel Modernisierung der Regulierungsbauwerke auf der Oder Etappe II aufgrund der für die UVP durchgeführten Analysen keine erheblichen Auswirkungen auf die gesetzlich geschützten Gebiete festgestellt, insbesondere: das Naturschutzgebiet Łęgi bei Słubice, die Pufferzone des Nationalparks Ujście Warty und der sich überschneidende Landschaftspark Ujście Warty und der Landschaftspark Cedyński Park Krajobrazowy.
Anmerkungen zur Prognose der umweltauswirkungen für das Projekt Nationales Schifffahrtsprogramm bis 2030				
1	28.02.2023	Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg Abteilung 4 (Naturschutz)/ Referat 44 (Naturschutz in Planungen und Zulassungsverfahren) Abteilung N (Naturschutz und Brandenburger Naturlandschaften)/ Referat N4 der LfU	Auf Seite 7 wird im vorletzten Absatz angegeben, dass die zum jetzigen Zeitpunkt vorliegenden Informationen nicht den Schluss zulassen, dass die derzeit angenommenen Auswirkungen so erheblich sind, dass eine grenzüberschreitende Prüfung erforderlich ist. Die Aussage zu den prognostizierten Auswirkungen der Modernisierung der Regelungsinfrastruktur der Oder im Grenzverlauf sind aus hiesiger Sicht fachlich nicht korrekt, ihnen wird daher deutlich widersprochen. Der tatsächliche Bemessungsabfluss für die insgesamt mit dem Ausbau geplante 1,8 m Wassertiefe mit der dementsprechenden Überschreitungsdauer beträgt nach Angabe des Leibniz-Instituts für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB) vom 26.03.2021 aber nur 160 m³/s im Abschnitt zwischen Küstrin und Ratzdorf und 250 m³/s unterhalb der Wartemündung bei Küstrin (Bundesanstalt für Wasserbau [BAW] 2014). Durchgängig 1,8 m Wassertiefe bei so geringen Abflüssen (160-250 m³/s) gab es in der Oder auch historisch noch nie. Es handelt sich daher um ein umfangreiches Ausbauprojekt, das sich im	Anmerkung geklärt. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung für das NSP2030 wurden die Auswirkungen aller in Anhang Nr. 1 des Programms aufgeführten Investitionen auf die Umwelt der nach dem Gesetz potenziell exponierten Länder analysiert und die Ergebnisse dieser Prüfung an den Inhalt und den Detaillierungsgrad des Entwurfsdokuments angepasst. Bei der Bewertung wurden die Ergebnisse der bestehenden Dokumente berücksichtigt, die bis jetzt für die einzelnen Investitionen bearbeitet wurden.

			Hinblick auf die Ziele einer besonderen Wassertiefe von 1,8 m als erfolglos erweisen kann. Der Umfang des Ausbaus wird in den eingereichten Unterlagen nicht korrekt und hinreichend dargestellt.	
2			Bei den eingereichten Unterlagen fehlen wesentliche Informationen. Wenn nach dem Stromregulierungskonzept, dem die Modernisierung der Regelungsinfrastruktur der Oder im Grenzverlauf, Etappe II zu Grunde liegt, eine geplante Vertiefung der Fahrrinne um 0,4 m vorsieht, fehlt eine Abschätzung der langfristigen Auflandung in den Bühnenfeldern und der damit verbundenen Habitatverluste für aquatische Organismen. Wenn insgesamt 158,6 Flusskilometer auf durchschnittlich 100 m Breite um 0,4 m vertieft werden sollen, werden nach Angaben der IGB 6,4 Mio. m ³ Sediment umgelagert. Hierzu sind der Unterlage keinerlei Informationen zu entnehmen. Da es sich um eine wesentliche und irreversible hydromorphologische Veränderung der Grenzoder handelt, sind die Auswirkungen besonders sorgfältig zu prüfen.	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>In der Etappe der individuellen Umweltverträglichkeitsprüfung wurden detaillierte Analysen der Auswirkungen der geplanten Investition auf einzelne Umweltelemente zusammen mit den erforderlichen Analysen und Modellen durchgeführt und entwickelt. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Umweltverträglichkeitsprognose Informationen berücksichtigt, die in Dokumenten enthalten sind, die sich auf den Umfang des entworfenen Dokuments beziehen, wurden die Ergebnisse der Einzelprüfung in der Umweltverträglichkeitsprognose im Rahmen der SUP für das NSP2030 berücksichtigt.</p>
3			Die Darstellung der möglichen Veränderungen des derzeitigen Zustands der Umwelt im Falle der Nichtumsetzung des Nationalen Schifffahrtsprogramms bis 2030 auf Seite 8, 9. verfolgt einen sehr allgemeinen Ansatz. Eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Projekte erfolgt nicht. Von daher lassen sich gerade die Auswirkungen auf das Klima nicht abbilden. Es wird angenommen, dass die Investitionen, die dem Ziel 1 zugeordnet sind, sich selbst nicht auf den Klimawandel auswirken werden, sie seien aber empfindlich gegenüber den Risiken des	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Rahmen der SUP wurden die Auswirkungen auf die einzelnen Umweltelemente sowie die kumulativen Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem unter Berücksichtigung eines angemessenen Detaillierungsgrads, der auf den Inhalt des Projekts des NSP2030 abgestimmt ist, untersucht, darunter u. a. die Bereiche Klima und Luft, Oberflächengewässer und Grundwasser.</p> <p>Aus dem Bericht über die Studien und Berechnungen, die auf der Grundlage der Aktualisierung des Konzepts zur Regulierung des</p>

		<p>Klimawandels, z. B. Überschwemmungen, starke Winde. Ein weiteres wesentliches Risiko fehlt, das sinkende Wasserdargebot in der Landschaft, die ohnehin sinkenden Grundwasserstände im Einflussbereich der Projekte, die den Zweck des Ausbaus, eine Verbesserung des Wassertransports in Frage stellen können. Hier fehlt es an einer umfassenden Klimaprognose für die einzelnen Projekte, bei der grenzüberschreitenden Betrachtung der Modernisierung der Regelungsinfrastruktur der O-der im Grenzverlauf, Etappe II. Es ist eher wahrscheinlich, dass der geplante Ausbau sein Ziel verfehlt, ein verlässlich stabiler Transportweg zu sein. Stattdessen verstärken sich die beeinträchtigten Stressoren in ihren Wechselwirkungen, die das Ökosystem des Odertals in seiner biologischen Vielfalt verschlechtern.</p>	<p>Odergrenzflusses durchgeführt wurden, geht eindeutig hervor, dass der Anstieg des Grundwasserspiegels bei Hochwasser und Überschwemmungen und seine Absenkung bei Niedrigwasser (als natürliche Folge der Bodensenkung) im Vergleich zu den Bedingungen, die am Fluss in seinem jetzigen Zustand herrschen, gering sein werden, und dass die Durchführung der Investition das Hochwasserrisiko nicht erhöht und nicht zu einer erheblichen Absenkung des Grundwasserspiegels führt, was zu einer Austrocknung der Küstengebiete führen könnte. Die Analyse der Ergebnisse der durchgeführten Studien und der durchgeführten Modelle zeigt außerdem, dass das Funktionieren der umbauten Regulierungsbauwerke keinen Einfluss auf das gegenwärtige hydrologische System der Oder haben wird. Die Ergebnisse der Analysen haben gezeigt, dass der Betrieb der umgebauten Regulierungsbauwerke keinen Einfluss auf die Größe der Abflüsse und die Dynamik der Hoch- und Tiefstände sowie die Absenkung des Grundwasserspiegels im Deichgebiet haben wird.</p>
4		<p>Bemerkenswert sind in dem vorliegenden Dokument noch die folgenden Zitate, die die Feststellung der generellen Umweltverträglichkeit der geplanten Vorhaben vollständig widerlegen: „Darüber hinaus wird der Umbau des Regulierungssystems zu einer Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit führen, was lokal die Form des Flussbettes verändern kann. Diese Maßnahmen werden möglicherweise erhebliche negative Auswirkungen auf die morphologischen Elemente der Flusssufer, die Struktur der Ufervegetation und den Lebensraum von Makrophyten, Wirbellosen und Jungtieren der</p>	<p>Anmerkung geklärt</p> <p>Die Methodik zur Bewertung sowohl der Bestimmungen des NSP2030 als Ganzes als auch der darin geplanten Projekte umfasst Analysen zu einzelnen Umweltkomponenten. Es ist wichtig zu betonen, dass es sich bei den geplanten Anlagen und dem Umfang der Arbeiten um die Modernisierung bestehender Anlagen handelt, die keine neue Veränderung der Umwelt darstellen.</p>

			<p>Ichthyofauna haben. Sie betreffen vor allem eine mögliche Verschlechterung des hydromorphologischen Zustands und negative Auswirkungen auf biologische Elemente: Makrophyten, benthische Makroinvertebraten und Ichthyofauna. Die Auswirkungen werden direkt und lokal sein und sich auf die Abschnitte beschränken, in denen Modernisierungs- und Wiederaufbauarbeiten am Regulierungssystem durchgeführt werden“ (Seite 11).</p> <p>„Eine mögliche negative Auswirkung in der Betriebsphase der Regulierungsanlagen ist jedoch das Risiko, dass es langfristig zu einer beschleunigten Tiefenerosion in der Fahrrinnenzone kommt, die durch die Stromkonzentration und den verringerten Schuttabfluss von den Ufern verursacht wird. Dies könnte zu einer Absenkung des Grundwasserspiegels im Fluss und in der Folge zu einem Rückgang des Grundwasserspiegels und einer Landbildung in den Bühnenfeldern führen, was eine negative langfristige Auswirkung der Investition wäre und die durch den Umbau von Bühnen wiederhergestellten Lebensräume am Ufer beeinträchtigen könnte“ (Seite 17)</p> <p>Diese Ausführungen sind insofern besonders bemerkenswert, da sie der von der Nationalparkverwaltung Unteres Odertal und dem MLUK bei der Beurteilung der Maßnahme „1B.2 Etappe I und Etappe II Modernisierungsarbeiten an der Oder als Grenzfluss im Rahmen des Projekts des Hochwasserschutzes im Einzugsgebiet der Oder und Weichsel“ im Rahmen der Stellungnahme zum grenzüberschreitenden UVP vorgebrachten fachlichen Argumentation entsprechen. Diese ist</p>	
--	--	--	---	--

			<p>allerdings von der Generaldirektion für Umwelt als fachlich nicht zutreffend zurückge-wiesen worden. In den nun vorliegenden Dokumenten zum Nationalen Polnischen Schifffahrtsprogramm 2023 wird der Argumentation nun jedoch an dieser Stelle gefolgt – das zeigt die erheblichen Unstimmigkeiten in der Prüfung und der fachlichen Beurteilung. Trotz dieser fachlichen Wertung kommt der Umweltbericht zum Schifffahrtsprogramm dann aber zu dem abschließenden Ergebnis, dass die Durchführung einer grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung auf Grund der Feststellung, dass keine nachhaltigen negativen Auswirkungen zu erwarten sind, entbehrlich ist.</p>	
5			<p>Die Prüfung von Alternativen zum geplanten Ausbau der Grenzoder mit Buhnen und Parallelwerken wurde mit dem bloßen Hinweis auf die Unmöglichkeit von Alternativen abgetan: „Das Hauptziel des Dokuments wird durch die festgelegten spezifischen Ziele erreicht. Auf der Ebene des Hauptziels und der spezifischen Ziele ist es praktisch unmöglich, Alternativen zu ermitteln“ (Seite 41) „Aus dem Bericht über die Umweltauswirkungen des oben genannten Projekts und den im Zusammenhang mit seiner Vorbereitung durchgeführten Analysen geht hervor, dass es keine Durchführungsvariante gibt, die als ökologisch besser bewertet werden könnte als die vom Investor gewählte Variante.“ (Seite 41) Im Widerspruch dazu wurden im Kapitel 4.4.3.1 des Nationalen Schifffahrtsprogramms ökologisch verträgliche Varianten zum Ausbau der Grenzoder aufgeführt.</p>	<p>Anmerkung geklärt</p> <p>Eine strategische Umweltprüfung wird für einen Programmentwurf durchgeführt. Bewertet werden das Dokument und sein Anwendungsbereich. Da das Hauptziel des Dokuments darin besteht, die Rolle der Binnenschifffahrt im Land zu stärken, kann dies nicht mit anderen Mitteln als den im Dokument dargestellten erreicht werden.</p> <p>Alternativen für einzelne Projekte werden jedoch in der Etappe der individuellen Umweltverträglichkeitsprüfung geprüft.</p>

			Die unterlassene Prüfung von Alternativen ist zu beanstanden.	
6			<p>Als „ein Teil der UVP für das NSP 2030_DE.pdf“ wird ab Seite 37 ein Katalog zur Minimierung baubedingter Beeinträchtigungen vorgeschlagen. Wenn man sich die aktuellen Baustellen bei Neurüdnitz anschaut, sind diese Maßnahmen nicht sichtbar., kommt dieser vorgeschlagene Katalog nicht zur Anwendung. So scheinen aktuell keine rückbaubaren Baustraßen und Lagerplätze eingerichtet zu sein. Es macht den Eindruck, dass vor Ort nur nach technischen Anforderungen gearbeitet wird. Eine Schonung der Schutzgüter, der Vegetation und des Bodens ist nicht zu erkennen. Baustellen-Zuwegungen sind extrem zerfahren. Lagerplätze innerhalb der SPA- und FFH-Gebiete bieten ein Bild der Zerstörung. Die später erforderliche Lockerung von Bodenverdichtungen durch Baustraßen, die nicht mit Geotextil unterlagert sind, kann eventuell nur noch durch Tiefenumbruch erfolgen. Dabei können neben einer kompletten Vegetationszerstörung auch die im Auenboden festgelegten Schadstoffe (z.B. Schwermetalle) aufgeschlossen werden. Allerdings betreffen diese Beeinträchtigungen polnisches Gebiet, freigesetzte Schadstoffe könnten aber im Falle von höheren Oderwasserständen auch deutsches Gebiet beeinträchtigen.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die Behörde verweist auf eine bereits umgesetzte Investition, die nicht Gegenstand des Entwurfs des Nationalen Schifffahrtsprogramms bis 2030 ist.</p> <p>Darüber hinaus stellt die Prognose in Übereinstimmung mit der polnischen Gesetzgebung u.a. Lösungen zur Vermeidung, Verringerung oder zum natürlichen Ausgleich negativer Auswirkungen auf die Umwelt vorgestellt, die sich aus der Umsetzung des entworfenen Dokuments ergeben können. Der Entwurf der Prognose für den Entwurf des Nationalen Schifffahrtsprogramms bis 2030 berücksichtigt das oben Gesagte, d.h. er zeigt einen Katalog von Lösungen auf, die den Bestimmungen des Dokuments entsprechen.</p>
7			Die FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) kann in den Bericht über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) oder die strategische Umweltprüfung (SUP) integriert werden. Es ist aber von wesentlicher Bedeutung,	<p>Anmerkung geklärt/teilweise berücksichtigt.</p> <p>Die in der Umweltverträglichkeitsprognose dargestellten Ergebnisse ergeben sich aus den</p>

			<p>dass die für die FFH-VP und deren Schlussfolgerungen relevanten Informationen im UVP- oder SUP-Bericht deutlich unterscheidbar und erkennbar bleiben, damit sie gegenüber denen der allgemeinen UVP oder SUP abgegrenzt werden können.¹ Dies gelingt in den eingereichten Unterlagen nicht. Es werden nur allgemeine und pauschale Aussagen zu den Auswirkungen des Programms auf die Verträglichkeit mit den Natura 2000-Gebieten übertragen. Darüber hinaus sind diese unvollständig. Die FFH-VP erfordert strengere Untersuchungen und Wirkprognosen als die im Rahmen der vorgelegten UVP vorgenommenen. Prüfungen, die sich auf allgemeine Beschreibungen und eine oberflächliche Berücksichtigung vorhandener Daten über die Natur in einem Gebiet beschränken, können nicht als „angemessene Prüfung“ der Verträglichkeit im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 Satz 1 FFH-RL 92/43/EWG betrachtet werden.</p>	<p>vorliegenden Unterlagen, die für einzelne Investitionen erstellt wurden.</p> <p>Die im NSP2030 enthaltenen Investitionen befinden sich in unterschiedlichen Etappen der Umsetzungsvorbereitung, für einige liegen bereits endgültige Umweltentscheidungen vor, für andere gibt es nur Voranalysen.</p> <p>Bei der Erstellung der Prognose wurde mit größtmöglicher Sorgfalt vorgegangen und es wurden so viele Daten und Informationen wie möglich angegeben, wobei der Umfang dieser Informationen nicht standardisiert, sondern an das verfügbare Wissen für jede einzelne Investition angepasst wurde.</p> <p>In der UVP-Prognose wurde in einem separaten Kapitel die Bewertung der Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf Natura2000-Gebiete getrennt, wobei die Gebiete sowohl auf polnischer als auch auf deutscher Seite berücksichtigt wurden.</p>
8			<p>Es wird nur 1 von 11 Investitionsprojekten betrachtet.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Entwurf der UVP-Prognose wurden die Auswirkungen aller im Entwurf des Nationalen Schifffahrtsprogramms bis 2030 enthaltenen Vorhaben analysiert. Die einzelnen Analysen erfolgten auf der Grundlage der für sie erstellten Dokumente sowie auf der Grundlage von Analysen, die auf der Basis der verfügbaren Daten durchgeführt wurden.</p>
9			<p>- es werden nicht alle Natura 2000-Gebiete im Wirkungsbereich betrachtet</p>	<p>Anmerkung berücksichtigt</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - die Erhaltungsziele der betroffenen Natura 2000-Gebiete werden nicht aufgeführt und betrachtet, - die charakteristischen Arten der erhaltungszielbestimmenden Lebensraumtypen (LRT) werden nicht berücksichtigt, - es gibt keine aktuellen Daten zu den möglicherweise betroffenen Arten und LRT, - es werden nicht alle Wirkfaktoren aufgeführt und hinsichtlich ihrer Auswirkungen prognostiziert, <p>Es werden weder die Erhaltungsziele der betroffenen Natura 2000-Gebiete benannt noch wurden aktuelle Daten zu den Arten und Lebensraumtypen erhoben.</p> <p>Eine FFH-VP kann aber nicht „angemessen“ im Sinne von Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL 92/43/EWG sein, wenn aktualisierte Daten zu den Lebensräumen und geschützten Arten fehlen.³ Denn die Beurteilung, ob das Projekt ein Natura 2000-Gebiet in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen kann, ist anhand seiner Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Gebietsbestandteile zu beurteilen. Maßgebliches Beurteilungskriterium ist dabei der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten.</p> <p>Ein günstiger Erhaltungszustand muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf sich nicht weiter verschlechtern. Diesem Umstand ist umso mehr Rechnung zu tragen, da die Artengruppen der Fische, Muscheln und Schnecken massive Bestandseinbußen infolge des</p>	<p>Im Rahmen des NSP2030 wurden bei der Bewertung der Auswirkungen der geplanten Vorhaben der aktuelle Wissensstand und die Daten der für das Monitoring der Lebensräume und Schutzgüter der Natura2000-Gebiete zuständigen Behörden berücksichtigt. Das Kapitel wurde um zusätzliche Informationen und Analysen zu Natura 2000-Gebieten ergänzt, insbesondere um Verweise auf Natura 2000-Gebiete in der Bundesrepublik Deutschland.</p>
--	--	---	---

			<p>Massensterbens in der Oder im Jahr 2022 zu verzeichnen hatten.</p> <p>Hinsichtlich der Aufzählung der deutschen Natura-2000 Gebiete beschränkt sich die Untersuchung auf die Europäischen Vogelschutzgebiete Unteres Odertal (DE2951401) und Mittlere Oderniederung (DE3453422). Zusätzlich beschränkt sich die Untersuchung auf das FFH-Gebiet Unteres Odertal (DE2951302). Drei weitere Natura-2000-Gebiete werden erwähnt: „Oderinsel Kietz“, „Oder-Neiße Ergänzung“, „Oderwiesen Neurüdnitz“ sowie der Nationalpark Unteres Odertal.</p> <p>Es fehlen in der Natura-2000-Verträglichkeitsprüfung folgende 9 Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung auf deutscher Seite, die sich flussaufwärts südlich des Nationalparks Unteres Odertal anschließen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oderaue Geschmar (DE 3353-301) - Odervorland Gieshof (DE 3252-301) - Odervorland Kienitz (DE 3352-301) - Lebuser Odertal (DE 3553-307) - Oderwiesen nördlich Frankfurt (DE 3653-302) - Eichwald und Buschmühle (DE 3653-301) - Oderwiesen am Eichwald (DE 3653-305) - Mittlere Oder (DE 3754-303) - Oder-Neiße (DE 3954-301) <p>Auch ist zu berücksichtigen, dass sich das europäische Gebietsschutzrecht auf die Errichtung eines Schutzgebietsnetzes richtet. Hierfür ist der Schutz der Aus-tauschbeziehungen zwischen verschiedenen Gebieten und Gebietsteilen unverzichtbar. Beeinträchtigungen dieser Austauschbeziehungen, z.B. durch Unterbrechung</p>	
--	--	--	---	--

		<p>oder Beeinträchtigung von Wanderkorridoren, unterfallen mithin dem Schutzregime des Gebietsschutzes. Das Funktionieren solcher Austauschbeziehungen ist folglich in die Prüfung einzubeziehen.</p> <p>Der Entwurf der Umweltverträglichkeitsprüfung geht auf Seite 7, 3. Absatz davon aus, dass der Umbau des bestehenden Regulierungssystems nicht dieselben Auswirkungen auf das Längsprofil und die Wasserstände des Flusses haben wird wie die Regulierung natürlicher Kanäle, wie die für dieses Projekt durchgeführten hydrodynamischen Berechnungen bestätigen. Andere „natürliche“ Kanäle sind nicht der Vergleichsmaßstab für eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung zur Oder, die gerade durch den Umbau des Regulierungssystems in ihrem Längsprofil verändert werden soll. Mit der Verlängerung und Erhöhung der Buhnen soll die Schleppspannung erhöht und die Fahrrinne deutlich vertieft werden. Es stellen sich betriebsbedingte Veränderungen der Wasserspiegellagen, Sohlerosion und -eintiefung, Veränderung der Fließgeschwindigkeiten, Sohlschubspannung, Sedi-</p> <p>menttransport und Sedimentumlagerung ein, die gravierend in den Landschafts-wasserhaushalt des Odertals eingreifen. Diese Vertiefung geht mit einer Absenkung der Grundwasserstände einher, die sich insbesondere während Dürrepha-</p> <p>sen erheblich auf Arten und Lebensräume in der Aue abseits des Flusses auswirken können. Entgegen der Annahme in dem Entwurf der Umweltverträglichkeitsprüfung hat der Ausbau der Wasserstraße mit der Absenkung der Wasserstände erheblich beeinträchtigende Folgen auf die Schutzgüter der Natura 2000-Gebiete.</p>	
--	--	--	--

			<p>Die Maßnahme verstößt damit gegen ein zentrales Verbot in den Naturschutzgebiets-Verordnungen, die zur Umsetzung der FFH-RL eingerichtet wurden. Die Verordnungen untersagen Be- oder Entwässerungsmaßnahmen über den bisherigen Umfang hinaus durchzuführen, Gewässer jeder Art entgegen dem Schutzzweck zu verändern oder in anderer Weise den Wasserhaushalt des Gebietes zu beeinträchtigen. Die geplante Absenkung der Wasserstände kann die Erreichung der Erhaltungsziele für die Auen-Lebensräume, Lebensrumtypen des Anhang I und die Tierarten des Anhangs 2 der FFH-RL verhindern.</p> <p>Der Darstellung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete auf Seite 14 fehlt eine nachvollziehbare Begründung, weshalb die beabsichtigte Vertiefung der Oder mit der damit einhergehenden Absenkung des Grundwasserspiegels keine dauerhaften Veränderungen der Lebensräume und Habitate sowie des Biotopverbunds auslösen sollte. Eine Vertiefung der Oder führt zwangsläufig zu einer stärkeren Entwässerung der Landschaft, in diesem Fall wahrscheinlich mit verheerenden Folgen für Flussauen und Feuchtgebiete. Der Entwurf der Umweltverträglichkeitsprüfung erkennt die gravierenden Veränderungen in den Natura 2000-Gebieten und deren Vernetzung, die sich durch die Vertiefung der Oder auch auf deutscher Seite ergeben werden.</p> <p>Dabei wurde mit der Errichtung der Staustufen nördlich Wrocław bereits die Wasserdynamik der Oder reduziert. Die höheren Wasserstände, die zuvor regelmäßig im Jahr auftraten, stellen sich wesentlich seltener als die Jahre zuvor ein. Die trockenen Standortbedingungen in der Aue, im</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Oderbruch, in der Ziltendorfer und der Neuzeller Niederung nahmen in den letzten Jahren zu. Die geplante Modernisierung der Regelungsinfrastruktur der Oder im Grenzverlauf, Etappe II verschärft diese veränderten Standortbedingungen für die vorhandenen Lebensräume und ihre Arten. Daher trifft die Aussage auf Seite 16 im letzten Absatz zum Unterpunkt „Auswirkungen auf Naturschutzformen auf der Seite der Bundesrepublik Deutschland“ nicht zu, dass die Durchführung des geplanten Projekts keine langfristigen negativen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele und die Integrität von Natura 2000-Gebieten auf deutscher Seite haben wird. Sie ist bereits mit dem Ausbau der Staustufen eingetreten und wird sich mit der Umsetzung des geplanten Projekts verschärfen.</p> <p>Abschließend ist zu erwähnen, dass mit Verweis auf die UVP zum Vorhaben „1B.2 Phase I und Phase II der Modernisierungsarbeiten an der Grenzoder“ negative Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete ausgeschlossen werden, obwohl, hier noch ein Verfahren anhängig ist und die Verträglichkeitsprüfung vom MLLK Brandenburg ebenfalls als fachlich nicht korrekt beurteilt wurde.</p>	
10			<p>Betroffenheit des Biosphärenreservats Schorfheide-Chorin Die Oder grenzt auf einer Länge von ca. 5,5 km direkt an die Zone III (Landschaftsschutzgebiet) an das UNESCO-Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin an.</p> <p>Das SPA- Gebiet „Mittlere Oderniederung“ (DE 3453-422) und das SPA-Gebiet „Schorfheide-Chorin“ (DE 2948-401) sowie das FFH-Gebiet „Oder-Neiße-Ergänzung“ (DE 3553-308) sind unmittelbar betroffen. Laut</p>	<p>Anmerkung berücksichtigt.</p> <p>Im Kapitel über die Bewertung der Auswirkungen auf Schutzgebiete wurde ein Verweis auf das genannte Biosphärenreservat hinzugefügt. Die Bewertung wurde gemäß der angenommenen Methodik durchgeführt, wobei alle Arten und Formen von Auswirkungen berücksichtigt wurden.</p>

		<p>Landschaftsrahmenplan (MLUL 2004) wird neben dem Erhalt der deichvorgelagerten Wiesen insbesondere die hohe Bedeutung der Oder für den Biotopverbund (Biber- Fischotterlebensraum) betont.</p> <p>Neben den möglichen direkten Auswirkungen auf Schutzgebiete sind vor allem die indirekten und kumulativen Auswirkungen auf die angrenzenden Schutzgebiete zu betrachten. So sind die oben genannten Maßnahmen der Tiefenregulierung und der Wiederherstellung der Infrastruktur geeignet, den Wasserhaushalt des Flussbetts, aber auch der angrenzenden Region nachhaltig und erheblich zu beeinträchtigen. Neben den genannten Schutzgebieten wäre im Bereich des Biosphärenreservats insbesondere das Naturschutzgebiet (NSG) und FFH-Gebiet „Niederoderbruch“ DE 3149-302 und der Binnenteil der Alten Oder in dem FFH-Gebiet „Oder-Neiße-Ergänzung“ DE 3149-302 erheblich betroffen, da dieser Teil des Niederoderbruchs von den Grundwasserständen und dem Zufluss der Alten Oder abhängig ist.</p> <p>Eine Maßnahme an der Oder, die in den Wasserhaushalt eingreift, benötigt daher umfangreiche hydrologische Untersuchungen zu den erwartbaren Auswirkungen.</p> <p>Aussagen wie „Auf das Grundwasser hat die Nichtdurchführung der geplanten im KPŽ2030-Projekt Maßnahmen keinen Einfluss“ (Kurzfassung Seite 7) sind in Zweifel zu ziehen. Geeignete Untersuchungen waren den Unterlagen nicht zu entnehmen, wenngleich in den Unterlagen vermerkt ist, dass es grenzüberschreitende Konsultationen zu hydrologischen Modellierungen und den hydromorphologischen Auswirkungen</p>	
--	--	--	--

			<p>geben habe (Entwurf der Umweltverträglichkeitsprüfung, Seite 6). Allerdings wird auch festgestellt, dass es Beeinträchtigungen geben kann: „Darüber hinaus wird der Umbau des Regulierungssystems zu einer Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit führen, was lokal die Form des Flussbettes verändern kann. Diese Maßnahmen werden möglicherweise erhebliche negative Auswirkungen auf die morphologischen Elemente der Flusssufer, die Struktur der Ufervegetation und den Lebensraum von Makrophyten, Wirbellosen und Jungtieren der Ichthyofauna haben“ (Entwurf Umweltverträglichkeitsprüfung, Seite 11).</p> <p>Weiterhin werden keine flächengenauen Angaben zu betroffenen Biotoptypen gemacht. Im Bereich des Biosphärenreservats sind wechselfeuchte Auenwiesen (Biotoptyp 0510401) anzutreffen, die durch eine Änderung der Gewässerdynamik erheblich betroffen sein können.</p> <p>Aussagen zur Fauna werden nicht gemacht. Ferner fehlen konkrete belastbare Angaben zu anlagen- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen sowie zur Vermeidung und Kompensation. Die Zielvorgabe vor dem Beginn einer Baumaßnahme die Aufnahme der Schutzgüter durchzuführen, ist als nicht hinreichend anzusehen: „Es wird empfohlen, vor der Erschließung des Geländes eine Bestandsaufnahme der Natur vorzunehmen: a. im Bereich des geplanten Projekts vorkommende Vegetation; b. geschützte Arten, die im Bereich des geplanten Projekts vorkommen“ (Entwurf der Umweltverträglichkeitsprüfung, Seite 39).</p>	
11	28.02.2023	Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt	Belang Hochwasserschutz Aus der fachlichen Sicht des Hochwasserrisikomanagements sind im	Anmerkung geklärt.

	<p>und Klimaschutz des Landes Brandenburg</p> <p>Abteilung 2 – Wasser- und Bodenschutz</p> <p>Abteilungen Wasserwirtschaft 1 und 2 des LfU</p>	<p>Rahmen der SUP noch weitere Fragestellungen genauer zu beachten und zu beantworten. In den Unterlagen sind keine eindeutigen Hinweise zu Vor- und Nachteilen der geplanten Maßnahmen für das Themenfeld Hochwasserrisikomanagement enthalten.</p> <p>Die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf das Schutzgut Mensch werden nur vage benannt. Die Daten- und Berechnungsgrundlagen, auf denen die Aussagen zur menschlichen Betroffenheit basieren, werden in den Unterlagen nicht ausgeführt. Hierzu sollte es eine Klärung geben.</p> <p>Hinsichtlich der in den Unterlagen aufgeführten Maßnahmen im Bereich der Grenzoder (Etappe II) wird auf die weiterhin gültigen Stellungnahmen des LfU Brandenburg zum Programm „Modernisierung von Regulierungsbauwerken an der Grenzoder – Etappe I + II“ verwiesen.</p> <p>Die Folgen der geplanten Maßnahmen im Oberlauf auf das Abflussgeschehen der Oder sind nach der HWRM-Richtlinie mit den Unterliegern abzustimmen. Es wird davon ausgegangen, dass diese Abstimmung im Rahmen der gemeinsamen grenz-übergreifenden Arbeitsgruppen erfolgt. Trotz dieser Abstimmungen ist auch für die geplanten Maßnahmen die Hochwasserneutralität nachzuweisen. Die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf das Abflussgeschehen der Oder sind zu untersuchen und zu veröffentlichen. Erst dann können die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen umfänglich bewertet werden.</p>	<p>Der Gegenstand der SUP-Überprüfung für das NSP2030 ist nicht die Hochwasserrisikoanalyse. Dennoch wird durch die Umsetzung seiner Bestimmungen das Ziel erreicht, den Schutz vor Hochwasser zu erhöhen, indem Eisbrecher ermöglicht und eine angemessene Tiefe für ihre Arbeit sichergestellt wird.</p> <p>Eine Bewertung der Wirksamkeit von Hochwasserschutzinvestitionen wurde im Hochwasserrisikomanagementplan für die Flussgebietseinheiten vorgenommen. In Übereinstimmung mit den geltenden rechtlichen Anforderungen (einschließlich der Aarhus-Konvention) wurde für die Pläne und Programme auch eine strategische Umweltprüfung durchgeführt.</p> <p>Im Gegensatz dazu wurde eine Bewertung der Kohärenz mit diesen Planungsdokumenten (einschließlich PZRP und aPZRP) in die Prognose für das NSP2030 aufgenommen.</p> <p>Aus dem Bericht über die Studien und Berechnungen, die auf der Grundlage der Aktualisierung des Konzepts zur Regulierung des Odergrenzflusses durchgeführt wurden, geht eindeutig hervor, dass der Anstieg des Grundwasserspiegels bei Hochwasser und Überschwemmungen im Vergleich zu den Bedingungen, die am Fluss in seinem jetzigen Zustand herrschen, gering sein werden, und dass die Durchführung der Investition das Hochwasserrisiko nicht erhöht. Die Ergebnisse der Analysen haben gezeigt, dass der Betrieb der umgebauten Regulierungsbauwerke keinen Einfluss auf die Größe der Abflüsse und die Dynamik der Hoch- und Tiefstände haben wird.</p>
12		<p>Auswirkungen auf die Hydrologie / Wassermengenhaushalt und</p>	<p>Anmerkung nicht berücksichtigt.</p>

			<p>Hochwasservorhersage, Belang Gewässer- und Anlagenunterhaltung Aufgrund der zu erwartenden deutlichen Auswirkungen für Niedrig-, Mittel- und Hochwasserbedingungen ist ein die Grenzoder betreffendes Gutachten auf Basis einer hydraulischen Modellierung mit Feststofftransport erforderlich, um die kurzfristigen sowie langfristigen Auswirkungen konkret zu bewerten.</p> <p>Die Maßnahmen des Projekts „Modernisierung der Regelungsbauwerke an der Grenzoder“ haben auch Auswirkungen auf den Wasserhaushalt der angeschlossenen Polder, da die Wasserstände angehoben werden. Es wird seitens des Unterhaltungspflichtigen im LfU Brandenburg um Aussagen zur Veränderung der Wasserstände bei MNQ, MQ, HQ10 und HQ200 sowie zur Veränderung der dadurch bedingten Drängewasserzuflüsse in das Oderbruch, die Neuzeller und Ziltendorfer Niederung sowie in den Nationalpark Odertal gebeten.</p> <p>Zudem werden direkte Auswirkungen auf die operationelle Hochwasservorhersage erwartet, da sich die hydraulischen Gegebenheiten ändern werden. Die notwendigen Vermessungen sollten im Anschluss durchgeführt und zur Verwendung für die zuständigen Behörden freigegeben werden.</p>	<p>Aus dem Bericht über die Studien und Berechnungen, die auf der Grundlage der Aktualisierung des Konzepts zur Regulierung des Odergrenzflusses durchgeführt wurden, geht eindeutig hervor, dass der Anstieg des Grundwasserspiegels bei Hochwasser und Überschwemmungen und seine Absenkung bei Niedrigwasser (als natürliche Folge der Bodensenkung) im Vergleich zu den Bedingungen, die am Fluss in seinem jetzigen Zustand herrschen, gering sein werden, und dass die Durchführung der Investition das Hochwasserrisiko nicht erhöht und nicht zu einer erheblichen Absenkung des Grundwasserspiegels führt, was zu einer Austrocknung der Küstengebiete führen könnte. Die Analyse der Ergebnisse der durchgeführten Studien und der durchgeführten Modelle zeigt außerdem, dass das Funktionieren der umbauten Regulierungsbauwerke keinen Einfluss auf das gegenwärtige hydrologische System der Oder haben wird. Die Ergebnisse der Analysen haben gezeigt, dass der Betrieb der umgebauten Regulierungsbauwerke keinen Einfluss auf die Größe der Abflüsse und die Dynamik der Hoch- und Tiefstände sowie die Absenkung des Grundwasserspiegels im Deichgebiet haben wird.</p>
13			<p>Die Projekte 1-3 liegen im Oberlauf der Oder mit einem oberirdischen Einzugsgebiet von 10935 km² am Pegel Opole und 13436 km² am Pegel Ujscie Nysy. Die Querbauwerke beeinflussen das Abflussregime der Oder, die im Oberlauf aus den Mittelgebirgen kommend recht stark auf Niederschläge reagiert. Für das deutsche Grenzodergebiet, Einzugsgebiet von 51774 km² am</p>	<p>Die Stellungnahme der Behörde wurde zur Kenntnis genommen.</p>

			<p>Pegel Ratzdorf sind die Veränderungen aus hydrologischer Sicht vernachlässigbar.</p> <p>Auch bei dem Projekt „Modernisierung des Gliwicki Kanals“ ist eine relevante Beeinflussung der Wasserführung im Grenzbereich nicht zu erwarten, da nicht von großen Wassermengen in dem weit oberhalb gelegenen Zufluss zur Oder ausgegangen wird.</p>	
14			<p>RIS - Dieses Projekt ist aus Sicht der Hochwassermeldezentrale sehr zu befürworten, da es relevante Informationen zum Zustand des Flusses in Echtzeit frei zugänglich macht. Hier sind besonders die Webcams entlang des Flusses zu nennen, die besonders bei Vereisung und Eisauflauf wichtige Zusatzinformationen liefern.</p>	<p>Die Stellungnahme der Behörde wurde zur Kenntnis genommen.</p>
15			<p>Belang Umsetzung der EU-WRRL - Auswirkungen auf die allgemeinen physikalisch-chemischen Parameter im brandenburgischen Grenzabschnitt</p> <p>Der Einschätzung, dass erhebliche grenzüberschreitende Auswirkungen aus den geplanten Projekten 1-5 auf die allgemeinen physikalisch-chemischen Parameter (APC) auf dem Grenzabschnitt der Oder nicht zu erwarten sind, kann im Wesentlichen gefolgt werden.</p> <p>Ergänzende Untersuchungen zum aktuellen ökologischen Ausgangszustand der biologischen Qualitätskomponenten, insbesondere der Fische und des Makrozoobenthos der Grenzbereich sind nach der Umweltkatastrophe infolge der Goldalgenmassenentwicklung (<i>Prymnesium parvum</i>) im Sommer 2022 erforderlich, um bewerten zu können, ob bereits geringfügige baubedingte Auswirkungen des Projekts Nr. 4 zu</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Nach der bisher durchgeführten individuellen Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben zur Modernisierung der Bebauung der Grenzbereich können negative Auswirkungen auf die Oberflächengewässer mit einer vorübergehenden Verschlechterung der Wasserqualität innerhalb der einzelnen Elemente der Zustandsbewertung (physikalisch-chemisch, d.h. Trübung, Sauerstoffgehalt, Transparenz, Schwebstoffe und biologische Elemente, einschließlich Ichthyofauna) verbunden sein. Die Arbeiten im Zusammenhang mit der Modernisierung der Regulierungsbauwerke werden jedoch auf polnischer Seite durchgeführt und beeinträchtigen nicht die Möglichkeit, die Umweltziele in Oberflächenwasserkörpern und wasserabhängigen Schutzgebieten zu erreichen. Aufgrund der Selbstreinigungskraft der</p>

			<p>einer Verschlechterung biologischer Qualitätskomponenten führen könnten.</p>	<p>Fließgewässer werden die meisten Auswirkungen unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten oder in den folgenden Vegetationsperioden wieder verschwinden.</p> <p>Die Umsetzung des geplanten Vorhabens wird keine langfristigen negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter und die Integrität der Natura 2000-Gebiete auf deutscher Seite haben.</p> <p>Das umgesetzte Vorhaben bezieht sich auf die Modernisierung bestehender Infrastrukturen, die Anlagen stellen keine neue Veränderung der Umwelt dar und werden auch kein Hindernis für die Migration darstellen. Bei den anderen Projekten, der Schleuse Oppeln und dem Wehr an der Neißemündung, wurden bei der Einzelprüfung keine grenzüberschreitenden Auswirkungen festgestellt.</p>
16			<p>Belang Umsetzung der EU-WRRL - unterstützende Qualitätskomponente Hydromorphologie sowie damit verbundene Auswirkungen auf die Biologie</p> <p>Um hydromorphologische Auswirkungen von Vorhaben und Maßnahmen beurteilen zu können, sind in Bezug auf das Projekt 4 qualitative und quantitative Aussagen zum Ausgangszustand und eine Prognose der vorhabensbedingten Veränderungen in dem betreffenden Planungsmaßstab in angemessener Aussageschärfe vorzulegen. Bezüglich der möglichen gewässerökologischen Auswirkungen von auch weiter von der Grenzoder entfernten Staustufen (siehe Projekte 1-3 und 5 des NSP2030) wird auf die Aussagen unter Punkt 1.3 verwiesen, siehe dort unter Punkt „Problematik von Auswirkungen der Oderstaustufen auf die Entwicklung von Phytoplankton (insbes. auch gefährlicher Arten wie</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Rahmen der SUP wurden die Auswirkungen auf die einzelnen Umweltelemente sowie die kumulativen Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem unter Berücksichtigung eines angemessenen Detaillierungsgrads, der auf den Inhalt des Projekts des NSP2030 abgestimmt ist, untersucht.</p> <p>Die Bewertung stützt sich sowohl auf die verfügbaren Überwachungsdaten, die auch eine Bewertung des hydro-morphologischen Zustands umfassen, als auch auf die verfügbaren Methoden zur Bewertung der Auswirkungen der Investition auf die Hydromorphologie des Wasserlaufs. Die Bewertung wird für Wasserkörper durchgeführt.</p>

			z.B. <i>Prymnesium parvum</i>)“. In den Unterlagen der SUP werden dazu bislang keine Aussagen getroffen.	
17			<p>Die vorgestellten Methoden enthalten Aussagen zum Stand der Umsetzung oder der Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen in Bezug auf das Vorhabenziel (siehe /2/, S. 1-3). Dies ist nicht Gegenstand einer UVP. Ebenso sollen Auswirkungen überwacht werden. Das ist zwar positiv, jedoch ebenfalls nicht Gegenstand der UVP, die ja die Umweltauswirkungen vor der Entscheidung über das Vorhaben prognostiziert und damit die Entscheidung vorbereiten soll.</p> <p>In diesem Dokument werden die „Synergien“ mit dem „Plan zur Vorbeugung gegen Dürreschäden“ (PPSS) - anders als in der Kurzfassung und in dem Schifffahrtsprogramm 2030 – nicht genannt. Es fehlen deshalb entsprechende Aussagen zu den wasserhaushaltlichen, grenzüberschreitenden Auswirkungen auf den Unterlauf der Oder (Verweis auf PPSS nur auf S. 4/5, siehe Hinweise dazu).</p>	<p>Anmerkung berücksichtigt und teilweise geklärt.</p> <p>In der Umweltverträglichkeitsprüfung für das NSP2030 wurden in dem Kapitel, das der Bewertung der Verbindungen zwischen strategischen und planerischen Dokumenten auf EU-, internationaler und nationaler Ebene gewidmet ist, Bestimmungen zum Dürreplan hinzugefügt, einschließlich der für das entworfene Dokument relevanten Umweltschutzziele.</p> <p>Darüber hinaus wurden die Investitionen aus der indikativen Liste der NSP2030-Projekte bezüglich der vorhandenen Umweltdokumentation und des durchgeführten Prozesses der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen separater Verfahren (strategische Umweltverträglichkeitsprüfung für PPSS, aPZRP, PPNW, das Verfahren zur Erlangung einer Entscheidung über die Umweltbedingungen für die Vorhabendurchführung) analysiert.</p>
18			S. 4 unten: „Untersucht wurden die in Anhang 1 des Nationalen Schifffahrtsprogramms bis 2030 aufgeführten Investitionen, die sich in oder in der Nähe von grenz-überschreitenden Gewässern befinden und deren Durchführung und Betrieb potenziell eine Quelle von Auswirkungen mit grenzüberschreitender Tragweite sein könnten. Darüber hinaus wurden die Investitionsmaßnahmen aus der indikativen	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die im NSP2030 enthaltenen Investitionstätigkeiten wurden bewertet. Vor der Entwicklung der SUP wird jedes Mal eine Methodik für die Bewertung entwickelt, einschließlich der Angabe von Datenquellen. Die Methodik für die Entwicklung der Prognose ist ein separates Kapitel des Dokuments.</p>

		<p>Projektliste des Nationalen Schifffahrtsprogramms bis 2030 auch unter dem Gesichtspunkt der Umweltentscheidungen und der strategischen Folgenabschätzung analysiert, die im Rahmen anderer Planungs- und Strategiedokumente in separaten Verfahren durchgeführt wurden.</p> <p>Diese Prüfung hat ergeben, dass die grenzüberschreitenden Auswirkungen nicht erheblich sind und im Prinzip weder auf deutscher noch auf tschechischer oder slowakischer Seite eine Gefahr für die Schutzgüter darstellen. Es sollte auch darauf hingewiesen werden, dass die Maßnahmen, die in der indikativen Liste der Investitionsprojekte in Anhang Nr. 1 des Nationalen Schifffahrtsprogramms bis 2030 aufgeführt sind, in einem grenzüberschreitenden Kontext bewertet wurden und die Ergebnisse in den Entscheidungen über Umweltbedingungen oder Umweltverträglichkeitsprognosen berücksichtigt wurden, die für andere Pläne und Programme, in denen diese Investitionen enthalten sind, durchgeführt wurden.“</p> <p>Die Aussage des letzten Satzes sowie Inhalte und Aussagen der Tabelle 1 (Analyse der potenziellen grenzüberschreitenden Auswirkungen von Investitionsprojekten, S.5) sind unklar. Gegenstand der UVP ist nicht nur das Ergebnis der Prüfung der Umweltverträglichkeit, sondern auch die Prüfung selbst. Dies ist hier nicht der Fall.</p> <p>Die Methodik der Prüfung der Umweltverträglichkeit sowie die Auswahl der Prüfgegenstände werden nicht dargestellt.</p>	<p>Jedes Mal, wenn eine SUP für ein Dokument erstellt wird, wird die Prüfung in Bezug auf die in dem zu prüfenden Dokument enthaltenen Maßnahmen durchgeführt.</p> <p>Die Bewertung wurde in Übereinstimmung mit der in Polen angewandten Methodik durchgeführt.</p>
19		<p>S. 5: „Das einzige im Nationalen Schifffahrtsprogramm bis 2030 enthaltene Investitionsprojekt, für das in der Phase des</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p>

		<p>Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens eine grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschrieben wurde, ist das Projekt mit dem Titel: „Modernisierung des Regulierungssystems der Gren-zoder Stufe II“.</p> <p>Es ist hervorzuheben, dass im Rahmen des Verfahrens zur Entscheidung über die Umweltbedingungen für die Durchführung der Modernisierungsarbeiten 1B.2 Stufe I und Stufe II an der Grenzoder die Auswirkungen der geplanten Tätigkeiten auf die Umwelt sehr detailliert untersucht wurden, wobei die Auswirkungen auf die im Rahmen des europäischen Netzes ausgewiesenen Natura-2000-Gebiete, d. h. die in Polen und der Bundesrepublik Deutschland betriebenen, berücksichtigt wurden. Für das Projekt wurde ein Umweltverträglichkeitsbericht erstellt, der die Ergebnisse einer multidisziplinären Analyse der Auswirkungen des Projekts sowohl während der Durchführungsphase als auch im Hinblick auf die langfristigen Folgen enthält.</p> <p>Während des Verwaltungsverfahrens zum Erlass der Entscheidung über die Um-weltauflagen, wurde eine grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Projekt vorgeschrieben. ...“</p> <p>Zu Projekt 4 werden lediglich Inhalte und Ergebnisse der erfolgten UVP zum Ausbau der Grenzoder auszugsweise wiedergegeben. Weder erfolgte eine Unterscheidung nach den Etappen I und II in der Betrachtung, noch wurden die deutschen Bedenken dargestellt. Die eigentlichen</p>	<p>Für den Programmentwurf wird eine strategische Umweltprüfung durchgeführt. Dabei werden das Dokument und sein Umfang bewertet.</p> <p>Die Umweltverträglichkeitsprognose für das NSP2030 analysierte die Auswirkungen aller in Anhang 1 des Programms enthaltenen Investitionen auf die Umwelt der Länder, die nach dem Gesetz potenziell exponiert sind, und passte die Ergebnisse dieser Prüfung an den Inhalt und den Detaillierungsgrad des Entwurfsdokuments an.</p> <p>Bei der Bewertung wurden die Ergebnisse der bestehenden Dokumente berücksichtigt, die bisher für die einzelnen Investitionen entwickelt wurden.</p>
--	--	--	---

			<p>Prüfschritte werden nicht dargestellt, das Ergebnis ist damit nicht nachvollziehbar. Auf die von Seiten Brandenburgs ergangenen Stellungnahmen zur grenzüberschreitenden UVP zum Ausbau der Grenzoeder sowie die Klage wird verwiesen.</p>	
20			<p>„Als Ergebnis der durchgeführten Analysen wurde festgestellt, dass sowohl die Durchführung der Investition als auch die übrigen Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog für das Flusseinzugsgebiet Oder und das Flusseinzugsgebiet Weichsel keine negativen Auswirkungen auf das Gebiet der Nachbarländer, d.h. der Bundesrepublik Deutschland ...“</p> <p>S.7: Es wird einerseits hervorgehoben, dass keine „Verpflichtung zur Durchführung einer erneuten Umweltverträglichkeitsprüfung in der Phase vor der Erteilung einer Baugenehmigung oder einer wasserrechtlichen Genehmigung für die geplanten Investitionen bestand.“, andererseits wird ausgeführt, dass „die fehlende Identifizierung grenzüberschreitender Auswirkungen auf der Ebene der strategischen Prüfung nicht von einer diesbezüglichen Analyse auf der Ebene der detaillierten Einzelprüfung in der Phase entbindet, in der die Entscheidung über die Umweltbedingungen für die Durchführung des Projektes getroffen wird.“ Das erscheint widersprüchlich.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die in der Prognose enthaltene Aussage „<i>Die fehlende Ermittlung der grenzüberschreitenden Auswirkungen auf der Ebene der strategischen Prüfung entbindet nicht von einer diesbezüglichen Analyse auf der Ebene der detaillierten Einzelprüfung in der Etappe des Erlangens einer Entscheidung über die Umweltbedingungen für die Durchführung des Projekts</i>“ bezog sich auf die im NSP2030 enthaltenen Projekte, für die keine Entscheidung über die Umweltbedingungen ergangen ist.</p> <p>Andererseits bezog sich die Aussage über die fehlende Verpflichtung zur Durchführung einer erneuten Umweltverträglichkeitsprüfung in der Etappe vor der Erteilung der Baugenehmigung auf Projekte mit Entscheidungen zu den Umweltbedingungen.</p> <p>Die endgültige Entscheidung über die Notwendigkeit einer erneuten Umweltverträglichkeitsprüfung wird von der Behörde getroffen. Aufgrund des Umfangs dieses Dokuments ergibt sich aus der UVP-Prognose nicht die Verpflichtung, eine Neubewertung der UVP für das Vorhaben durchzuführen, da der Zweck der Erstellung der Prognose nur darin besteht, die Umweltauswirkungen der Umsetzung der Bestimmungen des entworfenen Dokuments zu bewerten.</p>

21			<p>„Werden keine Verbesserungen an der regulativen Entwicklung vorgenommen, wird dies mit der Aufrechterhaltung des bestehenden Zustands der Oberflächengewässer verbunden sein. Werden diese Maßnahmen jedoch nicht durchgeführt, könnte dies zu einer Verstärkung der Erosionsprozesse im Flussbett führen, was eine Verschlechterung der hydromorphologischen Bedingungen der Fließgewässer, in denen Investitionen geplant sind, zur Folge haben könnte.“</p> <p>Diese Aussage wird nicht geteilt. Im Einzelnen wurde auf diese Behauptung bereits in den Stellungnahmen im Rahmen der grenzüberschreitenden UVP zum Ausbau der Grenzoder ausführlich eingegangen, auf die hiermit verwiesen wird.</p>	<p>Anmerkung nicht berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen der SUP wurden die Auswirkungen auf die einzelnen Umweltelemente sowie die kumulativen Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem unter Berücksichtigung eines angemessenen Detaillierungsgrads, der auf den Inhalt des Projekts des NSP2030 abgestimmt ist, untersucht.</p>
22			<p>„Darüber hinaus sind einige der im Entwurf des Nationalen Schifffahrtsprogramms bis 2030 geplanten Investitionen auf die effiziente Durchführung von Eis-brecher-Operationen ausgerichtet, die eine Antwort auf die bestehende Gefahr von Stauüberschwemmungen darstellen. Der fortschreitende Klimawandel, einschließlich der steigenden Temperaturen und der Abnahme der Anzahl der Tage, an denen die Flüsse mit Eis bedeckt sind, führt nicht zu einer wesentlichen Verringerung des Risikos von Sturzfluten. Aus der Literatur geht hervor, dass höhere zukünftige Abflüsse (für die Oder im Rahmen des Projekts EURO-CORDEX – Pniewski et al. 2018) können zur Bildung von Eisstaus und damit verbundenen Stauhochwassern in der unteren Oder beitragen</p>	<p>Die Behörde hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen. Bleibt jedoch bei der bisherigen Bestimmung.</p> <p>Gemäß dem aktuellen Vertrag zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland <i>über die gemeinsame Verbesserung der Situation auf den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Strömungs- und Schifffahrtsverhältnisse)</i>, der am 27. April 2015 in Warschau unterzeichnet wurde, haben beide Parteien anerkannt, dass der Unterhaltungszustand der Regulierungsbauwerke der Grenzoder auf polnischem und deutschem Hoheitsgebiet</p>

			<p>(Lindenschmidt et al. 2019)4. Wenn die geplanten Arbeiten nicht durchgeführt werden, erhöht sich das Risiko von Sturzfluten.“</p> <p>Dieser Aussage kann nicht gefolgt werden</p>	<p>unzureichend ist und dies in den letzten Jahrzehnten zu verstärkten Tendenzen der Landbildung und einer stetigen Verschlechterung der Fahrwassertiefe mit negativen Folgen für das Strömungsprofil von Großgewässern, d.h. Hochwasser, geführt hat. Die im NSP2030 ausgewiesene Investition, d.h. der Wiederaufbau der Regulierungsbauwerke an der Grenzoder Etappe II, resultiert aus dem oben genannten Vertrag.</p> <p>Gleichzeitig haben die Parteien einhellig festgestellt, dass ein solcher Zustand insbesondere aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht hingenommen werden kann.</p>
23			<p>Auswirkungen auf das Oberflächenwasser Auswirkungen auf das Oberflächengewässer werden eingeräumt, eine Begründung der Beschränkung der Auswirkungen auf die Abschnitte, in denen Modernisierungs- und Wiederaufbauarbeiten am Regulierungssystem durchgeführt werden, ist nicht ersichtlich.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die Uferlinie der Grenzoder wird bereits durch Buhnen reguliert, die die natürlichen Prozesse in der Rinne begrenzen, die Bildung von Inseln und Ufern verhindern und die Strömung auf den zentralen Teil der Rinne konzentrieren.</p> <p>Der Charakter der Regulierungsbauwerke wird daher durch die geplanten Maßnahmen nicht verändert. Die mit der Regulierung verbundenen Auswirkungen betreffen hauptsächlich strukturelle Veränderungen innerhalb der Küstenzone. Die Auswirkungen werden direkt und lokal sein und sich auf die Abschnitte beschränken, die Gegenstand der Modernisierungsarbeiten und der Wiederaufbauarbeiten der Regulierungsbauwerke sind.</p> <p>Die Auswirkungen in der Durchführungsphase werden von kurzer Dauer sein; die meisten Arbeiten</p>

				<p>werden mit der umweltfreundlichsten Technologie durchgeführt, und zwar auf der Wasserseite unter Verwendung natürlicher Materialien: Stein und Faschine.</p> <p>Die geplanten Arbeiten werden schrittweise durchgeführt und verursachen keine kumulativen Auswirkungen. Die geplanten Maßnahmen werden keine Auswirkungen auf die Erreichung der Umweltziele für den Wasserkörper haben.</p> <p>Darüber hinaus werden in der Prognose für den NSP2030 Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen dargestellt, die auf die Art der einzelnen Investitionen abgestimmt sind. Im Sinne des Gewässerschutzes soll sichergestellt werden, dass die morphologische Durchgängigkeit des Gewässers erhalten bleibt (um die Wanderung einzelner Arten zu ermöglichen). Es werden Lösungen zur Kontrolle des Geschiebetransports berücksichtigt. Die im Flussbett durchzuführenden Arbeiten sollten bei Niedrigwasser durchgeführt werden.</p>
24			<p>„Darüber hinaus wird der Umbau des Regulierungssystems zu einer Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit führen, was lokal die Form des Flussbettes verändern kann. Diese Maßnahmen werden möglicherweise erhebliche negative Auswirkungen auf die morphologischen Elemente der Flusssufer, die Struktur der Ufervegetation und den Lebensraum von Makrophyten, Wirbellosen und Jungtieren der Ichthyofauna haben. Sie betreffen vor allem eine mögliche Verschlechterung des hydromorphologischen Zustands und negative Auswirkungen</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Rahmen der UVP wurden die Auswirkungen der einzelnen Investitionen auf die einzelnen Umweltelemente bewertet, wobei die Auswirkungen sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase berücksichtigt wurden. Die Analyse wurde in Bezug auf die Wasserkörper und die Bewertungselemente (einschließlich der führenden biologischen Elemente, einschließlich der Ichthyofauna) durchgeführt. Alle Bedingungen und verfügbaren Daten wurden bei der Ausarbeitung des konsultierten Dokuments berücksichtigt.</p>

			<p>auf biologische Elemente: Makrophyten, benthische Makroinvertebraten und Icht-hyofauna. Die Auswirkungen werden direkt und lokal sein und sich auf die Abschnitte beschränken, in denen Modernisierungs- und Wiederaufbauarbeiten am Regulierungssystem durchgeführt werden.“</p> <p>Betriebsbedingte Auswirkungen mit Relevanz für die Erreichung der Umweltziele werden mit Verweis auf die auch durch das Land Brandenburg beklagte Umweltent-scheidung nicht gesehen. Diese Aussagen zu den Auswirkungen werden nicht geteilt. Im Einzelnen wird auf die Stellungnahmen im Rahmen der grenzüberschrei-tenden UVP zum Ausbau der Grenzoder verwiesen.</p>	
25			<p>„Die Auswirkungen während der Umsetzungsphase der oben genannten indikativen Maßnahmen werden nur von kurzer Dauer sein, da die meisten Arbeiten mit der umweltfreundlichsten Technologie durchgeführt werden, wobei auf der Wasserseite natürliche Materialien verwendet werden: Steine und Faschinen.</p> <p>Die geplanten Arbeiten werden in mehreren Phasen durchgeführt, ohne dass es zu kumulativen Auswirkungen kommt. Die geplanten Maßnahmen werden keine Auswirkungen auf die Erreichung der Umweltziele für das Oberflächenwasser haben (Verweis auf Umweltentscheidung 1B.2 Stufe I und Stufe II Modernisierungsarbeiten an der Grenzoder ...“</p> <p>Auf die anzunehmende Dauer der Auswirkungen wurde im Rahmen der grenzüberschreitenden UVP zum Ausbau der Grenzoder ausführlich eingegangen, auf die dortigen Stellungnahmen wird verwiesen.</p>	<p>Anmerkung nicht berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen der SUP wurden die Auswirkungen auf die einzelnen Umweltelemente sowie die kumulativen Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem unter Berücksichtigung eines angemessenen Detaillierungsgrads, der auf den Inhalt des Projekts des NSP2030 abgestimmt ist, untersucht.</p>

			- unter Auswirkungen auf Klima und Luft Aussagen zum Hochwasserschutz (Effizienz des Eisbrechens)	
26			<p>„Bei den in dem Dokument genannten Maßnahmen handelt es sich um Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel in Form von Maßnahmen zur Verringerung der Auswirkungen von Überschwemmungen. Die im Nationalen Schifffahrtsprogramm bis 2030 vorgesehenen Arbeiten zum Wiederaufbau und zur Modernisierung des Regulierungssystems, mit denen die Durchfahrtstiefe des Kanals auf 1,8 m wiederhergestellt werden soll, werden die Effizienz des Eisbrechens beeinflussen. Die Investitionen in die Modernisierung von hydrotechnischen Anlagen und Uferbefestigungen – Regulierungssystem erhöhen den Schutz vor extremen klimatischen Ereignissen.“</p> <p>Dieser Aussage kann nicht gefolgt werden</p>	<p>Die Behörde hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.</p> <p>Gemäß dem aktuellen Vertrag zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland <i>über die gemeinsame Verbesserung der Situation auf den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Strömungs- und Schifffahrtsverhältnisse)</i>, der am 27. April 2015 in Warschau unterzeichnet wurde, haben beide Parteien anerkannt, dass der Unterhaltungszustand der Regulierungsbauwerke der Grenzoder auf polnischem und deutschem Hoheitsgebiet unzureichend ist und dies in den letzten Jahrzehnten zu verstärkten Tendenzen der Landbildung und einer stetigen Verschlechterung der Fahrwassertiefe mit negativen Folgen für das Strömungsprofil von Großgewässern, d.h. Hochwasser, geführt hat. Die im NSP2030 ausgewiesene Investition, d.h. der Wiederaufbau der Regulierungsbauwerke an der Grenzoder Etappe II, resultiert aus dem oben genannten Vertrag.</p> <p>Gleichzeitig haben die Parteien einhellig festgestellt, dass ein solcher Zustand insbesondere aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht hingenommen werden kann.</p> <p>Darüber hinaus haben die Ergebnisse der individuellen Umweltverträglichkeitsprüfung der Investition gezeigt, dass von allen untersuchten Methoden, um Eisblockaden entgegenzuwirken, die einzige mögliche Lösung für die Oder das Eisbrechen mit dem Einsatz von Spezialschiffen ist. Angesichts</p>

				der bathymetrischen Verhältnisse an der Grenz- und Mitteloder sind Schiffe mit einem erheblichen Tiefgang erforderlich, da kleine Schiffe mit einem Tiefgang von 1 m den Eisverhältnissen auf der Oder nicht gewachsen sind.
27			<p>Hier wird auch die Möglichkeit negativer Auswirkungen der Regulierungsmaßnahmen in der Betriebsphase eingeräumt:</p> <p>„Eine mögliche negative Auswirkung in der Betriebsphase der Regulierungsanlagen ist jedoch das Risiko, dass es langfristig zu einer beschleunigten Tiefenerosion in der Fahrrinnenzone kommt, die durch die Stromkonzentration und den verringerten Schuttabfluss von den Ufern verursacht wird. Dies könnte zu einer Absenkung des Grundwasserspiegels im Fluss und in der Folge zu einem Rückgang des Grundwasserspiegels und einer Landbildung in den Bühnenfeldern führen, was eine negative langfristige Auswirkung der Investition wäre und die durch den Umbau von Bühnen wiederhergestellten Lebensräume am Ufer beeinträchtigen könnte.“</p> <p>Es wird der Widerspruch deutlich zu der ansonsten getroffenen Aussage, dass sich negative Auswirkungen im Wesentlichen auf die Bauphase/Durchführungsphase beschränken.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die beschriebene negative Auswirkung ist eine mögliche Auswirkung, die eintreten kann oder auch nicht. Es lohnt sich, ein solches Risiko im Auge zu behalten, aber das bedeutet nicht, dass es eintreten muss.</p> <p>Aus dem Bericht über die Studien und Berechnungen, die auf der Grundlage der Aktualisierung des Konzepts zur Regulierung des Odergrenzflusses durchgeführt wurden, geht eindeutig hervor, dass der Anstieg des Grundwasserspiegels bei Hochwasser und Überschwemmungen und seine Absenkung bei Niedrigwasser (als natürliche Folge der Bodensenkung) im Vergleich zu den Bedingungen, die am Fluss in seinem jetzigen Zustand herrschen, gering sein werden, und dass die Durchführung der Investition das Hochwasserrisiko nicht erhöht und nicht zu einer erheblichen Absenkung des Grundwasserspiegels führt, was zu einer Austrocknung der Küstengebiete führen könnte. Die Analyse der Ergebnisse der durchgeführten Studien und der durchgeführten Modelle zeigt außerdem, dass das Funktionieren der umbauten Regulierungsbauwerke keinen Einfluss auf das gegenwärtige hydrologische System der Oder haben wird. Die Ergebnisse der Analysen haben gezeigt, dass der Betrieb der umgebauten Regulierungsbauwerke keinen Einfluss auf die Größe der Abflüsse und die Dynamik der Hoch- und</p>

				Tiefstände sowie die Absenkung des Grundwasserspiegels im Deichgebiet haben wird.
28			<p>In den Tabellen 2 und 3 wird jeweils die identische Aussage getroffen: „Aufgrund des Umfangs und der Größenordnung der geplanten Projekte werden die Auswirkungen in der Betriebsphase nicht kumulativ sein.“ Vermutlich sollte sich eigentlich eine der Tabellen auf die „Durchführungsphase“ beziehen.</p> <p>Da keine relevanten betriebsbedingten Auswirkungen gesehen werden, werden auch keine kumulativen Auswirkungen von Projekten gesehen. Diese Aussage wird in Bezug auf Einzelziel 1, 4.2.1.1 Oderwasserstraße nicht geteilt. Im Einzelnen wird auf die anliegende Stellungnahme sowie auf die Stellungnahmen im Rahmen der grenzüberschreitenden UVP zum Ausbau der Grenzoder verwiesen.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>In der UVP-Phase wurden sowohl die Auswirkungen in der Umsetzungs- als auch in der Betriebsphase analysiert, wobei alle Arten von Auswirkungen berücksichtigt wurden.</p>
29			<p>„Negative Auswirkungen sind mit der Durchführung konkreter Projekte verbunden und können den Boden und die Landoberfläche, das Oberflächenwasser und die biologische Vielfalt betreffen. Wie in der Studie hervorgehoben wird, werden die negativen Auswirkungen hauptsächlich mit der Bauphase zusammenhängen.“</p> <p>Diese Aussage wird in Bezug auf Einzelziel 1, 4.2.1.1 Oderwasserstraße nicht geteilt. Im Einzelnen wird auf die Stellungnahmen im Rahmen der grenzüberschreitenden UVP zum Ausbau der Grenzoder verwiesen.</p> <p>In Bezug auf Einzelziel 2 Unterziel Entwicklung einer Struktur für ein Netz öffentlicher Binnenhäfen kann die Beurteilung nicht nachvollzogen werden. Für die Bewertung der Auswirkungen auf die</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Es ist hervorzuheben, dass der Geltungsbereich des NSP2030 – des einzigen umfassenden Verkehrsplans für die Binnenschifffahrt in Polen – Folgendes umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) sektorale Aufgaben, die auf die Stärkung des Binnenschifffahrtssektors in Polen abzielen b) 11 Investitionsmaßnahmen (davon 6 auf der Oder-Wasserstraße), die in der Modernisierung der bestehenden hydrotechnischen Infrastruktur bestehen, die mehr als 100 Jahre alt ist und zum Teil Denkmalstatus hat. <p>Die fehlende Umsetzung der im NSP2030 genannten Investitionsmaßnahmen bedeutet eine weitere Zerstörung von Anlagen, was sich negativ auf den</p>

			<p>Oberflächengewässer fehlen beurteilbare Unterlagen.</p>	<p>ästhetischen Wert der Landschaft auswirkt und mit dem Verlust von Umweltvorteilen verbunden sein kann, z. B. im Hinblick auf die Möglichkeit der Wanderung von Fischen und anderen Wasserorganismen (z. B. durch den Bau einer modernen Fischaufstiegsanlage als Teil einer Investition an der Neiße-Mündung).</p> <p>Eine abschließende Liste der Investitionsmaßnahmen ist in Anhang Nr. 1 des Programms enthalten.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Entwicklung der Struktur des Binnenhafennetzes nicht als Investitionsmaßnahme in das NSP2030 aufgenommen wurde, sondern als sektorale Maßnahme, die darauf abzielt, die Bedingungen für ihre Entwicklung zu gestalten, also eine sog. weiche Maßnahme ist.</p>
30			<p>Vermeidungsmaßnahmen müssen vorhabenspezifisch und standortspezifisch ermittelt werden. Die vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen bleiben hinter den für den Ausbau der Grenzoder im Rahmen der grenzüberschreitenden UVP vorge-schlagenen Maßnahmen zurück und sind allgemeiner Natur. Zu den für den Ausbau der Grenzoder vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen wurde ausführlich und kritisch im Rahmen der grenzüberschreitenden UVP Stellung genommen. Auf die dor-tigen Stellungnahmen wird verwiesen.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Gemäß der polnischen Gesetzgebung werden in der Prognose u.a. Lösungen zur Vermeidung, Verringerung oder zum natürlichen Ausgleich negativer Auswirkungen auf die Umwelt vorgestellt, die sich aus der Umsetzung des entworfenen Dokuments ergeben können, vorgestellt. Der Entwurf der Prognose für den Entwurf des Nationalen Schifffahrtsprogramms bis 2030 berücksichtigt das oben Gesagte, d.h. er zeigt einen Katalog von Lösungen auf, die den Bestimmungen des Dokuments entsprechen.</p>

31			<p>Maßnahme „Modernisierung des Regulierungssystems an der Grenzoder Stufe II</p> <p>„Die vorgesehenen umfassenden Minimierungsmaßnahmen sollen es ermöglichen, die technischen Ziele des Projekts zu erreichen und gleichzeitig die negativen Aus-wirkungen auf die Umwelt, einschließlich der nach nationalem Recht und im Rahmen des Natura-2000-Netzes geschützten Arten und Lebensräume, sowie auf die biologischen Komponenten der ökologischen Potenzialbewertung auf ein moderates Maß zu begrenzen.“</p> <p>Die Formulierung „moderates Maß“ entspricht nicht den europarechtlichen Vorgaben und der Rechtsprechung dazu. Im Rahmen der grenzüberschreitenden UVP wurde diese Formulierung kritisiert. Auf die dortigen Stellungnahmen wird verwiesen.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die Korrektheit der Bestimmung wird überprüft.</p>
32			<p>„Um die Notwendigkeit des Projekts festzustellen, wurden auch andere Methoden zum Eisbrechen in Betracht gezogen, z. B. der Umbau des Regulierungssystems, um die Durchführung von Eisbrecheroperationen zu ermöglichen. Von den vorge-stellten alternativen Methoden zur Beseitigung von Eisblockaden ist die einzige mögliche Lösung für die Oder das Eisbrechen mit speziell angepassten Schiffen (Eisbrechern). Der Bau von Eisschutzwänden kann als Hilfsmaßnahme betrachtet werden, aber keinesfalls die Gefahr von Sturzfluten beseitigen. Es ist notwendig, die erforderlichen Bedingungen für ein effektives Eisbrechen zu schaffen...“</p> <p>Die Notwendigkeit von Eisbrechereinsätzen zur Abwendung von Hochwasserge-fahren, die bei einem Hochwasser mit geschlossener Eisdecke</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Gemäß dem aktuellen Vertrag zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland <i>über die gemeinsame Verbesserung der Situation auf den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Strömungs- und Schifffahrtsverhältnisse)</i>, der am 27. April 2015 in Warschau unterzeichnet wurde, haben beide Parteien anerkannt, dass der Unterhaltungszustand der Regulierungsbauwerke der Grenzoder auf polnischem und deutschem Hoheitsgebiet unzureichend ist und dies in den letzten Jahrzehnten zu verstärkten Tendenzen der Landbildung und einer stetigen Verschlechterung der Fahrwassertiefe mit</p>

		<p>bzw. mit Eisgang bestehen, stellt das LfU nicht in Frage. Der Einsatz von Eisbrechern zur Beseitigung von Eisstauungen und damit die Verhinderung von noch höheren Wasserständen ist ein wertvoller Bestandteil des derzeitigen operativen Hochwasserschutzes.</p> <p>Zur Abwendung von potentieller Hochwassergefahr aufgrund von Eisstau kann, aus Sicht des LfU, die bestehende Eisbrecherflotte die Aufgabe des Eisaufbruches ab</p> <p>Wasserständen im Mittelwasserbereich durchführen.</p> <p>Zu der Notwendigkeit des Ausbaus der Grenzoder für den Eisbrechereinsatz wurde ausführlich im Rahmen der grenzüberschreitenden UVP Stellung genommen. Auf die dortigen Stellungnahmen wird verwiesen.</p>	<p>negativen Folgen für das Strömungsprofil von Großgewässern, d.h. Hochwasser, geführt hat. Die im NSP2030 ausgewiesene Investition, d.h. der Wiederaufbau der Regulierungsbauwerke an der Grenzoder Etappe II, resultiert aus dem oben genannten Vertrag.</p> <p>Gleichzeitig haben die Parteien einhellig festgestellt, dass ein solcher Zustand insbesondere aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht hingenommen werden kann.</p> <p>Die Sicherung des Hochwasserschutzes für die Bevölkerung und ihr Eigentum ist horizontal zu planen. Die Tatsache, dass die Verhältnisse an der Oder derzeit einen Eisbrecherbetrieb zulassen, bedeutet nicht, dass dies in einigen Jahren ausreichen wird. Daher sind nach Ansicht Polens Wartungsarbeiten an der derzeitigen Infrastruktur unerlässlich.</p> <p>Darüber hinaus ist zu betonen, dass der Hochwasserschutz im Mittelpunkt der Hochwasserrisikomanagementpläne und ihrer späteren Aktualisierungen steht und in diesem Dokument ausführlich analysiert wird.</p> <p>Eine der Maßnahmen im aktuellen Bewirtschaftungsplan für das Einzugsgebiet der Oder besteht darin, die Durchführung von Eisbrecheraktivitäten zu gewährleisten. Diese Art von Maßnahmen besteht darin, den notwendigen Ausbau der Eisbrecherflotte mit der erforderlichen Infrastruktur zu gewährleisten und dafür zu sorgen, dass sich die Eisbrecher während der Winterzeit auf den Flüssen frei bewegen können, um die Stauzonen zu erreichen.</p>
33		<p>„Es ist zu betonen, dass keine der festgestellten Auswirkungen eine Bedrohung für die Fähigkeit der</p>	<p>Die Behörde hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.</p>

			<p>Wasserkörper und Schutzgebiete darstellt, ihre Umweltziele zu erreichen.“</p> <p>Diese Aussage wird nicht geteilt. Auf die o.g. Hinweise und Bedenken sowie die im Rahmen der grenzüberschreitenden UVP vorgebrachten Bedenken wird ver-wiesen.</p>	<p>Im Rahmen der UVP wurden die Auswirkungen der einzelnen Investitionen auf die einzelnen Umweltelemente bewertet, wobei die Auswirkungen sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase berücksichtigt wurden. Die Analyse wurde in Bezug auf die Wasserkörper und die Bewertungselemente (einschließlich der führenden biologischen Elemente, einschließlich der Ichthyofauna) durchgeführt. Alle Bedingungen und verfügbaren Daten wurden bei der Ausarbeitung des konsultierten Dokuments berücksichtigt. Bei der Prognose wurden die Informationen berücksichtigt, die in den bisher für die einzelnen Investitionen erstellten Unterlagen enthalten sind, darunter u.a. die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsberichte und die Bestimmungen der Umweltentscheidung.</p>
34	28.02.2023	<p>Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg</p> <p>Abteilung 3 (Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Forsten) /Referat 34 (Oberste Fischereibehörde)</p>	<p>Bedingt durch die Unterhaltungsdefizite haben sich jedoch in den letzten Jahren zumindest kleinräumig wieder Areale im Strom gebildet, die den Ansprüchen rheophiler Fischarten gerecht werden können (Kolke, kleinräumige Sand- und Kies-bänke, kleinräumige Litoralzonen), sodass es insbesondere nach dem Hochwasser 1997 zu einer leichten Verbesserung der Bestandssituation einiger rheophiler Arten kam und sich auch sensible Arten erneut bzw. erstmalig etablieren konnten - u.a. Zährte, Barbe, Ostseeschnäpel, Stromgründling, Goldsteinbeißer (WOLTER & SCHOMAKER 2012). Hervorzuheben ist zudem das derzeitige Bemühen um die Wiederansiedlung des Baltischen Störs, der perspektivisch maßgeblich auch von den Ernährungs- und Fortpflanzungsverhältnissen im</p>	<p>Anmerkung berücksichtigt</p> <p>Das Kapitel über die Auswirkungen der Umsetzung des NSP2030 wurde durch zusätzliche Verweise auf die angegebenen Arten ergänzt.</p>

		<p>Strom abhängig ist (https://www.bfn.de/wiederansiedlung-baltischer-stoere#anchor-3756). Aber auch bei Lachsen, Meerforellen, Ostseeschnäpel, Rapfen, Barbe, Zährte, Nase, Döbel, Aland, Quappe sowie Aal gibt es umfangreiche Bemühungen zur Bestandsstützung im Einzugsgebiet der Oder. Diese fanden in den vorgelegten Unterlagen kaum Berücksichtigung.</p> <p>Mit der Umsetzung der geplanten Baumaßnahmen besteht nun die Gefahr, dass diese Strukturen erneut beseitigt oder im Hinblick auf die hydraulischen und Sedi-</p> <p>ment-Verhältnisse so stark beeinflusst werden, dass die Existenz vieler rheophiler</p> <p>Fischarten des Oderstroms erneut nachhaltig beeinträchtigt oder sogar gefährdet wird.</p>	
35		<p>Neben den baubedingten (zeitlich begrenzten) direkten und indirekten Wirkungen (u.a. Individuen-Verluste, Verschlechterung der Umweltbedingungen durch Se-dimentmobilisierung und Zehrungsprozesse) – welche ausschließlich im Fokus der Planunterlagen standen - werden betriebsbedingt im Strom sowohl Sohlerosionsprozesse als auch Sediment-Verlagerungen und der Verlust von Sand- und Kiesbänken allgemein prognostiziert, jedoch nicht konkret bilanziert (Maß der zu erwartenden Sohl-Erosion). Etwaige Auswirkungen auf die deutsche Uferseite wurden scheinbar gar nicht geprüft. Völlig unklar sind die langfristigen Wirkungen einer verstärkten Sohlerosion einhergehend mit rückläufigen Grundwasserständen auf die noch</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Rahmen der SUP wurden die Auswirkungen auf die einzelnen Umweltelemente sowie die kumulativen Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem unter Berücksichtigung eines angemessenen Detaillierungsgrads, der auf den Inhalt des Projekts des NSP2030 abgestimmt ist, untersucht.</p>

			<p>verbliebenen Aue-Gewässer sowohl im Deichvorland als auch im Deichhinterland. Diese stellen ebenfalls geschützte Lebensräume dar und sind nicht selten Bestandteil von offiziellen Schutzgebieten (v.a. Nationalpark Unteres Odertal). Hinzu kommen möglicher Weise erneute Verluste an artspezifischen Laichhabitaten, Lebensräumen und jahreszeitlich essentiellen Einstandsbereichen (v.a. Kolke, Kiesbänke), die in Verbindung mit den relevanten Fischarten einem gesetzlichen Lebensraumschutz unterliegen. Es werden zwar im Maßnahmenbereich die Schaffung von 0,53 ha Ersatzhabitaten in Buhnenfeldern sowie der Einbau großer Steinblöcke geplant, jedoch bei 9,59 ha Buhnen-Eingriffsflächen der flächenbezogene Ausgleich für den Verlust rheophiler Laichhabitate und Lebensräume nicht adäquat erkennbar.</p>	
36			<p>Im Zuge der Umweltprüfung wurden nur die ausgewiesenen Schutzgebiete auf polnischer Seite sowie die vorgefundenen nach der EG-FFH-RL (1992) relevanten Arten und diese leider nur sehr allgemein betrachtet – ohne Berücksichtigung und Bewertung ihrer aktuellen Lebensräume und Lebensraumansprüche.</p> <p>Die hierfür relevanten Fischbestandsuntersuchungen erfolgten offenbar nur einmalig im Zeitraum vom 16.-29.09.2017 an 15 Untersuchungspunkten und z.T. sehr kleinräumig in nur einem Buhnenfeld. Demzufolge war das vorgefundene und bewertete Artenspektrum im Vergleich zum potenziellen Artenvorkommen gering und für den Strom sowie die geplanten Baumaßnahmen nicht zwangsläufig repräsentativ. Dabei bilden nicht wenige</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Rahmen der SUP wurden die Auswirkungen auf die einzelnen Umweltelemente sowie die kumulativen Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem unter Berücksichtigung eines angemessenen Detaillierungsgrads, der auf den Inhalt des Projekts des NSP2030 abgestimmt ist, untersucht, darunter auch der Einfluss auf die Naturschutzformen auf der Seite der Bundesrepublik Deutschland lokalisiert.</p> <p>Negative Auswirkungen auf die Oberflächengewässer können mit einer vorübergehenden Verschlechterung der Wasserqualität innerhalb der einzelnen Elemente der Zustandsbewertung (physikalisch-chemisch, d.h.</p>

		<p>Fischarten, insbesondere aber die Kleinfischarten, in Verbindung mit den Lebensraumverhältnissen sehr punktuelle Vorkommen aus (vgl. Goldsteinbeißer bei Reitwein).</p> <p>Weder die nachgewiesenen Individuenzahlen, die untersuchten Gewässerstrecken noch die Untersuchungsfrequenz erlauben eine adäquate fischökologische Zu-stands-bewertung nach EG-WRRL (2000). Das derzeitige fischökologische Potenzial wurde darüber hinaus mit „3 (mäßig)“ oder „4 (unbefriedigend)“ bewertet, was im Sinne der EG-WRRL eigentlich weitere Verschlechterungen verbietet und</p> <p>zwangsläufig Maßnahmen zur Zustandsverbesserung erfordert. Eine entsprechende Maßnahmen-Bewertung und Darstellung von Konzepten zur qualitativ und quantitativ nachhaltigen Zustands-Verbesserung der Lebensraumbedingungen sowie Populationen fanden sich jedoch nicht. Fachlich wenig nachvollziehbar war insbesondere die Behauptung (Anlage 24 UVP – WRRL-Fachbeitrag), dass ein Verbau der Ufer zur Aufrechterhaltung der naturbezogenen Funktionen notwendig ist.</p> <p>Hinzu kommt, dass die untersuchten Gewässer einheitlich bewertet wurden, obwohl sie im Hinblick auf ihren Typus und ihrer Strömungsverhältnisse gänzlich unterschiedlich waren und z.T. auch nur einen indirekten Bezug zum Vorhaben hatten.</p> <p>Dennoch wurden bereits bei diesen Untersuchungen 5 FFH-relevante Arten nachgewiesen: Bitterling, Rapfen, Schlammpeitzger, Steinbeißer und Stromgründling.</p>	<p>Trübung, Sauerstoffgehalt, Transparenz, Schwebstoffe und biologische Elemente, einschließlich Ichthyofauna) verbunden sein. Die Arbeiten im Zusammenhang mit der Modernisierung der Regulierungsbauwerke werden jedoch auf polnischer Seite durchgeführt und beeinträchtigen nicht die Möglichkeit, die Umweltziele in Oberflächenwasserkörpern und wasserabhängigen Schutzgebieten zu erreichen. Aufgrund der Selbstreinigungskraft der Fließgewässer werden die meisten Auswirkungen unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten oder in den folgenden Vegetationsperioden wieder verschwinden.</p> <p>Die Umsetzung des geplanten Vorhabens wird keine langfristigen negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter und die Integrität der Natura 2000-Gebiete auf der Seite der Bundesrepublik Deutschland haben.</p> <p>Das umgesetzte Vorhaben bezieht sich auf die Modernisierung bestehender Infrastrukturen, die Anlagen stellen keine neue Veränderung der Umwelt dar und werden auch kein Hindernis für die Migration darstellen.</p>
--	--	--	--

37			<p>In Verbindung mit den geplanten Ausbaumaßnahmen muss bei den nachfolgend dargestellten Fischarten mit potenziellen Gefährdungen gerechnet werden. Einige der Arten unterliegen artenschutzrechtlichen Aspekten (EG-FFH-RL; BArtSchV) und stellen zudem für die Oder oder sogar auch für Deutschland fischfaunistische Besonderheiten dar. Vertiefende Darstellungen zu den Arten und ihre Verbreitung im Einzugsgebiet der Oder finden sich in der o.g. Oder-Studie.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Rahmen der SUP wurden die Auswirkungen auf die einzelnen Umweltelemente sowie die kumulativen Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem unter Berücksichtigung eines angemessenen Detaillierungsgrads, der auf den Inhalt des Projekts des NSP2030 abgestimmt ist, untersucht, einschließlich der Auswirkungen der geplanten Investitionen auf ökologische Korridore und Fischwanderwege.</p> <p>Im Falle der Umsetzung von Vorhaben im Zusammenhang mit Regulierungsbauwerken an der Oder ist anzumerken, dass die geplanten Maßnahmen nicht mit der Schaffung neuer Migrationsbarrieren verbunden sind, jedoch kann es während der Umsetzungsphase der Vorhaben zu potenziellen negativen Auswirkungen auf diesen Aspekt kommen, die sich aus Störungen und Arbeiten ergeben. Darüber hinaus kann eine langanhaltende lokale Trübung ein potenzielles Hindernis für Fische darstellen, die zum Laichen flussaufwärts wandern.</p> <p>Während der Arbeiten sollte eine Naturaufsicht gewährleistet sein. Die Arbeiten im Flussbett sollten außerhalb der Laichzeit wertvoller Fischarten durchgeführt werden. Wenn geschützte Arten in ein anderes Gebiet umgesiedelt werden müssen, werden sie in Gebiete mit ähnlichen Lebensraumbedingungen transportiert.</p>
----	--	--	---	--

38			<p>Trotz Forderung nach einer notwendigen grenzübergreifenden Betrachtung wurden bis heute keine Daten und Bewertungen von deutscher Seite einbezogen, obwohl diese für den brandenburgischen Oderabschnitt sehr umfangreich vorliegen. Auch die methodischen (u.a. WRRl: fiBS; BfN-Bewertungsschemata) und rechtlichen Aspekte (gesetzlich geschützte Biotope und Arten nach BNatSchG / BArtSchV) der deutschen Seite fanden kaum Beachtung. Einhergehend damit erfolgten auch keine Prüfung und Maßnahmen-Bewertung hinsichtlich aller nach Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) geschützten Großmuschel-Arten, die wiederum eine starke ökologische Bindung zu den Bitterling-Vorkommen und z.B. bei der Umweltkatastrophe 2022 massive Bestandsschädigungen erlitten haben.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Rahmen der SUP wurden die Auswirkungen auf die einzelnen Umweltelemente sowie die kumulativen Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem unter Berücksichtigung eines angemessenen Detaillierungsgrads, der auf den Inhalt des Projekts des NSP2030 abgestimmt ist, untersucht.</p>
39			<p>Gänzlich gefehlt haben auch populations- und habitatsspezifische Bewertungen der nachgewiesenen wie auch potenziell vorkommenden FFH-Fischarten im Sinne der EG-FFH-RL sowie eine Folgeinschätzung bei Umsetzung der Maßnahmen (Entwicklungsprognose im Sinne der Verschlechterungsverbote/Verbesserungsgebote).</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Rahmen der SUP wurden die Auswirkungen auf die einzelnen Umweltelemente sowie die kumulativen Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem unter Berücksichtigung eines angemessenen Detaillierungsgrads, der auf den Inhalt des Projekts des NSP2030 abgestimmt ist, untersucht.</p>
40			<p>Die vorgeschlagenen, sehr allgemeinen Minimierungsmaßnahmen (vgl. Anlage Nr. 6 zu der UVP für das NSP2030_DE) hatten teilweise keinen Bezug zu den Eingriffen in die Lebensräume und nur wenige Optionen eines Ausgleichs im</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Zu den Maßnahmen, die die negativen Auswirkungen auf die Arten begrenzen, gehören die Gewährleistung der Naturüberwachung während der</p>

			<p>unmittelbaren Maßnahmenbereich. Ein Besatz von Fischen, wie hier vorgesehen, liefert zudem nur nachhaltig Erfolge, wenn die qualitativen und quantitativen Lebensrauman-sprüche der Arten im Gewässer dauerhaft erfüllt werden (BAER et al. 2007). Hierzu fanden sich außer der Angabe der Arten und Besatzmengen keine konkreteren Darstellungen zur Besatzstrategie und zum Besatzmanagement.</p>	<p>Arbeiten, die Durchführung von Arbeiten im Flussbett außerhalb der Laichzeit wertvoller Fischarten und die Berücksichtigung der Grundsätze des Schutzes geschützter Arten, im Falle der Notwendigkeit, geschützte Arten in ein anderes Gebiet zu verlegen, die Verpflichtung, sie in Gebiete mit ähnlichen Lebensraumbedingungen zu transportieren.</p>
41			<p>Insbesondere der Erhalt und die Förderung der Vorkommen von Ostseeschnäpel und Baltischem Stör mit Hilfe der bereits laufenden Programme hängen massiv von den Fortpflanzungs- und Ernährungsbedingungen an den Laichplätzen und in den Jungfischlebensräumen ab. Mit der ausbaubedingten Bündelung des Stromstrichs durch Buhnen und durch das Beseitigen von Kolken wird den Ansprüchen beider Arten vielmehr zuwidergehandelt. Es besteht die Gefahr, dass art- und altersspezifisch essentielle Strukturen, hydromorphologische Gewässer- und Strömungsver-hältnisse verloren gehen und sich durch die permanente Mobilität der Stromsohle auch kaum noch Fischnährtiere (Makrozoobenthos-Organismen) entwickeln bzw. halten können. Mit einer erneuten bzw. weiteren Reduktion der Bioproduktion sowie auch der biologischen Selbstreinigungskraft des Stromes muss daher gerechnet werden.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Rahmen der SUP wurden die Auswirkungen auf die einzelnen Umweltelemente sowie die kumulativen Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem unter Berücksichtigung eines angemessenen Detaillierungsgrads, der auf den Inhalt des Projekts des NSP2030 abgestimmt ist, untersucht.</p>

42			<p>In Buhnenfeldern mit Buhnendurchbrüchen fanden v.a. typische Flussfischarten wie Aland, Döbel, Gründlinge, Hasel und deren juvenile Altersstadien bevorzugte Einstands- und Aufwuchshabitate vor (SCHOLTEN 2002, FLADUNG 2002a). Die Möglichkeiten der Erhaltung von Buhnendurchbrüchen sollten daher bevorzugt gegenüber der zumeist üblichen Reparatur geprüft werden.</p> <p>Eine Reparatur von oder der Bau neuer Buhnen sowie das Beseitigen von Kolken im Sinne des Stromregulierungskonzeptes ohne Berücksichtigung fischökologischer Aspekte bergen somit die Gefahr, den Zielen der EG-WRRL sowie einer fi-schereilichen Nutzbarkeit des Stromes im Sinne der 1955 erlassenen und noch heute gültigen „Richtlinie zur Erhaltung der Binnenfischerei an den Bundeswasserstraßen“ entgegenzustehen. Letztere wurde nach hiesigem Kenntnisstand bis heute nicht aufgehoben.</p> <p>Hier soll daher auch noch einmal auf den Aspekt der fischereilichen Nutzung / Nutzbarkeit der Oder und ihrer Aue hingewiesen werden. Diese wurde im Planwerk bislang leider vollständig ausgeblendet.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Rahmen der SUP wurden die Auswirkungen auf die einzelnen Umweltelemente sowie die kumulativen Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem unter Berücksichtigung eines angemessenen Detaillierungsgrads, der auf den Inhalt des Projekts des NSP2030 abgestimmt ist, untersucht.</p>
----	--	--	---	--

43			<p>Einhergehend mit den geplanten Ausbaumaßnahmen wird darauf hinweisen, dass, wie auch in anderen Wasserstraßen Europas, ein erneuter Ausbau auch zu einer weiteren Förderung der Verbreitung invasiver aquatischer Gewässerorganismen beitragen kann. Sehr eindrucksvoll ist dies bei den kaspischen Grundelarten (u.a. Schwarzmundgrundel <i>Neogobius melanostomus</i>) erkennbar, die von Steinpackungen entlang der Ufer und Bühnen stark profitieren.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Rahmen der SUP wurden die Auswirkungen auf die einzelnen Umweltelemente sowie die kumulativen Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem unter Berücksichtigung eines angemessenen Detaillierungsgrads, der auf den Inhalt des Projekts des NSP2030 abgestimmt ist, untersucht.</p>
44	28.02.2023	<p>Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg</p> <p>Abteilungen Technischer Umweltschutz 1 und 2</p>	<p>Der Bewertung der vorliegenden Unterlagen zu den Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (Seite 17 des Umweltberichts) kann nicht gefolgt werden, da die betriebsbedingten Auswirkungen nicht eingestellt wurden.</p> <p>Infolge der betriebsbedingten Nutzungen der Maßnahmen des Programmes sind Auswirkungen durch Geräuschemissionen und Luftverunreinigungen u.a. durch die Prognose zur Entwicklung des Güterverkehrs unter Berücksichtigung möglicher Hafensterndeorte an der Oder-Wasserstraße auf schutzbedürftige Nutzungen in Brandenburg nicht ausschließen.</p> <p>Die Auswirkungen durch Geräuschemissionen und Luftverunreinigungen infolge der Maßnahmen des Programms auf das Schutzgut Mensch, sind mit der Strategischen Umweltprüfung (SUP) gutachterlich zu ermitteln und zu bewerten.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Da im Rahmen des NSP2030 die Modernisierung bestehender Anlagen geplant ist, sind die Auswirkungen solcher Vorhaben wesentlich geringer. Es sollte darauf hingewiesen werden, dass die SUP darauf abzielt, die Auswirkungen der Umsetzung der Bestimmungen des Strategie-/Planungsdokuments zu bewerten, das die genauesten Informationen verwendet, die derzeit für die jeweiligen Investitionen verfügbar sind.</p>

			<p>In den Unterlagen wird die Aussage getroffen, dass auf der Ebene der SUP kein Risiko für bedeutende grenzüberschreitende Auswirkungen festgestellt wurde. Als Grundlage hierfür wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung zum Ausbau der Grenzoder (Vorhaben „1B.2 Etappe I und Etappe II Modernisierungs-arbeiten an der Grenzoder im Rahmen des Hochwasserschutzprojekts im Einzugsgebiet der Oder und der Weichsel“, Schifffahrtsprogramm beinhaltet Maßnahmen der Etappe II) herangezogen. Da das vorliegende Programm weitere Maßnahmen beinhaltet, sind die kumulierenden Auswirkungen der Maßnahmen des Programmes auf das Schutzgut Mensch darzulegen.</p>	
45	01.03.2023	<p>Landkreis Uckermark – Die Landrätin</p> <p>Landwirtschafts- und Umweltamt – Untere Naturschutzbehörde</p>	<p>Die Schutzgebiete auf polnischer und deutscher Seite sind bereits stark von Entwässerung bedroht. Dies ist besonders gefährlich aufgrund der Tendenz der steigenden Klimaerwärmung. Durch die Maßnahme erfolgt ein noch schnelleres Abführen des Wassers aus der Landschaft.</p> <p>Weniger Wasser und höhere Temperaturen sorgen für eine höhere Salzfracht und somit zu einem erhöhten Vorkommen der Goldalge. Hierdurch erhöht sich die Wahrscheinlichkeit für weitere Fischsterben in der Oder signifikant. Demzufolge wird das „europäische Schutzgebiet (Fluss- und Auensystem) akut bedroht. Weniger Wasser in der freien Landschaft führt auch zum Absinken der Grundwasserstände.</p> <p>Dies steht auch aus Sicht des Naturschutzes im konkreten Gegensatz zur nationalen und internationalen Niedrigwasserkonzepten und weiterhin im Gegensatz zum nach-haltigen Wassermanagement.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die Frage der Wasserrückhaltung und -bewirtschaftung im Wassereinzugsgebiet wird in anderen Planungsdokumenten behandelt, deren Ergebnisse in dem konsultierten Dokument enthalten sind.</p> <p>Der Umfang der im NSP2030 vorgesehenen Investitionen sowie die Auswirkungen der einzelnen Arbeiten auf den Zustand der Wasserkörper wurden im Rahmen der SUP und der einzelnen Umweltverträglichkeitsprüfungen analysiert. Der Umfang der Arbeiten ist auf das notwendige Minimum beschränkt.</p> <p>Im Rahmen des bewerteten Dokuments wurden die Größe, der Umfang der Investitionen und die Schutzgegenstände der einzelnen Schutzgebiete berücksichtigt. Die Gebiete, die im Einflussbereich</p>

		<p>Der „Nationalpark Unteres Odertal“ benötigt für eine hohe Biodiversität jedoch optimale Wasserstände. Die o.g. Veränderungen wirken sich zudem langfristig stark auf die touristische Entwicklung des betroffenen Gebietes aus.</p> <p>Die geplante Vertiefung der Oder wird mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Zerstörung des momentan bekannten Flusslebensraumes führen. Hierdurch werden auch bestimmte besondere Fischarten (z.B. Störprojekt) und auch Mollusken nachhaltig beeinträchtigt. Zahlreiche Gutachten, unter anderem auch das des „Leibnitz Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei“ von 2022, beweisen die aus Ökologischer Sicht negativen und nachhaltigen Auswirkungen des Eingriffs.</p> <p>Durch den Verbau wird es zum Anstieg der Fließgeschwindigkeit, zum Verlanden flacher Uferzonen, zu Artenrückgang, zum Absinken des Grundwasserstandes und weiterhin zu einer Verschlechterung der Wasserqualität kommen.</p> <p>Letzteres ist besonders gefährlich vor dem Hintergrund der hohen Schadstofflast in der Oder. Zudem werden durch das Absenken des Grundwasserstandes die anliegenden Flussauen ausgetrocknet. Die Funktionen der Wiesen als Flächenfilter verlieren ihre Wirkung. Dies trifft ebenso auf die Filterwirkung der Muschelbänke zu.</p> <p>Die Auswirkungen auf den Nationalpark können als erheblich eingestuft werden.</p> <p>Der Umbau naturnaher Uferzonen führt dazu, dass der Fluss schneller und tiefer wird.</p> <p>Auskalkungen und Flachwasserzonen am Ufer versanden hierdurch und der Lebensraum zahlreicher Fischarten und Muscheln wird gefährdet</p>	<p>der geplanten Vorhaben liegen, wurden berücksichtigt. Hervorzuheben ist auch, dass es sich bei dem geplanten Aufgabenbereich um eine Modernisierung bestehender Anlagen handelt.</p> <p>Die Auswirkungen wurden im Hinblick auf die Ansprüche der einzelnen Arten analysiert. Hervorzuheben ist, dass ein wichtiger Aspekt die Möglichkeit der Wanderung von Organismen ist, die im Falle dieses Vorhabens nicht gestört wird. Vielmehr wird die Gesamtheit der Arbeiten an der Oder dazu beitragen, die Wandermöglichkeiten auf dem Fluss zu erhöhen.</p>
--	--	---	---

			<p>Das oberste Ziel sollte es sein, die Oder in all ihren Funktionen wiederherzustellen.</p> <p>Ein polnischer Oderausbau wird auch Notwendigkeiten wassertechnischer Art auf deutscher Seite bedingen. Die Aussage, dass es auf die meisten Schutzgüter keine Auswirkungen und keine Beeinträchtigungen der Lebensräume im Nationalpark gibt, ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Eine grenzüberschreitende Prüfung ist aufgrund der Erheblichkeit des Eingriffs aus Sicht der UNB unabdingbar.</p> <p>Der erhebliche Eingriff ist langanhaltend in die Zukunft gerichtet und nicht auf die Bau- maßnahme beschränkt. Der Schutzgegenstand der NATURA 2000 Gebiete wird nachhaltig und dauerhaft geschädigt. Im Komplex mit den Wasserverschmutzungen wird diese Schädigung noch erhöht. Der spätere erhöhte Schiffsverkehr mit höherer Kapazität wird den Störungsprozess noch unterstützen. Somit sind auch auf deutscher Seite Auswirkungen auf NATURA 2000 Gebiete sehr wahrscheinlich.</p> <p>Die Auswirkungen auf die Fischbiozönose in der einmaligen Oderflussaue wird erheblich sein.</p>	
46		Landkreis Uckermark – Die Landrätin Landwirtschafts- und Umweltamt – Untere Wasserbehörde	<p>Der Hochwasserschutz ist auch während der Baumaßnahmen am Regulierungssystem der Grenzoder sicherzustellen. Die Wirksamkeit von Hochwasserschutzmaßnahmen darf durch die Umsetzung des Nationalen Schifffahrtsprogramm nicht beeinträchtigt werden.</p>	<p>Anmerkung nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Anmerkung trifft auf das konsultierte Dokument nicht zu.</p> <p>Das Dokument befasst sich nicht mit dem Hochwasserschutz, und die Einzelheiten der Ausführung der Bauarbeiten werden vorhabenbezogen festgelegt.</p>

47		Landkreis Uckermark – Die Landrätin Landwirtschafts- und Umweltamt – Untere Bodenschutzbehörde	<p>Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Baumaßnahmen am Regulierungssystem der Grenzoder auch Einfluss auf die vorhandenen, ggf. schützenswerten Böden hat.</p> <p>Im Unteren Odertal sind nach den im Land Brandenburg vorliegenden Daten besonders schützenswerte Böden mit Archivfunktionen im Sinne von § 2 Abs. 2 Nr. 2 BBodSchG', wie Auenböden, anzutreffen. Das Landesamt für Umwelt (LfU) des Landes Brandenburg hat dazu umfangreiche Informationen und Schutzmaßnahmen veröffentlicht (https://lfu.brandenburg.de/lfu/de/aufgaben/boden/bodenschutz/schutz-wuerdige-boeden/archivboeden/#).</p> <p>Insbesondere für die Erhaltung der schützenswerten Auenböden ist die Aufrechterhaltung einer autotypischen Wasserstands- und Überflutungsdynamik unabdingbar.</p> <p>Aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde des Landkreises Uckermark sind die Auswirkungen des Nationales Schifffahrtsprogramms auf das Schutzgut Auenboden in einer Umweltverträglichkeitsprüfung darzustellen und zu evaluieren.</p>	<p>Anmerkung nicht berücksichtigt.</p> <p>In dem Dokument wurden die Auswirkungen auf alle Umweltkomponenten einschließlich der Böden analysiert. Es sei darauf hingewiesen, dass der Umfang des Dokuments und der Umfang der geplanten Arbeiten, bei denen es sich um die Modernisierung bestehender Anlagen handelt, berücksichtigt wurden.</p>
48		Landkreis Uckermark – Die Landrätin Landwirtschafts- und Umweltamt – Untere Abfallwirtschaftsbehörde	<p>Aus abfallrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Nationale Schifffahrtsprogramm 2030. Abfallwirtschaftliche Planungen der Uckermark sind nicht betroffen.</p> <p>Ein entstehen von Abfällen in der Uckermark oder die Nutzung von Entsorgungskapazitäten, auf Grund des Programmes sind nicht ersichtlich.</p>	<p>Die Behörde hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.</p>

49		Landkreis Uckermark – Die Landrätin Landwirtschafts- und Umweltamt – Untere Denkmalschutzbehörde	<p>Durch die geplanten Arbeiten kann es zu Veränderungen am Grundwasserstand kommen. Es ist sicherzustellen, dass hierdurch die Gehölze der denkmalgeschützten Parkanlagen der näheren Umgebung (Zützen, Criewen) nicht geschädigt werden.</p> <p>Vorhaben, die direkt oder indirekt mit Erdeingriffen verbunden sind, bedürfen daher einer denkmalrechtlichen Erlaubnis. Bei jeglichen Planungen sind auch die Belange der „Kultur- und Sachgüter“ entsprechend zu berücksichtigen.</p> <p>Bodendenkmalrelevant können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - direkte Erdeingriffe (z. B.: Baggerarbeiten im/am Fluss selbst, Anlegestellen, Zuwegungen, Materiallagerplätze, Hochwasserschutz usw.) - indirekte / "verzögerte" Erdeingriffe (z. B. durch Veränderung der Fließeigenschaften zukünftig veränderte Erosion, Änderung des Wasserspiegels usw.) 	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die Grenzlinie der Oder wird bereits durch Buhnen reguliert. Der Charakter der Regulierungsbauwerke wird daher durch die geplanten Maßnahmen nicht verändert. Die mit der Regulierung verbundenen Auswirkungen betreffen hauptsächlich strukturelle Veränderungen innerhalb der Küstenzone und stehen nicht im Zusammenhang mit der beschriebenen Auswirkung.</p>
50		Landkreis Uckermark – Die Landrätin Ordnungsamt – Bereich Brand- u. Katastrophenschutz	<p>Das gesamte Programm ist dem Fachbereich Brand- und Katastrophenschutz/Ret-tungsdienst nicht bekannt gewesen.</p> <p>Die zur Verfügung gestellten Unterlagen nehmen keinen Bezug auf die Auswirkungen des Brand- oder Katastrophenschutzes.</p> <p>Daher können dazu auch keine Ausführungen gemacht werden.</p>	<p>Anmerkung nicht ber[ücksichtigt.</p> <p>Die Bemerkung trifft auf das konsultierte Dokument nicht zu.</p> <p>Der Geltungsbereich des Dokuments umfasst keine Brandschutzmaßnahmen. Die Auswirkungen auf die Bevölkerung wurden unter Berücksichtigung des Geltungsbereichs des Entwurfsdokuments analysiert.</p>
51		Landkreis Uckermark – Die Landrätin	Weder Hinweise noch Bedenken.	---

		Amt für Bau und Liegenschaften		
52	02.03.2023	Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern	<p>Bei der Festlegung des Untersuchungsrahmens und insbesondere des Untersuchungsraumes (Untersuchungsgebietes) ist das Oderhaff (Stettiner Haff) einschließlich des Kleinen Haffs sowie die Ostsee nicht betrachtet worden bzw. ist dies nicht erkennbar dargestellt worden. Unbestreitbar ist, dass die Oder den Wasserhaushalt des Oderhaffs und damit auch des Kleinen Haffs wesentlich beeinflusst. Ebenso beeinflusst die Ausmündung der Oder in die Ostsee u.a. über die Świna (Swine) die Küstengewässer und die Meeresgebiete der Ostsee im Bereich der Oder-/Swine-Mündung und der Pommerschen Bucht maßgeblich. Die Oder beeinflusst auch über das Oderhaff/Kleines Haff und den Peenestrom den Wasserhaushalt des Greifswalder Boddens.</p> <p>Bewertungsmaßstab einer Strategischen Umweltprüfung sind die im Untersuchungsrahmen zu benennenden Umweltziele. Die Ziele der WRRL (guter ökologischer Zustand/gutes ökologisches Potential der Oberflächengewässer einschließlich der Küstengewässer) und der MSRL (Schutz, Erhaltung und Wiederherstellung der Meeresumwelt) sind (anders als die Schutzziele der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie); Richtlinie 92/43/EWG bzw. von Natura 2000-Gebieten) nicht als maßgebliche Umweltziele benannt und qualifiziert in die Betrachtungen und Prüfung einbezogen worden.</p> <p>Die umfangreich vorliegenden Daten und Informationen aus der WRRL-Bewirtschaftungs- und Maßnahmenplanung für die Flussgebietseinheit Oder sind nicht (bzw. nicht erkennbar) als Informationsgrundlage dargestellt</p>	<p>Anmerkung geklärt und teilweise berücksichtigt.</p> <p>In der SUP für das NSP2030 wurden die geplanten Investitionen in Bezug auf die Auswirkungen auf die verschiedenen Umweltkomponenten, einschließlich der Umweltziele der Wasserkörper, analysiert. Das Kapitel über die Analyse der Auswirkungen auf Oberflächengewässer enthält einen Verweis auf die Umweltziele.</p> <p>Die UVP wurde um einen Verweis auf die Meeresgebiete ergänzt.</p> <p>Was die Umweltziele betrifft, so wurde die Bewertung genau für diese Parameter gemäß der für Masterpläne und Wasserwirtschaftspläne angenommenen Methodik vorgenommen.</p>

			und als Prüfmaßstab für mögliche Umweltauswirkungen verwendet worden.	
53			<p>Eine systematische Darstellung und Prüfung wesentlicher anlagebedingter Wirkfaktoren auf die Ausprägung und Entwicklung der aus der WRRL ableitbaren Komponenten der Schutzgüter (z.B. Wassermengen/Abflusscharakteristik; chemisch/stoffliche Belastung (einschließlich Sedimenthaushalt/-management); maßgebliche, WRRL-relevante biotische Komponenten (Makrophyten, Phytoplankton, Makrozoobenthos, Fische)) fehlt oder ist nicht erkennbar dargestellt. Die Bewertung solcher Wirkfaktoren bzw. der aus ihnen resultierenden (potentiellen) Umweltauswirkungen anhand des Bewertungsmaßstabes der WRRL (Sicherstellung/Gefährdung der Zielerreichung (guter ökologischer Zustand/gutes ökologisches Potential); Einhaltung Verschlechterungsverbot, Einhaltung Verbesserungsgebot) fehlt oder ist nicht erkennbar dargestellt.</p> <p>Die im Zusammenhang mit der Umsetzung der Maßnahmen des NSP 2030 ableitbare Erreichung oder Verfehlung der Ziele der WRRL mit den ggf. daraus resultierenden negativen Beeinträchtigungen der der Oder nachgelagerten Küstengewässer und Meeresbereiche der Ostsee fehlt oder ist nicht erkennbar dargestellt.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Kapitel über die Analyse der Auswirkungen auf das Oberflächenwasser wird auf die Umweltziele verwiesen.</p> <p>Mögliche signifikante negative Auswirkungen ergeben sich direkt aus den Sanierungsarbeiten an der linearen Infrastruktur und sind kurzfristiger, örtlich begrenzter Natur, die sich auf die Abschnitte beschränken, die Gegenstand der mit der Modernisierung der Regulierungsbauwerke ausgeführten Arbeiten sind. Die geplanten Maßnahmen werden keine Auswirkungen auf die Erreichung der Umweltziele für die Wasserkörper haben. Die geplanten Maßnahmen im Zusammenhang mit der Fertigstellung der Investition auf Wasserstufen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur werden sich nicht nachteilig auf Oberflächengewässer auswirken und keine Auswirkungen auf die Erreichung der Ziele für die Wasserkörper haben.</p>
54			<p>Als relevante Wirkfaktoren, die potentielle (negative) Umweltauswirkungen nach sich ziehen können, werden hier beispielsweise - Veränderungen der hydromorphologischen Eigenschaften von Fließgewässerabschnitten (und WRRL-Wasserkörpern) durch Umgestaltung („Revitalisierung“, Ersatzneubau, (wesentliche)</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Kapitel über die Analyse der Auswirkungen auf das Oberflächenwasser wird auf die Umweltziele verwiesen.</p>

		<p>Änderung, Neubau) von „Regulierungsbauwerken“ (Buhnen, Strömungslenkung, Gewässerbegradigung (?), Stau-ein-richtungen etc.),</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sohlvertiefung (durch Strömungsregulierung bzw. Strömungskonzentration auf die Gewässermitte bzw. den Stromstrich) mit Erhöhung der Abflussgeschwindigkeit und Beeinflussung der Gewässerbett- und Uferausprägung und des Sedimenthaushaltes) angesehen, die beispielsweise negative Auswirkungen auf - die biotische Ausstattung (Makrophyten, Phytoplankton, Makrozoobenthos, Fische) und damit auch auf - das Selbstreinigungspotential des Fließgewässers und damit auch auf - z.B. die Nährstoffbelastung in den von der Oder beeinflussten Küstengewässern und Meeresbereichen der Ostsee hat sowie - auf den ökologischen Zustand/das ökologische Potential der Fließgewässerabschnitte (Wasserkörper) selbst hat. <p>Die Durchgängigkeit des Fließgewässers Oder als wesentliches Merkmal und grund-legende Existenzbedingung für wandernde Fischarten und andere aquatische Lebewesen ist nicht betrachtet worden.</p>	<p>Fragen der Durchlässigkeit der Oder auf ihrer gesamten Länge wurden in der Studie behandelt. Es wurde betont, dass die Durchlässigkeit bei einigen Vorhaben wiederhergestellt werden soll.</p> <p>In der UVP-Prognose wurden bei der Bewertung der Umweltauswirkungen der geplanten Vorhaben analoge Methoden wie bei den Bewertungen in den Masterplänen und Wasserwirtschaftsplänen angewandt. Die Methoden berücksichtigen die Auswirkungen auf die Umweltziele und alle Elemente der Zustandsbewertung. Sie wurden von der Europäischen Kommission akzeptiert.</p>
55		<p>Weiterhin ist die Darlegung und Prüfung von Plan-Alternativen eingeschränkt worden auf die Null-Variante (Nichtumsetzung des NSP 2030).</p> <p>So kann die Aufteilung der Güterverkehre zur binnenseitigen Anbindung des Seeha-fenkomplexes Świnoujście- Szczecin z.B. auf die in der SUP selbst als noch umwelt-freundlicher (emissionsärmer) dargestellte elektrifizierte Eisenbahn einerseits und</p>	<p>Anmerkung nicht berücksichtigt.</p> <p>Für den Programmentwurf wird eine strategische Umweltprüfung durchgeführt. Bewertet werden das Dokument und sein Anwendungsbereich. Da das Hauptziel des Dokuments darin besteht, die Rolle der Binnenschifffahrt im Land zu stärken, kann dieses Ziel nicht mit anderen als den im Dokument</p>

			<p>die gewässerschonende Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs mit wassertiefenangepassten Schiffseinheiten für vorteilhafte Schiffsverkehre (z.B. Schwerguttransporte*) andererseits ggf. umweltfreundlicher (emissionsärmer und gewässerschonender) sein. Dies ist nicht betrachtet worden. (* Nach Darstellung des NSP 2030 bedürfen die über andere Verkehrsträger/Verkehrsmittel wie Straße/LKW oder Schiene/Bahn kaum oder nicht zu realisierenden Schwerguttransporte vorrangig eine Erhöhung der lichten Durchfahrtshöhe bei gewässerquerenden Infrastrukturen (Brücken, Leitungen etc.), jedoch nicht vorrangig eine Erhöhung der Gewässertiefe (Sohlvertiefung).)</p> <p>Auch für eine (durch bauliche Maßnahmen vorzunehmende) Erhöhung der Gewässertiefe (Sohlvertiefung) für die Sicherstellung des Einsatzes von Eisbrechern u.a. zur Hochwasservorsorge/zum Hochwasserschutz (durch Rückstau) wurde eine Prüfung von Alternativen (z.B. durch Schaffung/Wiederanschluss großräumiger (Hochwasser-) Retentionsflächen im Rückstaubereich eisbedeckter Gewässerabschnitte) nicht vorgenommen bzw. dargestellt.</p>	<p>dargestellten Mitteln erreicht werden. Die Entwicklung der Eisenbahn wird nicht zur Stärkung der Binnenschifffahrt im Lande beitragen.</p> <p>Andererseits werden in der Prognose für den NSP2030 Alternativen zu den im Entwurfsdokument enthaltenen Lösungen vorgeschlagen und deren Auswahl begründet.</p> <p>Eine Reihe von Aspekten im Zusammenhang mit Emissionen und Klimawandel werden in der SUP dargestellt und analysiert; dies ist einer der obligatorischen Bestandteile der UVP-Prognose.</p>
56		Landkreis Barnim – Untere Naturschutzbehörde	<p>Prinzipiell sind die Zielstellungen des Programmes, auch vor dem Hintergrund der Stärkung des emissionsarmen Güterverkehrs, aus naturschutzfachlicher Sicht zu begrüßen.</p> <p>Die UVP berücksichtigt grenzüberschreitende Schutzgebiete, somit auch die im Landkreis Barnim gelegenen nationalen und internationalen Schutzgebietsformen.</p>	Die Behörde hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.

			Detaillierte Auswirkungen auf die Schutzgüter werden im Zuge der jeweiligen Genehmigungsverfahren erfasst und bewertet, sodass seitens der UNB des Landkreises Barnim keine grundsätzlichen Bedenken zum Vorhaben bestehen.	
57		Landkreis Barnim – Untere Fischereibehörde	<p>Die o.g. Prognose beleuchtet keinesfalls den besonderen aktuellen Zustand der Oder. Die Auswirkungen des großen Fischsterbens in der Oder im Jahr 2022 (Oderkatastrophe) in Verbindung mit der Erhaltung und dem Schutz der Fischbestände finden in der Prognose keine Beachtung.</p> <p>Erschreckend ist die Prognose unter Pkt. 5.3. - Einfluss auf die biologische Vielfalt, Tiere, Pflanzen, Schutzgebiete - welche davon ausgeht, dass die Auswirkungen der Bautätigkeiten auf Tiere, also auch auf Fische, negativ sein werden. Auch werden negative Auswirkungen durch die beabsichtigten Ausbauarbeiten, selbst auf Natura-2000-Gebiete, Auen und sonstige Gebiete durchaus eingeräumt.</p> <p>Ebenso findet die Erhaltung geschonter Frischarten, vorrangig während der Laichzeiten, in Verbindung mit der Erhaltung ihrer Habitate keine Erwähnung noch Beachtung.</p>	<p>Anmerkung geklärt und teilweise berücksichtigt.</p> <p>Die SUP für den NSP2030 berücksichtigt die Ergebnisse der Überwachung des Umweltzustands, die von der staatlichen Inspektion für Umweltschutz durchgeführt wird.</p> <p>Im Zusammenhang mit Kapitel 5.3 wurden ausführlichere Verweise auf die Auswirkungen auf Lebensräume und Arten ergänzt. Es ist zu erwähnen, dass der Umfang der Arbeiten nur die Modernisierung bestehender Anlagen umfasst.</p>
58			<p>Die unter Punkt 5.1. der Prognose - Einfluss auf die Oberflächengewässer -getroffenen Aussagen „werden die geplanten Tätigkeiten keine negativen „Auswirkungen auf die Oberflächengewässer haben und werden ferner keinen Einfluss auf die Möglichkeit des Erreichens der Umweltziele gem. WRRL haben.“</p> <p>steht im Gegensatz zu den v.g. unter Pkt. 5.3. getroffenen Feststellungen zu durchaus umfangreichen, negativen Auswirkungen auf die</p>	<p>Anmerkung berücksichtigt.</p> <p>Das Kapitel wurde korrigiert und die entsprechenden Bestimmungen hinzugefügt.</p> <p>Die SUP für das NSP2030 besagt nicht, dass die Erhaltung eines guten Umweltzustands von der Arbeit potenzieller Bauunternehmen abhängt, sondern weist lediglich auf</p>

		<p>Oberflächengewässer und auf die biologische Vielfalt, Tiere, Pflanzen, Schutzgebiete.</p> <p>Vielmehr macht die gesamte Prognose mögliche Umweltauswirkungen der vorgesehenen Bauvorhaben vom Verhalten der bauausführenden Betriebe in der Durchführungsphase abhängig und stellt das gesamte Projekt im Grundtenor als umweltneutral dar.</p> <p>Als einzige positive Auswirkung auf Fische und Wasserorganismen wird der Einsatz einer modernen Fischtreppe am Sperwerk an der Wasserstufe Ujście Nysy benannt.</p>	<p>Minimierungsmaßnahmen in den verschiedenen Phasen hin.</p>
59		<p>Dem Punkt 5.9. - Einfluss auf natürliche Ressourcen - ist zu entnehmen, dass die Verfügbarkeit der vorrangig betroffenen „Ressource Wasser“, im Zuge des Klimawandels überhaupt nicht beleuchtet worden ist</p>	<p>Anmerkung berücksichtigt.</p> <p>Es wurden Bestimmungen zu den Wasserressourcen hinzugefügt.</p>
60		<p>Hinsichtlich der fischereilichen Nutzung der Flüsse/ Wasserstraßen bleibt anzumerken, dass in der Prognose zu Punkt 5.7. - Einfluss auf Menschen und materielle Güter - weder räumliche noch zeitliche Einschränkungen für die Erwerbsfischerei noch für Freizeitangler in Betracht gezogen worden sind.</p> <p>Da der weitere Ausbau natürlicher Flusswege (insbesondere der Oder) als Verkehrswege im Sinne einer wirtschaftlichen Entwicklung des Schifffahrtsmarktes nicht ohne weitreichende und unumkehrbarer Zerstörung bestehender Naturräume an und in den Flüssen durchführbar ist, besteht aus fischereilicher Sicht die Befürchtung, dass bei Durchführung der Bautätigkeiten auf polnischer Seite auch im Grenzbereich zu Deutschland (Oder) gravierende</p>	<p>Anmerkung teilweise berücksichtigt und geklärt.</p> <p>Es wurden entsprechende Bestimmungen für die gewerbliche Fischerei und die Freizeitangler hinzugefügt.</p> <p>Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die NSP2030 keine langfristige Perspektive über das Jahr 2030 hinaus enthält.</p> <p>Daher sollte davon ausgegangen werden, dass die Anmerkung nicht auf das betreffende Dokument zutrifft.</p> <p>Es ist hervorzuheben, dass der Geltungsbereich des NSP2030 – des einzigen umfassenden Verkehrsplans für die Binnenschifffahrt in Polen – Folgendes umfasst:</p>

			negative Auswirkungen auf die Fischbestände in den Gewässern zu erwarten sein werden.	<p>a) sektorale Aufgaben, die auf die Stärkung des Binnenschifffahrtssektors in Polen abzielen</p> <p>b) 11 Investitionsmaßnahmen (davon 6 auf der Oder-Wasserstraße), die in der Modernisierung der bestehenden hydrotechnischen Infrastruktur bestehen, die mehr als 100 Jahre alt ist und zum Teil Denkmalstatus hat.</p> <p>Die fehlende Umsetzung der im NSP2030 genannten Investitionsmaßnahmen bedeutet eine weitere Zerstörung von Anlagen, was sich negativ auf den ästhetischen Wert der Landschaft auswirkt und mit dem Verlust von Umweltvorteilen verbunden sein kann, z. B. im Hinblick auf die Möglichkeit der Wanderung von Fischen und anderen Wasserorganismen (z. B. durch den Bau einer modernen Fischaufstiegsanlage als Teil einer Investition an der Neiße-Mündung).</p> <p>Eine abschließende Liste der Investitionsmaßnahmen ist in Anhang Nr. 1 des Programms enthalten.</p>
61		Landkreis Barnim – Liegenschafts- und Schulverwaltungsamt SG Behindertenbeauftragte Untere Jagdbehörde Untere Straßenbaubehörde Untere Straßenverkehrsbehörde Verbraucherschutz- und Gesundheitsamt ÖPNV/Radwege	Kein Kommentar.	---

		Untere Denkmalschutzbehörde SG Landwirtschaft SG Bevölkerungsschutz Katasterbehörde Untere Wasserbehörde Untere Abfallwirtschaftsbehörde Untere Bodenschutzbehörde Öffentlich-rechtliche Entsorgung		
62	28.02.2023	Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände Im Einklang mit öffentlichen Kommentaren	Die öffentliche Auslegung der grenzüberschreitenden SUP zum jetzigen Zeitpunkt verwundert uns. In den Begründungen zu den Aussagen der SUP über die Umweltauswirkungen des Vorhabens wird weitgehend auf die grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zum Vorhaben „18.2 Etappe I und Etappe II Modernisierungsarbeiten an der Oder als Grenzfluss im Rahmen des Projekts des Hochwasserschutzes im Einzugsgebiet der Oder und Wijehsel“ verwiesen. Die Auslegung der überarbeiteten UVP-Dokumentation fand in Deutschland bereits vom 31.07. bis 29.08.2019 statt. Üblicherweise erfolgt zunächst eine SUP. Deren Ergebnisse werden dann in der weiterführenden Planung mit zugehöriger UVP berücksichtigt. Zwar hatte in der Vergangenheit der Träger des Vorhabens festgestellt, dass in der SUP zum Hochwasserrisikomanagementplan Oder (2. Zyklus 2016-2021) darauf hingewiesen wurde, dass in der Phase der Entscheidung über die	Anmerkung nicht berücksichtigt. Das Hauptziel des NSP2030 ist die Stärkung der Rolle der Binnenschifffahrt im Land durch spezifische Investitionen. Der NSP2030 als ein für den Sektor vorbereitetes Entwicklungsprogramm unterliegt dem SUP-Verfahren, das die Bestimmungen des polnischen Rechts erfüllt. Das Gesetz legt nicht fest, welche Investitionen und welcher Vorbereitungsstand in den Geltungsbereich des Dokuments fallen sollen. Der referenzierte Plan für das Hochwasserrisikomanagement ist ein separates Dokument für einen anderen Problembereich und unterlag ebenfalls dem SUP-Verfahren gemäß dem Gesetz. Das derzeit durchgeführte Verfahren steht daher im Einklang mit dem Gesetz.

		Umweltbedingungen detaillierte Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt werden sollten, doch bei der damaligen SUP wurde die Öffentlichkeit in Deutschland nicht beteiligt. Die Jetzt gewählte Verfahrensweise erscheint daher als nicht rechtskonform.	Es ist darauf hinzuweisen, dass, sobald ein betroffener Staat die Auswirkungen eines geplanten Dokuments als potenziell umweltrelevant für sein Hoheitsgebiet einschätzt, kann er einen Antrag bei der Ursprungspartei um Beteiligung am Verfahren stellen.
63		<p>Bisher wurden Maßnahmen des Schifffahrtsprogramms mit der Notwendigkeit für den Hochwasserschutz begründet (1,80m mittlere Wassertiefe zur Erreichung der Mindesttauchtiefe für Eisrecher). Dagegen ist jetzt mit Bezug auf das Europäische Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN), das von Deutschland nicht ratifiziert</p> <p>wurde, von einer allgemeinen Modernisierung des Regulierungssystems der Grenzoder für die Schifffahrt mit offenbar Tauchtiefen von 2,50m die Rede. Dies ist nicht durch das Deutsch-Polnische Schifffahrts-Abkommen von 2015 gedeckt. Doch bereits die Herstellung einer mittleren Wassertiefe von 1,80m ist abzulehnen. Angesichts der ökologischen Katastrophe in der Oder vom Sommer 2022 tragen wir die Meinung des Leibniz-Instituts für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB) in Berlin mit (Pressemitteilung 12.09.2022), dass es „aus wissenschaftlicher Sicht entscheidend ist, den Fluss und seine verbliebenen naturnahen Lebensräume zu schützen und wiederherzustellen - anstatt ihn durch zusätzliche fassbauliche Maßnahmen weiter zu regulieren“.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die Bestimmungen über das AGN-Übereinkommen wurden im Kapitel über den Rechtsrahmen angegeben, nicht im Abschnitt über die Ziele und den Interventionsbereich des NSP2030.</p> <p>In dem 2017 von Polen ratifizierten AGN-Übereinkommen ist die Oder-Wasserstraße (E30) in ihrem gesamten Verlauf eine Wasserstraße von internationaler Bedeutung.</p> <p>Daher sollte das strategische Dokument für den Binnenschifffahrtssektor die oben genannten Informationen enthalten.</p> <p>Das Ziel des NSP2030 besteht nicht darin, die Oder an alle Anforderungen des AGN-Übereinkommens anzupassen.</p> <p>Die Bestimmungen des NSP2030, die sich auf das AGN-Übereinkommen beziehen, werden so geändert, dass sie keine Zweifel am Anwendungsbereich des Programms aufkommen lassen.</p>

64		Die UVP kommt zu dem Schluss, dass keine erheblichen nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter im Bereich der Oder und des Odertals zu erwarten sind. Lediglich in der Bauphase würde es lokal und temporär zu Beeinträchtigungen kommen. Grenzüberschreitende negative Auswirkungen seien nicht zu erwarten. Die SUP wiederholt diese Bewertungen ohne neue Inhaltliche Aspekte Im Vergleich zur UVP hinzuzufügen.	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die Umweltverträglichkeitsprognose für das NSP2030 analysierte die Auswirkungen aller in Anhang 1 des Programms enthaltenen Investitionen auf die Umwelt der Länder, die nach dem Gesetz potenziell exponiert sind, und passte die Ergebnisse dieser Prüfung an den Inhalt und den Detaillierungsgrad des Entwurfsdokuments an. Bei der Bewertung wurden die Ergebnisse der bestehenden Dokumente berücksichtigt, die bisher für die einzelnen Investitionen entwickelt wurden.</p>
65		Durch die geplante Änderung von Bauform, Länge und Höhe der in den betreffenden Abschnitten der Grenzoder vorhandenen Buhnen ist an Engstellen im Hochwasserfall mit einer zusätzlichen Erhöhung des Wasserspiegels der Oder zu rechnen. Dadurch erhöht sich die Hochwassergefährdung von Siedlungs-, Infrastruktur- und Nutzflächen auch auf deutscher Seite.	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die SUP wurde durch entsprechende Aussagen und Analysen ergänzt</p> <p>Der Umfang der Arbeiten umfasst nicht das Vertiefen des Flussbettes. Die UVP-Prognose analysiert den Umfang und die geplanten Maßnahmen, die Gegenstand der NSP2030-Arbeiten sind. Die Art der Arbeiten, die in der Anmerkung erwähnt wird, trifft nicht auf das entworfene Dokument zu.</p>
66		Mit der Neugestaltung der Buhnen sind Veränderungen im Flussbett beabsichtigt, Insbesondere die Eintiefung der zentralen Fahrrinne. Bei Niedrigwasserabfluss ist dadurch mit einer Senkung der Grundwasserstände in der Aue auch auf deutscher Seite zu rechnen. Dadurch werden Dürrephasen verschärft und verlängert.	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Aus dem Bericht über die Studien und Berechnungen, die auf der Grundlage der Aktualisierung des Konzepts zur Regulierung des Odergrenzflusses durchgeführt wurden, geht eindeutig hervor, dass der Anstieg des</p>

		<p>Dies ist als besonders gravierend anzusehen, da im Zuge der allgemeinen Klimaveränderung eine Zunahme und Extremisierung von Dürreperioden prognostiziert wird, denen durch geeignete Renaturierungsmaßnahmen dringend entgegen gewirkt werden müsste.</p> <p>Dies kann zu Ertragsverlusten in Nutzflächen der Aue sowie zu massiven Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen von Auengewässern, feuchtgebieten und -wäldern führen. Dadurch sind unzulässige Verschlechterungen für die Schutzziele einschlägiger EU-Richtlinien auch auf deutscher Seite zu erwarten (Wasserrahmenrichtlinie, Fauna-Flora-Habitatrichtlinie, Vogelschutzrichtlinie). Diese Aspekte werden in der SUP/UVP unzulässiger Weise nicht betrachtet.</p>	<p>Grundwasserspiegels bei Hochwasser und Überschwemmungen und seine Absenkung bei Niedrigwasser (als natürliche Folge der Bodensenkung) im Vergleich zu den Bedingungen, die am Fluss in seinem jetzigen Zustand herrschen, gering sein werden, und dass die Durchführung der Investition das Hochwasserrisiko nicht erhöht und nicht zu einer erheblichen Absenkung des Grundwasserspiegels führt, was zu einer Austrocknung der Küstengebiete führen könnte. Die Analyse der Ergebnisse der durchgeführten Studien und der durchgeführten Modelle zeigt außerdem, dass das Funktionieren der umbauten Regulierungsbauwerke keinen Einfluss auf das gegenwärtige hydrologische System der Oder haben wird. Die Ergebnisse der Analysen haben gezeigt, dass der Betrieb der umgebauten Regulierungsbauwerke keinen Einfluss auf die Größe der Abflüsse und die Dynamik der Hoch- und Tiefstände sowie die Absenkung des Grundwasserspiegels im Deichgebiet haben wird.</p>
67		<p>Die Aussagen zu den Auswirkungen und zur Umweltverträglichkeit der geplanten Maßnahmen an der Grenzoder gehen davon aus, dass auf deutscher Seite zeitgleich geeignete Flussbaumaßnahmen durchgeführt werden. Diese befinden sich jedoch bisher überwiegend nur in einer frühen Planungsphase und sind zudem gesellschaftlich umstritten. In Deutschland hat die Planfeststellungsbehörde bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt am 02.02.2021 das Scopingverfahren zur Festlegung des Untersuchungsrahmens für die Strategische Umweltprüfung der „Stromregelungskonzeption für</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Nach dem Zeitplan der Investitionen im Rahmen des Vertrags zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland <i>über die gemeinsame Verbesserung der Situation auf den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Strömungs- und Schifffahrtsverhältnisse)</i>, der am 27. April 2015 in Warschau unterzeichnet wurde, hat sowohl die Modernisierung der Abschnitte der Regulierungsbauwerke – Etappe II auf polnischer, als</p>

		die Grenzoder“ eröffnet, ein Umweltbericht liegt bislang nicht vor und somit auch keine Umweltentscheidung. Bis zu einer etwaigen Umsetzung können noch Jahre bis Jahrzehnte vergehen. UVP/SUP enthalten keinerlei Aussagen dazu, welche Auswirkungen ein erheblicher zeitlich Verzug zwischen der Umsetzung von Maßnahmen auf polnischer und auf deutscher Seite haben können, z.B. In Hinblick auf den Hochwasserschutz, das Grundwasserregime in der Aue, die Abflussverhältnisse Im Fluss, die Morphologie des Flussbetts sowie auf die Lebensraumverhältnisse Im Fluss, an Ufern und in der Aue.	auch auf deutscher Seite einen gleichen Abschlusszeitpunkt, d.h. bis 2028.
68		Wie man Im Bereich der aktuellen Baumaßnahmen der Etappe I an der Grenzoder erkennen kann, kommt es im Zuge der Bauarbeiten zu umfangreichen Aufschlüssen von bisher abgeckten und dadurch geschützten Bodenbereichen an Ufern und In der Aue. Diese weisen bekanntermaßen beträchtliche Altlasten an derzeit festgelegten Schadstoffen auf (Schwermetalle, organische Substanzen usw.). Es besteht die Gefahr, dass diese in größerem Umfang mobilisiert werden, mit dem Flusswasser auch deutsches Territorium erreichen und dort zu erheblichen Schadstoffbelastungen in Nutzflächen und Lebensräumen führen. Dieser Aspekt wird in SUP/UVP Richt ausreichend behandelt.	Anmerkung geklärt. Das Rechtssubjekt bezieht sich auf eine bereits laufende Investition, die kein Gegenstand der Erwägungen des Entwurfs des Nationalen Schifffahrtsprogramms bis 2030 ist.
69		Die mit den Maßnahmen beabsichtigte Zunahme der Strömungsgeschwindigkeit in der Flussmitte führt zu einer Abnahme der Strömung in den Buhnenbuchten mit einem entspre- chenden Sedimentationsgeschehen. Langfristig ist dadurch mit einer Verlandung und Uniformie.	Anmerkung geklärt. Die im NSP2030 geplanten Vorhaben stellen keine neue Veränderung der Umwelt dar und es werden keine erheblichen Auswirkungen auf einzelne Komponenten erwartet.

			fung von Uferlebensräumen und einem damit verbundenen Verlust an Biodiversität auch auf deutscher Seite zu rechnen. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen der oben genannten EU-Richtlinien. Dieser Aspekt wird in der UVP/SUP nicht behandelt.	
70			Staustufen bei Niedrigwasserabflüssen der Oder im Sommer als Brutreaktoren für zukünftige Algenblüten und massenweises Fischsterben, grundsätzlicher Verstoß gegen Art. 6 Abs. 4 "Natura 2000-FFH-Richtlinie	<p>Anmerkung nicht berücksichtigt.</p> <p>Die vorliegende Anmerkung ist für das zu konsultierende Dokument nicht relevant.</p> <p>Der Geltungsbereich des Dokuments betrifft nicht den Bau von Wasserstufen. Im Rahmen des NSP2030 ist nur der Ausbau bestehender Anlagen geplant.</p>
71	14.03.2023	Stadt Frankfurt (Oder)	<p>Die untere Wasserbehörde fordert eine tiefgreifende Untersuchung der Wirkung der neuen und modernisierten Regulierungsbauwerke an der Oder auf die Wasserspiegellage der Oder, auf den Hochwasserabfluss, auf die Grundwasserstände sowie auf die Flora und Fauna an und in der Oder.</p> <p>Die Auswirkungen der Regulierungsmaßnahmen auf den Wasserhaushalt und die Natur in Frankfurt (Oder) ergeben sich hauptsächlich aus einer möglichen Veränderung der Wasserspiegellage und den resultierenden Folgen.</p> <p>Grundsätzlich ist aus der wasserwirtschaftlichen Lehre bekannt, dass durch den Buhneinbau der Querschnitt eines Fließgewässers verengt wird. Dies bewirkt eine Wasserspiegelanhebung und eine Durchflussbündelung. Als Folge dessen erhöht sich die Sohlschubspannung, was zu einer begrenzten Sohleintiefung führt. Die Sohleintiefung führt</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Rahmen der SUP wurden die Auswirkungen auf die einzelnen Umweltelemente sowie die kumulativen Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem unter Berücksichtigung eines angemessenen Detaillierungsgrads, der auf den Inhalt des Projekts des NSP2030 abgestimmt ist, untersucht.</p> <p>Die im Rahmen des NSP2030 geplanten Vorhaben stellen keine neue Veränderung der Umwelt dar. Die Investitionen betreffen bestehende Anlagen.</p>

			<p>wiederum zu einem Wasserspiegelabfall und einer entsprechenden Reduzierung der Sohlschubspannung. Es stellt sich ein neues Gleichgewicht zwischen Wasserspiegellage und Sohle bei einer größeren Wassertiefe ein. Da das Grundwasser mit dem Wasserstand der Oder korrespondiert, führt dieser Wasserspiegelabfall zu einem Absinken der Grundwasserstände, was wiederum negative Auswirkungen auf die Flora und Fauna an der Oder hat, zum Beispiel in den Auen.</p> <p>Der erwähnte Umweltverträglichkeitsbericht für die Modernisierungsarbeiten</p> <p>18.2 Stufe I und Stufe II an der Grenzoder vom Mai 2018 weist auf der Grundlage einer Modellrechnung mit einem Simulationszeitraum von 40 Jahren für die Umsetzung der Stromregulierungsmaßnahmen an der Grenzoder einen Wasserspiegelanstieg von einigen wenigen cm über das gesamte Abflussspektrum aus. Dies steht im Widerspruch zu den oben genannten Ausführungen hinsichtlich der Auswirkungen der Regulierungsbauwerke Buhnen entsprechend des allgemeinen wasserwirtschaftlichen Grundlagenwissens.</p> <p>„Somit erscheint die Aussagekraft der grenzüberschreitenden strategischen Umweltprüfung für das „Nationale Schifflahrtsprogramm bis 2030“ in Polen, die auf den Umweltverträglichkeitsbericht für die Modernisierungsarbeiten 18.2 Stufe I und Stufe II an der Grenzoder vom Mai 2018 basiert, nicht ausreichend.</p> <p>Eine wissenschaftlich fundierte tiefgreifende Untersuchung der Wirkung der neuen und</p>	
--	--	--	---	--

			modernisierten Regulierungsbauwerke an der Oder auf die Wasserspiegellage der Oder, auf den Hochwasserabfluss, auf die Grundwasserstände sowie auf die Flora und Fauna an und in der Oder ist notwendig.	
72			<p>Aus Sicht der Wirtschaftsförderung sind hinsichtlich des Ausbaus der Oderwasserstraße insbesondere die Aspekte Tourismus und nahrungsmittel Erlebnissraum zu berücksichtigen und deren Fortbestand zu sichern. Der Fluss.</p> <p>wird von Sportbootfahrern, Bootsreisenden und von der lokalen Ausflugschiffahrt genutzt. Mit der Marina Winterhafen und dem Schiffsanleger-am Holzmarkt wurden Infrastrukturen für den Wassertourismus geschaffen, die bei entsprechenden Wasserständen der Oder genutzt werden und noch intensiver genutzt werden könnten.</p> <p>Die Schiffsanlegestelle in der historischen Innenstadt und entlang des sehr gut frequentiertes Oder-Neiße-Radweges ist sehr gut zu Fuß zu erreichen Und in das touristische Konzept der Stadt eingebunden. Von dort starten die beliebten touristische Oderfahrten („Onkel Helmut“ / Herr Triebler), welche von der Deutsch-Polnischen Touristinformation aktiv vermarktet werden.</p> <p>Zudem ist die Oder auch ein Erholungsort der Stadt (Oderwiesen, Ziegenwerder). Über den Oder-Neiße-Radweg ist Frankfurt (Oder) an das überregionale Radwandernetz angeschlossen.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die Oder ist die wichtigste Schifffahrtsroute für den Güterverkehr in Polen (nach Angaben des Statistischen Zentralamtes in Polen). Ihre Rolle wird in den von der polnischen Regierung verabschiedeten strategischen Dokumenten hervorgehoben - Strategie für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung bis 2030.</p> <p>Die Umsetzung der Annahmen des NSP2030 wird die Entwicklung des Wassertourismus positiv beeinflussen. Das NSP liefert Erklärungen für die Möglichkeit, die Oder für den Güterverkehr und den Tourismus zu nutzen, was durch Statistiken und den derzeitigen Betrieb der Oder für diese beiden Märkte bestätigt wird. Die ausgebauten Anlagen verbessern das Landschaftsbild.</p> <p>Die im Rahmen des NSP2030 geplanten Vorhaben umfassen die Modernisierung der bestehenden Infrastruktur, Verweise auf den Tourismus und die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf seine Entwicklung werden in die UVP-Prognose aufgenommen.</p>

			<p>Produzierende Gewerbebetriebe der Stadt haben gegenwärtig keine Anknüpfungspunkte, um von einem Ausbau des Flusses profitieren zu können.</p> <p>Es gibt in Frankfurt (Oder) keine Unternehmen, welche den Fluss für den Anoder Abtransport von Gütern nutzen. Auch perspektivisch wird keine IndustFieentwicklung in Odernähe mit Bezug zu Transporten auf dem Wasserweg gesehen.</p> <p>Insofern liegt der Focus aus Sicht der Wirtschaftsförderung auf die Sicherung der Bedeutung der Oder für den Tourismus und für natumahe Erholung.</p> <p>Diese Nutzungen sollten im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Oder-</p> <p>Ausbau keinen Einschränkungen unterliegen und perspektivisch gesichert werden.</p>	
73		Öffentliche Kommentare	<p>Die in Deutsch verfügbaren Unterlagen sind aufgrund einer passagenweise unzulänglichen Übersetzung für mich nicht in allen Punkten verständlich. Das trifft auch auf die Datei „4. Nichttechnische Zusammenfassung der UVP für das NSP2030_DE.pdf“ zu. Entgegen dem Titel „Kurzfassung ohne Verwendung der Fachsprache“ wird im Text eine Vielzahl von Fachbegriffen verwendet. Nicht alle verwendeten Abkürzungen sind im Text erklärt. Eine oft fehlerhafte Grammatik sowie die offensichtlich falsche oder unübliche Übersetzung einiger Begriffe erschwert das Verständnis zusätzlich. Mein Betroffenen-Beteiligungsrecht ist dadurch eingeschränkt.</p>	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Die Dokumente, die der Öffentlichkeit der Bundesrepublik Deutschland zur Stellungnahme vorgelegt wurden, wurden von einem spezialisierten Übersetzungsunternehmen übersetzt und einer zusätzlichen sprachlichen Überprüfung unterzogen.</p> <p>Die Anzahl der im Rahmen der Konsultation gemeldeten Anmerkungen und deren Qualität - Ausführlichkeit deuten darauf hin, dass es kein Problem mit dem Bezug auf die Dokumente gibt.</p>

74	16.02.2023	Öffentliche Kommentare	Diese Ausbaumaßnahmen führen zu einer Verschlechterung des Flusses als Lebensraum für eine Vielzahl von Tier- und Pflanzenarten zugunsten der Schifffahrt. Angesichts der ökologischen Katastrophe vom Sommer 2022 müsste eigentlich alles getan werden, was nötig ist, damit sich die Lebensräume in der Oder wieder regenerieren können und andere polnische Flüsse nicht das gleiche Schicksal erleiden. Ich habe gehört, dass weitergebaut und sich dabei sogar über Baustopps hinweggesetzt wird, die polnische Gerichte verhängt haben.	Anmerkung zur Kenntnis genommen. Polen teilt die Ansicht, dass alles getan werden sollte, um zu verhindern, dass sich die Situation auf der Oder vom August 2022 wiederholt.
75			Ich betreibe an der Oder in Kienitz ein touristisches Unternehmen und seit August 2022 sind uns die meisten Gäste weggeblieben. Der rechtswidrige und fortschreitende Oderausbau wird den Lebensraum der Oderaue weiter verschlechtern, so dass mein Gastbetrieb „Naturerlebnishof Uferloos“ in seiner Existenz bedroht ist. Darüber hinaus setze ich mich seit vielen Jahren für eine gesunde Natur und Umwelt im Oderbruch ein.	Anmerkung nicht berücksichtigt. Die Anmerkung trifft auf das konsultierte Dokument nicht zu.
76	27.02.2023	Land Brandenburg Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe	Bergbauberechtigungen/ Baubeschränkungsgebiete: Im südlichen Bereich des Plangebietes befindet sich in Ufernähe der Oder das Feld des Bergwerkseigentums „Wellmitzer Lagune“, welches die Inhaberin der Bergbauberechtigung zur Aufsuchung und Gewinnung des im Feld lagernden Bodenschatzes „Kohlenwasserstoffe, flüssig und gasförmig“ berechtigt. Ebenso befindet sich das Feld des Bergwerkseigentums „Wellmitz (31-0163)“	Die Behörde hat die Stellungnahme und die darin enthaltenen Angaben zu den vom Bergbau betroffenen Gebieten in der Bundesrepublik Deutschland zur Kenntnis genommen.

			<p>(Übersichtskarte Blätter 1 und 2, Anlage) in Ufernähe der Oder, welches die Inhaberin der Bergbauberechtigung zur Aufsuchung und Gewinnung des im Feld lagernden Bodenschatzes „Braunkohle“ berechtigt. Weiterhin ist das Feld des Bergwerkseigentums „Vogelsang (31-046)“ (Übersichtskarte Blatt 3, Anlage) vom Plangebiet betroffen, welches die Inhaberin der Bergbauberechtigung zur Aufsuchung und Gewinnung der im Feld lagernden Bodenschätze „Kiese und Kiessande zur Herstellung von Betonzuschlagstoffen“ berechtigt. Innerhalb des Bergwerksfeldes „Vogelsang (31-0046)“ liegt das rechtlich festgesetzte Baubeschränkungsgebiet für Kiessand „BBG Vogelsang (7017)“. Die Rechtsgrundlagen für Baubeschränkungsgebiete sind §§ 88 bis 109 des Bundesberggesetzes. Innerhalb von Baubeschränkungsgebieten darf die für die Errichtung, Erweiterung, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen erforderliche baurechtliche Genehmigung oder Zustimmung oder eine diese einschließende Genehmigung nur mit Zustimmung des LBGR erteilt werden. Die Zustimmung darf nur versagt werden, wenn durch die bauliche Anlage die Durchführung bergbaulicher Maßnahmen erschwert würde. Ferner befindet sich das Feld des Bergwerkseigentums „Kietz (31-0022)“ (Übersichtskarte Blätter 12 und 13, Anlage) in Ufernähe der Oder, welches die Inhaberin der Bergbauberechtigung zur Aufsuchung und Gewinnung des im Feld lagernden Bodenschatzes „Kohlenwasserstoffe, flüssig und gasförmig“ berechtigt. Im nördlichen Bereich des Plangebietes liegt das Feld des Bergwerkseigentums</p>	
--	--	--	--	--

			<p>„Hohensaaten (31-0048)“ (Übersichtskarte Blatt 23, Anlage) in Ufernähe der Oder, welches die Inhaberin der Bergbauberechtigung zur Aufsuchung und Gewinnung der im Feld lagernden Bodenschätze „Kiese und Kiessande zur Herstellung von Betonzuschlagstoffen“ berechtigt. Innerhalb des Bergwerksfeldes „Hohensaaten (31-0048)“ liegt das rechtlich festgesetzte Baubeschränkungsgebiet für Kiessand „BBG Hohensaaten (7019)“. Die Rechtsgrundlagen für Baubeschränkungsgebiete sind 88 107 bis 109 des Bundesberggesetzes. Innerhalb von Baubeschränkungsgebieten darf die für die Errichtung, Erweiterung, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen erforderliche baurechtliche Genehmigung oder Zustimmung oder eine diese einschließende Genehmigung nur mit Zustimmung des LBGR erteilt werden. Die Zustimmung darf nur versagt werden, wenn durch die bauliche Anlage die Durchführung bergbaulicher Maßnahmen erschwert würde. Darüber hinaus im nördlichen Bereich des Plangebietes das Feld des Bergwerkseigentums „Stolper Bogen“ in Ufernähe der Oder, welches die Inhaberin der Bergbauberechtigung zur Aufsuchung und Gewinnung der im Feld lagernden Bodenschätze „Kiese und Kiessande zur Herstellung von Betonzuschlagstoffen sowie tonige Gesteine zur Herstellung kleinformatiger Wandbauelemente“ berechtigt. Die vorgenannten Bergwerkseigentümer wurden im Ergebnis einer geologischen Lagerstätten erkundung von der Staatlichen Vorratskommission für nutzbare Ressourcen der Erdkruste der DDR verliehen und nachfolgend auf der Grundlage der Regelungen</p>	
--	--	--	--	--

		<p>des Einigungsvertrages bestätigt. Es handelt sich um ein aufrechterhaltenes. Die Bergwerkseigentume sind von der Laufzeit her unbefristet.</p> <p>Bei einem Bergwerkseigentum handelt es sich um ein grundstückgleiches Recht.</p> <p>Auf das Bergwerkseigentum entsprechend anwendbar sind die für Grundstücke geltenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches, z. B. zur Übertragung des Eigentums oder zur Belastung mit einem Recht. Eine wesentliche Beeinträchtigung der aus dem Bergwerkseigentum hervorgehenden Rechte durch ein mit dem Bergbau konkurrierendem Vorhaben kann zu Entschädigungsforderungen des Rechtsinhabers führen. Ein Bergwerkseigentum allein gestattet dem Inhaber noch keine bergbaulichen Tätigkeiten, wie z. B. die Aufnahme von Gewinnungsmaßnahmen. Die Durchführung entsprechender Arbeiten ist erst nach gesonderter Zulassung bergrechtlicher Betriebspläne durch die Bergverwaltung zulässig. Erst im Betriebsplanverfahren wird damit auch entschieden, in welchem Umfang die vom Bergbauunternehmen geplanten Arbeiten ausgeübt werden können.</p> <p>Die Bergwerksfelder „Wellmitzer Lagune“, „Wellmitz“, „Kietz“, „Hohensaaten“ und „Stolper Bogen“ sowie die Baubeschränkungsgebiete für Kiessand, das „BBG Vogelsang“ und das „BBG Hohensaaten (7019)“, befinden sich zwar in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet und das Bergwerksfeldes „Vogelsang (31-0046)“ ist geringfügig vom Planungsgebiet direkt betroffen, jedoch sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine negativen</p>	
--	--	---	--

			Auswirkungen auf die v. g. Bergwerksfelder und Baubeschränkungsgebiete zu erwarten.	
77			<p>Bergaufsicht/Steine Erden:</p> <p>Im beschriebenen Untersuchungsraum befinden sich Flächen, welche von einem aktiven Tagebau beansprucht werden, welcher der Bergaufsicht unterliegt. Es handelt sich um den nachfolgenden Tagebau Hohensaaten (Betriebsstättennummer h02) (Übersichtskarte Blatt 23, Anlage) der Sand + Kies Union GmbH Berlin-Brandenburg mit Sitz in Berlin. Im Kiessandtagebau finden Gewinnungstätigkeiten auf der Grundlage eines nach § 52 BbergG zugelassenen Hauptbetriebsplanes statt. Für den Fall, dass durch die zu planenden Maßnahmen die zugelassene Betriebsplangrenze berührt wird oder in den Grenzbereich (aktuelle Hauptbetriebsplangrenze des Tagebaus Hohensaaten in unmittelbarer Nähe zum „Alten-Oder-Arm“) des Betriebsplanes Planungen dieses Programmes erfolgen sollen, ist der Tagebaubetreiber zu beteiligen. Zudem hat die Zustimmung durch das LBGR für den Tagebau zu erfolgen. Nach derzeitiger Kenntnis ist eine Einstellung der Bergbautätigkeiten in näherer Zukunft nicht zu erwarten.</p>	<p>Die Behörde hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das SUP-Verfahren in einem grenzüberschreitenden Kontext sieht eine Beteiligung der Öffentlichkeit durch öffentliche Anhörung vor und berücksichtigt die Stellungnahme der Behörden. Daher hat jeder das Recht, seine Meinung zu äußern.</p>
78			<p>Artesik:</p> <p>Die in den Unterlagen dargestellten Auswirkungen auf das Grundwasser sind potentielle Verunreinigung durch Havarien von Baufahrzeugen bzw. -maschinen und eine Anhebung des Grundwasserstandes im Vorhabensgebiet. Den vorliegenden Unterlagen liegen keine Informationen darüber bei, ob bzw. in welchem</p>	<p>Die Behörde hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.</p>

			<p>Maße die einzelnen Baumaßnahmen in den Untergrund eingreifen. Dementsprechend können auch keine Aussagen darüber getroffen werden, ob in bestimmten Teilen des Vorhabensgebietes mit dem Auftreten artesisch gespannter Grundwasserverhältnisse gerechnet werden muss (Übersichtskarte Blatt 8, Anlage). Eine Beeinflussung des Untergrundes, die zu einem Eintrag geogen-salinarer Tiefenwässer führen kann, liegt nach Einschätzung des Dezernates Hydrogeologie des LBGR nicht vor. Aus Sicht des Dezernates Hydrogeologie ist durch die Umsetzung geplante Maßnahme keine Gefährdung des Schutzgutes Grundwasser zu befürchten, sofern Maßnahmen zum Schutz vor Havarien sowie zur Beseitigung von möglichen Kontaminationen getroffen werden.</p>	
79			<p>Bohrlochbergbau: Angrenzend an den Planungsbereich befinden sich mehrere Altbohrungen (Übersichtskarte Blatt 13, Anlage). Eine Überbauung der einzelnen Bohrung ist in der Regel nicht zulässig. Die Bohrung muss - zu Wartungs- und Instandhaltungszwecken bzw. im Havariefall (!) mit einem dementsprechend groß dimensionierten Bohrgerät erreicht werden können. Es ist ein Mindestabstand zur Bohrung von 25 m einzuhalten. Die Bohrpunkte sind darüber hinaus als Altlastenverdachtsflächen zu behandeln und im weiteren Umkreis eine Inhomogenität hinsichtlich der Standsicherheit durch Nachsackungen nicht auszuschließen. Nach aktueller Einschätzung wird keine unmittelbare Beeinflussung der Bohrungen durch</p>	<p>Die Behörde hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die in der Stellungnahme enthaltenen Informationen werden an den Investor weitergeleitet.</p>

			das Vorhaben gesehen.	
80			<p>Bodengeologie: Laut aktueller Moorbodenkundlicher Karte (MoorFIS 2021) liegen im Vorhabengebiet und angrenzend (Übersichtskarte Blätter 4, 9, 20, 21, 22, 26, 27, 28, 29, 30, 31 und 32; Anlage) mächtige Erd- und Mulmniedermoore (siehe http://www.geo.brandenburg.de/boden). Dies ist bei der Planung entsprechend zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Behörde hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die in der Stellungnahme enthaltenen Informationen werden an den Investor weitergeleitet.</p>
81			<p>Rohstoffsicherung: Im und angrenzend an den Planbereich befinden sich das Vorbehaltsgebiet Rohstoffsicherung Lunow-West (Übersichtskarte Blätter 23 und 24, Anlage) und die Vorranggebiete Lunow-Ost (Übersichtskarte Blatt 23, Anlage) und Eisenhüttenstadt (Übersichtskarte Blatt 3, Anlage) zur Gewinnung oberflächennaher Rohstoffe (hier Kiessande). Eine eventuell zukünftige Rohstoffgewinnung in diesem Bereich darf durch die Planungen nicht behindert werden.</p>	<p>Die Behörde hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die in der Stellungnahme enthaltenen Informationen werden an den Investor weitergeleitet.</p>
82			<p>Geologie: Auskünfte zur Geologie können über den Webservice des LBGR abgefragt werden. Außerdem weisen wir auf die im Zusammenhang mit etwaig geplanten Bohrungen oder geophysikalischen Untersuchungen bestehende Anzeige-, Mitteilungs- oder Auskunftspflicht hin (8 8ff Gesetz zur staatlichen geologischen Landesaufnahme sowie zur Übermittlung, Sicherung und öffentlichen Bereitstellung geologischer Daten und zur Zurverfügungstellung geologischer Daten zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben (Geologiedatengesetz-</p>	<p>Die Behörde hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die in der Stellungnahme enthaltenen Informationen werden an den Investor weitergeleitet.</p>

			GeolDG6)).	
83	01.03.2023	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz	<p>Das BMUV begrüßt, dass gemäß den Zielen des EU Aktionsplanes NAIADES III günstige Bedingungen für die Entwicklung der Binnenschifffahrt geschaffen werden sollen, um insbesondere mehr Fracht über Europas Flüsse und Kanäle zu befördern und den Übergang zu emissionsfreien Binnenschiffen bis 2050 zu erleichtern. Gleichwohl müssen Pläne und Maßnahmen zur Ertüchtigung der Binnenschifffahrt im Einklang mit anderen Zielen stehen, wie dem Umwelt- und Naturschutz.</p> <p>In den Dokumenten zum Schifffahrtsprogramm wird beschrieben, dass das einzige im Programm enthaltene Investitionsprojekt, für das eine grenzüberschreitende UVP vorgeschrieben wurde, das Projekt „Modernisierung des Regulierungssystems der Grenzo der Stufe 11“ sei. Die Bewertung der Auswirkungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der enthaltenen Maßnahmen habe gezeigt, dass die Auswirkungen grenzüberschreitender Natur nicht erheblich sein werden und aufgrund ihrer Art und ihres Umfangs keine Bedrohung für die Schutzgüter auf deutscher Seite darstellen würden. Die beschriebene UVP bzw. der darauf beruhende Beschluss über die Umweltbedingungen des Vorhabens ist Gegenstand laufender Gerichtsverfahren und soll, so die Information der polnischen Seite, zum zweiten Mal überarbeitet werden. Von deutscher Seite (Land Brandenburg, Umweltverbände) wurde in den Widerspruchs- und den Klageverfahren umfangreich dargelegt, dass erhebliche grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen zu erwarten sind und diese ausreichend hätten geprüft werden müssen. Daher</p>	Die Behörde unterstützt die Stellungnahme des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz.

			kann aus Sicht des BMUV noch keine abschließende Aussage über grenzüberschreitende Umweltauswirkungen im Hinblick auf dieses Projekt getroffen werden.	
84			Die Dokumente zum Schifffahrtsprogramm gehen nicht auf das umfangreiche Fischsterben in der Oder im Sommer 2022 ein. Diese neue Sachlage hätte aus Sicht des BMUV berücksichtigt werden müssen, das heißt der Entwurf des Programms hätte überarbeitet werden müssen. Es ist aus dem Entwurf nicht ersichtlich, welche Folgen das Programm auf das nun stark geschädigte Ökosystem der Oder, insbesondere auch in Form von grenzüberschreitenden Auswirkungen, hätte.	<p>Anmerkung geklärt.</p> <p>Im Rahmen der SUP wurden die Auswirkungen auf die einzelnen Umweltelemente sowie die kumulativen Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem unter Berücksichtigung eines angemessenen Detaillierungsgrads, der auf den Inhalt des Projekts des NSP2030 abgestimmt ist, untersucht.</p>