

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Martina Völkel (33-2)

Stefanie Langer (33-3)



Bremen, den 21.12.2021

Tel: 361-59206
Email: martina.voelkel@umwelt.bremen.de

Tel: 361-96973
Email: stefanie.langer@umwelt.bremen.de

**Synopse der Stellungnahmen zum
„Entwurf des Bremischen Beitrags zum Bewirtschaftungsplan und zum Maßnahmenprogramm 2021 bis 2027 für das Flussgebiet Weser“
und Umgang mit diesem bei der Aufstellung des endgültigen Dokuments des Bremischen Beitrags**

Stellungnahme von:	Gewässerbezug/Textbezug	Hinweis	Vorgehen
Oberflächengewässer			
Referat 31	Alle Gewässer	Es wird um frühzeitige Einbindung des Referates 31 bei der weiteren Planung und Konkretisierung von Maßnahmen gebeten, um eine Vorabstimmung über die naturschutzfachlichen Belange vor einer Detaillierung der Planung zu gewährleisten und mögliche Zielkonflikte zu vermeiden.	Wird erfolgen
	Alle Gewässer	Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Maßnahmenplanung die Inhalte des Landschaftsprogramms Bremen zu berücksichtigen sind. Abweichungen von den Inhalten und Zielen des Landschaftsprogramms sind zu begründen.	Wird erfolgen
	Alle Gewässer	Die aus dem Bewertungsverfahren für den strukturellen Zustand resultierenden Bewertungsergebnisse stimmen unter Umständen nicht mit dem naturschutzfachlichen Wert der Gewässer überein	Kenntnisnahme
	Gestaute Gewässer	Fehlender Fließgewässercharakter führt zum Teil zu naturschutzfachlich wertvollen Strukturen, bei Schaffung Fließgewässercharakter könnten diese verloren gehen	Das Vorkommen wertvoller Strukturen wird bei der Maßnahmenplanung bestmöglich berücksichtigt, bei Zielkonflikten werden gemeinsam Lösungen erarbeitet, findet sich keine solche Lösung muss eine hausinterne Priorisierung erfolgen.

	Huchtinger Fleet	Maßnahmen „Schaffung naturnaher Übergänge zwischen Gewässer/Ufer/Umfeld steht im Widerspruch zu Zielen des EU-Vogelschutzgebietes Niedervieland (Verweis auf Stellungnahme des Referats 31 vom 19.10.2015)	Bei Konkretisierung der Maßnahme ist eine hausinterne Klärung erforderlich, welche Ziele prioritär verfolgt werden sollen
	Anbindung der Ochtum an die Weser im Bereich Arsten zur Erhöhung der Abflussmenge der Ochtum	Bei der Ochtum handelt es sich um das FFH-Gebiet „Bremische Ochtum“ (LSG im Ausweisungsverfahren) mit seiner Funktion als Wanderkorridor für Neunaugenarten. Bei Planungen von strukturverbessernden Maßnahmen ist daher eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) durchzuführen. Durch die Erhöhung der Abflussmenge der Ochtum kommt es zu einer gewollten Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeiten. Seit der Verlegung der Startbahn des Flughafens, haben sich im sehr breiten neuen Gewässerprofil mit vielen Nebenbereichen Stillgewässer ohne Strömungsgeschwindigkeiten ausgebildet. Bei Teilbereichen dieser Stillgewässer handelt es sich um wertvolle Biotope wie geschützte FFH-Lebensraumtypen (LRT) und um Lebensräume von geschützten stillgewässerabhängigen Arten. Bei einer Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeiten und der Einleitung von Wasser mit höheren Salzgehalten und höheren Schadstoffbelastungen, kommt es zur Beeinträchtigung oder sogar zur Zerstörung dieser geschützten LRT und Lebensräumen von stillgewässerabhängigen Arten. In diesem Fall stehen die Entwicklungsziele der WRRL mit denen der FFH-RL und nationalen Naturschutzzielen im Konflikt. Neben einer FFH-VP sind weitere Voruntersuchungen erforderlich, um genauere Aussagen zu den Auswirkungen treffen zu können.	Maßnahmenumsetzung wird derzeit nicht weiterverfolgt. In Kapitel 6.2.1.1 wird im vorletzten Absatz deutlich gemacht, dass davon ausgegangen wird, dass sich von selbst eine Abflussrinne im Querprofil der Huchtinger Ochtum ausbildet und eine Zielerreichung des Gewässers dann grundsätzlich möglich ist, ohne dass weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit oder zur Strukturverbesserung erforderlich sind.
	Anbindung des Hochwasserschutzpolders am Neustädter Hafen (Weser)	Das Naturschutzgebiet „Hochwasserschutzpolder zwischen Senator-Apelt-Straße und Neustädter Hafen“ wurde 2014 ausgewiesen. Der Zweck der Unterschutzstellung ist der Erhalt und die Entwicklung der von unregelmäßigen Überflutungen durch Weserhochwässer geprägten Flussauenlandschaft des Hochwasserschutzpolders mit seinem eng verzahnten Mosaik aus Auwald, weiteren Gehölzen, naturnahen Kleingewässern, Röhrichten, Ruderalflächen und landwirtschaftlich genutztem Grünland (Verordnung vom 25.03.2014). Schutzgüter sind insbesondere	Im Bereich des Hochwasserschutzpolders am Neustädter Hafen bietet sich in Bremen die einmalige Chance, für die Unterweser klar defizitäre Lebensräume zu schaffen. An den Hauptstrom angeschlossene Tidepolder können spezifische Funktionen ehemaliger natürlicher und mit dem Hauptstrom verbundener Seitengewässer übernehmen und damit dem Fluss ökologisch wichtigen Flachwasserzonen und fehlende Auenbereich zurückgeben. Bioconsult beschreibt in „Ein benthosbasiertes Bewertungsverfahren für die Süßwasserabschnitte

		<ol style="list-style-type: none"> 1. Auwälder und weitere Gehölze als Lebensraum insbesondere von Singvögeln; 2. Röhrichte als Lebensraum einer typischen Tierwelt, insbesondere von Blaukehlchen, Schilfrohrsänger, Rohrdommel und Rohrweihe; 3. Kleingewässer als Lebensraum zum Teil seltener Wasser- und Uferpflanzen sowie von Amphibien, Insekten, insbesondere Libellen, und Brut- und Rastvögeln wie Lachmöwe, Schwarzhalstaucher, Schnatterente und Brandgans; 4. extensiv genutztes Grünland als Lebensraum von Amphibien sowie als Brut- und Rastgebiet diverser Vogelarten. <p>Wertgebend ist also das <i>Mosaik</i> von offenen Grünlandflächen, Stillgewässern, Röhrichten und Weiden-Auwäldern sowie Brutvogelarten und Amphibien, die keine tägliche Überschwemmung vertragen. Naturschutzfachlich besonders hervorzuheben sind Röhrichtbestände mit einem regelmäßigen Brutvorkommen der vom Aussterben bedrohten Rohrdommel (1 von 3 Verbreitungsräumen in Norddeutschland), Vorkommen des Grasfrosches und der ca. 60 Jahre alte Auwald, der gemäß EU-FFH-RL als prioritäre Lebensraumtyp zu bewerten ist. Aufgrund der Schutzgebietsverordnung besteht ein Verbot von Bodenveränderungen und Bauwerken.</p> <p>Die im Entwurf des Bremischen Beitrags zum Bewirtschaftungsplan und zum Maßnahmenprogramm 2021 bis 2027 für das Flussgebiet Weser auf S. 199 dargestellte Maßnahme zielt darauf ab, den Hochwasserschutzpolder zur Weser zu öffnen und durch tägliches Tidegeschehen geprägte, prielartige Flachgewässer zu schaffen. Dies widerspricht den Zielen und dem Zweck der Naturschutzgebietsverordnung und wird daher abgelehnt. Das tägliche Einwirken des für diesen Abschnitt der Weser durch Ausbaumaßnahmen erheblich vergrößerten Tidenhubs würde die bestehenden wertvollen Lebensräume und seltenen Arten gefährden, da sie an diesen Tidenhub nicht angepasst sind. Aus Naturschutzsicht würden durch die WRRL- Maßnahme seltene und hochwertige Lebensräume zerstört. Auch der Vorschlag, nur ca. 50% des Schutzgebiets in Anspruch zu nehmen und die naturschutzfachlich wertvollsten Bereiche durch Verwallungen gegen die</p>	<p>der Ästuare von Ems, Weser und Elbe nach EG-WRRL (2014), dass zur Erreichung des guten ökologischen Potenzials in den Ästuaren Maßnahmen wie der Wiederherstellung von Tidegewässern und Flachwasserzonen im Vorland eine wichtige Bedeutung zukommt, da sie im großen Umfang zerstört wurden, sich als Habitat auf die Ästuare und den Küstenbereich beschränken, als Rückzugs-, Aufwuchs-, Nahrungshabitat wichtigste artspezifische ökologische Funktion haben und als Dauerlebensraum typspezifischer Arten dienen.</p> <p>Obwohl die Weser im Bereich des Polders nicht direkt zum FFH-Gebiet „Weser zwischen Ochtummündung und Rehum“ gehört, liegt der Polder doch in unmittelbarer Nähe und kann somit auch Strahlwirkung auf das FFH-Gebiet haben. Im Integrierten Bewirtschaftungsplan sind die „Entwicklung, Vergrößerung und Aufwertung von Flachwasserzonen mit mildem Strömungsklima“ sowie die „Entwicklung eines ausgewogenen Flächenverhältnisses von Wattflächen, Flachwasserbereichen, flachem Sublitoral und tiefem Sublitoral“ als Maßnahmen für den Funktionsraum 3 (Limnische Zone in der Unterweser) angegeben.</p> <p>Das Erfordernis zur Aufrechterhaltung des Schutzes der in der Stellungnahme genannten Güter wird von Seiten des Referats 33 nicht in Frage gestellt. Aufgrund der insgesamt großen Polderfläche wird aber die Möglichkeit gesehen, seltene Lebensräume zu schützen und neue, ebenfalls seltene Lebensräume, die sonst an keiner anderen Stelle in Bremen geschaffen werden können, zu entwickeln.</p> <p>Aus diesem Grund soll die Maßnahme weiterverfolgt werden, nach Klärung der Machbarkeit vor dem Hintergrund des Hochwasserschutzes für die Stadt Bremen wird die Planung im Weiteren mit der Naturschutzbehörde abgestimmt. Sämtliche Aspekte wie z.B. die Unterhaltung, das Abfließen des Wassers nach Überflutungsereignissen werden im Planungsprozess berücksichtigt.</p>
--	--	---	---

		<p>Wirkung der WRRL-Maßnahme zu schützen, ist nicht mit der Schutzgebietsverordnung vereinbar. Ob dadurch die wertgebenden Biotope in ihrer Qualität erhalten werden können, wird durch die Kurzdarstellung nicht nachgewiesen. Die Errichtung von Verwallungen wird auch das Abfließen des Wassers nach einem Hochwasser verändern. Nicht nur eine Erhöhung der Anzahl von Überflutungsereignissen, sondern auch eine längere Verweildauer von Überflutungen ist zu vermeiden. Darüber hinaus ist eine dauerhafte Sicherung der geplanten Bauwerke durch Pflege und Unterhaltung erforderlich, Unterhaltungsmittel sind jedoch nicht eingestellt.</p>	<p>Sollten deutliche Zielkonflikte zwischen den Richtlinien bestehen bleiben, ist eine hausinterne Entscheidung über die Priorität erforderlich.</p>
	<p>Bewertung Durchgängigkeit Querbauwerke im Bereich der Luneplate</p>	<p>Die Bewertung der Durchgängigkeit der Querbauwerke an der Alten Weser „Stau am Mittelweg“ und „Tideschöpfwerk Große Luneplate“ mit „unbefriedigend“ erscheint zu negativ und sollte überprüft werden.</p>	<p>Prüfungsergebnis von Bioconsult Stau am Mittelweg: Durchgängigkeit wurde von Bremen als „unbefriedigend“ bewertet, da sie zeitlich stark limitiert ist und von den unregelmäßigen Zuwässerungsphasen in den Sommermonaten abhängt (die meiner Kenntnis nach in der Praxis nur bei tatsächlichem Bedarf der Landwirte stattfinden). Auch ist nicht klar wie selektiv die "Fischklappe" ist. Der Bericht zur Durchgängigkeit erwähnt, dass trotz der Einstufung kein akuter Handlungsbedarf für die Verbesserung der Situation an dieser Stelle gesehen wird, da z.B. obligatorische anadrome Wanderarten nicht vorkommen und die Alte Weser für ästuarine Arten aufgrund des Stillgewässercharakters eher eine geringe Bedeutung besitzt. Die Bewertung „unbefriedigend“ ist im Kontext der Bauwerkstypen und deren Barrierewirkung zu sehen. Ansonsten wäre die Bewertung der Durchgängigkeit zwischen den Bauwerken nicht vergleichbar.</p> <p>Niedersachsen sieht das Bauwerk allerdings in seinem Zuständigkeitsbereich und hat die Durchgängigkeit des Bauwerks mit „mäßig“ bewertet. Aus diesem Grund wurde auch in Bremen die Bewertung „mäßig“ übernommen.</p> <p>Tideschöpfwerk Große Luneplate: Hier haben wir die Einstufung "unbefriedigend" unter Vorbehalt vergeben, bzw. als unsicher eingestuft (s. Bericht Durchgängigkeit), da uns keine detaillierten</p>

			<p>Informationen zu den Siel- und Pumpzeiten vorlagen. Das eine zeitweise Durchgängigkeit gegeben ist, beweisen Arten im Grabensystem oberhalb des Bauwerks, die aus der Weser stammen müssen. Dennoch wird auch gepumpt (Bremenports 2005), so dass hier grundsätzlich von einem Schädigungspotenzial ausgegangen werden muss. Eine gute Bewertung ist aufgrund der zeitlichen Restriktionen (Stauhaltung) und des Schädigungspotenzials m.E. ausgeschlossen.</p>
	<p>Herstellung der Durchgängigkeit am Flügger Stau (Stellungnahme vom 23.01.2019 im Rahmen des Planungsprozesses zur Maßnahme)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Anlage eines Umflutgerinnes auf der bestehenden Kompensationsfläche wird grundsätzlich zugestimmt, da vereinbar mit den folgenden festgelegten Kompensationszielen: Entwicklung von Tidebiotopen / Herstellung von Tideeinfluss, Entwicklung von naturnahen Fluss-/Bachabschnitten, Entwicklung von Röhrichten. 2. Mit der Anlage eines Umflutgerinnes ist jedoch keine naturschutzfachliche Biotopaufwertung gegenüber der jetzigen Biotopsituation verbunden (Verlandungsstadien sind grundsätzlich ebenso wertvoll wie Still- oder Fließgewässer). 3. Bestenfalls wäre eine Anerkennung der Herstellung der Durchgängigkeit als Kompensation einer beeinträchtigten sog. besonderen Funktion bzgl. gefährdeter aquatischer Fauna (RL-Status mind. 3) gemäß Handlungsanleitung denkbar. Ein Vorhaben, das mit diesbezüglichen erheblichen Beeinträchtigungen verbunden ist, steht derzeit jedoch nicht an. 4. Im Ortstermin am 21.02.2018 schlug der Ochtumverband vor, den Flügger Stau ersatzlos zu legen und so die Durchgängigkeit des Gewässers herzustellen. Dies wäre die kostengünstigste Variante zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit der Varreler Bäke für die aquatische Fauna und zudem mit den naturschutzfachlichen Zielen sowohl für das Nebengerinne als auch für die Zuwässerung der Kompensationsflächen im NSG Brokhuchting problemlos vereinbar. Wir schlagen daher 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Da die Herstellung der Durchgängigkeit ist eines der prioritären Ziele der WRRL ist, sollte die Maßnahme auch bei fehlender naturschutzfachlicher Aufwertung des vorhandenen Biotops umgesetzt werden. Die Strahlwirkung einer hergestellten Durchgängigkeit in der Varreler Bäke wird als groß eingeschätzt.</p> <p>Siehe vorheriger Absatz</p> <p>Durch eine ersatzlose Entfernung des Staus würde sich der Tideneinfluss der Ochtum und Weser bis weit oh. des Flügger Staus fortsetzen. Dieses hätte negative Auswirkungen insbesondere auf die biologischen Qualitätskomponenten Makrozoobenthos und Makrophyten oh. des Staus. Bei einem Abstimmungsgespräch mit dem NLWKN im März 2018 wurde deshalb einstimmig entschieden, dass ein komplettes und dauerhaftes</p>

		<p>vor, diese Variante, die u. E. geeigneter und günstiger ist als die Varianten 5 und 6, nochmals zu erwägen.</p> <p>5. Vor diesem Hintergrund kann eine Kostenübernahme der Maßnahme durch eine Zuordnung als Kompensationsmaßnahme nicht in Aussicht gestellt werden. Dies gilt aus den unter 3. genannten Gründen für den Ausbau des Nebengerinnes als Umflutgerinne. Im Besonderen aber für den kostenträchtigen Neubau des obsoleten und bei Erhalt ohnehin vermutlich in nächster Zeit durch den Deichverband zu erneuernden Flügger Staus.</p>	<p>Öffnen oder Entfernen der Stauanlage abgelehnt wird.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
Bremischer Deichverband am linken Weserufer, Herr Dierks	Alle Gewässer	<p>Dass an der sehr ambitionierten Zielerreichung für die erheblich veränderten Gewässer (HMWB) und künstlichen Gewässer (AWB) festgehalten werden soll, halten wir für nur bedingt sinnvoll. Die sehr ambitionierte Definition des guten Potentials für diese Gewässer erfordert einen sehr hohen Mitteleinsatz, bedingt einen noch nicht ermittelten Flächenbedarf, welcher ggf. über Jahrzehnte nicht verfügbar ist, und erfordert damit erhebliche Maßnahmenanstrengungen, u.E. weit über den mittelfristigen Charakter der sog. Vollplanung hinaus.</p>	<p>Ein Aufrechterhalten des Zielniveaus der WRRL ist ausdrücklicher Beschluss der Umweltministerkonferenz. Da die Zielerreichung bis 2027 nur an wenigen Wasserkörpern in Bremen möglich erscheint, wurde für viele Maßnahmen und Wasserkörper der Transparenzansatz in Anspruch genommen.</p>
	Alle Gewässer	<p>Zu den Ausführungen auf S. 87 und S. 154 des Bremischen Beitrags zur „Abflussregulierung und Durchgängigkeit“ müssen wir anmerken, dass die bestehende wasserwirtschaftliche und wasserbauliche Infrastruktur aus Deichen, Hochwasserschutzanlagen, Schöpfwerken, Siele und Stauanlagen erst eine so dichte komfortable Besiedlung der bremischen Gebiete ermöglicht und dauerhaft absichert. Die angeführten Auswirkungen aus wasserwirtschaftlicher Regulierung wurden und müssen weiterhin im Zuge der Daseinsvorsorge hingenommen werden, sofern die Nutzungsansprüche und Vorstöße der Industrialisierung und Urbanisierung nicht zurückgenommen werden. Bremische Flächen müssten andernfalls entsiedelt werden.</p>	<p>Es ist allgemein bekannt, dass viele Flächen erst durch die wasserwirtschaftliche und wasserbauliche Infrastruktur besiedelt werden konnten. Die angeführten Auswirkungen aus wasserwirtschaftlicher Regulierung werden im Bremischen Beitrag beschrieben und weitestgehend als Bestandteil zur Daseinsvorsorge allgemein akzeptiert. Deshalb werden nicht änderbare Folgen der Nutzung bei der Ableitung des guten ökologischen Potenzials berücksichtigt. Es gibt in der Regel aber noch Maßnahmen, die durchgeführt werden können, ohne dass signifikante negative Auswirkungen auf die Daseinsvorsorge zu befürchten sind, Beispiele wären z.B. Deichrückverlegungen, der Einbau fischfreundlicher Pumpen sowie die Schaffung alternativer oder paralleler Fischwanderwege.</p>
		<p>Die Weseranpassung, historische und laufende, wird als wesentlicher Belastungspfad leider nicht vollständig ausgeführt. Die Ausbauvorhaben an und in der Weser</p>	<p>Die Weseranpassung als wesentlicher Belastungspfad auch für die Nebengewässer wird in Kapitel 5.1.5 deutlich adressiert. Bremen hat</p>

		haben zwar die Wirtschaftskraft über die Schifffahrt vorangetrieben, jedoch den Tidenhub so massiv erhöht, dass Bremen dahingehend mit über vier Metern einen negativen Spitzenplatz erlangt. Es gilt auch im Zuge der EG-WRRL einen verträglichen Umgang mit der neuen Ausbaustufe der Weseranpassung zu finden und die Auswirkungen auf die Nebengewässer der Weser zu minimieren.	aufgrund der negativen Auswirkungen den weiteren Ausbau der Unterweser Süd (Brake bis Bremen) als Vorhaben zurückgenommen. Aktuell wird der Ausbau der Unterweser Nord (Brake-Bremerhaven) und der Außenweser im Rahmen des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes geplant. SKUMS wird bzgl. der wasserrechtlichen Fragestellungen beteiligt und die Verträglichkeit der Vorhaben mit den Zielen der WRRL genau prüfen.
	Alle Gewässer	Es wird begrüßt, dass auch in Bremen am „Freiwilligkeitsprinzip“ der Umsetzung von Maßnahmen festhalten wird.	Wird zur Kenntnis genommen.
	Alle Gewässer	Nach Auffassung des Deichverbandes stellt die Folie 7 zu Top 2 bei Info-Forum vom 21.05.2021 heraus, dass das Land zuständig sei für die Verbandsgewässer. Der Deichverband geht deshalb davon aus, dass der Gesamtmittelbedarf in Höhe von rd. 9, 1 Mio.€ aus Landes-, Bundes- oder EU-Mitteln über die SKUMS vollständig sichergestellt wird, sofern machbare Lösungen und konsensfähige Projekte der Fließgewässerentwicklung betrieben werden können. Aufgrund der Länderzuständigkeit gehen wir davon aus, dass für die Maßnahmen eine vollständige Finanzierung übernommen wird.	Ich weise darauf, dass es sich bei den Folien des Info-Forums nicht um ein offizielles Anhörungsdocument handelt, zu dem Stellung genommen werden kann. Dennoch der Hinweis: Folie 7 zu Top 2 fokussiert auf die neue Zuständigkeit des Bundes für die Erreichung der Bewirtschaftungsziele der WRRL in den Bundeswasserstraßen. Unter dem Begriff „Land“ werden hier auch die zuständigen Unterhaltungsverbände subsummiert. Die Zuständigkeit für die Gewässer im Land ist dem Bremischen Wassergesetz zu entnehmen. Insofern ergibt sich kein Anspruch des Deichverbandes auf eine vollständige Finanzierung sämtlicher Maßnahmen zur Verbesserung der Gewässerstruktur und Durchgängigkeit. Ferner hat der Verband die öffentlich-rechtliche Verpflichtung, oberirdische Gewässer im Rahmen der Gewässerunterhaltung nach § 39 WHG zu pflegen und zu entwickeln. Die Gewässerunterhaltung muss sich an den Bewirtschaftungszielen nach Maßgabe der §§ 27 bis 31 ausrichten.
	Alle Gewässer	Ein bundesweiter Überblick des Umweltbundesamtes zeigt die guten Randbedingungen auf (https://www.umweltbundesamt.de/finanzierung-foerderung-von#fordermoeglichkeiten-furrenaturierungen , letzter Abruf am 15.06.2021). Falls dennoch anteilige Ko-Finanzierungen für Förderinstrumente in Projekten aus Beitragsmitteln erwartet werden, benötigt der Deichverband einen ausreichend langen Vorlauf zur haushaltärischen Absicherung, u.a. zur Fassung von Gremienbeschlüssen.	Das Land Bremen bietet selbst keine Förderschiene für Maßnahmen zur Gewässerrenaturierung an, sollte eine Förderung über Bundesprogramme möglich sein, sollte diese Möglichkeit vom Deichverband genutzt werden.

	Alle Gewässer im Verbandsgebiet	Insgesamt steht der Deichverband, auch für Maßnahmen im Zuge der EG-WRRRL, als leistungsfähiger Planungs- und Bauträger für seine Mitglieder und Bremen zur Verfügung. Gerne befördert der Deichverband die Bewältigung der gesellschaftlichen Anforderungen an die Wasserwirtschaft	Bereitschaft des Deichverbandes, als Planungs- und Bauträger für Maßnahmen der WRRRL zur Verfügung zu stehen, wird begrüßt.
	Alle Gewässer im Verbandsgebiet	Die Erstellung von GEPL für alle Gewässer wird vor dem Hintergrund der Erfassung des möglichen und akzeptierten Umfangs und zur Bestimmung des Machbaren dringen angezeigt	Ein Gewässerentwicklungsplan (GEPL) wird als ein mögliches und geeignetes Mittel gesehen, die notwendigen Maßnahmen an den Bremer Gewässern zu konkretisieren und abzustimmen. Es wird in den kommenden Jahren geprüft werden für welche Gewässer und mit welcher Priorität Gewässerentwicklungspläne erstellt werden können. Vorerst unterliegen viele Gewässer dem Transparenzansatz.
	Huchtinger Fleet, allgemein	Zur Umsetzung von strukturverbessernden Maßnahmen sind am Huchtinger Fleet 0,68 km benannt, welche trotz Vollplanung noch nicht verortet sind. Wir schlagen die Erstellung eines Gewässerentwicklungsplans (GEPI) vor, um die Flächenverfügbarkeit und die Randbedingungen abzusichern. Die Gewässerentwicklungsplanung ist das etablierte, geeignete Instrument, um die Stakeholder zusammenbringen und lokale Akzeptanz zu schaffen.	Ein Gewässerentwicklungsplan (GEPL) wird als ein mögliches und geeignetes Mittel gesehen, die notwendigen Maßnahmen an den Bremer Gewässern zu konkretisieren und abzustimmen. Dieses wird nicht im 3. Bewirtschaftungszyklus möglich sein. Das Huchtinger Fleet unterliegt dem Transparenzansatz, ein GEPL zu einem späteren Zeitpunkt ist nicht ausgeschlossen. Ein Hinweis auf weiterer mögliche GEPL wurden im Bremischen Beitrag aufgenommen.
	Huchtinger Fleet: Siel und Schöpfwerk Huchting Nord	Da alle Pumpen im Zuge einer Grundinstandsetzung 2018 grundlegend revisioniert oder erneuert wurden kommt ein Austausch zu fischfreundlichen Pumpen an diesem Schöpfwerk insofern mittelfristig nicht in Frage, ist aber im langfristigen Interesse des Deichverbandes verankert. Die Vergrämuungsmaßnahme wurde durch den Deichverband angeregt und die entsprechenden Vorrüstungen sind bereits vorgenommen worden. Wir bitten um Zusage der Kostenübernahme, sofern die technischen Fragestellungen für eine dauerhafte Umsetzung ausgeräumt werden können.	Die Förderung für die Vergrämuungsmaßnahmen wurde bereits in Aussicht gestellt (Mail Völkel u.a. an Herrn Dierks und Herrn Winde vom 29.03.2021). Die Kostenübernahme kann auf der Basis eines Zuwendungsantrag erfolgen.
	Huchtinger Fleet: Stau Bahnlinie	Sofern eine Überprüfung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Durchgängigkeit bei Sanierungsmaßnahmen positiv ausfällt wird um Kostenübernahme bzw. Zusage der Kostenübernahme gebeten	Zur Prüfung einer Förderung durch SKUMS ist ein Antrag auf Zuwendung erforderlich.
	Alle Gewässer, fischfreundliche Pumpen	Bitte des DV um frühzeitige Bekanntgabe zur Investitionssteuerung und Bekanntmachung des Antragsverfahrens mit den entsprechenden Auflagen und	Eine Förder-RL ist bisher noch nicht erarbeitet. Nichts desto trotz sind Fördergelder für die dritte Bewirtschaftungsperiode eingestellt. Es wird vorerst

		<p>Nebenbestimmungen, damit frühzeitig eine Prüfung der Pumpeneignung und Betriebsrandbedingungen an unseren 20 Schöpfwerken ermöglicht wird. Inwieweit langsamdrehende Pumpen (sog. Langsamläufer) geeignet sind, die Entwässerungsfunktionen abzudecken, muss parallel geprüft werden.</p> <p>Hinweis des DV, dass die im Allgemeinen in den Schöpfwerken eingesetzten Pumpen meistens ohnehin schon mit vergleichsweise geringer Drehzahlen betrieben werden.</p>	<p>auf der Basis vom Stand des Wissens über Zuwendungsanträge für den Einbau fischfreundlicher Pumpen entschieden.</p>
	<p>Ochtum, Anbindung der Ochtum an die Weser im Bereich Arsten zur Aufhöhung des Niedrigwasserabflusses</p>	<p>Die Initiative im Sinne einer Klimaanpassungsstrategie der Ochtum und der Nebengewässer wird begrüßt. Das überaus geringe Wasserdargebot in den Sommern 2018, 2019 hat zuletzt eindeutig den Handlungsbedarf zur Vermeidung zukünftiger ökologischer Schäden oder Verluste der Gewässerfunktionen aufgezeigt. Nur mit einer gelungenen Anpassungsstrategie an Zeiten von Niedrig-(NQ) oder Niedrigstwasserabfluss (NNQ) können wasserabhängige Lebensräume in den Nebengewässern und in den betrachteten Wasserkörper (WK) erhalten werden.</p>	<p>Die Maßnahmenidee wurde im Bewirtschaftungszeitraum 2015-2021 geprüft. Im Ergebnis sind sowohl die hydraulischen Voraussetzungen für die Maßnahmen nicht gegeben (zu kleine Durchlässe bei den Gewässern, die als Zwischenverbindung in Frage gekommen wären, Höhenverhältnisse im Weser- und Ochtum-Einzugsgebiet) als auch die gewässerökologischen Auswirkungen durch die Zuleitung von Wasser mit signifikant höheren Salzgehalten zu hoch, als dass diese Maßnahme derzeit weiterverfolgt werden sollte. Das Erfordernis für ein Niedrigwassermanagement in trockenen Sommern ist SKUMS bewusst.</p>
	<p>Ochtum, Strukturverbesserungen im tidebeeinflussten WK (23001)</p>	<p>Im WK 23001 (Ochtum Tidebereich; gemeinsamer WK mit Niedersachsen) soll eine Länge von 1,05 km bis 2027 mit Strukturmaßnahmen belegt werden. Laufende Abstimmungen oder aktuelles Planungsgeschehen sind hier nicht bekannt. Insofern halten wir die Maßnahme insbesondere im Hinblick auf die Flächenverfügbarkeit und die scharliegenden Sommerdeiche beidseits des länderübergreifenden Abschnitts für nicht umsetzbar. Die Sommerdeiche längs der Ochtum bilden das hinter dem Sperrwerk liegende Poldersystem zur Sicherung von überlagernden Lastfällen aus Sturmflut und erhöhtem Binnenhochwasser.</p> <p>Anregung des DV zur Erstellung eines länderübergreifenden GEPL für die gesamte Ochtum vom Kirchweyer See bis zum Sperrwerk.</p>	<p>Die im Bremischen Beitrag angegebenen 1,05 km Maßnahmen des LAWA-Typs 71 bzw. 73 beziehen sich nur auf bremisches Gebiet. Niedersachsen hat für sein Hoheitsgebiet weitere 3,56 km des Maßnahmentyps als umzusetzen gemeldet. Für die Maßnahmenumsetzung in diesem Wasserkörper wird nun der Transparenzansatz in Anspruch genommen. Bis 2027 werden 0,3 km des Maßnahmentyps 71 oder 73 als umzusetzen gemeldet. Die komplette Maßnahmenumsetzung wird für „nach 2033“ in Aussicht gestellt. Alle Möglichkeiten, die für die Zielerreichung erforderliche Maßnahmenlänge umzusetzen, müssen geprüft werden, bevor ein Inanspruchnahme weniger strenger Umweltziele erfolgen kann.</p> <p>Das Aufstellen eines Gewässerentwicklungsplans (GEPL) wird als ein mögliches und geeignetes Mittel gesehen, die notwendigen Maßnahmen an der Ochtum zu konkretisieren und abzustimmen. Dieses</p>

			wird nicht im 3. Bewirtschaftungszyklus möglich sein. Die WK der Ochtum fallen unter den Transparenzansatz.
	Ochtum, Stomer Stau	<p>Der Deichverband geht davon aus, dass die geteilte Zuständigkeit zur Unterhaltung und Erhaltung des Stomer Staus gemäß des Schreibens des Deich- und Wegbauamts vom 15. Juni 1933 inzwischen durch SKUMS anerkannt wird.</p> <p>Das Öffnen der Wehrfelder am Stomer Stau ist bereits bei geringen Hochwasserabflüssen zwingend erforderlich und wurde auch in den letzten vier Jahren mehrfach praktiziert. Sofern die Möglichkeit zur Entlastung der Hochwasserspiegellagen bei Umsetzung einer Sohlgleite nicht mehr gegeben sein sollte, sind die Betroffenen (Kleingärtner, Anwohner außendeichs und Flächenbewirtschafter) mindestens zu entschädigen. Zudem sind die erhöhten Pumpkosten an den Schöpfwerken Grolland und Helgoland-Westerland zu entschädigen. Eine Aufrüstung der Pumpen zur Erhöhung der Förderhöhe durch dann erhöhten, dortigen, Außenwasserstand ist zu prüfen. Daneben sind die Bestickhöhen der Deiche und Verwallungen entlang der Ochtum und der Grollander Ochtum sowie die Standsicherheit der Erdbauwerke bei Erhöhung der Hochwasserspiegellagen vertieft zu prüfen.</p>	<p>Die Eigentums- und Unterhaltungsfrage am Stomer Stau ist nicht Gegenstand der Maßnahmenplanung nach WRRL. Dennoch weise ich darauf hin, dass SKUMS der Auffassung ist, dass das Bauwerk dem Bremischen Deichverband am linken Weserufer gehört.</p> <p>Die Herstellung der Durchgängigkeit ist ein verpflichtendes Ziel der WRRL. Entsprechen vorhandene Stauanlagen nicht den bestehenden Anforderungen nach § 34 WHG Absatz 1, so hat die Behörde die Anordnungen zur Herstellung der Durchgängigkeit zu treffen, die erforderlich sind, um die Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe der §§ 27 bis 31 zu erreichen. Da nach meiner Auffassung der Deichverband Eigentümer des Bauwerks ist, liegt auch die Zuständigkeit für die Herstellung der Durchgängigkeit am Stomer Stau beim Deichverband, bei der Variantenprüfung wäre die optimalen Ausgestaltung zu erarbeiten.</p>
	Alle Gewässer	Den angeführten Umsetzungsumfang von 1 km Strukturverbesserung oder Renaturierung pro Jahr halten wir, auch für ganz Bremen, für zu ambitioniert. Viele Gewässerböschungen, Ufer und Vorländer werden bereits sehr extensiv bewirtschaftet, sodass kaum Gewässerslänge für eine Maßnahmenumsetzung noch zur freien Verfügung steht. Eine Erfassung des möglichen und akzeptierten Umfang über Gewässerentwicklungspläne halten wir auch zur Bestimmung des Machbaren für dringend angezeigt.	Die Umweltministerkonferenz hat von den Ländern ein ambitioniertes Maßnahmenprogramm 2021-2027 gefordert, mit dem möglichst viele Wasserkörper bis 2027 in den guten Zustand/das gute Potenzial gebracht werden sollen. Wenn Bremen pro Jahr 1 km Strukturverbesserungsmaßnahmen realisiert, wären alle erforderlichen Maßnahmen zum guten ökologische Zustand/Potenzial bis 2051 umgesetzt. An diesem Ambitionsniveau will SKUMS mindestens festhalten.
	Weser, Anbindung des Hochwasserpolders am Neustädter Hafen	<p>Die Umsetzung bis 2027 ist zwar über die vorliegende Unterlage erläutert, bislang sind hier jedoch noch keinerlei Abstimmungen bekannt. Wir bitten dies unverzüglich nachzuholen.</p> <p>Die Anbindung und vollständige Funktion des Schöpfwerks und Siels Senator-Apelt-Str. und des „Außentiefs“ des Neue</p>	<p>Nach Gesprächen mit der Naturschutzbehörde wird aktuell mit einer Modellierung nachgewiesen, dass die Maßnahme keine negativen Auswirkungen auf den Hochwasserschutz der Stadt Bremen hätte. Anschließend werden alle Betroffenen einbezogen, um die Ausgestaltung der Maßnahme zu entwickeln,</p>

		<p>Kämpfe Fleets muss sichergestellt werden. Die Landeshochwasserschutzlinie und die Funktionen des Deiches längs des Polders dürfen weder gefährdet noch eingeschränkt werden. Deichschutzstreifen und weitere Randbedingungen des Sturmflut- und Hochwasserschutzes sind einzuhalten.</p> <p>Zum ggf. erforderlichen Ausbaubedarf am Schöpfwerk Senator-Apel-Str. bzw. dem erforderlichen Retentionsvolumen im GVZ durch die inzwischen vollständige, flächenmäßige Erschließung erwarten wir im nächsten Monat erste aussagekräftige Untersuchungsergebnisse auf Basis aktueller Grundlagendaten.</p>	<p>Sämtliche Funktionen des Hochwasserschutzes und der Entwässerung werden selbstverständlich bei der Planung berücksichtigt und mit einbezogen.</p>
	<p>Varreler Bäke, Flügger Stau</p>	<p>Die Zusammenfassung der Machbarkeitsstudie (AGWA) ist in den wesentlichen Zügen korrekt zusammengestellt und wiedergegeben.</p> <p>Jedoch wurde die Variantenprüfung nicht abgeschlossen und gestaltet sich für den Deichverband offener.</p> <p>Sofern eine Wasserspiegellagenberechnung für die Variantenvorschläge durch den Deichverband betrieben werden soll, bitten wir um ein entsprechendes Signal und eine Zusage über die Bereitstellung oder Erstattung des anfallenden Untersuchungsaufwands, damit die notwendigen Gremienbeschlüsse gefasst werden können.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Maßnahmenprogramm wird keine Variante festgeschrieben.</p> <p>Die Herstellung der Durchgängigkeit ist ein verpflichtendes Ziel der WRRL. Entsprechen vorhandene Stauanlagen nicht den bestehenden Anforderungen nach § 34 WHG Absatz 1, so hat die Behörde die Anordnungen zur Herstellung der Durchgängigkeit zu treffen, die erforderlich sind, um die Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe der §§ 27 bis 31 zu erreichen. Diese Anordnung wurde bisher noch nicht vorgenommen, SKUMS hat die erforderliche Verbesserung der Durchgängigkeit am Flügger Stau bereits im Jahr 2015 in das Maßnahmenprogramm der WRRL aufgenommen und die Planung selbst vorangetrieben, weil die Deichverbände aktuell intensiv in den Deichbauvorhaben eingebunden sind und die Herstellung der Durchgängigkeit am Flügger Stau als wesentlich angesehen wird. SKUMS ist von einer Kooperation mit dem Deichverband ausgegangen. Eine Förderung der Maßnahmenumsetzung an diesem Bauwerk kann aufgrund der Tatsache, dass es sich im Maßnahmenbereich um ein Gewässer handelt, dass die Grenze zu Niedersachsen bildet, aktuell wahrscheinlich noch über die niedersächsische ELER-Förderschienen FGE</p>

		<p>Sofern eine Variante mit einem Neubau einer Stauanlage rd. 360 m stromabwärts weiterverfolgt werden soll, ist die Klärung der Unterhaltungspflicht für das neue Bauwerk von erheblichem Interesse für den Deichverband. Die Gewässerunterhaltung der Varreler Bäke ist über die Große Lösung abgesichert; insofern wäre eine Aufnahme eines neuen Staubauwerks in die Vertragskonstruktion einfach und sachgerecht möglich.</p> <p>Das Bestandsbauwerk wird durch den Verband mutmaßlich langfristig zum Erhalt der Wegeverbindung zu erhalten sein oder müsste durch Bremen als Maßnahmeninitiator zurückgebaut oder an eine Dritte abgelöst werden. Die Unterhaltung beider Bauwerke lehnt der Deichverband zunächst ab.</p> <p>Wir bitten die bauwerksnahen Varianten, insbesondere vor dem Hintergrund der Genehmigungsfähigkeit durch den Verlauf der Landesgrenze durch das Gewässer erneut zu prüfen. Der Neubau einer Stauanlage auf der Landesgrenze mit einem Eingriff in nds. Gewässer und ein Schöpfwerk in Unterhaltung des Ochtumverbandes ist ein aktuell nicht bestimmbares Umsetzungsrisiko. Der Ochtumverband erwartet nach bilateraler Mitteilung die Ablöse oder dauerhafte Erstattung etwaiger erhöhter Pumpkosten.</p> <p>Der Umbau eines Wehrfeldes zu einer Sohlgleite(!) mit flachem Sohlgefälle, ähnlich der in Ausführung befindlichen Maßnahmen an der Hunte und älteren Projektbeispielen, sollte u.E. vertieft u.a. durch eine hydraulische</p>	<p>(Fließgewässerentwicklung) verwirklicht werden. Diese wurde dem Deichverband im Jahr 2018 erstmals mitgeteilt. Eine Umsetzung mit niedersächsischen Fördermitteln, die EU-Gelder mit einbeziehen, sollte Vorrang haben, um das ohnehin hochverschuldete Land Bremen zu entlasten. Wäre eine Förderung über Niedersachsen nicht möglich, könnte die Verbesserung der Durchgängigkeit auch über bremische Landesmittel gefördert werden. Hierzu ist ein Zuwendungsantrag an SKUMS zu richten.</p> <p>Die mögliche Aufnahme eines neuen Staubauwerks in die Große Lösung kann von SKUMS geprüft werden.</p> <p>Das Bestandsbauwerk ist Eigentum des Deichverbandes. Bremen sieht keine Veranlassung, dieses Bauwerk zurückzubauen oder abzulösen.</p> <p>Da die Varreler Bäke ein niedersächsisches Gewässer mit der Priorität 2 ist, in dem die Ziele der WRRL bis zum Jahr 2027 erreicht werden sollen, wird ein hohes Interesse des Landes Niedersachsen an der Umsetzung einer zielführenden Maßnahme angenommen. Etwaige Auswirkungen auf den Schöpfwerksbetrieb des Ochtumverbandes würden im wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren behandelt werden, soweit der Verband hier eine Stellungnahme im Verfahren abgibt.</p> <p>Die Sohlgleite war eine favorisierte Umsetzungsvariante, die aufgrund der Tatsache, dass bei der Festsetzung des Überschwemmungsgebiets der Varreler Bäke von</p>
--	--	--	--

		<p>Untersuchung geprüft werden. Die angeführten negativen Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss können aktuell nicht durch eine Untersuchung belegt werden.</p> <p>Auch ein flaches Umleitungsgerinne auf der östlichen Seite des Bauwerks könnte mit einer hohen Effizienz hinsichtlich der linearen faunistischen Durchgängigkeit konzipiert und hergestellt werden.</p> <p>Die vorliegende Unterlage stellt eine Maßnahmenumsetzung innerhalb des Bewirtschaftungszeitraums in Aussicht. Dies hält der Deichverband angesichts der aufwändigen Abstimmungsprozesse innerhalb Bremens, und im vorliegenden Fall mit nds. Betroffenheit, für schlichtweg unrealistisch. Derzeit konnte noch keine Objektplanung begonnen werden. Wesentliche Grundlagenermittlungen wurden noch nicht abgeschlossen.</p> <p>Es gibt keine laufende Finanzierung über eine Förderkonstruktion zur Fließgewässerentwicklung und ein länderübergreifendes Planfeststellungsverfahren bedarf der guten und langfristigen Vorbereitung. Für die Abarbeitung der Leistungsphasen 1 bis 3 mit abschließender Erstellung des Bauentwurfes und Prüfung der Förderfähigkeit werden seitens des Deichverbandes mindestens drei Jahre, angesichts der aktuellen Auslastung von fachlich qualifizierten und geeigneten Ingenieurbüros, kalkuliert.</p>	<p>der Möglichkeit des kompletten Ziehens des Staus ausgegangen wurde (Auskunft IDN), nicht weiterverfolgt wurde.</p> <p>Die Flächen auf der östlichen Seite des Bauwerks unterliegen einem Vorkaufsrecht. Aus diesem Grund stehen sie aktuell nicht für den Bau eines Umflutgerinnes zur Verfügung. Für den Bau eines technischen Fischpasses unter Einbeziehung der Fläche bis zum Deich hat der DV eine Bauwerksprüfung zugesagt, die aber nicht in der für die Fragestellung erforderlichen Tiefe durchgeführt wurde.</p> <p>Da die Varreler Bäke ein niedersächsisches Gewässer mit der Priorität 2 ist, in dem die Ziele der WRRL bis zum Jahr 2027 erreicht werden sollen, hat auch Bremen für diese Maßnahme das Umsetzungsziel 2027 angegeben. Die Maßnahme muss bis 2027 mindestens ergriffen sein.</p> <p>Bereits im Februar 2018 wurde von Seite SKUMS mit dem niedersächsischen Umweltministerium Kontakt aufgenommen, um eine mögliche Förderung über die FGE-RL (ELER) zu eruieren. Von Seiten des MU wurde diese Fördermöglichkeit gesehen und gute Chancen für eine Förderung in Aussicht gestellt, sogar für die Variante mit dem Bau eines neuen Staubauwerks. Den Deichverband wurde diese Information umgehen weitergeleitet. Der Deichverband hat diese Möglichkeit bisher jedoch nicht weiterverfolgt. Im April 2021 hat bremenports sogar einen Antrag auf Förderung vorbereitet, der vom Deichverband aber nicht eingereicht wurde.</p>
	Weser, Fischtreppe am Wehr Kleine Weser	Die Ausführungen zur Passierbar- und Auffindbarkeit der Fischtreppe am bzw. im Wehr Kleine Weser nehmen wir zur Kenntnis. Die Unterhaltung und Kontrolle ist durch den verbandseigenen Bau- und Betriebshof vollständig sichergestellt.	Wird zur Kenntnis genommen

		<p>Optimierungsbedarfe nehmen wir gerne auf. Sofern bauliche Maßnahmen und Verbesserungen am konstruktiven Fischpass erforderlich sind, bitten wir um entsprechende frühzeitige Hinweise und Erklärung der Kostenübernahme.</p>	<p>Die Herstellung der Durchgängigkeit ist ein verpflichtendes Ziel der WRRL. Entsprechen vorhandene Stauanlagen nicht den bestehenden Anforderungen nach § 34 WHG Absatz 1, so hat die Behörde die Anordnungen zur Herstellung der Durchgängigkeit zu treffen, die erforderlich sind, um die Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe der §§ 27 bis 31 zu erreichen. In wie weit die komplette Herstellung der Durchgängigkeit unter den schwierigen Bedingungen, die sich an diesem Standort befinden, möglich ist, wird abzuwarten sein.</p>
	Alle Gewässer	<p>Ob mit den avisierten Maßnahmen die ambitionierten Ziele für alle biologischen Komponenten zur Erreichung des jeweiligen guten ökologischen Potentials in den WK der Gewässer Huchtinger Fleet, Varreler Bäke (im Oberlauf Klosterbach) und Ochtum gelingen kann, hält der Deichverband für kaum zu überblicken. Wir bitten um sachgerechte, einvernehmliche Lösungsfindung und Maßnahmenumsetzung.</p> <p>Wir bitten um Beachtung der Hinweise und Bedingungen damit ein hohes Maß der europäischen Anforderungen in den nächsten Jahren konsensual umgesetzt werden oder die erforderlichen Schritte für die geforderten Verbesserungen eingeleitet werden können</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
GDWS	Generelle Anmerkung	<p>Die korrekte Bezeichnung der WSV lautet <u>Wasserstraßen-</u> und <u>Schifffahrtsverwaltung</u> des Bundes. Die Abkürzung GDWS steht für Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt.</p> <p>„Wasser- und Schifffahrtsdirektion“ bzw. „Außenstelle“ sind überholte Bezeichnungen.</p> <p>WSA/WSÄ steht für <u>Wasserstraßen-</u> und <u>Schifffahrtsamt</u> bzw. -ämter.</p> <p>Bitte ersetzen Sie „Bundeswasserstraßenverwaltung“ durch die Bezeichnung „Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes“.</p>	<p>Korrekte Bezeichnung wird übernommen.</p> <p>Die Begriffe wurden im Bremischen Beitrag nicht verwendet. Begriff wird im Brem. Beitrag übernommen</p> <p>Der Begriff wurde im Bremischen Beitrag nicht verwendet.</p>
	Kap. 5.1.5, Seite 90	<p>Zitat: „Die morphologischen Veränderungen der Weser sind auf die intensive Nutzung als Binnen- bzw. Seeschifffahrtsstraße zurückzuführen, die einen wiederholten Fahrinnenausbau und in dessen Folge zunehmend intensive Uferbefestigungs- und Deichbaumaßnahmen erforderlich macht.“</p>	

		<p>Änderung: „Viele morphologischen Veränderungen der Weser sind auf die intensive Nutzung als Binnen- bzw. Seeschiffahrtsstraße zurückzuführen, die einen wiederholten Fahrrinnenausbau in Anpassung an die Entwicklungen im Schiffsverkehr erforderlich macht, in deren Folge auch intensive Uferbefestigungen und Strombauwerke erforderlich wurden. Hinzu treten intensive Deichbaumaßnahmen.“</p> <p>Begründung: Die Fahrrinnenvertiefungen sind für vieles verantwortlich, aber Uferbefestigung (eher begrenzt) und Deichbau hatte man schon sehr viel früher angefangen als den Fahrrinnenausbau.</p>	<p>Folgende Neuformulierung wird vorgenommen: „Die morphologischen Veränderungen der Weser sind primär auf die intensive Nutzung als Binnen- bzw. Seeschiffahrtsstraße zurückzuführen, die einen wiederholten Fahrrinnenausbau zur Anpassung an die Entwicklungen im Schiffsverkehr und in dessen Folge zunehmend intensive Uferbefestigungen und Strombauwerke erforderlich macht. Hinzu treten intensive Deichbaumaßnahmen, die sowohl durch den Ausbau der Weser als auch im Hinblick auf den Meeresspiegelanstieg und intensivere Sturmflutereignisse in erhöhtem Maße erforderlich wurden.“</p> <p>Begründung: Die weitaus meisten morphologischen Veränderungen sind für die Nutzung als Wasserstraße vorgenommen worden. Der fortschreitende Fahrrinnenausbau erfordert in zunehmendem Maße Uferbefestigungen. Ohne diese morphologischen Veränderung durch die Vertiefungen wären die Deichbaumaßnahmen in der Vergangenheit nicht in diesem Ausmaß erforderlich, weil die Sturmfluten nicht so schnell ins Landesinnere vordringen könnten.</p>
	<p>Kap. 5.1.5, Seite 92</p>	<p>Zitat: „Im Jahr 2011 wurde ein weiterer Ausbau der Unterweser planfestgestellt, allerdings wurde die Umsetzung aufgrund einer Klage nicht begonnen.“</p> <p>Ergänzung: Die Unter- und Außenweser bilden die seewärtige Zufahrt zu den bremischen Häfen an den Standorten Bremen und Bremerhaven sowie zu den niedersächsischen Häfen in Nordenham und Brake. Da zunehmend größere Schiffe mit höheren Tiefgängen eingesetzt werden, plant der Bund auf Antrag der Länder Bremen und Niedersachsen eine Anpassung der Fahrrinnen der Außen- und Unterweser. Ein hierfür erlassener und vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) mit Urteil vom 11.08.2016 in Teilen für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärter Planfeststellungsbeschluss wurde von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zwischenzeitlich aufgehoben. Statt einer Genehmigung der Vorhaben durch Planfeststellungsbeschluss ist eine Zulassung durch ein</p>	<p>Neue Formulierung: Im Jahr 2011 wurde ein weiterer Ausbau der Unterweser planfestgestellt, um die Unter- und Außenweser, die die seewärtige Zufahrt zu den bremischen Häfen an den Standorten Bremen und Bremerhaven sowie zu den niedersächsischen Häfen in Nordenham und Brake bilden, an die Entwicklung im Schiffsverkehr anzupassen. Allerdings wurde die Umsetzung aufgrund einer Klage nicht begonnen. Ein hierfür erlassener und vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) mit Urteil vom 11.08.2016 in Teilen für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärter Planfeststellungsbeschluss wurde von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zwischenzeitlich aufgehoben. Statt einer Genehmigung der Vorhaben durch Planfeststellungsbeschluss ist eine Zulassung durch ein Maßnahmegesetz vorgesehen. Die Grundlagen hierfür regelt das am 01.04.2020 in Kraft getretene</p>

		<p>Maßnahmegesetz vorgesehen. Die Grundlagen hierfür regelt das am 01.04.2020 in Kraft getretene Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz - MgvG). Der Abschnitt von Brake bis Bremen (Unterweser Süd) ist nicht Gegenstand des MgvG. Wenn die Planungen vorliegen, werden die Länder Bremen und Niedersachsen im Verfahren zu beteiligen sein.</p> <p>Gegenstand der Planungen ist der Ausbau der Außenweser von See bis Bremerhaven und der Ausbau der Unterweser von Bremerhaven bis Brake. Der Ausbau der Außenweser betrifft den Abschnitt von Weserkilometer 65 bei Bremerhaven seewärts bis Weserkilometer 130. Nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) soll die Fahrrinne in diesem Bereich vertieft werden, damit Containerschiffe mit einem maximalen Abladetiefgang von 13,5 m den Containerhafen in Bremerhaven tideunabhängig erreichen und verlassen können. Um die Bedingungen des Begegnungsverkehrs großer Schiffe zu verbessern, soll die Fahrrinne zudem an einzelnen Stellen verbreitert werden. Außerdem soll die bestehende Wendestelle beim Containerhafen entsprechend vertieft werden. Der Ausbau der- Unterweser betrifft den Abschnitt von Bremerhaven (Weserkilometer 65) flussaufwärts bis Brake (Weserkilometer 40). In diesem Bereich soll die Fahrrinne vertieft werden, damit der Hafen Brake von Massengutschiffen mit einem maximalen Abladetiefgang von 12,8 m tideabhängig erreicht werden kann. Die geplanten Fahrrinnenanpassungen an der Außerweser und der Unterweser sind Gegenstand des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes und als „neue Vorhaben des vordringlichen Bedarfs - Engpassbeseitigung“ in den Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen aufgenommen worden. Die Zulassung erfolgt durch ein Maßnahmegesetz auf der Grundlage des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes (MgvG). Mit den Vorhaben sind voraussichtlich nachhaltige Veränderungen der Gewässerstruktur im Bereich der Tideweser verbünden. Ob das Vorhaben einen Verstoß gegen die Bewirtschaftungsziele der WRRL bzw. der §§ 27 ff. WHG bewirkt und eine Ausnahme von den Bewirtschaftungszielen im Sinne des § 31 Abs. 2</p>	<p>Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz - MgvG). Die geplanten Fahrrinnenanpassungen an der Außenweser und der Unterweser sind Gegenstand des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes und als „neue Vorhaben des vordringlichen Bedarfs - Engpassbeseitigung“ in den Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen aufgenommen worden. Der ursprünglich vom Land Bremen mit beantragte Abschnitt von Brake bis Bremen (Unterweser Süd) ist nicht Gegenstand des MgvG.</p> <p>Mit den Vorhaben sind voraussichtlich nachhaltige Veränderungen der Gewässerstruktur im Bereich der Tideweser verbunden. Ob das Vorhaben einen Verstoß gegen die Bewirtschaftungsziele der WRRL bzw. der §§ 27 ff. WHG bewirkt und eine Ausnahme von den Bewirtschaftungszielen im Sinne des § 31 Abs. 2 Alternative 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) zugelassen wird, kann von der WSV noch nicht abschließend beurteilt werden.</p> <p>In Bezug auf die wasserwirtschaftlichen Fragestellungen werden die Umweltverwaltungen der Länder Bremen und Niedersachsen im Verfahren beteiligt und Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zu den wasserwirtschaftlichen Fragen Stellung nehmen.</p> <p>Begründung: Eine direkte Übernahme der Ausführungen führt zu inhaltlichen Dopplungen mit dem Folgetext im Bremischen Beitrag. Eine detaillierte Beschreibung der Ausbaustrecken und -tiefen im Bremischen Beitrag wird nicht für erforderlich gehalten und nicht aufgenommen, zumal nach Aussage der WSV die Anpassungen derzeit geprüft und ggf. aufgrund neuerer Entwicklungen noch Anpassungen vorgenommen werden. Der Verweis auf die künftige Zulassung durch das Maßnahmegesetz wurde im Textvorschlag doppelt aufgenommen.</p> <p>Die Formulierung „werden die Länder Bremen und Niedersachsen im Verfahren zu beteiligen sein“ ist zu</p>
--	--	---	---

		<p>Alternative 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) zugelassen wird, kann von der WSV noch nicht abschließend beurteilt werden.</p>	<p>ungenau, da die Form der Beteiligung nicht klar wird. In dem hier beschriebenen Kontext (Bewirtschaftungsplan nach WRRL) kann es sich nur um eine Beteiligung der Umweltverwaltung als Träger öffentlicher Belange in Bezug auf die wasserwirtschaftlichen Fragen handeln.</p>
	<p>Kap. 5.1.6, Seite 93</p>	<p>Zitat: „In der Unterweser zwischen dem Weserwehr in Bremen und Weser-km-65 bei Bremerhaven wurden im Zeitraum 1998 bis 2010 jährlich zwischen 0,5 und 3,5 Mio m³ Sediment gebaggert (BfG 2014). Für die Außenweser liegen die jährlichen Baggervolumina mit 3,5 bis 9,2 Mio m³ deutlich höher. Insgesamt haben die Wasser- und Schifffahrtsämter seit 2004 eine Zunahme der erforderlichen Baggervolumina beobachtet, deren Ursache noch geklärt wird. Während in der Außenweser und im nördlichen Bereich der Unterweser Hopperbagger eingesetzt werden, die das Sediment entnehmen und an anderer Stelle wieder verbringen, wird in der restlichen Unterweser überwiegend mit dem Wasserinjektionsgerät (WI-Gerät) unterhalten.“</p> <p>Änderung: „Das mittlere Unterhaltungsbaggervolumen 2000/2010 liegt in der Außenweser bei rd. 4,7 Mio m³/a mit einer Spannweite von rd. 2,9 Mio. m³ (2000) bis rd. 7,8 Mio. m³/a (2008) unter Berücksichtigung aller angewendeten Unterhaltungsmethoden (Hopper- und WI-Baggerung sowie Sandentnahmen). Morphologische Eingriffe des Zeitraums 1998/1999 sind nicht der Unterhaltung zuzurechnen, sondern dem SKN 14 m-Ausbau. Nach der Umsetzung eines Ausbauprojekts kommt es i.d.R. zu einem sogenannten morphologischen Nachlauf. In diesem Zeitraum, der sich über mehrere Jahre erstrecken kann, reagiert das System auf die neue Baggerstrategie und es kommt i.d.R. zu höheren Baggervolumina. Seit 2009 hat sich ein Baggergutaukommen in der Außenweser mit rd. 5,3 Mio. m³/a in einem Schwankungsbereich von +/- 0,5 Mio. m³/a relativ stabil eingestellt. Einen Anstieg des Baggervolumens kann u.a. für den Unterweserbereich des ehemaligen WSA Bremerhaven (km 40,0 bis 65,0) ab 2014 festgestellt werden. Hier stieg das mittlere Unterhaltungsbaggervolumen 1998/2014 von rd. 1,86 Mio.</p>	<p>Textänderung wie folgt: Das mittlere Unterhaltungsbaggervolumen 2000-2010 lag in der Außenweser bei rd. 4,7 Mio m³/a mit einer Spannweite von rd. 2,9 Mio. m³ (2000) bis rd. 7,8 Mio. m³/a (2008) unter Berücksichtigung aller angewendeten Unterhaltungsmethoden (Hopper- und Wasserinjektions(WI)-Baggerung sowie Sandentnahmen). Seit 2009 hat sich ein Baggergutaukommen in der Außenweser mit rd. 5,3 Mio. m³/a in einem Schwankungsbereich von +/- 0,5 Mio. m³/a relativ stabil eingestellt. Ein Anstieg des Baggervolumens kann u.a. für den Unterweserbereich des ehemaligen WSA Bremerhaven (km 40,0 bis 65,0) ab 2014 festgestellt werden. Hier stieg das mittlere Unterhaltungsbaggervolumen von rd. 1,86 Mio. (1998-2014) auf rd. 4,2 Mio. m³/a (Hopper + WI) bzw. rd. 3,7 Mio. m³/a (nur Hopper) (2014-2017) an. Seit 2018 liegt das mittlere Unterhaltungsbaggervolumen (Hopper) wieder bei rd. 2,2 Mio. m³/a. Ein Grund hierfür ist vermutlich die Abnahme der höheren Oberwasserabflüsse im Zeitraum 2014-2017. So lag Q_{max} für den Zeitraum 1998-2013 bei rd. 1.235 m³/s und Q_{1/10} bei rd. 807 m³/s, in 2014-2017 hingegen im Mittel bei rd. 855 m³/s bzw. 580 m³/s. Während in der Außenweser und im nördlichen Bereich der Unterweser überwiegend Hopperbagger eingesetzt werden, die das Sediment entnehmen und an anderer Stelle wieder verbringen, wird in der restlichen Unterweser überwiegend mit dem Wasserinjektionsgerät (WI-Gerät) unterhalten.</p>

		<p>m³/a auf rd. 4,2 Mio. m³/a (Hopper + WI) bzw: rd. 3,7 Mio. m³/a (nur Hopper) für den Zeitraum 2014-2017 an. Seit 2018 liegt das mittlere Unterhaltungsbagervolumen (Hopper) wieder bei rd. 2,2 Mio. m³/a. Ein Grund hierfür ist vermutlich die Abnahme der höheren Oberwasserabflüsse im Zeitraum 2014/17. So lag Q_{max} für den Zeitraum 1998/2013 bei rd. 1.235 m³/s und Q1/1Q bei rd. 807 m³/s. Hingegen 2014 -2017 i. M. bei rd. 855 m³/s bzw. 580 m³/s. Während in der Außenweser und im nördlichen Bereich der Unterweser überwiegend Hopperbagger eingesetzt werden, die das Sediment entnehmen und an anderer Stelle wieder verbringen, wird in der restlichen Unterweser überwiegend mit dem Wasserinjektionsgerät (WI-Gerät) unterhalten."</p> <p>Begründung: Die Angaben hinsichtlich der Höhe des Unterhaltungsbagervolumens (UBV) im Satz „Für die Außenweser liegen die jährlichen Baggervolumina mit 3,5 bis 9,2 Mio. m³ deutlich höher" sind falsch. Sowohl in Bezug auf den Zeitrahmen des Vorsatzes (1998 bis 2010) als auch ab 2011 ist das jährliche Unterhaltungsbagervolumen sehr viel geringer als die angegebenen 9,2 Mio. m³/a, wobei der Betrachtungszeitraum 1998 bis 2010 für die Außenweser nicht statthaft ist, da 1998/99 hier der SKN-14 m Ausbau stattfand. Deswegen kann die Unterhaltung in der neuen Rinne erst ab 2000 betrachtet werden, auch wenn der morphologische Nachlauf u.a. durch die Störung infolge von Sandentnahmen für Baumaßnahmen zeitnah zum Ausbau noch weit in die 2000er Jahre verlängert wurde. So wurde mehr als die Hälfte des Ausbaubaggereguts für Baumaßnahmen u.a. in Bremen und in den Folgejahren 2003 bis 2006 rd. 9,2 Mio. m³ Sand zur Erweiterung des Containerterminals in Bremerhaven dauerhaft dem System entzogen. Ebenso ist der Satz beginnend mit „Während in der Außenweser und im nördlichen Bereich ... " nicht korrekt, da er suggeriert, dass in der Außenweser kein WI eingesetzt wird. In der Außenweser kommt das WI-Verfahren sehr wohl zum Einsatz, so gibt es Abschnitte (Peilblätter) in denen ausschließlich WI (km 107 bis 111 und km 115 bis 119) verwendet wird. In den anderen Abschnitten der Außenweser liegt der Anteil der WI-Baggerungen zwischen 1,0 bis 55,0 % des UBV.</p>	<p>Begründung: Inhaltlich wurden fast alle Änderungen übernommen, der Verweis, dass die Eingriffe von 1998/1999 nicht der Unterhaltung sondern dem SKN-14 m-Ausbau zuzurechnen sind, ist nicht erforderlich und wurde nicht aufgenommen.</p>
--	--	---	---

	Kap 7.2.1.1	<p>Soweit die WSV für die Umsetzung der erforderlichen Strukturmaßnahmen im Wasserkörper „DENI_12046 - Mittelweser zwischen Aller und Bremen" nach dem „Gesetz über den wasserwirtschaftlichen Ausbau an Bundeswasserstraßen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der Wasserrahmenrichtlinie" zuständig ist, wird dies im Zeitraum bis 2027 nicht vollumfänglich möglich.</p> <p>Verweis auf Anmerkung zum „Wasserwirtschaftlicher Ausbau von Bundeswasserstraßen zur Erreichung der WRRL-Ziele" auf S. 3 der Stellungnahme.</p>	<p>Für Umsetzung der Maßnahmentypen 71 und 73 in den Weser-Wasserkörpern, die u.a. auf bremschen Gebiet liegen (12046 und 26035), wird der Transparenzansatz angewendet. Für die Mittelweser (12046) wird die Zielerreichung für die biologischen Qualitätskomponenten mit „2039 oder früher“ angegeben.</p> <p>Die konkrete Maßnahme vom Typ 74 im WK 12046 im Bereich Bremen (Atlassee) ist bis 2027 umzusetzen. Es liegt bereits eine wasserrechtliche Genehmigung vor. Projektträger ist hier das Land Bremen.</p>
	Kap. 7.2.1.1, Seite 140	<p>Zitat: „Um die Potenziale und Grenzen des „Blauen Bandes" zu ermitteln, haben das Bundesverkehrsministerium (BMVI) und Bundesumweltministerium (BMU) die WSV mit der Planung und Durchführung von fünf Modellprojekten beauftragt. Eines davon ist die „Reaktivierung des verschlickten Weser-Nebenarmes" an der Unterweser."</p> <p>Änderung: Um die Potenziale und Grenzen des „Bundesprogramms Blaues Band Deutschland" zu ermitteln, haben das Bundesverkehrsministerium (BMVI) und Bundesumweltministerium (BMU) die WSV mit der Planung und Durchführung von fünf Modellprojekten beauftragt. Das Projekt "Rechter Nebenarm Unterweser" hat die Reaktivierung dieses verschlickten Weser-Nebenarmes zum Ziel."</p> <p>Begründung: Die korrekte Bezeichnung lautet Bundesprogramm Blaues Band Deutschland, die des Projektes lautet „Rechter Nebenarm Unterweser".</p>	<p>Der letzte Satz des Absatzes wird wie folgt geändert: „Eines davon ist das Projekt „Rechter Nebenarm Unterweser“, das die Reaktivierung eines verschlickten Weser-Nebenarmes zum Ziel hat.“</p> <p>Begründung: Der erste Teil des Absatzes ist identisch mit dem bestehenden. Der letzte Satz wurde inhaltlich entsprechend angepasst.</p>
	Kap. 9, Seite 154	<p>Zitat: „Ferner kann es in Wümme, Lesum und Kleiner Wümme durch Wellenschlag (bedingt durch die Schifffahrt) zu mechanischen Belastungen und Erosion der Ufer kommen."</p> <p>Änderung: „Ferner kann es in Wümme, Lesum und Kleiner Wümme durch Wellenschlag (bedingt durch die Sportschifffahrt) zu mechanischen Belastungen und Erosion der Ufer kommen."</p> <p>Begründung: Da im Satz zuvor die Großschifffahrt adressiert ist, die in diesen Kleingewässern aber nicht stattfindet, ist eine Präzisierung notwendig. Mechanische Belastungen und Ufererosion durch Wellenschlag wird hier durch die (motorisierte) Sportschifffahrt verursacht.</p>	<p>Der Wortteil „Sport“ bei Schifffahrt wird ergänzt.</p>

	Anmerkungen zum Maßnahmenprogramm	Bei allen Maßnahmen in Gewässern, die in die Bundeswasserstraße münden oder die Bundeswasserstraße tangieren (im weiteren als Nebengewässer bezeichnet) muss sichergestellt sein, dass hierdurch keine negativen Auswirkungen hinsichtlich Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs in der Bundeswasserstraße verursacht werden.	Die WSV wird bei den Maßnahmen, bei denen Auswirkungen auf die Nebengewässer möglich sind, beteiligt.
		Ich gehe davon aus, dass das Maßnahmenprogramm nur Maßnahmen enthält, die erforderlich sind, um die Bewirtschaftungsziele der WRRL zu erreichen. Maßnahmen, zum Beispiel zur Erreichung der Ziele der Natura 2000/FFH-Richtlinie, die darüber hinausgehen, d.h. für die Erreichung der Bewirtschaftungsziele nach WRRL nicht erforderlich sind, sind nach § 82 WHG nicht Bestandteil des Maßnahmenprogramms. Werden diese dennoch dort aufgeführt, sind sie entsprechend zu kennzeichnen. Ich bitte daher um Mitteilung, ob Bundeswasserstraßen von dieser Vorgehensweise betroffen sind.	Alle Maßnahmen des Maßnahmenprogramms dienen der Erreichung der Bewirtschaftungsziele. Bei den km-Angaben für die Maßnahmentypen 71 und 73 handelt es sich um einen rechnerisch abgeleiteten Wert, bei dem von einer Zielerreichung des Wasserkörpers nach § 27 WHG in Bezug auf die Ökologie ausgegangen wird, wenn ein bestimmter Anteil der Strecken im Wasserkörper ein gewisse Strukturklasse erreicht. Die km-Angaben beziehen sich auf die Gesamtlänge der zu verbessernden Strecke, dazu können entweder Maßnahmen des Typs 71 oder 73 (oder anteilig beide Typen umgesetzt werden). Auch der Maßnahmentyp 72 ist zielführend und kann umgesetzt werden. Erreicht ein WK vor Umsetzung aller als erforderlich errechneten Maßnahmen das gute ökologische Potenzial für die biologischen Qualitätskomponenten Makrozoobenthos, Fische und Makrophyten, so ist kein weiterer Maßnahmenbedarf erforderlich. Gleichfalls können weitere Maßnahmen erforderlich werden, wenn nach der Strukturverbesserung mit der abgeleiteten Streckenlänge weiterhin Defizite bestehen. Die Reaktion eines biologischen Systems ist nicht ohne Weiteres vorhersagbar.
		Die Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld Morphologie ist - soweit sie nach Übertragung der Zuständigkeit durch die WSV umgesetzt werden - im Zeitraum bis 2027 nicht vollumfänglich möglich. Eine Flexibilisierung der zeitlichen Festlegungen ist erforderlich. Für hydromorphologische Maßnahmen, die durch die WSV umgesetzt werden, ist der Transparenz-Ansatz anzuwenden.	Bei den Maßnahmentypen 71 und 73 ist für die Weser-Wasserkörper, die u.a. auf bremischen Gebiet liegen (12046 und 26035) der Transparenzansatz angewendet. Für die Mittelweser (12046) wird die Zielerreichung für die biologischen Qualitätskomponenten mit „2039 oder früher“ angegeben, für die Unterweser oh Brake (26035) mit „unbekannt“.
		Bei Durchsicht der Unterlagen sind Diskrepanzen bezüglich der genannten Maßnahmentypen zwischen dem bremischen und niedersächsischen Beitrag und dem Anhang C des Maßnahmenprogramms der FGG Weser	Bremen und Niedersachsen haben unterschiedliche Maßnahmentypen gewählt. Da die Beschreibungen der Maßnahmen 71 bis 73 aber recht ähnlich sind, wird dieses als unproblematisch angesehen. Das

		aufgefallen. Dies betrifft insbesondere den Wasserkörper DENI_26035, der hier die MNT 71, 73 und 74 aufweist. In der niedersächsischen Wasserkörperübersicht werden diese MNT nicht verwendet, allerdings die MNT 72, 75 und 79, die wiederum nicht im Bremischen Beitrag enthalten sind.	Potenzial zur Umsetzung von Maßnahmen zur Quervernetzung (MNT 75) wird auf bremischem Gebiet als eher gering angesehen, deshalb ist dieser Maßnahmentyp nicht ausgewählt. Das Projekt in Bereich Polder Neustädter Hafen ist die einzige Maßnahme des Typs 74. Dieser Maßnahmentyp ist nach dem niedersächsischen Berechnungsansatz nicht für die Weser-Wasserkörper verpflichtend, unterstützt aber deutlich die Zielerreichung und wurde deshalb von SKUMS in das Maßnahmenprogramm aufgenommen.
	Anmerkung zur Anlage 6.3	Soweit die in den Steckbriefen dargestellten Maßnahmen die Wasserkörper der Bundeswasserstraßen betreffen oder Auswirkungen auf diese haben können, ist die frühzeitige Beteiligung und Abstimmung mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung erforderlich.	Die WSV wird bei Maßnahmen in Nebengewässern, die Auswirkungen auf die Bundeswasserstraße haben können, beteiligt.
		Ich bitte Sie, mir die Endfassungen der relevanten Anhördungsdokumente mit ausreichendem Fristenlauf zur Erteilung des Einvernehmens vorzulegen. Es würde die erforderliche Bearbeitung auf Seiten der GDWS erleichtern, wenn Sie uns zeitnah Dokumente zuleiten, aus denen Ihr Umgang mit den Ausführungen dieser Stellungnahme und den in den Dokumenten vorgenommenen Änderungen ersichtlich wird. Dabei sind Änderungen aufgrund von Stellungnahmen weiterer im Anhörungsprozess Beteiligter, soweit Sie die Zuständigkeiten und Aufgabenerledigung der WSV betreffen, ebenfalls von Interesse, soweit sie zu Änderungen in den Dokumenten führen.	Der Auszug aus dem Entwurf der Synopse zum Umgang mit den Stellungnahmen der WSV wurde der GDWS am 22. September 2021 übersandt. Nach erfolgtem Abstimmungsprozess wurde das Einvernehmen zum Bremischen Beitrag zum Bewirtschaftungsplan und zum Maßnahmenprogramm 2021 – 2027 für das Flussgebiet Weser am 15. November 2021 durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung erteilt.
GDWS Anlage 1	Maßnahmentyp 69: Maßnahmen zur Herstellung/Verbesserung der linearen Durchgängigkeit		Auf bremischem Gebiet ist keine Maßnahme des Typs 69 durch die WSV erforderlich
	Maßnahmentyp 70: Maßnahmen zur Habitatverbesserung durch Initiieren/ Zulassen einer eigendynamischen Gewässerentwicklung		In Bremen an Bundeswasserstraßen und Nebengewässern nicht vorgesehen
	Maßnahmentyp 71: Maßnahmen zur Habitatverbesserung im vorhandenen Profil	Maßnahmen an Bundeswasserstraßen: Das Einbringen von Totholz an bzw. in vorhandenen Fahrrinnen ist nicht möglich. Am Ufer kann Totholz belassen werden, soweit die Schifffahrt dadurch nicht gefährdet wird. Ggf. muss das Totholz ausreichend	Maßnahmen dieses Typs sind noch nicht weiter konkretisiert. Die WSV ist in der weiteren Maßnahmengestaltung frei. Bei Maßnahmen auf bremischem Gebiet ist die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,

		<p>gesichert werden. Die Anlage von Kieslaichplätzen ist im Vorfeld mit der WSV abzustimmen und muss mit der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt vereinbar sein. Durch die Strömung im Gewässer kann es zu Um- bzw. Verlagerungen innerhalb der Bundeswasserstraße kommen. Ein unsachgemäßer Eintrag von Material in die Bundeswasserstraße muss verhindert werden, da dies die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gefährdet. Soweit die Maßnahme an der Bundeswasserstraße von Dritten umgesetzt wird, ist die Einholung des Einvernehmens der WSV erforderlich</p> <p>Maßnahmen an Nebengewässern: Es muss sichergestellt sein, dass es durch Transport von Totholz über die Nebengewässer nicht zu einer Beeinträchtigung der Schifffahrt in der Bundeswasserstraße kommt. Ggf. muss das Totholz nahe dem Mündungsbereich ausreichend gesichert werden.</p> <p>Bei der Anlage von Kieslaichplätzen ist auszuschließen, dass es zu einem Eintrag von Material in die Bundeswasserstraße oder zur Ablagerung von Material im Mündungsbereich von Nebengewässern kommt, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht zu gefährden.</p> <p>Die Funktion und Standsicherheit von Ingenieurbauwerken (Dükern, Durchlässen, Kanalbrücken, Dämmen, Wehren, Schleusen, Brücken) dürfen nicht eingeschränkt oder gefährdet werden. Abflussquerschnitte im Bereich von Dükern/Durchlässen sowie davor und dahinter sind zu erhalten, um Rückstau zu verhindern. Umgestaltungen dürfen nur im Einvernehmen mit der WSV durchgeführt werden. Substratablagerungen im Abflussquerschnitt oder Seitenerosion sind zu vermeiden.</p>	<p>Stadtentwicklung und Wohnungsbau bei der Maßnahmenplanung frühzeitig einzubinden.</p>
	<p>Maßnahmentyp 72: Maßnahmen zur Habitatverbesserung im Gewässer durch Laufveränderung, Ufer- oder Sohlgestaltung</p>		<p>In Bremen an Bundeswasserstraßen und Nebengewässern nicht gemeldet. Sollten konkrete Maßnahmen eher diesem Typ zugeordnet werden können, kann auch in Zukunft noch ein Wechsel in der Datenmeldung der umgesetzten Maßnahmen von 71 bzw. 73 zu 72 erfolgen.</p>
	<p>Maßnahmentyp 73:</p>	<p>Maßnahmen an Bundeswasserstraßen: Die Maßnahmen zur Erhöhung der Habitatvielfalt im Uferbereich bzw. im Auenbereich können potentiell im</p>	<p>Maßnahmen dieses Typs sind noch nicht weiter konkretisiert. Die WSV ist in der weiteren Maßnahmengestaltung frei.</p>

	<p>Maßnahmen zur Habitatverbesserung im Uferbereich</p>	<p>Konflikt zur Nutzung als Schifffahrtsstraße stehen. Sie dürfen die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigen und eine ausreichende Wasserführung für die Schifffahrt muss erhalten bleiben. Betriebswege und Ufersicherung sind zu erhalten. Ingenieurbiologische Bauweisen bedürfen im Einzelfall der Abstimmung mit der WSV. Ggf. müssen die Maßnahmen zunächst erprobt werden. Schifffahrtszeichen müssen sichtbar sein und werden daher regelmäßig von Vegetation freigeschnitten. Die Einzelmaßnahmen sind nur möglich, soweit die Randbedingungen dies zulassen und Fragen der zukünftigen Unterhaltung u.a. der Gehölzpflege im Vorfeld der Maßnahmenumsetzung abgestimmt werden. Es ist daher erforderlich bei der Maßnahmenplanung und - konkretisierung die Belange der WSV zu beachten. Soweit die Maßnahme an der Bundeswasserstraße von Dritten umgesetzt wird, ist die Einholung des Einvernehmens der WSV erforderlich.</p> <p>Maßnahmen an Nebengewässern: Bei in die Bundeswasserstraße-mündenden Nebengewässer sind Maßnahmen zur Habitatverbesserung im Uferbereich nahe der Mündung mit der WSV auf ihre Zulässigkeit und Machbarkeit zu prüfen, da die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt in der Bundeswasserstraße beeinflusst sein kann.</p> <p>An Dämmen und Dammstrecken von Schifffahrtskanälen sind die Standsicherheitsanforderungen zu beachten (Merkblatt Standsicherheit von Dämmen an Bundeswasserstraßen (MSD), Ausgabe 2011; Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Karlsruhe). Funktion und Standsicherheit von Ingenieurbauwerken dürfen nicht eingeschränkt oder gefährdet werden.</p>	<p>Bei Maßnahmen auf bremischem Gebiet ist die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau bei der Maßnahmenplanung frühzeitig einzubinden.</p>
	<p>Maßnahmentyp 74: Maßnahmen zur Auenentwicklung und zur Verbesserung von Habitaten</p>	<p>Maßnahmen an Bundeswasserstraßen: Maßnahmen zur Auenentwicklung und zur Verbesserung von Habitaten sind frühzeitig mit der WSV abzustimmen. Einflüsse auf das Wasserdargebot in der Bundeswasserstraße sind im Vorfeld zu untersuchen. Die Uferlinie muss bis höchster Schifffahrtswasserstand (HSW) erkennbar bleiben, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten. Ggf. sind hierzu technische Einrichtungen zu installieren. Betrieb und</p>	<p>Hinweise werden berücksichtigt.</p>

		<p>Unterhaltung müssen uneingeschränkt gewährleistet bleiben. Betriebswege müssen erhalten bleiben und dürfen nicht in ihrer Funktionsfähigkeit eingeschränkt werden. Soweit die Maßnahme an der Bundeswasserstraße von Dritten umgesetzt wird, ist die Einholung des Einvernehmens der WSV erforderlich.</p> <p>Maßnahmen an Nebengewässern: Soweit es sich um Maßnahmen an Nebengewässern der Bundeswasserstraßen handelt, sind deren Einflüsse auf das Wasserdargebot in der Bundeswasserstraße im Vorfeld zu untersuchen.</p> <p>An Dämmen und Dammstrecken von Schifffahrtskanälen sind die Standsicherheitsanforderungen zu beachten ((Merkblatt Standsicherheit von Dämmen an Bundeswasserstraßen (MSD), Ausgabe 2011; Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Karlsruhe)).</p>	
	Maßnahmentyp 79: Maßnahmen zur Anpassung/ Optimierung der Gewässerunterhaltung		Maßnahmentyp in Bremen an Bundeswasserstraßen und Nebengewässern nicht gemeldet.
	Maßnahmentyp 501: Erstellung von Konzeptionen/ Studien/ Gutachten	Bei Konzeptionellen Planungen / Studien/ Gutachten, die die Verwaltung der Bundeswasserstraßen betreffen, ist die WSV zu beteiligen. Maßnahmen, die sich daraus ergeben, sind im Einvernehmen mit der WSV zu realisieren	Hinweise werden berücksichtigt.
GDWS Anlage 2	Kleine Wümme, Blockland (24053)	Maßnahmen des Maßnahmentyps 69 fallen hier nicht in die Zuständigkeit der WSV. Sofern Maßnahmen am Dammsiel geplant sind, können WSV-Grundstücke betroffen sein. Das WSA bittet um frühzeitige Einbindung in die Planungen.	Bei den geplanten Maßnahmen handelt es sich um Leerschleusungen zur Verbesserung der Fischpassierbarkeit. Es werden keine Auswirkungen auf Grundstücke oder Belange der WSV erwartet. Die Betroffenheit der WSV wird nicht gesehen.
	Maschinenfleet (24070)	Maßnahmen des Maßnahmentyps 69 fallen hier nicht in die Zuständigkeit der WSV. Sofern Maßnahmen am Wasserhorster Siel geplant sind, können WSV-Grundstücke betroffen sein. Das WSA bittet um frühzeitige Einbindung in die Planungen.	Bei den geplanten Maßnahmen handelt es sich um den Einbau fischfreundlicher Pumpen. Es werden keine Auswirkungen auf Grundstücke oder Belange der WSV erwartet. Die Betroffenheit der WSV wird nicht gesehen. Sollten wider Erwarten doch Betroffenheiten von WSV-Eigentum entstehen, (z.B. durch Baustelleneinrichtungen) wird eine frühzeitige Einbindung der WSV gewährleistet.
	Kuhgraben (24071)	Maßnahmen des Maßnahmentyps 69 fallen hier nicht in die Zuständigkeit der WSV. Sofern Maßnahmen am Kuhgrabensiel geplant sind, können WSV-Grundstücke	Bei den geplanten Maßnahmen handelt es sich um den Einbau fischfreundlicher Pumpen. Es werden

		betroffen sein. Das WSA bittet um frühzeitige Einbindung in die Planungen	keine Auswirkungen auf Grundstücke oder Belange der WSV erwartet. Die Betroffenheit der WSV wird nicht gesehen. Sollten wider Erwarten doch Betroffenheiten von WSV-Eigentum entstehen, (z.B. durch Baustelleneinrichtungen) wird eine frühzeitige Einbindung der WSV gewährleistet.
	Geeste unterhalt Tidesperrwerk (WK Nr. 26064)	Mit der Maßnahme können WSV-Grundstücke betroffen sein, das WSA bittet um frühzeitige Einbindung in die Planungen. Am Geestebogen an der Grimsbystr. existiert eine Kompensationsverpflichtung der WSV, die fortbesteht und deswegen bei Planungen zu berücksichtigen ist.	Bei den geplanten Maßnahmen handelt es sich um Leerschleusungen zur Verbesserung der Fischpassierbarkeit. Es werden keine Auswirkungen auf Grundstücke oder Belange der WSV erwartet. Die Betroffenheit der WSV wird nicht gesehen.
	Weser/ Tidebereich oberhalb Brake (WK-Nr. 26035)	Maßnahmentyp 71: Maßnahmen, die geeignet sind, die ordnungsgemäße Unterhaltung der Ufer sowie die Freihaltung von Sichtachsen zu Seezeichen oder Richtfunkstrecken zu beeinträchtigen, sind nicht akzeptabel.	Maßnahmen dieses Typs (oder des Typs 72 bzw. 73) sind erforderlich, um die Bewirtschaftungsziele nach § 27 ff WHG zu erreichen und werden primär im Zuständigkeitsbereich der WSV gesehen. Bei der Maßnahmenmeldung im Sept 2021 wurden die WSV und das Land Bremen als Zuständige eingetragen. Bei der weiteren Maßnahmenplanung ist eine intensive Abstimmung der WSV mit der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau erforderlich.
	Weser/ Tidebereich oberhalb Brake (WK-Nr. 26035)	Maßnahmentyp 73: Maßnahmen, die geeignet sind, die ordnungsgemäße Unterhaltung der Ufer sowie die Freihaltung von Sichtachsen zu Seezeichen oder Richtfunkstrecken zu beeinträchtigen, sind nicht akzeptabel.	Maßnahmen dieses Typs sind erforderlich, um die Bewirtschaftungsziele nach § 27 ff WHG zu erreichen und werden primär im Zuständigkeitsbereich der WSV gesehen. Bei der Maßnahmenmeldung im Sept 2021 wurden die WSV und das Land Bremen als Zuständige eingetragen. Bei der weiteren Maßnahmenplanung ist eine intensive Abstimmung der WSV mit der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau erforderlich..
	Weser/ Tidebereich oberhalb Brake (WK-Nr. 26035)	Maßnahmentyp 74: Benannt wird eine Maßnahme "Polder Neustädter Hafen", dahinter wird eine Maßnahme im Gebiet der Hansestadt Bremen vermutet. Bei entsprechender Dimensionierung sind Rückwirkungen auf hydrologische Parameter in der BuWaStr. Weser nicht auszuschließen	Als Zuständige für die Umsetzung wurden bei dieser Maßnahme das Land Bremen und die WSV gemeldet. Die Maßnahme soll bis 2027 umgesetzt oder zumindest ergriffen sein. Ggf. wäre eine Umsetzung im BBD möglich. SKUMS wird im Rahmen der weiteren Planung und Konkretisierung auf die WSV zukommen.
	Ochtum Tidebereich (WK-Nr. 23001)	Maßnahmentyp 69: Maßnahmen des Maßnahmentyps 69 fallen hier nicht in die Zuständigkeit der WSV. Bei Maßnahmen zur Durchgängigkeit am Ochtumstau ist das	Auf bremischem Gebiet bezieht sich dieser Maßnahmentyp nur auf den Stromer Stau, für den die Zuständigkeit beim Bremischen Deichverband am linken Weserufer liegt.

		WSA Weser-Jade-Nordsee frühzeitig in die Planungen einzubeziehen.	
Grundwasser			
Referat 31	kein Grundwasserbezug		
Bremischer Deichverband am linken Weserufer	kein Grundwasserbezug		
Kanuverband	Grundwasser allgemein, bundesweit	Reduzierung diffuser Einträge in Gewässer, Verhinderung eines guten Zustands des Grundwassers sind diffuse Einträge (Stickstoff und Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel)	wird bei der Maßnahmenplanung, soweit von Bremen beeinflussbar, berücksichtigt
GDWS	kein Grundwasserbezug		
BDEW	Grundwasser allgemein	<p>Die Festsetzung von Wasserschutzgebieten läuft seit vielen Jahren schleppend. Oftmals werden die Gebiete nicht nach der Schutzbedürftigkeit der Ressourcen, sondern nach lokalen, regionalen oder wirtschaftlichen Interessen ausgewiesen. Es ist daher notwendig, dass die Ausweisung von Wasserschutzgebieten nach den tatsächlichen Erfordernissen des Ressourcenschutzes seitens der Genehmigungsbehörden und der Kommunen mehr Priorität erhält.</p> <p>Im Kontext der besonderen Anforderungen an die Düngung in belasteten Gebieten sowie der Maßnahmen- und Bewirtschaftungspläne zur Zielerreichung nach WRRL fordern wir die nitratgefährdeten Gebiete nicht zu verkleinern und die eutrophierten Gebiete auszuweisen.</p> <p>Die vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Grundwasserkörper reichen nicht aus, um den guten chemischen Zustand zu erreichen. Wir fordern, dass der gute chemische Zustand im 3. Bewirtschaftungszeitraum erreicht wird, da diese Wasserkörper intensiv für die öffentliche Wasserversorgung im Land genutzt werden. In dieser Beziehung sind die Ziele der WRRL ein wichtiger</p>	<p>Die Vorgehensweise bei der Ausweisung des Wasserschutzgebietes Vegesack den technischen Regelwerken entsprechend wurde im Maßnahmensteckbrief (Anlage 6.3) dargestellt.</p> <p>Textliche Ergänzung im Maßnahmensteckbrief: Die Abgrenzung der Zone IIIA und IIIB ist unter Berücksichtigung der Schutzfunktion der Deckschicht nach HÖLTING erfolgt.</p> <p>Die Ausweisung von mit Nitrat und Phosphat belasteten Gebieten unterliegt dem Regelungsbereich des Düngerechts und ist in erster Linie nach den dort festgelegten wasserwirtschaftlichen Maßstäben vorzunehmen.</p> <p>Ergänzung der Begründung, warum keine P-Kulisse ausgewiesen wurde in Kap. 3.</p> <p>siehe Synopse FGG, allgemein: Maßnahmen zur Erreichung des guten Grundwasserzustands werden bis 2027 ergriffen. Daher ist die Zielerreichung nur aufgrund natürlicher Gegebenheiten nach 2027 zu</p>

		Beitrag für die Sicherung der Daseinsvorsorge in der Region. Die weitere Aufschiebung der Ziele kann nicht akzeptiert werden.	erwarten. Eine Beschleunigung ist daher nicht zu erreichen.
--	--	---	---