Bekanntmachung des deutsch-polnischen Abkommens über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Abfluss- und Schifffahrtsverhältnisse)

Vom 12. Juni 2015

Das in Warschau am 27. April 2015 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Abfluss- und Schifffahrtsverhältnisse) wird nachstehend veröffentlicht.

Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 18 in Kraft tritt, wird im Bundesgesetzblatt bekannt gegeben.

Berlin, den 12. Juni 2015

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Reinhard Klingen

Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz, Abfluss- und Schifffahrtsverhältnisse)

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Republik Polen,

im Folgenden „Vertragsparteien“ genannt –

in Übereinstimmung mit dem Vertrag vom 17. Juni 1991 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit,

in Übereinstimmung mit dem Vertrag vom 19. Mai 1992 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Wasserwirtschaft an den Grenzgewässern,

in Übereinstimmung mit der Vereinbarung vom 11. April 2006 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über die Durchführung des Übereinkommens vom 25. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen,

in dem Bewusstsein, dass der Eisaufbruch an der Grenzoder und die Eisabfuhr aus der Grenzoder in die Ostsee aus Gründen des Hochwasserschutzes durch gemeinsame Anstrengungen sichergestellt werden müssen,

in der Erkenntnis, dass der Unterhaltungszustand der Stromregelungsbauwerke der Grenzoder im deutschen und polnischen Hoheitsgebiet unzureichend ist und dies in den letzten Jahrzehnten zu verstärkten Anlandungstendenzen und ständig verschlechterten Fahrrinnentiefen mit negativen Auswirkungen auf das Hochwasserabflussprofil geführt hat,

in der Überzeugung, dass eine Beibehaltung dieses Zustands insbesondere aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht hingenommen werden kann,

in dem Bewusstsein, dass es für die Unterhaltung der Stromregelungsbauwerke der Grenzoder derzeit keine abgestimmte und von den Vertragsparteien akzeptierte Stromregelungskonzeption gibt, diese aber gemeinsam entwickelt werden muss,

in dem Bestreben, die Fahrt von Küstenmotorschiffen zwischen dem Hafen Schwedt und der Ostsee künftig zu gewährleisten –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

In diesem Abkommen haben die nachstehenden Begriffe folgende Bedeutung:

1. „Grenzoder“ – die Oder im Abschnitt zwischen Kilometer 542,4, Grenzzeichen Nr. 432 (bei der deutschen Ortschaft Ratzdorf), und Kilometer 704,1, Grenzzeichen Nr. 729 (Spaltung der Oder in Ost- und Westoder), in dem ihr Talweg die deutsch-polnische Grenze bildet;
2. „Stromregelungskonzeption“ – eine Konzeption zur Stabilisierung und Verbesserung der Abflussverhältnisse in einem Fluss insbesondere mit Hilfe von Stromregelungsbauwerken;
3. „Stromregelungsbauwerke“ – Buhnen, Deck- und Parallelwerke, u. Ä. m.;
4. „Schwachstelle“ – punktuell vorhandene, für bestimmte Schiffstypen unzureichende Fahrrinnentiefe;
5. „Klützer Querfahrt“ – Wasserstraßenverbindung der Westoder mit der Reglitz;
6. „zuständige Behörden der Vertragsparteien“ – Behörden, die nach dem innerstaatlichen Recht jeder Vertragspartei für die jeweilige Angelegenheit zuständig sind.

Artikel 2

Geltungsbereich des Abkommens

Dieses Abkommen gilt für folgende Gewässer:

– Grenzoder und Westoder,

– Klützer Querfahrt,

– Dammscher See in Stettin.

Artikel 3

Stromregelungskonzeption für die Grenzoder

(1) Die Vertragsparteien stimmen darin überein, dass die in der Anlage zu diesem Abkommen („Liste der Schwachstellen in der Grenzoder aus deutscher und aus polnischer Sicht“) aufgeführten Schwachstellen der Grenzoder zur Gewährleistung des Eisaufbruchs, der Eisabfuhr sowie der Binnenschifffahrt beseitigt werden müssen.

(2) Die Bundesanstalt für Wasserbau Karlsruhe (BAW) wird eine Grobanalyse für die Grenzoder vorlegen und auf dieser Grundlage eine den heutigen Erkenntnissen entsprechende fachwissenschaftlich begründete, nachhaltige deutsch-polnische Stromregelungskonzeption für die Grenzoder erstellen, die sich an den vorhandenen Stromregelungsbauwerken orientiert. Erste Ergebnisse dieser Stromregelungskonzeption und Empfehlungen zur Beseitigung prioritärer Schwachstellen werden in einem Zwischenbericht der BAW zusammengefasst. Mit der Planung von Maßnahmen an den prioritären Schwachstellen nach den Artikeln 4 und 5 wird mit Vorlage dieses Zwischenberichts begonnen.

(3) Die BAW soll diese Stromregelungskonzeption in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden der Vertragsparteien bis Ende des zweiten Quartals 2014 erarbeiten. Die anzustrebenden Wassertiefen orientieren sich an den Erfordernissen für den Eisbrechereinsatz und sollen möglichst zuverlässig gewährleistet werden. Unter Berücksichtigung der natürlichen hydrologischen Verhältnisse soll daher eine Wassertiefe von 1,80 Meter mit einer mittleren jährlichen Überschreitungswahrscheinlichkeit von mindestens 80 % des Jahres oberhalb und mindestens 90 % unterhalb der Warthemündung angestrebt werden.

(4) Die Vertragsparteien legen bis Ende 2014 auf der Grundlage der abgestimmten Stromregelungskonzeption die Maßnahmen zur Beseitigung der in der Anlage zu diesem Abkommen aufgeführten Schwachstellen und ihre zeitliche Reihenfolge unter Berücksichtigung von Notwendigkeit und Dringlichkeit fest. Die Planung und Durchführung der nach Prioritäten festgelegten Maßnahmen erfolgt abgestimmt schrittweise ab Anfang 2015.

(5) Soweit dieses Abkommen nichts anderes bestimmt, plant und finanziert jede Vertragspartei die erforderlichen Maßnahmen im Hoheitsgebiet ihres Staates. Die deutsche Seite beteiligt sich an den Kosten für Maßnahmen im polnischen Hoheitsgebiet in den Bereichen Dammscher See und Klützer Querfahrt bis zu einer Gesamtsumme von 6 200 000 (in Worten: sechs Millionen zweihunderttausend) Euro nach Maßgabe der Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 dieses Abkommens.

(6) Die Vertragsparteien tragen dafür Sorge, dass die Maßnahmen im Einklang mit den im Hoheitsgebiet ihres Staates jeweils geltenden Rechtsvorschriften stehen. Insbesondere holen die Vertragsparteien möglichst zeitgleich die zu diesem Zweck erforderlichen Genehmigungen ein oder führen die sonst rechtlich vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren im Einklang mit den im Hoheitsgebiet ihres Staates jeweils geltenden Rechtsvorschriften durch.

(7) Die Vertragsparteien stimmen die jeweiligen Bauablaufpläne aufeinander ab und führen die Maßnahmen diesen entsprechend unter Wahrung der jeweiligen rechtlichen Bedingungen durch. Bei lokalen Maßnahmen an beiden Ufern wird ihre zeitgleiche Durchführung angestrebt.

Artikel 4

Schwachstellenbeseitigung bei Reitwein und Hohenwutzen

(1) Für die Schwachstelle bei Reitwein (Oder-km 604,6 – 605,5) werden die planerischen Arbeiten für die Stromregelungskonzeption auf der Grundlage der Grobanalyse nach Artikel 3 Absatz 2 sowie der Untersuchungen der BAW über die Optimierung von Stromregelungsbauwerken bei Reitwein umgehend aufgenommen und es werden die erforderlichen Maßnahmen konkretisiert.

(2) Nach Vorliegen der baurechtlichen Voraussetzungen nach Artikel 3 Absatz 6 sollen die Maßnahmen bei Reitwein möglichst gleichzeitig im deutschen und im polnischen Hoheitsgebiet in den Jahren 2014 – 2015 durchgeführt werden.

(3) Das Vorgehen nach den Absätzen 1 und 2 gilt entsprechend für die Schwachstelle bei Hohenwutzen (Oder-km 656 – 659). Die planerischen Arbeiten bei Hohenwutzen sollen im Jahr 2015 und die Durchführung der Maßnahme im Jahr 2018 abgeschlossen werden.

Artikel 5

Schwachstellenbeseitigung bei Słubice, Kostrzyn nad Odrą, Gozdowice – Rudnica und Rudnica – Osinów Dolny

Mit der Durchführung der Baumaßnahmen im Bereich der Schwachstellen bei Słubice (Oder-km 581,0 – 585,7), Kostrzyn nad Odrą (Oder-km 613,5 – 614,7), Gozdowice – Rudnica (Oder-km 645,5 – 654,0) und Rudnica – Osinów Dolny (Oder-km 654,0 – 663,0), die in Abstimmung mit den Untersuchungen zur deutsch-polnischen Stromregelungskonzeption gemäß Artikel 3 geplant werden, soll ab Anfang 2015 begonnen werden. Die Baumaßnahmen sollen bis Ende 2018 abgeschlossen sein.

Artikel 6

Beseitigung der übrigen Schwachstellen

Die Vertragsparteien streben an, die Beseitigung aller in der Anlage zu diesem Abkommen aufgeführten Schwachstellen mit dem Ziel, eine Wassertiefe von 1,80 Meter mit einer mittleren jährlichen Überschreitungswahrscheinlichkeit von mindestens 80 % oberhalb und mindestens 90 % unterhalb der Warthemündung zu erreichen, bis zum Jahr 2028 schrittweise abzuschließen. Artikel 4 und 5 bleiben unberührt.

Artikel 7

Erfolgskontrolle

Hinsichtlich der hydraulischen und morphologischen Wirkung der durchgeführten Maßnahmen wird von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien in einem Abstand von jeweils fünf Jahren eine gemeinsame Erfolgskontrolle durchgeführt. Bei der Erfolgskontrolle sollen auch die ökologischen Auswirkungen einbezogen werden.

Artikel 8

Baggerung (Vertiefung) Dammscher See

(1) Die polnische Vertragspartei vertieft den im polnischen Hoheitsgebiet befindlichen Dammschen See zur Gewährleistung des Eisbrechereinsatzes und der Eisabfuhr aus der Grenzoder.

(2) Die deutsche Vertragspartei erstattet die Hälfte der Kosten einer einmaligen Baggerung (Vertiefung) im Dammschen See auf eine Wassertiefe bei Mittelwasser von 3,4 Metern (die maximale Baggermenge beträgt 950 000 m^3), höchstens jedoch eine Summe von 5 700 000 (in Worten: fünf Millionen siebenhunderttausend) Euro.

(3) Die Vertragsparteien prüfen nach 25 Jahren die Notwendigkeit einer erneuten gemeinsamen Baggerung (Vertiefung) im

Dammschen See zur Gewährleistung des Eisbrechereinsatzes und der Eisabfuhr aus der Grenzoder.

Artikel 9

Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse für Küstenmotorschiffe zwischen dem Hafen Schwedt und der Ostsee

Die Vertragsparteien stimmen darin überein, dass Küstenmotorschiffen die Fahrt zwischen dem Hafen Schwedt und der Ostsee über die Trasse Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße – Westoder – Klützer Querfahrt – Reglitz – Parnitz – Möllnfahrt – Fahrwasser Stettin/Swinemünde sichergestellt werden soll. Dazu sind bauliche Maßnahmen im Bereich der Klützer Querfahrt erforderlich.

Artikel 10

Maßnahmen zur Sicherung der Fahrt von Küstenmotorschiffen durch die Klützer Querfahrt (Baggerungen – Vertiefungen, Anpassungsmaßnahmen)

(1) Die polnische Vertragspartei baggert (vertieft) die im polnischen Hoheitsgebiet befindliche 2,75 Kilometer lange Klützer Querfahrt auf eine Fahrrinnentiefe von 3,00 Metern (bezogen auf den unteren Bemessungswasserstand) bei einer Fahrrinnenbreite von 55 Metern. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien stimmen einen Zeit- und Maßnahmenplan ab.

(2) Die deutsche Vertragspartei finanziert die erforderlichen Sohlbaggerungen (Sohlvertiefung) – Umfang maximal 40 000 m^3 – mit einem finanziellen Aufwand von bis zu 500 000 (in Worten fünfhunderttausend) Euro.

(3) Die Fahrt der Küstenmotorschiffe auf den polnischen Gewässern von und nach Schwedt unterliegt den hierfür geltenden polnischen Schifffahrtsvorschriften. Sollte der Verkehr so zunehmen, dass die Einrichtung von Wartestellen erforderlich wird, werden nach gemeinsamer Abstimmung maximal zwei Wartestellen (Errichtung von Dalben) von der deutschen Vertragspartei finanziert.

Artikel 11

Grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfungen

Bei allen Maßnahmen nach diesem Abkommen beteiligen die Vertragsparteien einander im Rahmen der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß den im Hoheitsgebiet ihrer Staaten geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere gemäß den Bestimmungen der am 11. April 2006 in Neuhardenberg geschlossenen Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über die Durchführung des Übereinkommens vom 25. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen.

Artikel 12

Grenzfragen

Vor der Durchführung von Vorhaben im Bereich der Grenzgewässer ist das Einvernehmen der Ständigen Deutsch-Polnischen Grenzkommission gemäß dem Vertrag vom 16. September 2004 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Vermarkung und Instandhaltung der gemeinsamen Grenze auf den Festlandabschnitten sowie den Grenzgewässern und die Einsetzung einer Ständigen Deutsch-Polnischen Grenzkommission einzuholen.

Artikel 13

Zahlungsfristen

(1) Soweit nichts anderes bestimmt ist, erfolgen die nach diesem Abkommen veranlassten Zahlungen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland an die Regierung der Republik Polen nach Durchführung der Maßnahmen innerhalb von acht Wochen nach Vorlage geprüfter Rechnungen, sofern die zuständige Behörde der deutschen Vertragspartei keine begründeten Einwände gegen die Rechnungen geltend macht oder diese Einwände ausgeräumt werden. Zur Aufnahme in die Finanzplanung der Bundesrepublik Deutschland meldet die zuständige Behörde der polnischen Vertragspartei den anteiligen Mittelbedarf spätestens ein Jahr vor Beginn der Durchführung der Maßnahme bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Ost mit Sitz in Magdeburg, oder einer anderen, vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur benannten Behörde schriftlich an.

(2) In Bauablaufplänen nach Artikel 3 Absatz 7 können die Vertragsparteien die Aufteilung der Maßnahmen in Lose vereinbaren, für deren Abrechnung die Bestimmungen des Absatzes 1 entsprechend gelten.

Artikel 14

Gemeinsamer Ausschuss

(1) Die Vertragsparteien bestellen einen Gemeinsamen Ausschuss, der sich paritätisch aus je drei Vertretern der Vertragsparteien zusammensetzt. Die Vertragsparteien haben die gleichen Stimmrechte.

(2) Der Gemeinsame Ausschuss hat die Aufgabe, die Umsetzung dieses Abkommens zu begleiten und zu fördern.

(3) Den Vorsitz des Gemeinsamen Ausschusses übernehmen die Vertragsparteien im jährlichen Wechsel. Der Gemeinsame Ausschuss hält mindestens eine Sitzung im Jahr ab. Jede der Vertragsparteien kann jederzeit eine Ausschusssitzung beantragen, wenn sie es für erforderlich hält.

(4) Jedes Mitglied des Gemeinsamen Ausschusses kann Sachverständige oder Vertreter anderer Behörden der Vertragsparteien bitten, bei Bedarf an den Sitzungen des Ausschusses teilzunehmen.

(5) Die Vertragsparteien vereinbaren die Geschäftsordnung des Gemeinsamen Ausschusses.

Artikel 15

Meinungsverschiedenheiten

(1) Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens werden, soweit möglich, in dem Gemeinsamen Ausschuss oder über Gespräche zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien gütlich beigelegt.

(2) Kann eine Meinungsverschiedenheit nicht gemäß Absatz 1 beigelegt werden, so wird sie einem Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt.

(3) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet. Die Vertragsparteien bestellen hierzu jeweils einen Schiedsrichter. Diese beiden Schiedsrichter einigen sich auf die Ernennung eines Staatsangehörigen eines dritten Mitgliedstaates der Europäischen Union zum Obmann. Die Schiedsrichter werden innerhalb von zwei Monaten, der Obmann innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei den Antrag übermittelt hat, die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht vorzulegen.

(4) Werden die in Absatz 3 genannten Fristen nicht eingehalten und eine anderweitige Einigung nicht erzielt, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Gerichtshofs der Europäischen Union bitten, den oder die fehlenden Schiedsrichter unter Beachtung der in Absatz 3 genannten Kriterien zu ernennen. Besitzt der Präsident des Gerichtshofs der Europäischen Union die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder kann er aus einem anderen Grund die Ernennungen nicht vornehmen, so nimmt der Vizepräsident des Gerichtshofs der Europäischen Union die Ernennungen vor. Besitzt auch der Vizepräsident des Gerichtshofs der Europäischen Union die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder kann auch er aus einem anderen Grund die Ernennungen nicht vornehmen, so nimmt das nach der protokollarischen Rangfolge nächstfol-

gende Mitglied des Gerichtshofs der Europäischen Union, das die Staatsangehörigkeit keiner der Vertragsparteien besitzt, die Ernennungen vor.

(5) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit auf der Grundlage der zwischen den Vertragsparteien geltenden Verträge und anderer Vorschriften des Völkerrechts. Der Schiedsspruch ist bindend.

(6) Jede Vertragspartei kommt für ihre eigenen Kosten sowie die Kosten für den von ihr bestellten Schiedsrichter auf. Die Kosten des Obmannes des Schiedsgerichts und die sonstigen Kosten werden zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen. Das Schiedsgericht kann bezüglich der Kostenübernahme andere Regelungen treffen.

(7) Im Übrigen entscheidet das Schiedsgericht über sein Verfahren selbst.

Artikel 16

Änderung des Abkommens

(1) Dieses Abkommen kann im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien geändert werden. Hinsichtlich des Modus und des Datums des Inkrafttretens dieser Änderungen findet Artikel 18 entsprechend Anwendung.

(2) Änderungen der Anlage zu diesem Abkommen sowie das Datum von deren Inkrafttreten vereinbaren die zuständigen Behörden der Vertragsparteien im gegenseitigen Einvernehmen.

Artikel 17

Geltungsdauer

Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Nach Ablauf von 20 Jahren seit Inkrafttreten kann dieses Abkommen von jeder Vertragspartei im Wege einer Notifikation gekündigt werden. In diesem Fall tritt das Abkommen nach Ablauf von 5 Jahren ab dem Tag, an dem die Kündigungsnote der anderen Vertragspartei zugegangen ist, außer Kraft.

Artikel 18

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Regierung der Republik Polen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland mitgeteilt hat, dass die notwendigen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der Mitteilung. Die innerstaatlichen Voraussetzungen in der Bundesrepublik Deutschland für das Inkrafttreten dieses Abkommens sind mit seiner Unterzeichnung erfüllt.

Geschehen zu Warschau am 27. April 2015 in zwei Urschriften, jede in deutscher und polnischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Rolf Nikel
Alexander Dobrindt

Für die Regierung der Republik Polen

Maciej H. Grabowski

Anlage
zum Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Polen
über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen
im deutsch-polnischen Grenzgebiet
(Hochwasserschutz, Abfluss- und Schifffahrtsverhältnisse)

Liste der Schwachstellen in der Grenzoder aus deutscher und aus polnischer Sicht			
Deutsche Darstellung (deutsche Seite, linkes Ufer)	Zustand	Polnische Darstellung (polnische Seite, rechtes Ufer)	Zustand
542,4	Kleine Bauwerksschäden.		
545,0 – 547,0	Bei km 546/09 – 546/23 kleine Schäden an den Buhnenköpfen bzw. Buhnenrücken.		
542,4 – 551,0	Lage und Höhe der Buhnen entsprechen größtenteils den Parametern der Oderdokumentation. Einzelne Buhnen weisen starke Schäden am Buhnenkopf und Rücken auf, Mehrzahl der Schäden ist jedoch noch gering. In den Buhnenfeldern gibt es unterhalb der Bauwerke tiefe Kolke. Diese treten vor allem am Außenufer auf.	542,4 – 551,0	Buhnen zerstört, Trend zu Übertiefen in den Buhnenfeldern. Mehrheit der Buhnen in schlechtem technischem Zustand. Buhnenkronen, -köpfe und -rücken beschädigt in unterschiedlichem Grad. Km 550,7 – 551,0 Schardeich.
553,4	Unterstrom sind Buhnenköpfe häufig am linken Ufer beschädigt.	553,4	Buhnen zu 40 – 50 % zerstört.
555,0 – 557,0	Buhnen am linken Ufer weisen teilweise Schäden auf, Buhnen km 557 wurden 2003/2004 instand gesetzt. Durchriss an Buhne 556/17.	555,0 – 557,0	Von km 555,0 – 560 Schäden an der Uferbefestigung.
561,8	Starke Schäden an Buhnenköpfen und -rücken.		
560,0 – 564,0	Buhnen mittel bis stark beschädigt.	560,0 – 564,0	Buhnenkronen, -köpfe und -rücken zu 60 – 70 % beschädigt, zwischen den Bauwerken tiefe Einschnitte ins Ufer. Buhnenfelder werden mit fortschreitender Ufererosion ausgespült. Im gesamten Bereich Unterspülung des Dammfußes, im Vorland zusätzliche Rinne mit Verbindung von Wasserstellen.
567,2 – 567,8	Buhnen sind beschädigt, unterhalb der Buhnen im Bereich der Buhnenfelder tiefe Kolke.	566,0 – 572,0	Zahlreiche die Tiefe einschränkende Furten. Km 568,0 – 572,5: Stoff aus Buhnenfeldern in Flussbett transportiert. Zahlreiche Buhnen mit abgetragenen Köpfen und Rücken. Zwischen den Bauwerken tiefe Einschnitte ins Ufer. Buhnenfelder werden mit fortschreitender Ufererosion ausgespült.
572,0/575,0 – 576,0	Durchgängig starke Schäden an den Buhnenköpfen. Der Bereich km 570 – 573 wurde 2000 – 2002 instand gesetzt.	575,0 – 579,0	Zahlreiche Buhnenköpfe und -rücken abgetragen und in schlechtem technischem Zustand. Zwischen den Bauwerken tiefe Einschnitte ins Land. Buhnenfelder werden mit fortschreitender Ufererosion ausgespült.

Das Bundesgesetzblatt im Internet: www.bundesgesetzblatt.de | Ein Service des Bundesanzeiger Verlag www.bundesanzeiger-verlag.de

Deutsche Darstellung (deutsche Seite, linkes Ufer)	Zustand	Polnische Darstellung (polnische Seite, rechtes Ufer)	Zustand
----------		581,0 – 585,7	Die meisten Buhnen in schlechtem technischem Zustand. Buhnenkronen, -köpfe und -rücken in unterschiedlichem Grad beschädigt, zwischen den Bauwerken tiefe Kolke. Buhnenfelder werden mit fortschreitender Ufererosion ausgespült. Schon bei Mittelwasser (MW) Probleme mit Wassertiefen.
593,7 – 597,0	Starke Schäden an den Buhnenköpfen (mind. 50 % betroffen). Bereich km 576 – 578 wurde instand gesetzt (2002).	593,0 – 598,0	Zahlreiche wandernde Sandbänke. Buhnenkronen, -köpfe und -rücken zu 30 % beschädigt. Buhnenfelder werden mit fortschreitender Ufererosion ausgespült.
604,0 – 606,0	Im Bereich km 604 – 605 sind die Buhnen sehr stark beschädigt, Inselbildung und Hinterströmung, Vorland teilweise wegerodiert. Buhnen von km 605/17 bis 606/05 wurden 2006 instand gesetzt.	603,0 – 615,0	Mit Abstand am meisten einschränkender Abschnitt liegt zwischen km 604,0 und 608,0. Abschnitt km 609,6 – 611,2 (ca. 1,5 km) – Außenufer, wo das Ufer in Buhnenfeldern zerstört ist. Genauso Abschnitt km 613,5 – 614,3 (ca. 0,8 km) – Außenufer wird zerstört. Einzelne Buhnen zu 40 – 50 % zerstört.
612,0 – 613,0	Starke Schäden an Buhnenköpfen und -körper.	603,0 – 615,0	
617,5	Unterhalb Warthemündung sind die Buhnen stark beschädigt.	----------	
----------		621,7 – 624,0	Sehr tiefe Buhnenfelder mit hinterspülten Buhnen.
627,0 – 632,0	Regelungssystem entspricht nicht den Parametern der Oderdokumentation. Abstände zwischen den Buhnen sind sehr groß, dadurch geringe Anzahl, Buhnen weisen leichte bis starke Schäden auf.	627,0 – 632,0	Zerstörte Buhnen und Ufer sowie Kolke in Buhnenfeldern.
----------		634,5 – 640,0	Beträchtliche Schäden an Buhnen: Abgetragene Köpfe, hinterspülte Rücken und umfangreich zerstörtes Ufer in Buhnenfeldern. Tendenz zum Austrag des Geschiebes aus den Buhnenfeldern, vor allem von km 637,0 – 638,6. Im gesamten Abschnitt zahlreiche Ablagerungen, in den letzten Jahren besonders einschränkend ist der Abschnitt km 635 – 636 (Ablagerungen über die gesamte Flussbettbreite).
----------		640,0 – 644,5	Starke Zerstörung des Ufers in Buhnenfeldern bei km 640 und 643. Buhnen hinterspült und im Mittel zu 60 % zerstört. Tiefe Kolke bei den Buhnen. Zahlreiche Ablagerungen, vor allem die Tiefe einschränkend bei km 643 – 644 und 639,9 – 640,2.
645,0	Buhne 645/03 nicht erkennbar, Buhnen 645/07 – 645/11 stark zerstört.	645,5 – 654,0	
647,0 – 651,0	Abstände zwischen den Buhnen sind sehr groß. Erhebliche Schäden an den Buhnenköpfen und Durchrisse im Wurzelbereich insbesondere km 647/648.	645,5 – 654,0	Das Ufer wird intensiv zerstört in Buhnenfeldern, Buhnenköpfe werden intensiv zerstört. Bei km 646,3 – 647,3 tiefe Hinterspülungen bei den Buhnen. Zerstörungsgrad ca. 70 – 90 %. Im gesamten Abschnitt einschränkende Tiefen, die umfangreichsten Ablagerungen bei km 646,8 – 648,2.

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz
Postanschrift: 11015 Berlin
Hausanschrift: Mohrenstraße 37, 10117 Berlin
Telefon: (0 30) 18 580-0

Redaktion: Bundesamt für Justiz
Schriftleitungen des Bundesgesetzblatts Teil I und Teil II
Postanschrift: 53094 Bonn
Hausanschrift: Adenauerallee 99 – 103, 53113 Bonn
Telefon: (02 28) 99 410-40

Verlag: Bundesanzeiger Verlag GmbH
Postanschrift: Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Hausanschrift: Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Telefon: (02 21) 9 76 68-0

Satz, Druck und buchbinderische Verarbeitung: M. DuMont Schauberg, Köln

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,

b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:
Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon: (02 21) 9 76 68-2 82, Telefax: (02 21) 9 76 68-2 78
E-Mail: bgbl@bundesanzeiger.de
Internet: www.bundesgesetzblatt.de bzw. www.bgbl.de

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich im Abonnement je 63,00 €.

Bezugspreis dieser Ausgabe: 4,85 € (3,80 € zuzüglich 1,05 € Versandkosten). Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7 %.

ISSN 0341-1109

Bundesanzeiger Verlag GmbH · Postfach 10 05 34 · 50445 Köln

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

Deutsche Darstellung (deutsche Seite, linkes Ufer)	Zustand	Polnische Darstellung (polnische Seite, rechtes Ufer)	Zustand
656,0 – 659,0	Bauwerke sind durchgängig zu niedrig. Schäden durchgängig vorhanden, teilweise bereits instand gesetzt. Instandsetzungsarbeiten sind 2005 erfolgt.	654,0 – 663,0	Intensive Veränderlichkeit des Strömungsverlaufs und zahlreiche zeitlich veränderliche Ablagerungen, Buhnen streckenweise bis zu 70 – 90 % zerstört, bei km 656,5 – 658,0 zu 100 % Zerstörung.
663,0 – 665,5	Instandsetzungsarbeiten km 663 – 666 wurden 1997 – 1999 durchgeführt. Keine großen Schäden vorhanden.	663,0 – 674,0	Deutliche Tendenz des Eindringens des Flussbettes in das Ufer. Ständig sich wiederholende einschränkende Wassertiefen (bei Wasserständen < MW). Bei km 670,0 – 672,0 intensive Zerstörung von Ufern in den Buhnenfeldern, bei km 672 zusätzlich zerstörte Buhnenköpfe. Im Abschnitt km 666,3 – 669,45 (im Zeitraum 1999 – 2003 führte die polnische Seite eine Modifikation durch) sind Ablagerungen weggeblieben, die die Tiefen einschränkten.

Das Bundesgesetzblatt im Internet: www.bundesgesetzblatt.de | Ein Service des Bundesanzeiger Verlag www.bundesanzeiger-verlag.de