

### **Dr. Kreft / Wasserstraßenverwaltung Szczecin:**

- Derzeit besteht beste Zusammenarbeit mit der WSD Ost, Bitte um Verständnis, dass infolge anderer Termine Wasserstraßenverwaltung heute nicht ausreichend repräsentiert.

### **Bärthel / WSD Ost :**

- Seit Herbst 2011 laufen wieder intensive deutsch-polnische Gespräche zum Inhalt des deutsch-polnischen Staatsvertrags. Bitte um Verständnis, dass diese laufenden Gespräche nicht durch öffentliche Diskussionen belastet werden sollten.
- Wichtigster Punkt dabei ist die Sicherung des unter polnischer Leitung stehenden Eisaufluges in beiden Staaten, die Fahrrinne bzw. die Bewegungsmöglichkeit für die Eisbrecher muss gewährleistet sein. Auch bisher bewährt sich die gute Zusammenarbeit beim Eisaufluge, wobei auch neue Fahrzeuge zum Einsatz kommen.
- Es wurde eine deutsch-polnische Projektgruppe zur Erarbeitung einer gemeinsamen Stromregelungskonzeption für die Grenzoder gebildet. Die inhaltliche Federführung wird von der Bundesanstalt für Wasserbau wahrgenommen.
- Unabhängig von der Unterzeichnung des Staatsvertrages wurden durch die deutsche Wasserstraßenverwaltung Planungen für besondere Problemstellen eingeleitet : So wird für erforderliche Unterhaltungsmaßnahmen für die Problemstelle bei Reitwein ein Planfeststellungsverfahren bearbeitet. Obwohl es bisher dazu gute Abstimmungen mit Umweltverbänden gibt, könnten durch die Feststellung der geschützten Fischart „Goldsteinbeißer“ erneut ökologische Probleme entstehen.
- Unabhängig davon laufen Buhneninstandsetzungen auf dem linken = deutschen Ufer an der Oder.

### **Borun / Fa. INCITIVE zum Vortrag von Frau Forys:**

- Bezüglich der statistischen Bewertung der Binnenschifffahrt bzw. der Wasserstraßen ergibt sich die Frage, ob die transportierte Tonnage oder der Wert dieser Güter das richtige Kriterium ist. Gibt es einen korrelativen Zusammenhang zwischen Wert des Transportgutes und Frachtrate?

### **Frau Forys / BEST Logistics Sp. Z.o.o :**

- Bei Schwergut- oder auch Stückguttransporten ist nicht immer die Tonnage, sondern auch Wert oder Umfang des Gutes Kriterium für die Frachtrate. Bei dieser Frage ist aber auch die geographische Situation ein wichtiges Kriterium für die Bewertung der Wasserstraße: Manche Produktionsstätten existieren nur dort, wo die Güter infolge Masse oder Umfang nur auf den Wasserstraßen transportiert werden können.

**Dr. Kreft:**

- Inzwischen sind die polnischen Politiker am Erhalt bzw. der Stabilisierung der Oder interessiert, so werden ausgebaut:
  - der Gleiwitzer Kanal
  - das Rückhaltebecken Ratibor
  - der Wasserstraßenknoten Wroclaw
  - die Staustufe Malcice und auch
  - die freifließende Oder zwischen Eisenhüttenstadt und Malcice

**Prof. Breitzmann:**

- Auch in Deutschland besteht Diskussion über die Kriterien zur Bewertung der Wasserstraßen, eine Bewertung über die Mengen allein reicht nicht aus.
- Die Wertschöpfung bei Schwerguttransporten ist i.d.R. höher als bei Massenguttransporten.
- Auch der touristische Wert der Wasserstraßen lässt sich bei einer ausschließlich mengenmäßigen Bewertung nicht bemessen.
- Auch die Standortfaktoren der Ansiedlung von Produktionsstätten an den Wasserstraßen ist zu berücksichtigen.

**Domschke / Hafen Schwedt / Oder :**

- Bedeutung der Schwerguttransporte für die ortsansässige Industrie über den Hafen Schwedt :
  - Schwerguttransporte für PCK bis zu 650 t
  - Behälter der Fa. Butting für den Export nach Südamerika

**Dr. Rehmann, HTAG :**

- Bei aller Wertschätzung der Schwerguttransporte sind jedoch die binnenschiffsaffinen Massenguttransporte nicht zu vernachlässigen, ein guter Mix ist angesagt. Insbesondere im Osten Deutschlands gibt es durch fehlende Produktionsstätten zu wenig Massengut-Transport-Anforderungen.

**Borun / Fa. INCITIVE :**

- Erneute Frage zur Struktur der Frachtraten bzw. der Statistiken zur Bewertung der Wasserstraßen : Sind der Geldfluss oder eine Ideologie Maßstab der Bewertung?
- Schwerguttransporte auch gut auf Straße oder Schiene vorstellbar.

**Dr. Rehmann, HTAG:**

- Eine Befrachtung nach Wertstatistiken hat es im Sozialismus und auch im Nationalsozialismus gegeben, also Systemen ohne Wettbewerb.
- Im heutigen Wirtschaftssystem fährt ein Binnenschiff wie andere Verkehrsträger auch unter den Bedingungen des Wettbewerbs ; es existieren im Prinzip gleiche Frachtraten für höher- oder niedrigwertige Güter. Der Markt und der Wettbewerb regulieren die Frachtraten.

- Was heute auf den Wasserstraßen transportiert wird, ist i.d.R. nicht transportfähig auf Straße und Schiene. Immer mehr Schwerguttransporte werden mit der Binnenschifffahrt transportiert. Es gibt nur 2 Straßentrassen zwischen Süd- und Norddeutschland für den Schwergutverkehr, die mit großen Rotorblättern etc. kaum zu befahren sind. Daher entwickelt sich immer mehr die Zusammenarbeit zwischen Schwergut-Spediteuren, Binnenhäfen und Binnenschifffahrt, um Alternativen für den Landtransport zu entwickeln.