Verein zur Förderung des
Stromgebietes Oder/Havel e.V.

20. Internationales Oder/Havel-Colloquium

20. Miedzynarodowe Kolokwium Odry i Haweli

DAS DEUTSCH-POLNISCHE REGIERUNGSABKOMMEN - BEGINN EINER NEUEN ÄRA AN DER ODER?

Polsko-niemiecka umova miedzyrzadowa -
Poczatek nowej ery na Odrze?

Collegium Polonicum / Slubice – 23. Juni 2016

Fluss-/Seeschiff DANIO abgeladen auf 2,70 m, Foto: Linde

Colloquiums-Bericht

Horst Linde (Hrsg.)
Berlin, im Juli 2016

VORWORT

HORST LINDE

Es war nahe liegend, mit Slubice, der Schwesterstadt unseres Gründungsortes Frankfurt (Oder), wieder einen auf polnischer Seite gelegenen Veranstaltungsort für das *Internationale Oder/Havel-Colloquium* zu wählen - wobei sich die Zusammenarbeit mit der Europa-Universität VIADRINA als sehr hilfreich erwies - und es war nahezu selbstverständlich, wieder ein Thema mit deutlich grenzüberschreitendem Charakter in Angriff zu nehmen.

Nachdem wir davon ausgehen können, dass das *Deutsch-Polnische Regierungsabkommen zur Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet* in Kraft ist, ist es ein dringendes Anliegen unseres Vereins, sich für eine baldige und vollständige Umsetzung der in dem Abkommen vorgesehenen Maßnahmen einzusetzen. Zunächst erscheint es geboten, die genauen Inhalte und Motivationen des Abkommens einer breiteren Öffentlichkeit in beiden Ländern nahezubringen. Vor allem muss es aber darum gehen, das technisch-organisatorisch-terminliche Procedere der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zur Sprache zu bringen.

Die Initiatoren des Abkommens haben schon deutlich gemacht, dass die Problematiken von Eis, Hochwasser und Schifffahrt die Triebfedern des Abkommens sind. Uns ist es wichtig, den hohen Stellenwert der Schifffahrt herauszustellen und die Interessen und Bedürfnisse der regionalen Wirtschaft an einer Verbesserung der Schifffahrtbedingungen zu unterstreichen.

Für den Herausgeber der Colloquiums-Berichte ist es ein besonderes Vergnügen, hier den Bericht über die 20. Folge unserer Veranstaltungsreihe vorlegen zu können. Der Bericht basiert in gewohnter Form auf den EDV-Präsentationen der gehaltenen Vorträge (Präsentationen polnischer Autoren in polnischer, z. T. auch englischer Sprache) sowie auf den gestrafften Aufzeichnungen der Diskussionen. Der Bericht ist über www.oderverein.de als Ganzes oder in Teilen abrufbar.

PROGRAMM & INHALTSVERZEICHNIS

Eröffnung & Einführung
Gerhard Ostwald / Vorsitzender Oderverein *4*

Vorträge
Moderation: Christian Ostendorf / IHK Berlin

Entstehung und Ziele des Abkommens
(I) Przemyslaw Zukowski / Ministerium für Maritime Wirtschaft und Binnenschifffahrt, Warschau *7*
(II) mag. jur. Bartosz Jagura / Europa-Universität Viadrina, Frankfurt (Oder) *22*

Die Oderflut 1997 – Was ist seither im Hochwasserschutz geschehen?
Dr. Jürgen Neumüller / INFRASTRUKTUR & UMWELT Prof. Böhm + Partner, Potsdam *32*

Stromregelungskonzept für die Grenzoder & Vertiefung des Dammschen Sees
Dr. Andrzej Kreft / Regionale Wasserstraßendirektion, Szczecin *57*

Planungsstand zur Umsetzung des deutsch-polnischen Abkommens
Hans Bärthel / Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Magdeburg *68*

Einfluss der Schwachstellen in der frei fließenden Oder auf die Vorbereitung und Abwicklung von Sondertransporten
Robert Kopa / BEST LOGISTICS Sp. Z.o.o., Szczecin *78*

Verbesserungen für die Fluss-/Seeschifffahrt zwischen Schwedt/Oder und der Ostsee und ihre Bedeutung für die verladende Wirtschaft
(I) Dr. Felix Lösch / Leipa Logistik GmbH, Schwedt/Oder *88*
(II) Konstantin Klippstein / Student an der TU Berlin *88*
(III) Nico Parlitz / Student an der TU Berlin *88*
(IV) Martin Bock / AGRAVIS Raiffeisen AG, Schwedt/Oder *100*

Podiumsdiskussion
Moderation: Gerhard Ostwald *108*

Erwartungen an das Abkommen in der Region *108*
Zbigniew Antonowicz / Verein „Mit der Oder in die Welt", Szczecin
Hans Bärthel / Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Magdeburg
Martin Bock / AGRAVIS Raiffeisen AG, Schwedt/Oder
Robert Kopa / Best Logistics Sp. z.o.o., Szczecin

Schlusswort
Prof. Horst Linde / TU Berlin / Stellv. Vorsitzender Oderverein *109*

Teilnehmerverzeichnis *112*

ERÖFFNUNG & EINFÜHRUNG

GERHARD OSTWALD , BERLIN

Sehr geehrte Damen und Herren - Szanowny Panstwo,

namens des Vorstandes des Vereins zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e. V. begrüße ich Sie sehr herzlich zum 20. Internationalen Oder/Havel-Colloquium heute hier in Slubice.

Im Januar 1992 in Frankfurt (Oder) gegründet, setzt sich unser Verein seit fast 25 Jahren für die Binnenschifffahrt und den Wassertourismus in der Oder/Havel-Region ein – und das von Anfang an grenzüberschreitend auf beiden Seiten des Oderstroms.

Im Interesse der Menschen, die in dieser Region leben, und der regionalen Wirtschaft haben wir von Anfang an das Gemeinsame betont. Das Trennende, zu Zeiten als der Fluss nur Grenze war, muss überwunden werden. Wie selbstverständlich wechseln wir heute die Seiten des Flusses ohne lästige Kontrollen. Was für ein Riesenfortschritt, den uns die Europäische Union gebracht hat!

Heute ist ein geschichtsträchtiger Tag in der Europäischen Union. Zum ersten Mal entscheidet ein Land nicht darüber, ob es der Union beitritt, sondern darüber, ob es in der Union verbleibt oder wieder austritt. Ist die europäische Idee, die vor mehr als 50 Jahren zu den Römischen Verträgen führte, inzwischen so wenig wert, dass man sie so einfach aufs Spiel setzt? Ich hoffe auf den Sieg der Vernunft. Heute Abend werden wir sehen, wie sich die Briten entschieden haben.

Das Oder-Hochwasser von 1997 und der Wunsch der deutschen Wirtschaft nach Einführung von Fluss-/Seeschiffs-Verkehren von Schwedt in europäische Küstengewässer haben dann zu Verhandlungen zwischen Deutschland und Polen über ein Abkommen zur Verbesserung der Situation an der Oder geführt. Die Zielrichtung der Vereinbarung ist in den mehr als 10 Jahren Verhandlungsdauer noch verändert worden. Von deutscher Seite haben die Einwände der Ökologen zu einer weniger starken Beanspruchung der Nationalparkflächen geführt. Mit der polnischen Seite wurde eine gemeinsame Stromregelungskonzeption erarbeitet, und der Wunsch der polnischen Seite nach verbessertem Hochwasserschutz wurde aufgenommen.

Herausgekommen ist das *Abkommen über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet*, das dann am 27.04.2015 während der deutsch-polnischen Regierungskonsultationen in Warschau vom deutschen Infrastrukturminister und vom polnischen Umweltminister unterzeichnet wurde. In Polen unterstehen die Gewässer weiterhin dem Umweltministerium, der verkehrliche Aspekt spielt dabei bisher eher eine Nebenrolle.

Dies könnte sich jedoch ändern. Die neue polnische Regierung hat der Binnenschifffahrt eine vollkommen veränderte Rolle zuerkannt. Einmalig in Europa hat sie ein Ministerium für maritime Wirtschaft und Binnenschifffahrt geschaffen, als dessen Vertreter ich Herrn Przemyslaw Zukowski hier heute begrüßen darf.

Wir als Oderverein begrüßen es sehr, dass die Republik Polen künftig der Binnenschifffahrt eine größere Aufmerksamkeit verschaffen möchte. Entsprechende Äußerungen des Staatssekretärs Jercy Materna haben zu Unruhen unter den Umweltschützern auf deutscher Seite geführt. Ich freue mich sehr, dass Herr Zukowski uns die Pläne seiner Regierung vorstellen wird.

Wir halten eine derartige Politik für überaus modern und richtungweisend. Warum? Bisher reden alle nur vom Klimaschutz. Erst Ende 2015 haben alle UN-Mitglieder das Erreichen der gesetzten Klimaziele anerkannt. Der Verkehr ist ein wesentlicher Verschmutzer unserer Umwelt. Wenn die Staaten und ihre Regierungen also wirklich etwas tun wollen, dann können sie bei der Stärkung der Binnenschifffahrt anfangen. Auch wenn es manche Umwelt-Aktivisten nicht glauben wollen: Binnenschifffahrt ist praktizierter Klimaschutz. Große Mengen mit wenig Energie zu transportieren – das kann man in einer auf Kleinteiligkeit ausgelegten Wirtschaft nicht überall umsetzen, aber da, wo es möglich ist, müssen die Staaten dies fördern!

Zum Ablauf des heutigen Colloquiums muss ich feststellen, dass einige Absagen von Referenten dazu geführt haben, dass wir uns nicht ganz so dicht an der Analyse des deutsch-polnischen Abkommens orientieren können, wie wir es geplant hatten. Wir bedauern, dass insbesondere die deutschen Behörden sehr zurückhaltend mit Beiträgen zum Thema sind, obwohl es doch gerade hier beispielhaft um grenzüberschreitende Zusammenarbeit innerhalb Europas geht.

Umso mehr freuen wir uns über die Teilnahme des polnischen Ministeriums. Mit Dr. Jagura wird uns ein Vertreter der Europa-Universität, deren Gast wir heute sein dürfen, das öffentliche Recht Polens erläutern, das im Gegensatz zu deutschem Recht eine Ratifizierung des Abkommens durch die Regierung vorsieht. Anschließend werden wir mit Dr. Neumüller den thematischen Aspekt Hochwasserschutz beleuchten. Die Herren Dr. Kreft und Bärthel werden Einzelheiten aus dem Abkommen aufgreifen und das weitere Vorgehen zur Umsetzung des Abkommens erläutern.

Am Nachmittag werden dann Vertreter der regionalen Wirtschaft ihre Erwartungen an das Abkommen zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf den Wasserstraßen der Oder-Region vortragen. Die Moderation der Veranstaltung wird Herr Ostendorf von der IHK Berlin übernehmen.

Ich bin mir sicher, das auch das 20. Internationale Oder/Havel-Colloquium die Erwartungen an eine fachlich fundierte und wissenschaftlich begleitete Veranstaltung erfüllen wird. Aus Anlass des Jubiläums wurden von Prof. Linde die Inhalte der bisherigen Colloquien zusammengefasst, was Ihnen in gedruckter Form vorliegt.

Ich wünsche mir und Ihnen viele neue Erkenntnisse und einen erfolgreichen Verlauf der Veranstaltung.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit – Dziekuje bardzo za uwage!

VORTRÄGE

ENTSTEHUNG UND ZIELE DES ABKOMMENS (I)

PRZEMYSKAW ZUKOWSKI, WARSCHAU

MGMiŻŚ
Ministerstwo Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej

Presentation plan

Why do we need changes?

Aims and measures

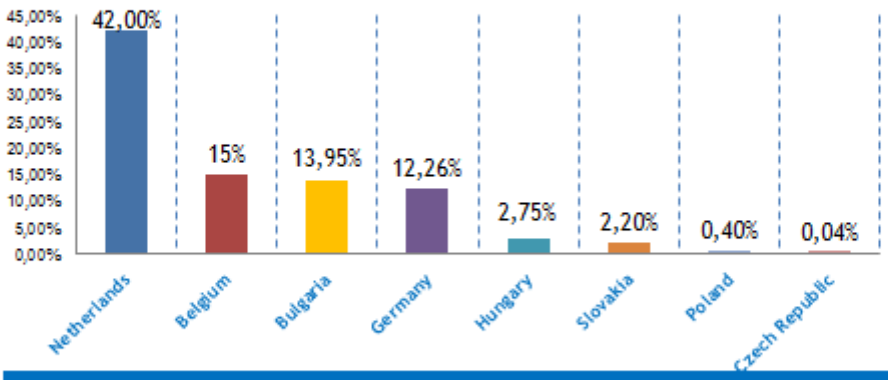
What do we want to do? How much does it cost?

How can we benefit?

Schedule

2

Inland navigation transport volume to compare with European countries



The share of inland waterways transport in total freight in Poland is barely noticeable in comparison to other European Union counties.

3

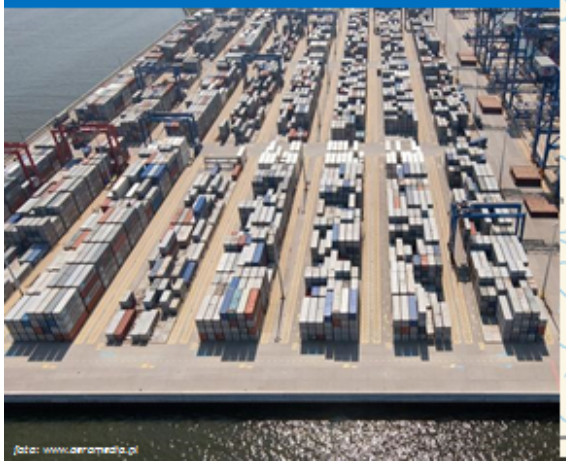
Commitment to the EU – The White Paper on Transport

„30% of road freight over 300 km should shift to other modes such as rail or waterborne transport by 2030, and more than 50% by 2050".

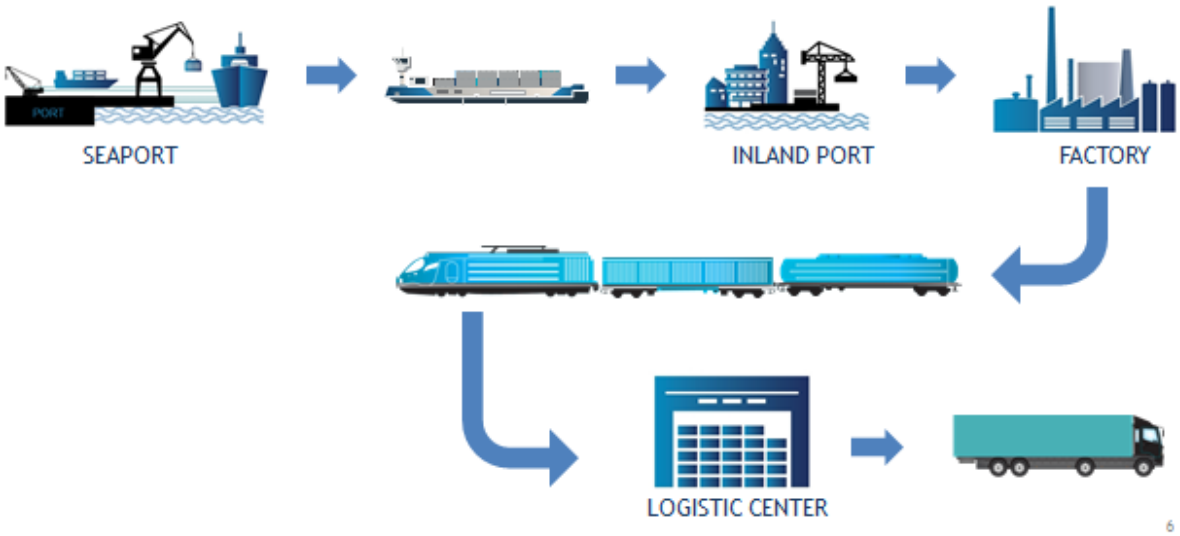
4

Commitment to the EU – The White Paper of Transport

All core sea ports should be connected to inland waterways system .



Inland waterways transport– intermodal transport system



The Odra Waterway - current situation

Mouth of the river	Ognica - Widuchowa /7,1 km/ kl. Vb
Cross-border Odra	mouth of the Warta river - Ognica /79,4 km/ kl. III
Unregulated section of Odra	Brzeg Dolny - mouth of the Warta river /335,0 km/ kl. II
Canalized Odra	Kędzierzyn Koźle - Brzeg Dolny /187,1 km/ kl. III
The Gliwicki Canal	Gliwice-Kędzierzyn Koźle /41,2 km/ kl. III
Missing links	Polish part of missing link Danube-Oder-Elbe Silesian Canal

The Odra Waterway - current situation

The Vistula Waterway - current situation

Mouth of the river part	Internal seawaters– Tczew / 32,7km / kl. III
Lower Vistula	Tczew – Włocławek/ 233,5 km / kl. II
Włocławek Reservoir	Włocławek – Płock / 55 km / kl. Va
Median Vistula	Płock – Przewóz / 527,8 km / kl. Ib
Upper Vistula	Przewóz – kanał Łączański / 34,3 km / kl. III
Upper Vistula	Kanał Łączański – Mouth of Przemsza / 37,5 km / kl. IV

The Vistula Waterway- current situation

Aims and priorities

Construction and modernising waterways of transport importance

- **I** — The Odra Waterway (E-30) - achieving international class of navigability and linking into European waterways network
- **II** — Vistula Waterway - significant improving of navigability
- **III** — Links Odra-Vistula-Zalew Wiślany (E-70) and Vistula-Brześć (E-40) - extending of international waterways
- **IV** — Development of partnership and cooperation to support inland waterways

11

Priority I.

The Odra Waterway (E-30) – providing international class of navigation and connecting into European waterways network

- I.1. Removing bottlenecks
- I.2. Providing navigation class Va on the Odra Waterway
- I.3. Construction the polish section of Danube-Oder-Elbe water corridor
- I.4. Construction of the Silesian Canal

Priority II.

The Vistula Waterway - significant improvement of navigation conditions

- II.1. Construction of the cascade of Vistula section from Warsaw to Gdansk
- II.2. Modernising the canalized section of upper Vistula and construction of the water barrage in Niepolomice below Kraków

Priority III.
Link Odra-Vistula-Zalew Wiślany (E-70) and Vistula-Brześć (E-40) - extending of international waterways

III.1. Prepare the modernisation of the international waterway Odra-Noteć-Vistula-Zalew Wiślany (E-70)

III.2. Prepare the construction of the polish section of the international waterway Vistula-Dniestr (E-40) from Warsaw to Briest.

Priority IV.
Development of partnership and cooperation supporting inland waterways

IV.1. Development and implementation of the River Information Service (RIS)

IV.2. Development of national partnership for inland waterways

IV.3. Development of international partnership for inland waterways

Preliminary costs of investment in the Odra Waterway (PLN bn.)

	till 2020	2021 - 2030	In total
The Odra Waterway with Danube-Oder-Elbe link and the Silesia Cannal	2,9	27,8	30,7

16

Preliminary costs of investment in Vistula waterway (PLN bn.)

	till 2020	2021 - 2030	In total
Upper Vistula	0,04	0,4	0,44
Cascade of Vistula section Warszawa - Gdańsk	3,5	28	31,5

17

Potential sources of funding

Cohesion Fund

European Regional Development Fund

Connecting Europe Facility - CEF

Juncker Plan

Responsible Development Plan for Poland

State budget

National funds, i.e. Enviroment-protecion fund, Inland Sailing Fund

Municipalities budget

Private Investors, and state-owned investors (i.e. energy sector)

18

Costs of "wait-and-see"

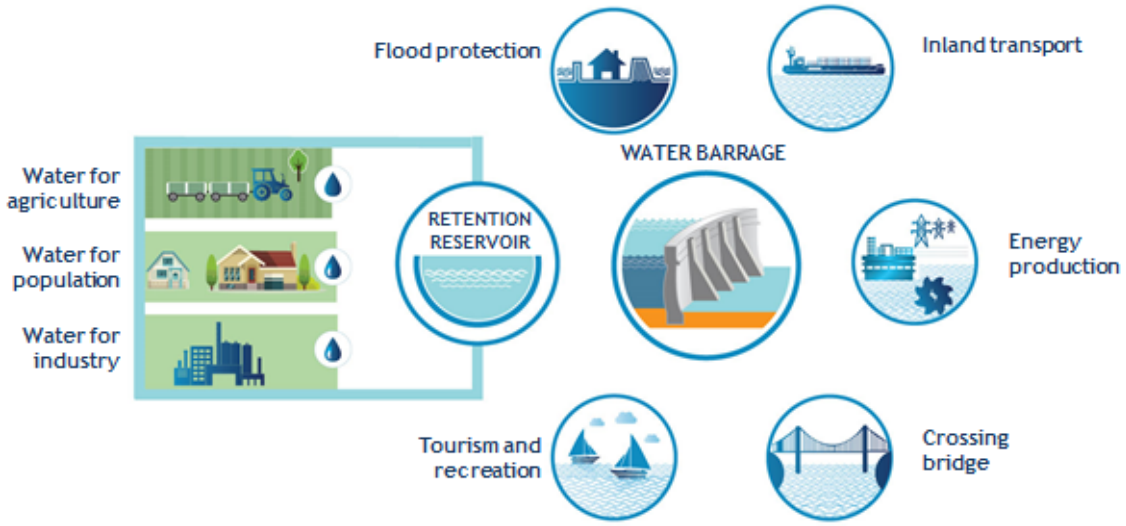
The direct losses caused by the flood in 1997-2010 have been estimated at nearly **PLN 44 bn.** (**on a yearly average it is PLN3,4 bn.**), including:

- **PLN 21,1 bn.** - flood in 1997,
- **PLN 12,8 bn.** - flood in 2010.

To compare:

- The cost of construction **one water barrage** with power station on the Vistula costs about **PLN 3,5 bn.**

Benefits



Benefits

According to conducted analyses the benefits of building the cascade of 9 water barrages of Vistula section from Warsaw to Gdańsk are about PLN18,5 bn., yearly.

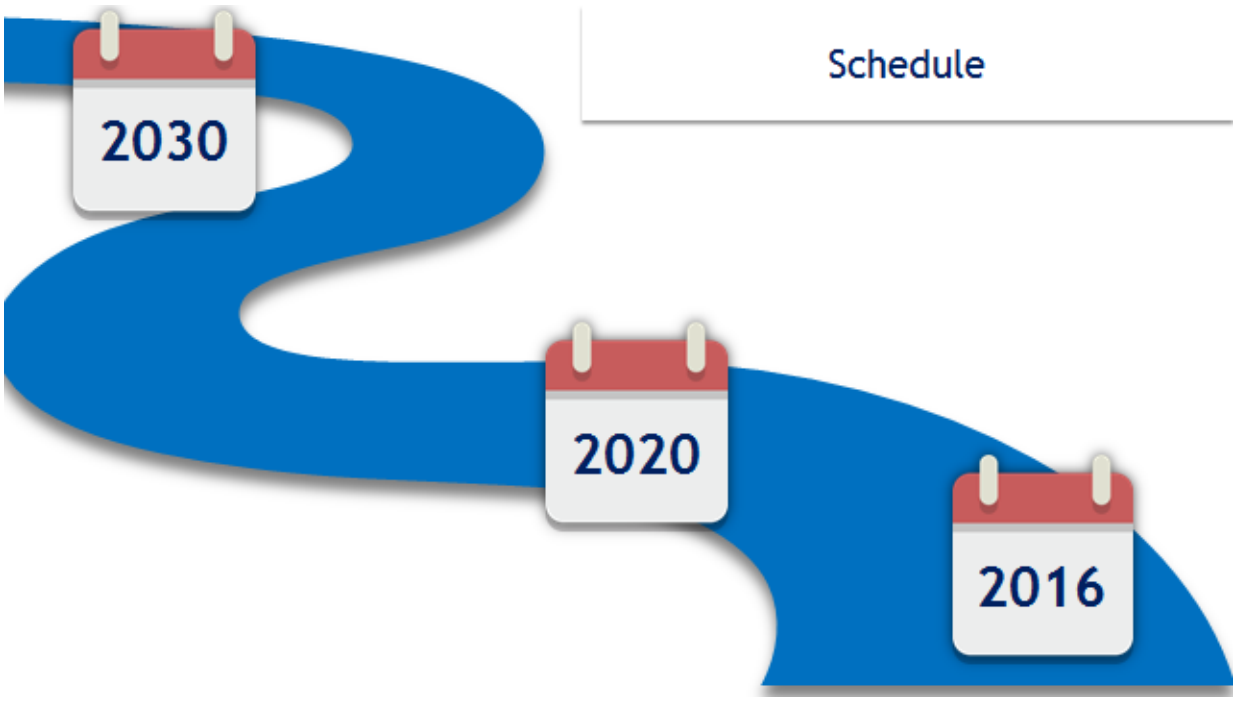
Calculations do not include benefits for social and regional development.

The cost of building cascade of 9 water barrages is about PLN 31 bn.

Source: Energa Company, estimation for 30-years-development period.

Section	Benefits (PLN m.)
Transport in total	12 428
Tourism	1 822
Savings in the costs of energy production	1 219
Savings in the flood losses	2 551
Savings in the losses connected with drought in agricluture	450
Savings in the forests fires losses	36
In total	**18 506**

21



Schedule

2016

Support development of inland waterway

- ✓ Government adopts the strategic documents for the inland waterways development;
- ✓ Joining the AGN Agereement;
- ✓ Set-up of the Steering Committee for inland waterways development;
- ✓ Cooperation with the Czech Republic and dialogue with European Commision, Germany and Slovakia.

2016

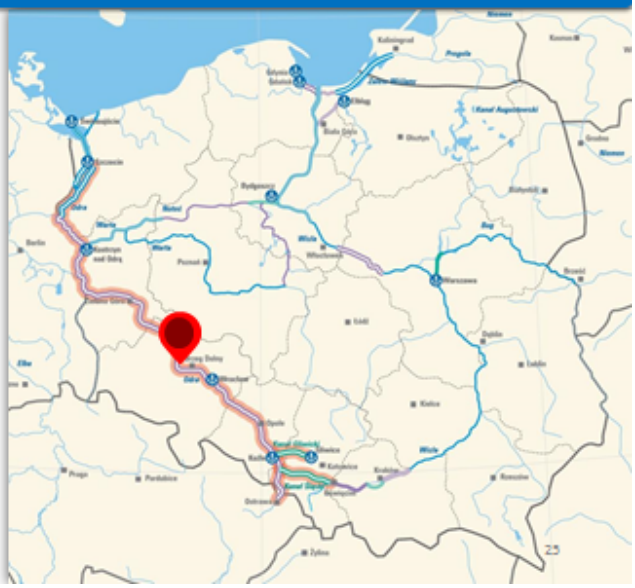
The Odra Waterway

- ✓ Carrying out a tender for feasibility study on the Odra Waterway;
- ✓ Prepare documentation to change of Reservoir Racibórz function;
- ✓ Carrying out a tender for feasibility study on polish section of Dunbe-Oder-Elbe connection.

2017

The Odra Waterway

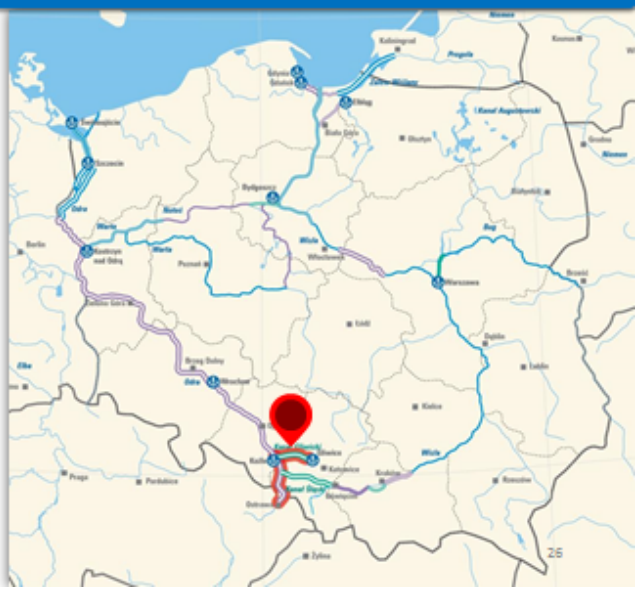
- ✓ Malczyce - completion of the water barrage;
- ✓ Proposal to establish the International Odra Commission;
- ✓ Prepare the documentation compulsory to launch the investments on the Odra Waterway;
- ✓ Prepare the documentation to include Odra Waterway and Lower Vistula in the TEN-T Network.



The Odra Waterway

till 2020

- ✓ The Gliwicki Canal - renovation and modernisation of water locks.
- ✓ Selective rebuilding of existing water locks on canalized Odra;
- ✓ Racibórz: rebuilding a polder on retention reservoir as a part of Oder-Danube connection;
- ✓ Prepare to construction the polish section of Oder-Danube connection;

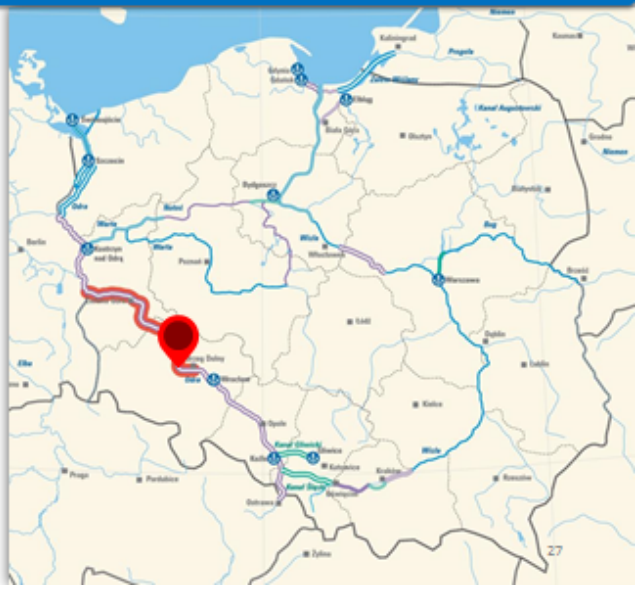


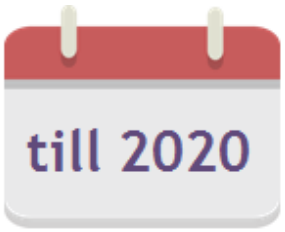
The Odra Waterway

till 2020

Naturally flowing Odra
(Brzeg Dolny - mouth of Nysa Łużycka)

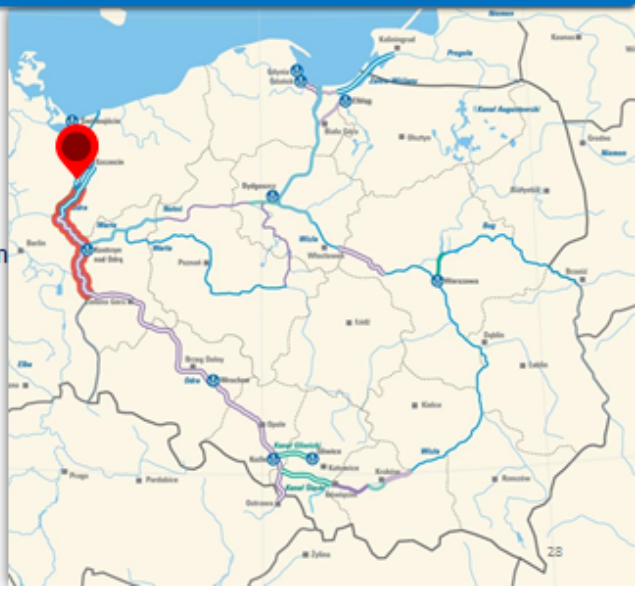
- ✓ Bottlenecks removing - completion of the river regulation means;
- ✓ Lubiąż and Ścinawa - launch to construct new water barrages;
- ✓ Conception of canalisation of unregulated section of Odra river.





The Odra Waterway

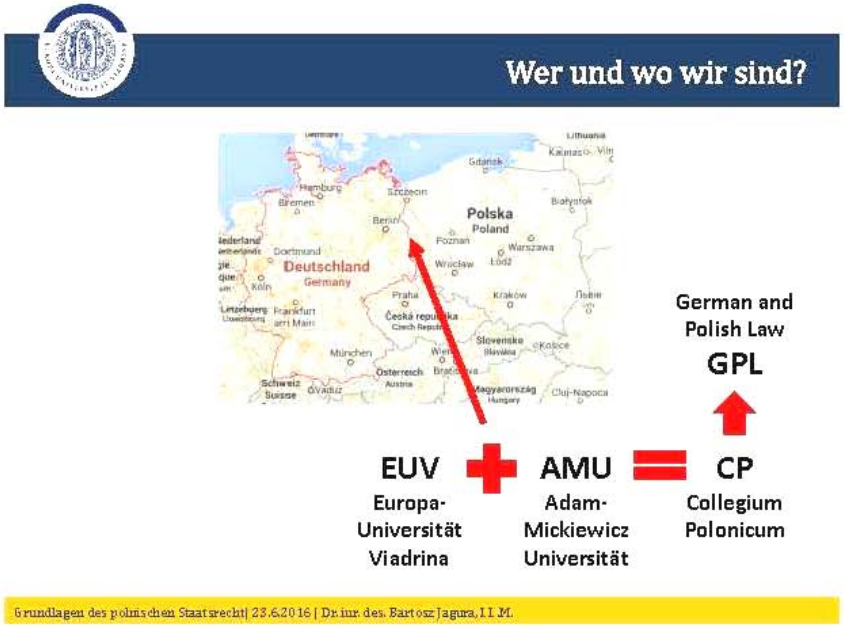
- ✓ Cross-border Odra - launching (in cooperation with Germany) studies on modernisation;
- ✓ Szczecin Podjuchy- rebuilding the drawbridge on the Regalica river - bottleneck removing



MGMiŻŚ
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

ENTSTEHUNG UND ZIELE DES ABKOMMENS (II)

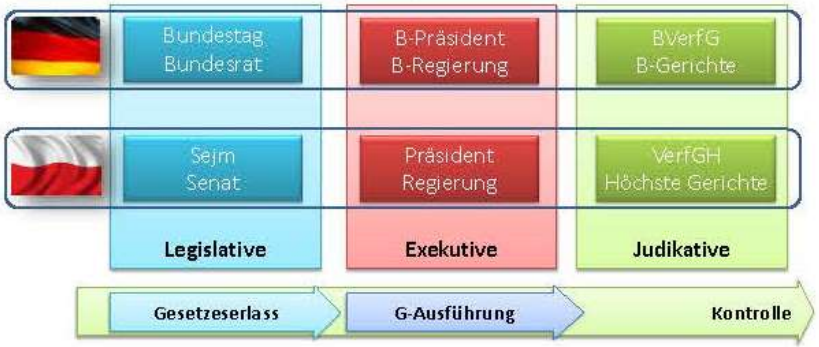
MAG. JUR. BARTOSZ JAGURA, SLUBICE



Lehrstuhl für Polnisches Öff-R.

Gewaltenteilung in DE und PL

Bundesstaat (Art. 20 Abs. 1 GG)



Ein einheitlicher Staat (Art. 3 Verf.)

Bundesrat und Senat: Allgemeines

- **"Länderkammer"**
- Zusammensetzung (Art. 51)
  - Mitglieder der Landesregierungen
  - Anzahl richtet sich nach Bevölkerungsstärke
  - Vertretung möglich

- **Senat**
- Zusammensetzung:
  - Besteht aus 100 Senatoren (Art. 97 I Verf.)
  - Periodische Wahl (Art. 98 Abs. 1 S. 1 Verf.)
  - Wahlrechtsgrundsätze (Art. 97 Abs. 2 Verf.): allgemein, unmittelbar und geheim

Bundesregierung / Ministerrat (PL)

- **Politisches Führungsorgan**
- **Kollegialorgan** (Art. 62 GG), besteht aus:
  - Bundeskanzler
  - Bundesminister
- **Aufgabenverteilung** (Art. 65 GG)
  - Kanzlerprinzip
  - Ressortprinzip
  - Kollegialprinzip

- **Politisches Führungsorgan** (Art. 146 Abs. 1 Verf.)
- **Kollegialorgan** (Art. 147 Abs. 1:
  - Ministerpräsident
  - Fachminister
- **Aufgabenverteilung:**
  - Premier: Art. 148 Verf.
  - Minister: Art. 149 Abs. 1 Verf.:
  - Ansonsten: (Art. 146 Abs. 2 Verf.), Enumerationsprinzip, jedoch nicht abschließend

Präsidenten

- **Staatsoberhaupt,** nur Repräsentationsfunktion
- Wahl und Amtszeit
  - Wahl durch die **Bundesversammlung**
  - Amtsdauer **fünf** Jahre
  - Wiederwahl **einmal** möglich
- **Repräsentationsfunktion**
- **Ernennung** von Kanzler und Ministern
- **Ernennung der Beamten**
- **Ausfertigung der Gesetze**, „Vetorecht"?

- **Staatsoberhaupt**, Organ der **Exekutive**
- Wahl und Amtszeit:
  - Wahl durch das **Volk** (allgemein, gleich, unmittelbar, geheim)
  - Amtsdauer **fünf** Jahre
  - Wiederwahl **einmal** möglich
- **Repräsentationsfunktion**
- **Ernennung** von Ministerpräsidenten und Ministern
- **Ernennung der Beamten**
- **Ausfertigung der Gesetze** und **Vetorecht**

Vetorecht des polnischen Präsidenten

Grundlagen des polnischen Staatsrecht| 23.6.2016 | Dr. iur. des. Bartosz Jagura, LL.M.

Verfassungsgerichte

- **Höchstes Rechtsprechungsorgan**
- **Zusammensetzung** (Art. 94 Abs. 1 BVerfGG)
  - **16** Richter (zwei Senate mit je acht Richtern)
  - **Wahl** durch Bundestag und Bundesrat
  - Amtsperiode **zwölf** Jahre

- **Selbstständiges, unabhängiges Organ der Judikative**
- **Zusammensetzung** (Art. 194 Verf.):
  - **15** Richter
  - **Wahl** durch Sejm
  - Amtsperiode **neun** Jahre

Wichtigste Verfahren vor Verfassungsgerichten

- Organstreitverfahren (Art. 93 I Nr. 1)
- Abstrakte Normenkontrolle (Art. 93 Abs. 1 Nr. 2)
- Konkrete Normenkontrolle (Art. 100 Abs. 1)
- Verfassungsbeschwerde (Art. 93 Abs. 1 Nr. 4a)
- Parteiverbot, Art. 21 Abs. 2 S. 2 GG)
- Bund-Länder-Streit (Art. 93 Abs. 1 Nr. 3)

- Organstreitverfahren (Art. 189 Verf.)
- Vereinbarkeit der niedrigen Normen mit den höherrängigen Normen (Art. 188 Nr. 1-3 Verf.)
- Entscheidung über Rechtsfragen der Gerichte (Art. 193 Verf.)
- Verfassungsbeschwerde (Art. 188 Pkt 5 i.V.m. Art. 79 Verf.)
- Parteiverbot (Art. 188 Pkt. 4 Verf.)
- Entscheidung über Vorliegen eines vorübergehenden Hindernisses bei Ausübung des Präsidentenamtes (Art. 131 Abs. 1 Verf.)

Grundlagen des polnischen Staatsrecht| 23.6.2016 | Dr.iur. des. Bartosz Jagura, LL.M.

Zustandekommen eines völkerrechtlichen Vertrages

➢(langwierige) **Vertragsverhandlungen**

Zustandekommen eines völkerrechtlichen Vertrages

➢**Vertragsunterzeichnung**

Am 27. April 2015 in Warschau durch den Umweltminister der Republik Polen und den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Quelle:
http://www.kzgw.gov.pl/pl/Wiadomosci/Podpisano-polsko-niemiecka-Umowe-o-Odrze-granicznej.html

Zustandekommen eines völkerrechtlichen Vertrages

➢Ratifikation

Artikel 133 Verf.

1. Der Präsident der Republik Polen als Vertreter des Staates in äußeren Beziehungen
   1. ratifiziert und kündigt völkerrechtliche Verträge, wovon er dem Sejm und dem Senat Mitteilungen macht [...]

Kompetenz des **Präsidenten**

Zustandekommen eines völkerrechtlichen Vertrages

Arten der Ratifikation

Grundlagen des polnischen Staatsrecht| 23.6.2016 | Dr.iur.des. Bartosz Jagura, LL.M.

Zustandekommen eines völkerrechtlichen Vertrages

Arten der Ratifikation

sog. „kleine" Ratifikation

- Ministerpräsident liegt dem Präsidenten den Ratifikationsantrag vor
- der Sejm wir darüber unterrichtet, die Zustimmung von Sejm ist aber nicht vorgesehen

Zustandekommen eines völkerrechtlichen Vertrages

Arten der Ratifikation

sog. „große" Ratifikation

Artikel 89

1. Die Ratifizierung eines völkerrechtlichen Vertrages durch die Republik Polen sowie dessen Kündigung bedürfen einer vertraglichen Zustimmung durch Gesetz, falls der Vertrag folgende Gegenstände betrifft:
   1. Frieden, Bündnisse, politische oder militärische Abkommen,
   2. Freiheiten, Rechte oder Pflichten der Staatsbürger, die in der Verfassung bestimmt worden sind,
   3. die Mitgliedschaft der Republik Polen in einer internationalen Organisation,
   4. erhebliche finanzielle Belastung des Staates,
   5. Angelegenheiten, die im Gesetz geregelt worden sind oder für die die Verfassung ein Gesetz voraussetzt.

Grundlagen des polnischen Staatsrecht| 23.6.2016 | Dr.iur. des. Bartosz Jagura, LL.M.

Zustandekommen eines völkerrechtlichen Vertrages

Arten der Ratifikation

Ratifikation nach Art. 90 Verf.

Artikel 90

1. Aufgrund eines völkerrechtlichen Vertrages kann die Republik Polen einer internationalen Organisation oder einem internationalen Organ die Kompetenz von Organen der staatlichen Gewalt in bestimmten Angelegenheiten übertragen.
2. Das Zustimmungsgesetz zu einem völkerrechtlichen Vertrag im Sinne des Abs. 1 wird vom Sejm mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen in Anwesenheit von mindestens der Hälfte der gesetzlichen Abgeordnetenzahl und vom Senat mit der Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen in Anwesenheit von mindestens der Hälfte der gesetzlichen Zahl der Senatoren angenommen.
3. Die Zustimmung zur Ratifizierung eines solchen Vertrages kann auch in einer Volksabstimmung gemäß Art. 125 beschlossen werden. [...]

Das Abkommen

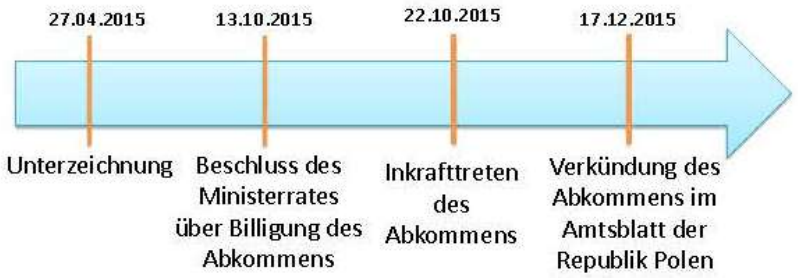
Das deutsch-polnische Abkommen über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet??

Regierungsabkommen bedürfen keiner Ratifizierung, sie werden vom Ministerrat gebilligt

Nicht alle Verträge bedürfen der Ratifizierung! ;)

Das Abkommen

Das deutsch-polnische Abkommen über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet??



??

Seit 22. Oktober 2015 in 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 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.

DIE ODERLFUT 1997 – WAS IST SEITHER IM HOCHWASSERSCHUTZ GESCHEHEN?

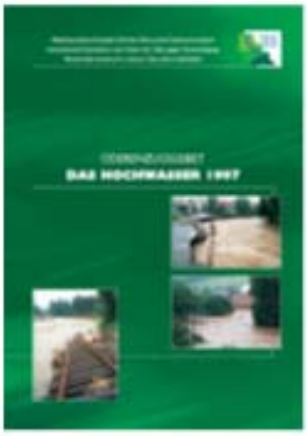
DR. JÜRGEN NEUMÜLLER, POTSDAM

Sommer-/Winter-Hochwasser im Oder-Einzugsgebiet

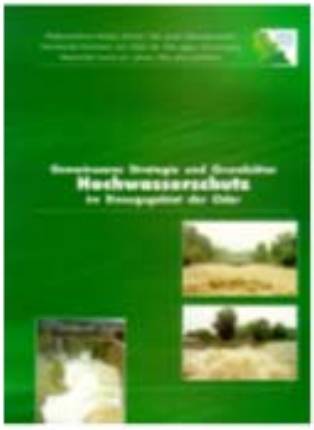
- August 1854
- Juli 1903
- Sommer 1945
- März 1947
- Dezember 1981 / Januar 1982
- **Juli / August 1997** Bilanz: CZ 20 Tote, ca. 470 Mio. €
  PL 54 Tote, ca. 2,4 Mrd. €
  D 0 Tote, ca. 330 Mio. €

  Summe 74 Tote, ca. 3,2 Mrd. €
- Mai /Juni 2010
- August 2010 Oderbruch
- August 2010 Lausitzer Neisse
- Januar 2011

Die Oderflut 1997



…1999….



….1999…

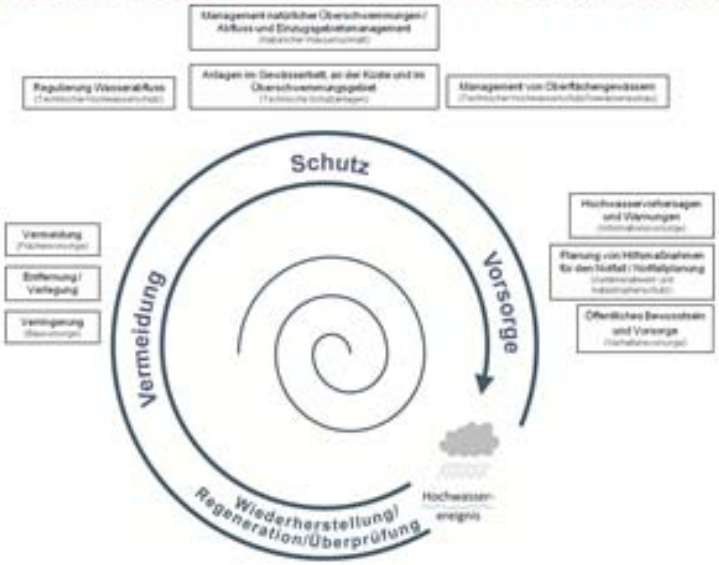
…2004

Sofortprogramm Brandenburg 1997 (Deichbau)

- 160 Km Deiche, davon 102 Km saniert
- Kosten ca. 125 Mio. €
- Dimensionierung HW 200 + 1 m Freibord (-> HW 1.000)

-> aber, es ist kein absoluter Hochwasserschutz möglich!

Paradigmenwechsel Hochwasserrisikomanagement



Quelle: LAWA

Mitwirkende Stellen und Akteure im Hochwasser-risikomanagement

Eigene Darstellung nach LAWA

Projekt OderRegio – Transnationale Raumordnerischer Hochwassersorge (1999-2006)

OderRegio
INTERREG IIIB Cadses

- Oder-Atlas (1:50.000)
- Konstruktive, beispielhafte Zusammenarbeit der Oderanrainer
- Bereitstellen von Grundlagenmaterial für die Bewertung von Hochwassergefahren und -risiken sowie für die wasserwirtschaftliche Planung von Hochwasserschutzmaßnahmen
- Aktives Informationsmanagement über Gefahren und Risiken durch verbesserte Kommunikation aller Beteiligter
- Sensibilisierung für die Hochwassersicherheit bei Planung von Bauvorhaben

„Neue“ Rechtliche Grundlagen

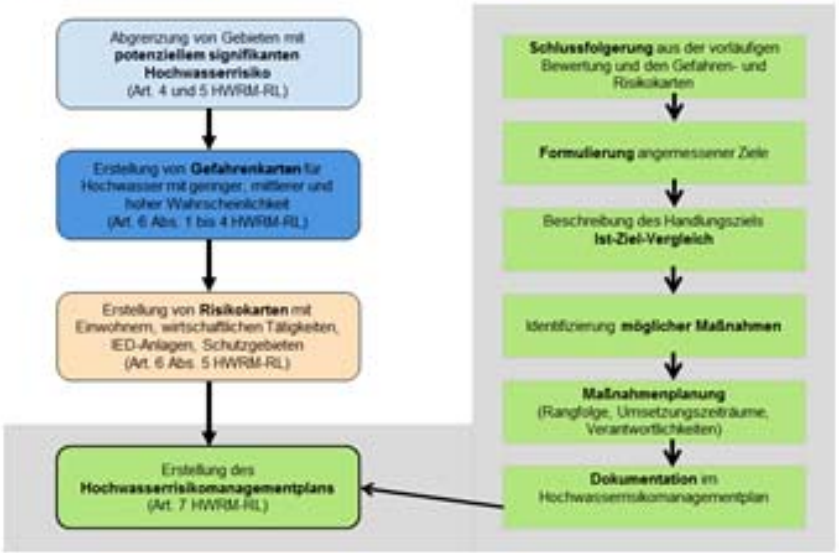
- Gemäß der Hochwasserrisikomanagementrichtlinie (Richtlinie 2007/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken) bzw. Wasserhaushaltsgesetz (Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts) sind für sogenannte Gebiete mit einem potentiellen signifikanten Hochwasserrisiko (Risikogebiete) Hochwasserrisikomanagementpläne (HWRM-Pläne) aufzustellen.

- Erstmalige Umsetzung der Richtlinie erfolgt bis Ende 2015 in den EU Staaten (Frist für die Fertigstellung der HWRM-Pläne ist der 22.12.2015).

Zeitplan

2007 ↓	**Inkrafttreten der HWRM-RL**
2009 ↓	**Umsetzung in Nationales Recht**
2010 ↓	**Bericht über zuständige Behörden / Bewirtschaftungseinheiten** § 73 (3) WHG (Artikel 3 HWRM-RL)
2010 ↓	**Entscheidung über die Inanspruchnahme von Übergangsmaßnahmen** § 73 (5) WHG (Artikel 13 HWRM-RL)
2011 ↓	**Veröffentlichung der vorläufigen Bewertung der Hochwasserrisiken** § 73 WHG (Artikel 4 HWRM-RL)
2013 ↓	**Veröffentlichung der Hochwassergefahrenkarten und Hochwasserrisikokarten** § 74 WHG (Artikel 6 HWRM-RL)
2015 ↓	**Veröffentlichung des Hochwasserrisikomanagementplans** § 75 WHG (Artikel 7, 8, 9, 10 HWRM-RL)
2018 ↓	**Überprüfung und erforderlichenfalls Aktualisierung der Bewertung des Hochwasserrisikos** § 73 (6) WHG (Artikel 14 (1) HWRM-RL)
2019 ↓	**Überprüfung und erforderlichenfalls Aktualisierung der Hochwassergefahrenkarten und Hochwasserrisikokarten** § 74 (6) WHG (Artikel 14 (2) HWRM-RL)
2021	**Überprüfung und erforderlichenfalls Aktualisierung des Hochwasserrisikomanagementplans** § 75 (6) WHG (Artikel 14 (3) HWRM-RL)

Bearbeitungsfolge



Quelle: LAWA

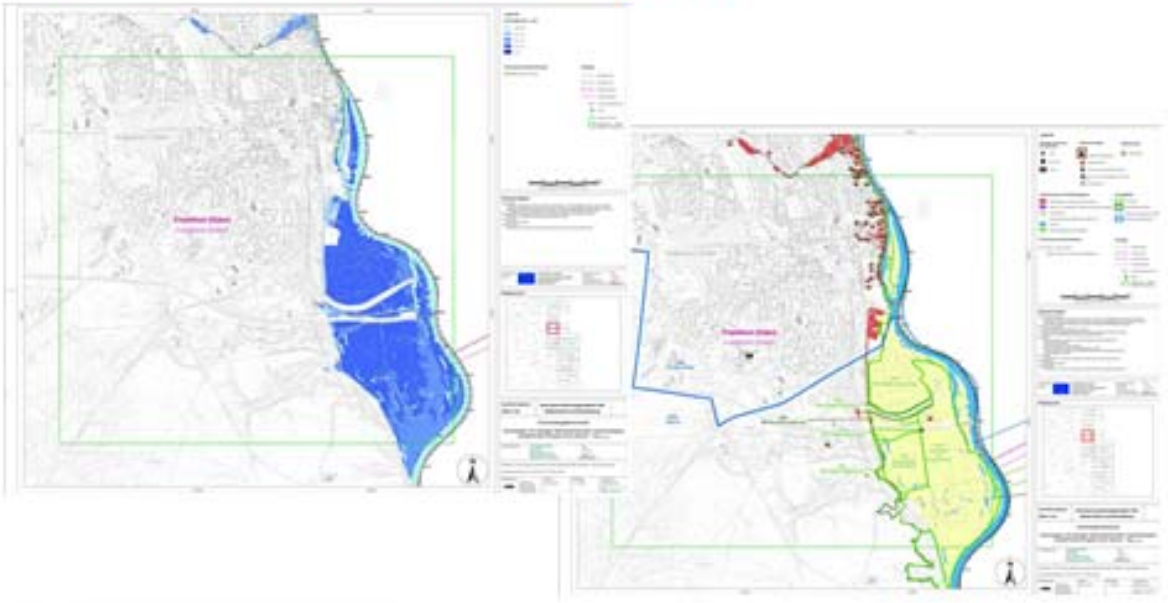
Internationale Kommission zum Schutz der Oder gegen Verunreinigung

Vorläufige Bewertung (2011)

IKSO

Vorläufige Bewertung (2011)

Gefahren- und Risikokarten (2013)



Internationale Kommission zum Schutz der Oder gegen Verunreinigung

Hochwasserrisiko-managementplan (2015)

Hochwasserrisikomanagementplan (2015)

Grundlegende Ziele:

- Vermeidung neuer Risiken (im Vorfeld eines Hochwassers)
- Reduktion bestehender Risiken (im Vorfeld eines Hochwassers)
- Reduktion nachteiliger Folgen während eines Hochwassers
- Reduktion nachteiliger Folgen nach einem Hochwasser

Land Brandenburg
Land Mecklenburg-Vorpommern
Freistaat Sachsen

Hochwasserrisikomanagementplan
gemäß § 75 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG)
für den deutschen Teil der internationalen
Flussgebietseinheit Oder

Land Brandenburg
Land Mecklenburg-Vorpommern
Freistaat Sachsen

Umweltbericht zum Entwurf des
Hochwasserrisikomanagementplans
gemäß § 75 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG)
für den deutschen Teil der internationalen
Flussgebietseinheit Oder

Räumlicher Geltungsbereich und zuständige Behörden

- Gemeinsamer HWRM-Plan der Bundesländer Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen für das deutsche Teileinzugsgebiet der Oder

Rolle des Oderkoordinators und der Länder

- Die drei im deutschen Teil der Internationalen Flussgebietseinheit (IFGE) Oder liegenden Länder haben zur Umsetzung der HWRM-RL eine national zuständige Stelle eingerichtet, die die Koordinierung bei der Umsetzung vornimmt („Oderkoordinator").

- Aufgaben des Oderkoordinators u. a.
  - Organisation des Erstellungsprozesses
  - Koordinierung der Abläufe zwischen den Ländern

Gliederung in drei Bearbeitungsräume

- Stettiner Haff - 3.904 km²
- Mittlere und Untere Oder - 4.391 km²
- Lausitzer Neiße - 1.410 km²

Überflutungsflächen

Wahrscheinlichkeit des Hochwasserereignisses	Bearbeitungsraum / Überflutungsfläche [ha]				
	Stettiner Haff		Mittlere / Untere Oder	Lausitzer Neiße	Summe
	landseitig	seeseitig			
hoch	558	545	11.238	5.161	17.102
mittel	1.167	1.140	17.166	6.882	26.355
niedrig oder Extremereignis	1.557	1.507	105.965	15.288	124.315

Betroffene Einwohner

Wahrscheinlichkeit des Hochwasserereignisses	Bearbeitungsraum / Potenziell betroffene Einwohner				
	Stettiner Haff		Mittlere / Untere Oder	Lausitzer Neiße	Summe
	landseitig	seeseitig			
hoch	50	70	1.620	2.450	4.220
mittel	420	1.200	4.500	6.140	12.060
niedrig oder Extremereignis	560	5.570	47.280	25.090	78.500

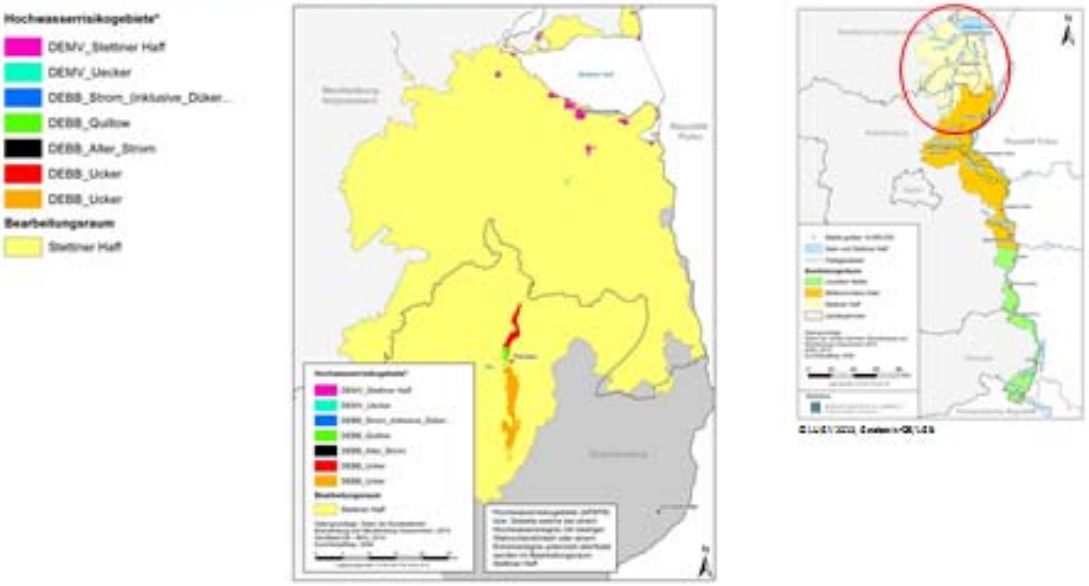
Betroffenheit wirtschaftliche Tätigkeit

Wahrscheinlichkeit des Hochwasserereignisses	Bearbeitungsraum				
	Stettiner Haff		Mittlere / Untere Oder	Lausitzer Neiße	Summe
	landseitig	seeseitig			
Betroffene Industrie- u. Gewerbeflächen, Flächen mit multifunktionaler Prägung und Verkehrsflächen [ha]					
hoch	0,1	7,2	50,9	76,0	114,2
mittel	0,4	42,7	150,1	175,0	368,2
niedrig oder Extremereignis	0,4	59,2	1.345,7	1.465,0	2.696,5

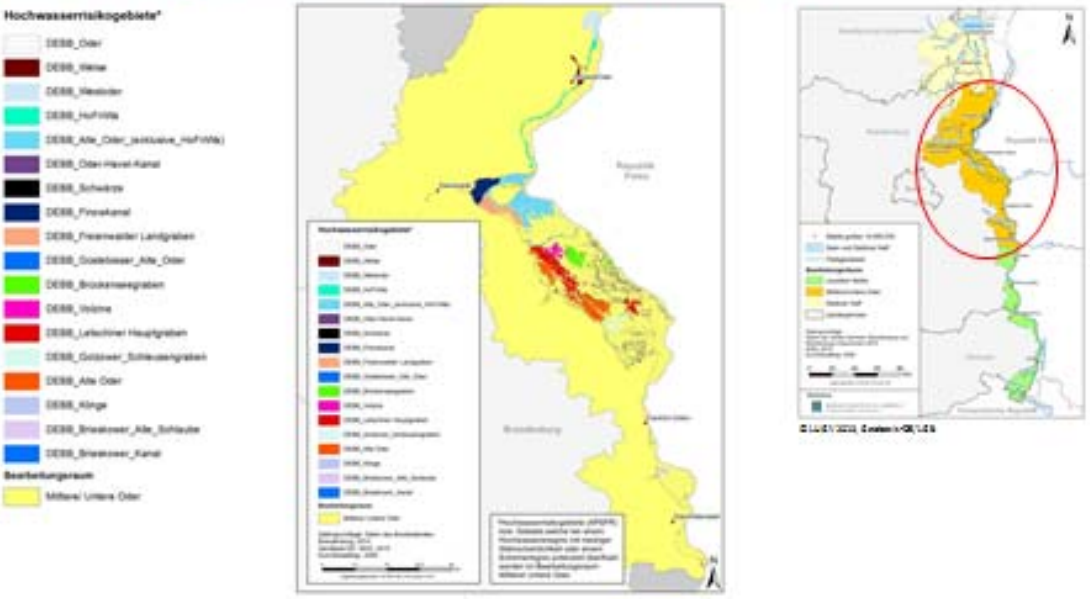
Betroffenheit der Umwelt

Wahrscheinlichkeit des Hochwasser-ereignisses	Bearbeitungsraum				
	Stettiner Haff		Mittlere / Untere Oder	Lausitzer Neiße	Summe
	landseitig	seeseitig			
Anzahl betroffener industrieller Anlagen (IED/IVU)					
hoch	0	0	0	0	0
mittel	0	0	0	0	0
niedrig oder Extremereignis	0	0	11	5	16
Anzahl betroffener Wasserschutzgebiete					
hoch	2	0	0	3	5
mittel	2	0	2	3	7
niedrig oder Extremereignis	2	0	5	3	8
Fläche betroffener Natura 2000-Gebiete [ha]					
hoch	2.600	226	12.599	1.301	16.726
mittel	5.740	507	14.974	1.824	20.945
niedrig oder Extremereignis	5.895	549	45.951	2.055	50.226
Anzahl betroffener Betriebe					
hoch	6	5	0	0	11
mittel	6	5	0	0	11
niedrig oder Extremereignis	6	5	2	3	16

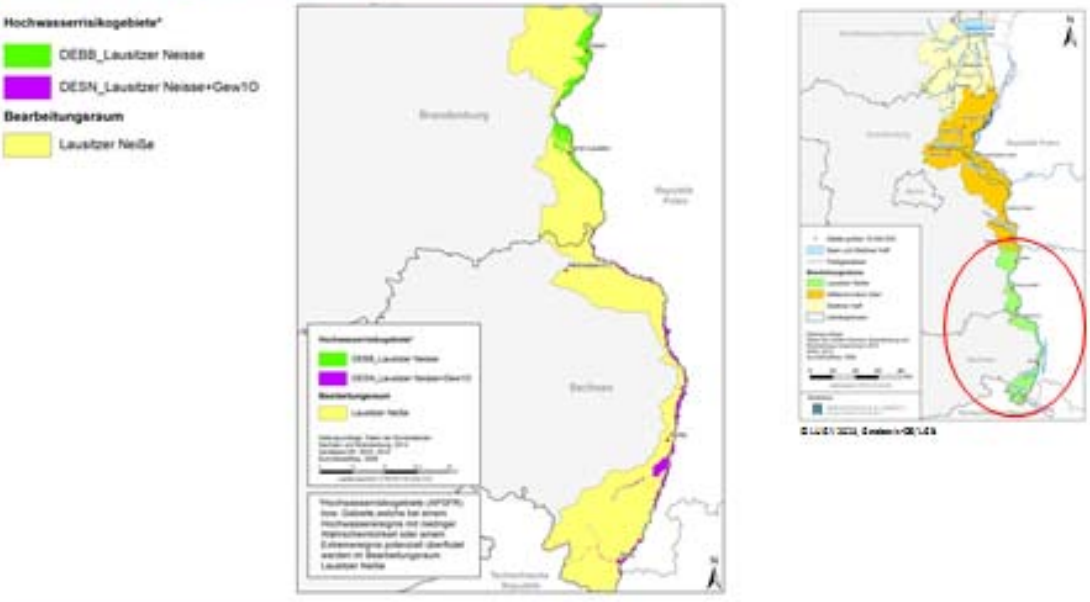
Bearbeitungsraum Stettiner Haff



Bearbeitungsraum Mittlere und Untere Oder



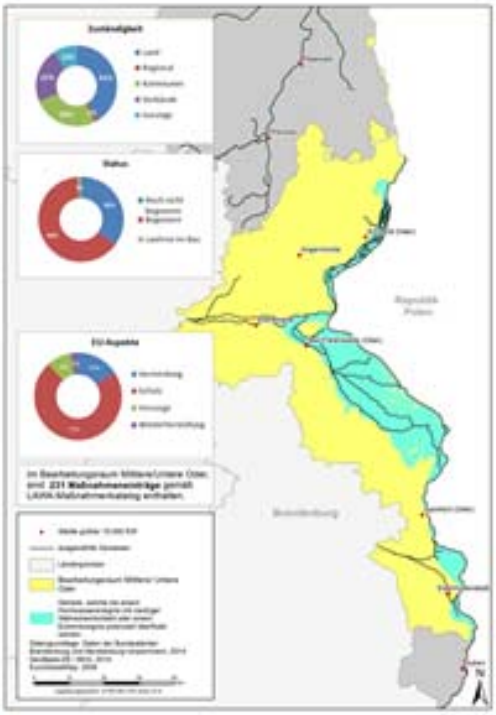
Bearbeitungsraum Lausitzer Neiße



Maßnahmenkategorien im Bearbeitungsraum Mittlere / Untere Oder

231 Maßnahmeneinträge

- Zuständigkeit
- Status
- EU-Aspekte
  - Vermeidung
  - Schutz
  - Vorsorge
  - Wiederherstellung



Beispiele der Maßnahmenkategorien

- Festsetzung der Überschwemmungsgebiete (302)
- Gewässerentwicklung und Auenrenaturierung, Aktivierung ehemaliger Feuchtgebiete (311)
- Ausbau, Ertüchtigung bzw. Neubau von stationären und mobilen Schutzeinrichtungen (317)

konzeptionelle Maßnahmen:

- Erstellung von Konzeptionen/Studien/Gutachten (501)
- Informations- und Fortbildungsmaßnahmen (503)
- Einrichtung bzw. Anpassung von Förderprogrammen (505)

Beispiel Maßnahmenkategorie 317

Ausbau, Ertüchtigung bzw. Neubau von stationären und mobilen Schutzeinrichtungen, z.B.

- Ausbau/Neubau von Bauwerken wie Deichen, Hochwasserschutzwänden, Dünen, Strandwällen, Stöpen, Sielen und Sperrwerken,
- einschließlich der Festlegung und Einrichtung von Überlastungsstellen,
- Rückstauschutz und Gewährleistung der Binnenentwässerung (z.B. über Entwässerungsleitungen, Pumpwerke, Grobrechen, Rückstauklappen) sowie
- Einsatz mobiler Hochwasserschutzsysteme, wie Dammbalkensysteme, Fluttore, Deichbalken, etc.

Tabelle der festgelegten Maßnahmen (Anhang H2)

Beispielhafter Ausschnitt aus dem Koordinierungsraum Untere Oder (UOD),
Hochwasserrisikogebiete
Alte Oder (DEBB_RG_6962_1081) / Finowkanal (DEBB_RG_69626_111)

Land	LAWA Maßnahmen Nr.	EU Code Maßnahmentyp	Koordinierungsraum	APSFR/ APSFR_CD	Zuständigkeit					Priorität			Status					Relevanz / Synergien WRRL
					1.Land	2. Regional	3. Kommunen	4. Verbände	5. Sonstige	2. Sehr hoch	3. Hoch	4. Mittel	Noch nicht begonnen	Begonnen	Laufend im Bau	Abgeschlossen	Unbekannt	
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_6_102			●				●			●				M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_6_102				●			●			●				M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_696_107	●						●		●					M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_6962_1081	●						●			●				M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_6962_1081			●				●			●				M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_6962_1081				●			●			●				M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_6962_1082	●						●				●			M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_696252_109	●						●			●				M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_696252_109			●				●			●				M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_696252_109				●			●			●				M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_696256_110	●						●		●					M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_696256_110	●						●			●				M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_696256_110			●				●			●				M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_696256_110				●			●			●				M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_69626_111	●						●		●					M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_69626_111	●						●			●				M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_69626_111			●				●			●				M2
BB	317	M33	UOD	DEBB_RG_69626_111				●			●			●				M2

Untersetzung durch Regionale Maßnahmenplanung im Land Brandenburg

- Prioritäre Einzelmaßnahmen, insbesondere des technischen Hochwasserschutzes, werden fortlaufend umgesetzt
- Ziel ist es, jährlich rund 30 Mio. € in die Umsetzung der Maßnahmen des landesweiten Hochwasserschutzes als Teil der Vorzugsvarianten der Regionalen Maßnahmenplanung zu investieren.

Strategische Umweltprüfung

Gemäß § 14b Absatz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Anlage 3 Nummer 1.3 UVPG ist eine SUP durchzuführen.

Scoping:
Festlegung des Untersuchungsrahmens am 03.03.2015.

Auslegung:
vom 22.04.2015 bis 22.06.2015 (in Brandenburg im MLUL, an 3 LUGV-Standorten und in den Unteren Wasserbehörden).

Bekanntgabe: bis 22.12.2015

Gliederung des Umweltberichts

1. Einleitung
2. Gegenstand des HWRM-Plans
3. Methodisches Vorgehen
4. Darstellung der für den HWRM-Plan geltenden Ziele des Umweltschutzes
5. Merkmale der Umwelt und des Umweltzustands
6. Voraussichtlich erhebliche Auswirkungen des HWRM-Plans auf die Umwelt
7. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben
8. Kurzdarstellung der Gründe für die Wahl der geprüften Alternativen
9. Überwachungsmaßnahmen
10. Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung

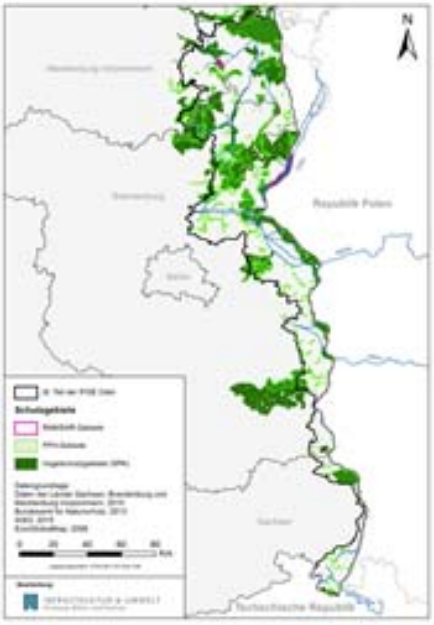
Kap. 4 Darstellung der für den HWRM-Plan geltenden Ziele des Umweltschutzes

- „Roter Faden"
- Bewertungsmaßstab
- Auswahl nach sachlicher Relevanz, räumlichen Bezug und Abstraktionsgrad
- Beispiel: Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit

Ziele des Umweltschutzes	Erläuterungen
Schutz des Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 1 i. V. m. § 3 BImSchG, Badegewässer-Verordnungen der Länder: Badegewässerlandesverordnung – Landesverordnung über die Qualität und die Bewirtschaftung der Badegewässer in Mecklenburg-Vorpommern (BadegewLVO), Brandenburgische Badegewässerverordnung (BbgBadV), Sächsische Badegewässer-Verordnung (SächsBadegewVO), Trinkwasserverordnung)	Schutz des Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen, z. B. durch Luftverunreinigungen, Lärm, gefährliche Stoffe, Hochwasser und Keime.
Dauerhafte Sicherung des Erholungswertes von Natur und Landschaft (§ 1 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, Badegewässer-Verordnungen der Länder: BadegewLVO, BbgBadV, SächsBadegewVO)	Zur dauerhaften Sicherung des Erholungswertes von Natur und Landschaft sind insbesondere Naturlandschaften und historisch gewachsene Kulturlandschaften, auch mit ihren Kultur-, Bau- und Bodendenkmalen, vor Verunstaltung, Zersiedelung und sonstigen Beeinträchtigungen zu bewahren, zum Zweck der Erholung in der freien Landschaft nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen vor allem im besiedelten und siedlungsnahen Bereich zu schützen und zugänglich zu machen.
Gewährleistung eines nachhaltigen Hochwasserschutzes (§§ 72 bis 81 WHG)	Gewährleistung von möglichst natürlichen und schadlosen Abflussverhältnissen und Vorbeugung bzgl. der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen.

Kap. 5 Merkmale der Umwelt und des Umweltzustands

- Aktueller Zustand der Schutzgüter im Untersuchungsraum
  - vorhandene Daten und Informationen (Studien, Pläne, Berichte)
- Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung des Plans
  - Trendaussagen und Prognosen aus anderen Fachbereichen
- Wichtige Grundlage auch für die Beurteilung der Umweltwirkungen auf nachgelagerten Planungs- bzw. Genehmigungsebenen
- Beispiel: Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (hier: Schutzgebiete)



Kap. 6 Voraussichtlich erhebliche Auswirkungen des HWRM-Plans auf die Umwelt

Grundlagen

- Entwurf des **HWRM-Plans** für den deutschen Teil der IFGE-Oder:
  - Abgrenzung der Bearbeitungsräume und der Hochwasserrisikogebiete (nachrichtlich)
  - Zuordnung der Maßnahmenkategorien zu Bearbeitungsräumen (in Anhang H2 – „Tabelle der festgelegten Maßnahmen")
- **Festlegung für den Untersuchungsrahmen**:
  - Arbeitsschritte zur Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen
  - Bewertungsstufen für die qualitative Bewertung
  - Schutzgutbezogenes Zielgerüst
  - Bewertung der Umweltauswirkungen für die Maßnahmenkategorien
- **LAWA-Textbausteine** für Umweltberichte zu den Hochwasserrisikomanagementplänen

Kap. 6 Voraussichtlich erhebliche Auswirkungen des HWRM-Plans auf die Umwelt

Vorgehensweise in zwei Schritten

1. vereinfachte Umwelterheblichkeitsbetrachtung in Form einer grundsätzlichen/allgemeingültigen Wirkungsanalyse der Umweltwirkungen der Maßnahmenkategorien
2. Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen der in den drei Bearbeitungsräumen des HWRM-Plans vorgesehenen Maßnahmenkategorien auf die Schutzgüter nach UVPG in tabellarischer und verbal-argumentativer Form

Kap. 6 Voraussichtlich erhebliche Auswirkungen des HWRM-Plans auf die Umwelt

Bezugsebene

- Betrachtung der Maßnahmenkategorien in den drei Bearbeitungsräumen des HWRM-Plans
- keine genaue Verortung einzelner Maßnahmen aufgrund der Maßstabsebene / Abstraktionsgrad
- Berücksichtigung von Umweltauswirkungen über den unmittelbaren Bereich des Eingriffs hinaus

Kap. 6 Voraussichtlich erhebliche Auswirkungen des HWRM-Plans auf die Umwelt

Grundsätze der Bewertung (1/2)

- Dreistufige Bewertungsskala: + / 0 / -

+	positiver Beitrag zum Umweltziel
o	keine, neutrale oder vernachlässigbare Wirkung auf das Umweltziel
-	negativer Beitrag zum Umweltziel

- Ergänzt: Bewertung ± („ambivalent") für die Einschätzung der Tendenz der Umweltwirkung eines Maßnahmentyps, wenn
  - Maßnahmen dieses Typs auf ein Schutzgut je nach Standortwahl bzw. konkreter Ausgestaltung der Maßnahme positive oder negative Wirkungen haben können,
  - im Raum verteilt unterschiedliche Auswirkungen auftreten können oder
  - bestimmte Schutzziele zu einem Schutzgut positiv betroffen sein können, andere aber negativ.

Kap. 6 Voraussichtlich erhebliche Auswirkungen des HWRM-Plans auf die Umwelt

Grundsätze der Bewertung (2/2)

- Das Bewertungsraster der Tabelle 5 der LAWA-Textbausteine wurde unter Zuhilfenahme der Umweltsteckbriefe für die Maßnahmenkategorien 305, 307, 311, 313-321 angepasst.
- Potenziell besonders positive wie negative Umweltauswirkungen werden verbal-argumentativ ausgewertet.
- Die voraussichtlichen Umweltauswirkungen werden für jeden der drei Bearbeitungsräume verbal-argumentativ zusammengefasst.
- Es wird keine arithmetische Aggregation der Bewertungen von Umweltauswirkungen durchgeführt.

Kap. 6 Voraussichtlich erhebliche Auswirkungen des HWRM-Plans auf die Umwelt

Ergebnis (1/2):
Tabelle der Umweltauswirkungen am Beispiel Bearbeitungsraum Lausitzer Neiße

Maßnahmentyp-Nr.	Maßnahmentyp	Menschen, menschliche Gesundheit	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	Boden	Wasser	Klima, Luft	Landschaft	Kulturgüter	sonstige Sachgüter
Aspekt Vermeidung									
	Handlungsbereich Vermeidung (Flächenvorsorge)								
302	Festsetzung von Überschwemmungsgebieten	+	+	+	+	0	0	+	+
	Handlungsbereich Verringerung (Bauvorsorge)								
307	Objektschutz	+	+	+	+	0	0	±	+
	Handlungsbereich Sonstige Vorbeugungsmaßnahmen								
309	Sonstige Maßnahmen zur Vermeidung von Hochwasserrisiken	+	0	0	+	0	0	+	+
Aspekt Schutz									
	Handlungsbereich Management natürlicher Überschwemmungen/ Abfluss- und Einzugsgebietsmanagement (Natürlicher Wasserrückhalt)								
311	Natürlicher Wasserrückhalt in der Gewässeraue	+	+	±	+	0	+	±	±
313	Natürlicher Wasserrückhalt in Siedlungsgebieten	+	±	±	+	0	±	±	±
314	Wiedergewinnung von Überschwemmungsgebieten	+	+	±	+	0	+	±	±
	Handlungsbereich Regulierung Wasserabfluss (Technischer Hochwasserschutz)								
315	Planung und Bau von Hochwasserrückhaltemaßnahmen	+	-	-	-	-	-	±	±
316	Betrieb, Unterhaltung und Sanierung von Hochwasserrückhaltemaßnahmen	+	-	±	±	-	-	±	±
	Handlungsbereich Anlagen im Gewässerbett, an der Küste und im Überschwemmungsgebiet (Technischer Hochwasserschutz)								
317	Deiche, Dämme, Hochwasserschutzwände, mobiler Hochwasserschutz, Dünen, Strandwälle	±	-	-	-	-	-	±	±
Aspekt Vorsorge									
	Handlungsbereich Hochwasservorhersagen und Warnungen (Informationsvorsorge)								
323	Einrichtung bzw. Verbesserung von kommunalen Warn- und Informationssystemen	+	0	0	0	0	0	+	+

Zeichenerklärung zum dreistufigen ordinalen Bewertungsschema (vgl. Tabelle 3-1)

+	0	-	±
im Regelfall positive Umweltauswirkung	keine Umweltauswirkung zu erwarten	erheblich negative Umweltauswirkung ist nicht auszuschließen	ambivalent – positive oder negative Umweltauswirkung möglich

Kap. 6 Voraussichtlich erhebliche Auswirkungen des HWRM-Plans auf die Umwelt

Ergebnis (2/2):
Zusammenfassung der wichtigsten Schlussfolgerungen am Beispiel Bearbeitungsraum Lausitzer Neiße

Der größten Aufmerksamkeit bei den Planungen und Genehmigungsverfahren auf den nachgelagerten Ebenen bedürfen die vorgesehenen Maßnahmen in folgenden Handlungsbereichen:

- **Management natürlicher Überschwemmungen/Abfluss- und Einzugsgebietsmanagement (Natürlicher Wasserrückhalt)** – vor allem in Hinblick auf mögliche negative Wirkungen auf die Schutzgüter Boden, Kulturgüter und sonstige Sachgüter, in geringerem Umfang auch auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Landschaft,
- **Regulierung Wasserabfluss (Technischer Hochwasserschutz)** – vor allem in Hinblick auf mögliche negative Wirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt; Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter und
- **Anlagen im Gewässerbett, an der Küste und im Überschwemmungsgebiet (Technischer Hochwasserschutz)** – in Hinblick auf mögliche negative Wirkungen auf alle Schutzgüter.

Mit Blick auf deren besondere Schutzwürdigkeit sind insbesondere Maßnahmen in der unmittelbaren Flussaue der Lausitzer Neiße und im Bereich der Muskauer Heide sorgfältig zu prüfen (Schutzgüter: Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Landschaft). Gleiches gilt für Maßnahmen im Bereich der historischen Stadtzentren und des Muskauer Parks (Schutzgut Kulturgüter).

Kap. 7 Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Herausforderungen bei der Erstellung des Umweltberichts

- Keine genaue Verortung von Maßnahmen im HWRMP
- Der hohe Abstraktionsgrad des Plans
  - lässt es prinzipiell nicht zu, ortskonkrete Umweltauswirkungen von Maßnahmen zu ermitteln;
  - dies gilt insbesondere für über den jeweiligen Bearbeitungsraum hinausgehende potenzielle Wirkungen von Maßnahmen;
  - deshalb Verweis auf die nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen;
  - Bei entscheidungserheblichen Prognoseunsicherheiten bzw. Kenntnislücken auf nachgelagerten Prüfebenen sind deshalb ggf. weitere Untersuchungen oder spezielle Überwachungsmaßnahmen erforderlich.

Kap. 8 Kurzdarstellung der Gründe für die Wahl der geprüften Alternativen

- Bereits bei der Auswahl der Maßnahmenkategorien in den Bearbeitungsräumen erfolgt die Prüfung und Abwägung, welche Maßnahmenkategorien in einem Raum umgesetzt werden sollen.
- Beispiel: Umsetzung punktueller Objektschutzmaßnahmen (307) anstelle einer umfangreichen Deichbaumaßnahme (317).
- Eine Alternativenprüfung ist somit bereits integraler Bestandteil des Prozesses der Aufstellung des HWRM-Plans.

Kap. 9 Überwachungsmaßnahmen

Die Überwachung wird sichergestellt, indem

- Maßnahmen mit voraussichtlich erheblichen negativen Umwelt-auswirkungen im Rahmen der Genehmigungsverfahren geprüft und
- die Ergebnisse dieser Prüfungen bei der Überprüfung und Aktualisierung des Plans berücksichtigt werden und dieser entsprechend angepasst wird.

Maßnahmen

- Natürlicher Rückhalt des Wassers im gesamten Einzugsgebiet erhöhen
- Vergrößerung der Abflusskapazität und Ausbreitungsmöglichkeit des Flusses
- Künstliche Rückhalte– und Speichermöglichkeiten
- Einsatz von Eisbrechern bei drohendem Eisstau und Eisversetzungen
- Beseitigung von Schwachstellen
- Deichrückverlegung
- Gesteuerte Hochwasserrückhaltung

  Neuzeller Niederung und Ziltendorfer Niederung

  – bis 2021: 15 Mio. €, bis 2027: 25 Mio. €, nach 2027: 7 Mio. €

Neuzeller Niederung

Teil des Nationalen Hochwasserschutzplans

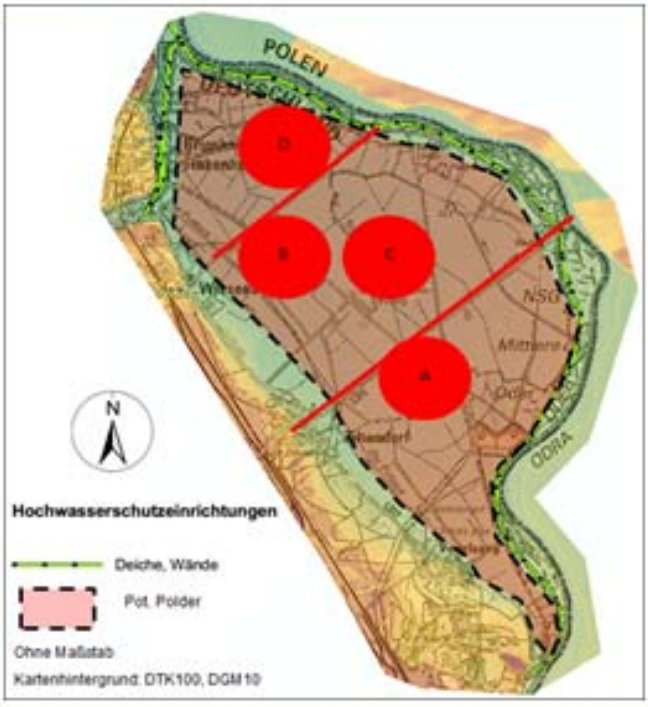
Vorplanung abgeschlossen

Scheitelwasserstände der Oder können bis zu 20 cm reduziert werden

Ziltendorfer Niederung

Teil des Nationalen Hochwasserschutzplans

Varianten:
bis zu
Poldervolumen /-fläche:
130 Mio. m³ / 4.200 ha



Erkenntnisse – Schlussfolgerungen – Empfehlungen

- Hochwasserschutz (Deiche) weitgehend umgesetzt
- Planung Neuzeller Niederung / Ziltendorfer Niederung im zeitlichen Verzug
- Stärkere länderübergreifende Zusammenarbeit notwendig
- Bessere Kommunikation des (Rest-)Risikos
- Einbindung weiterer Akteure (Kommunen, Bürger etc.) erforderlich

Die Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie sorgt dafür, dass Hochwasserschutz nicht in Vergessenheit gerät.

KREATIV DENKEN | FLEXIBEL PLANEN | ZUVERLASSIG UMSETZEN

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Gregor-Mendel-Straße 9
D-14469 Potsdam
Telefon +49 (0) 3 31/5 05 81-0
Fax +49 (0) 3 31/5 05 81-20

E-Mail: mail@iu-info.de
Internet: www.iu-info.de

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner

STROMREGELUNGSKONZEPT FÜR DIE GRENZODER & VERTIEFUNG DES DAMMSCHEN SEES

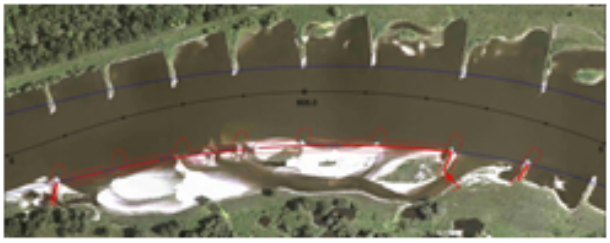
DR. ANDRZEJ KREFT, SZCZECIN

DR INŻ. ANDRZEJ KREFT – „Koncepcja regulacji Odry granicznej i pogłębienie jeziora Dąbie"

Odrzańska Droga Wodna – Odra swobodnie płynące (graniczna) - stan aktualny – miejsca limitujące

Na 161,7 dł. odcinka granicznego rzeki Odry najpilniejsze prace naprawczo-modernizacyjne zabudowy regulacyjnej trzeba podjąć na minimum 105,7 km długości rzeki (ok 65%).

Są to odcinki wytypowane do naprawy na etapie przygotowywania dokumentu tezowego do roku 2008 jeszcze przy braku wspólnej spójnej koncepcji regulacyjnej.



Odcinki wymagające naprawy i modernizacji istniejącej zabudowy regulacyjnej dla likwidacji miejsc limitujących głębokość

DR INŻ. ANDRZEJ KREFT – „Koncepcja regulacji Odry granicznej i pogłębienie jeziora Dąbie"

Przyczyną tworzenia się na Odrze granicznej miejsc limitujących warunki głębokościowe są:

1 - Krótkookresowe przepływy wielkie i występujące później długookresowe przepływy niżówkowe.
2 - Zjawiska lodowe.
3 - Brak równowagi w układzie - zdolności transportowe rumowiska, a ilość rumowiska dostarczanego - wywołanej zabudową zbiornikową dopływów Odry i skanalizowaniem Odry górnej.
4 - Systemem istniejącej regulacji przy pomocy ostróg, która nie może być „spełniona" z uwagi na niemożliwość zalądowienia przestrzeni międzyostrogowych, a tym samym niewypełnieniem założeń obliczeniowych regulacji.

Sytuacja jest praktycznie „bez wyjścia" jeżeli nie podejmie się zdecydowanych, radykalnych i szybkich działań zmieniających ten stan rzeczy.

STAN SPRAW NA DZIEŃ 26.06.2016 r.

- W dniu 10.07.2014 został przyjęty przez polsko-niemiecką Grupę Sterującą dokument pt.: „Aktualizacja koncepcji regulacji rzeki Odry granicznej".
- W dniu 27.04.2015 w Warszawie została podpisana Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi),
- W dniu 22.10.2015 roku w życie weszła polsko-niemiecka Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec, o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi)
- W dniach 04.12.2015 r. odbyła się narada administracyjna polsko-niemieckiej grupy roboczej, ds. wdrożenia koncepcji regulacji cieku Odry granicznej (KRCOg)
- W dniu 10.03.2016 r. odbyła się kolejna narada administracyjna polsko-niemieckiej grupy roboczej ds. wdrożenia KRCOg

DR INŻ. ANDRZEJ KREFT – „Koncepcja regulacji Odry granicznej i pogłębienie jeziora Dąbie"

POLSKO-NIEMIECKA KONCEPCJA UTRZYMANIA I MODERNIZACJI ZABUDOWY ODRY

WSPÓLNA POLSKO-NIEMIECKA KONCEPCJA ZABUDOWY REGULACYJNEJ GRANICZNEGO ODCINKA ODRY,
ma gwarantować
uzyskanie i utrzymanie głębokości szlaku żeglownego 1,80 m:

- na odcinku od ujścia Warty (km 617,6) do Widuchowej (km 704,1),
  przy przepływie gwarantowanym z prawdopodobieństwem 90,0 %
- na odcinku od ujścia Nysy Łużyckiej (km 542,4) do ujścia Warty (km 617,6), przy przepływie gwarantowanym z prawdopodobieństwem 80,0 %

co spowodować ma istotną redukcję miejsc zatorogennych oraz umożliwić prowadzenie skutecznej polsko-niemieckiej akcji lodołamania, chroniącej przed powodzią zatorową polskie i niemieckie miejscowości nadodrzańskie, jak również przyczyni się do poprawy warunków nawigacyjnych dla żeglugi.

5

HARMONOGRAM RZECZOWO-CZASOWY

Prace remontowo-modernizacyjne zabudowy regulacyjnej granicznego odcinka rzeki Odry prowadzone będą do roku 2028 i finansowane przez każdą ze stron na swoim brzegu.

W pierwszym etapie powinny zostać zlikwidowane 2 priorytetowe miejsca limitujące:

1. Górzyca-Retwein (km 604-605),
2. Osinów Dolny/Hohenwutzen (km 656-659),

W następnych latach kolejne 4 miejsca limitujące:

3. Słubice/Frankfurt n. Odrą (km 581,0-585,7),
4. Kostrzyn/Kietz (km 613,5-614,7),
5. Gozdowice-Siekierki (km 645,5-654,0),
6. Osinów Dolny/Hohenwutzen (km 654-656; 659-663)

Odrzańska Droga Wodna – Odra swobodnie płynąca (graniczna) – planowane zamierzenia inwestycyjne

Zalecenia wynikające z koncepcji regulacji Odry granicznej wskazują na potrzebę kompleksowej modernizacji zabudowy regulacyjnej, która w założeniach powinna postępować sukcesywnie od dołu w górę biegu rzeki.

Zaplanowane działania przewidują będą realizowane zgodnie z zaleceniami koncepcji:

Etap 1 - Likwidacja zatwierdzonych priorytetowych miejsc limitujących głębokość na odcinku ok 24,5 km:

Etap 2 – Modernizacja zabudowy regulacyjnej na długości 30 km (do 2022):

a) od km 683,0 w górę rzeki
b) od km 617,6 w górę rzeki

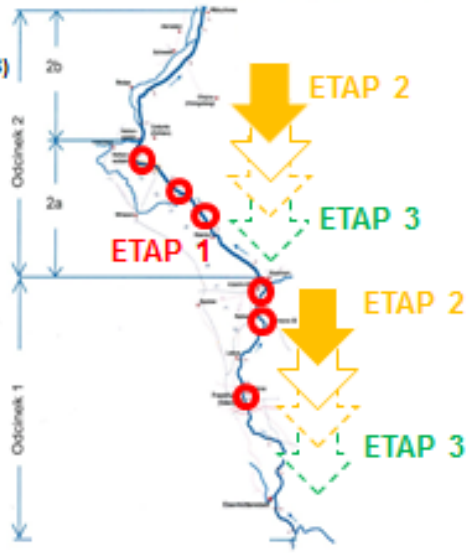
Etap 3 – Modernizacja pozostałej zabudowy regulacyjnej (do roku 2028)

- Słubice/Frankfurt (rz. Odra km 581-585,7);
- Kostrzyn/Kietz (rz. Odra km 613,5-614,7);
- Górzyca/Reitwein (rz. Odra 604,0-605,0);
- Osinów Dolny/Hohenwutzen (rz. Odra km 656,0-659,0);
- Gozdowice/Siekierki (rz. Odra km 645,5-654,0);
- Osinów Dolny/Hohenwutzen (rz. Odra km 654,0-663,0).

Prace realizowane będą w pierwszej kolejności:

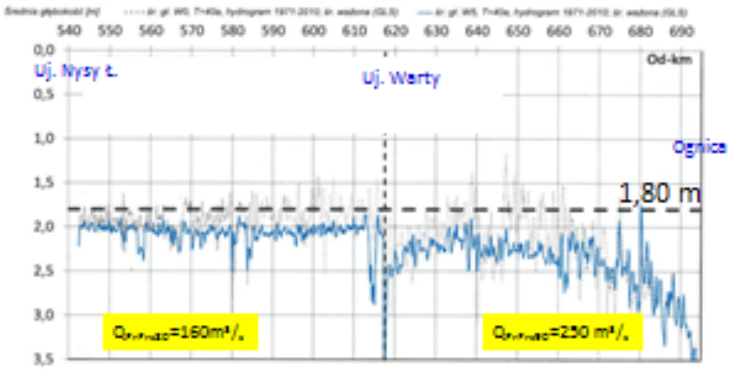
-Osinów Dolny/Hohenwutzen (rz. Odra km 656,0-659,0);

-Górzyca/Reitwein

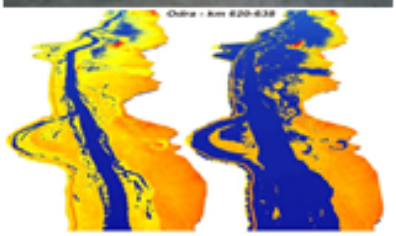


W roku 2014 zakończono kilkuletnie prace nad wspólnotą polsko-niemiecką koncepcję regulacji cieku Odry granicznej, zgodnie z określonym, możliwym do osiągnięcia celem regulacyjnym.

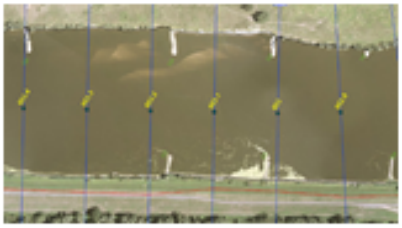
W toku przeprowadzonych wielowariantowych badań, stwierdzono, że w celu uzyskanie zakładanych rezultatów również pozostała część obecnej zabudowy musi być dostosowana do nowych parametrów, w szczególności do wymaganych parametrów i wyznaczonych odcinkowo szerokości regulacyjnych.



Ilustracja 2-5: Porównanie średnich głębokości przy $Q_{prvdd50}$ wariantów W0 i KRC-W5 na całym obszarze objętym badaniami

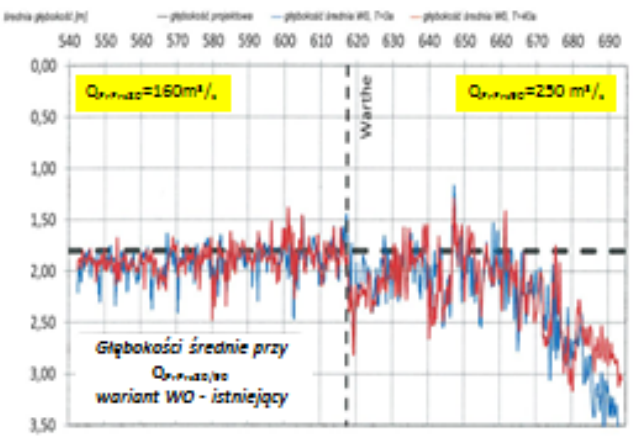


Poniżej ujścia Warty drugiej połowie 20 wieku koryto rzeki się podniosło.



System regulacyjny znajduje się w złym stanie. Jest niepełny i niejednolity.

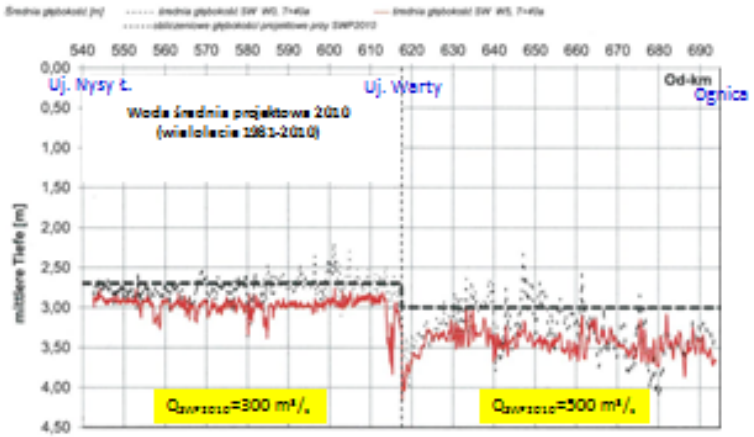
DR INŻ. ANDRZEJ KREFT – „Koncepcja regulacji Odry granicznej i pogłębienie jeziora Dąbie"
Odrzańska Droga Wodna – Odra swobodnie płynąca (graniczna) - stan aktualny

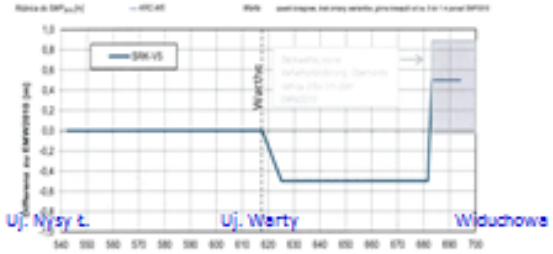


<u>Odcinek rzeki Odry swobodnie płynący od ujścia rzeki Nysy Łużyckiej do ujścia Warty (km 617.6),</u> podobnie jak usytuowany powyżej odcinek swobodnie płynący, uregulowany został na średnią wodę przy pomocy ostróg podprądowych.
Cały odcinek charakteryzuje się złym wpływem budowli regulacyjnych (ostróg) na morfologię koryta rzeki tworząc liczne uciążliwe przemiały zaniżające głębokości tranzytowe.

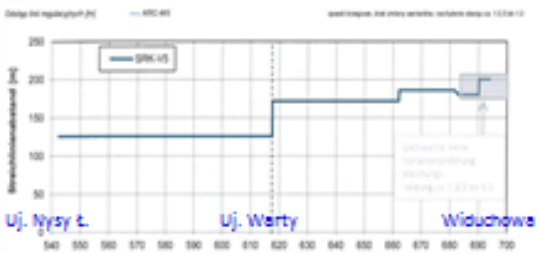
<u>Od Kostrzyna do miejscowości Piasek (km 683)</u> Odra uregulowana jest przy pomocy ostróg podprądowych.
W trakcie regulacji trasa została nadmiernie sprostowana, chociaż pozostawiono na niej 3 łuki o promieniach 650,0 m. Omawiany odcinek charakteryzuje się zmiennością przebiegu nurtu oraz licznymi przemiałami, które różnią się czasem trwania, długością oraz stopniem limitowania najmniejszej głębokości.

<u>Poniżej km 683,0</u> kończą się ostrogi, a warunki przepływu określa gwałtowne załamanie spadku podłużnego, który maleje do zaledwie 3 cm/km. Zaczyna być tu również odczuwalny wpływ cofki odmorskiej.





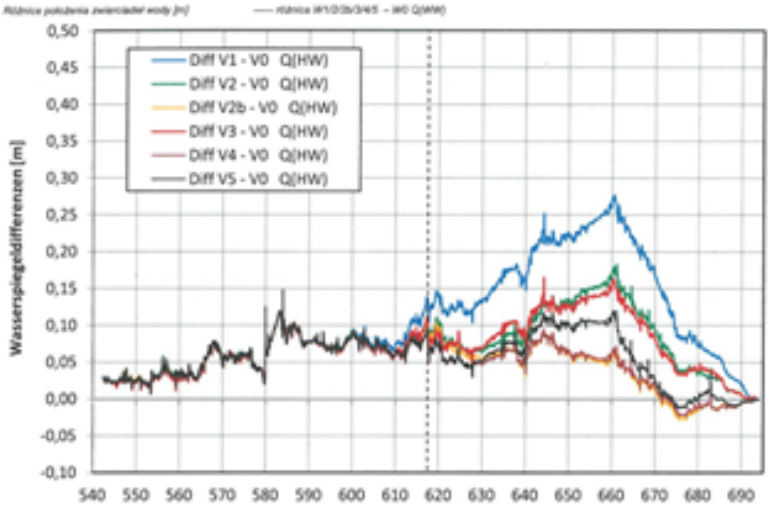
Rzędne budowli



Odstęp linii regulacyjnych

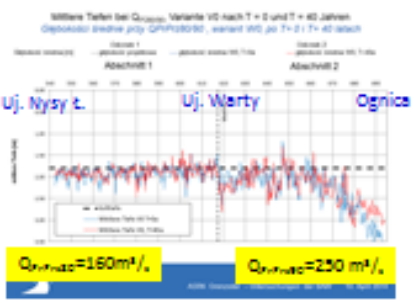
Wariant	Odstępy linii regulacyjnych		Projektowa wysokość budowli regulacyjnych	
	Odc. 1	Odc. 2	Odc. 1	Odc. 2
W0	Zróżnicowane odstępy linii regulacyjnych i zróżnicowane projektowe wysokości budowli regulacyjnych w następstwie niejednorodnego systemu regulacji			
KRC-W1	126 m	172 m	SWP_{2010}	
KRC-W2		172 m		617,6 – 625,0: SWP_{2010} 625,1 – 681,6: SWP_{2010} – 0,5m
KRC-W2b		617,6 – 650,0: 172 m 650,1 – 681,6: 186 m		
KRC-W3		617,6 – 655,0: 186 m 655,1 – 681,6: 172 m		617,6 – 625,0: SWP_{2010} – 0,0 do 0,6m 625,1 – 681,6: SWP_{2010} – 0,6m
KRC-W4		617,6 – 650,0: 172 m 650,1 – 681,6: 186 m		617,6 – 625,0: SWP_{2010} – 0,0 do 0,5m 625,1 – 681,6: SWP_{2010} – 0,5m
KRC-W5		617,6 – 662,0: 172 m 662,1 – 681,6: 186 m		

Tabela 2-1: Geometryczne parametry bazowe wariantów

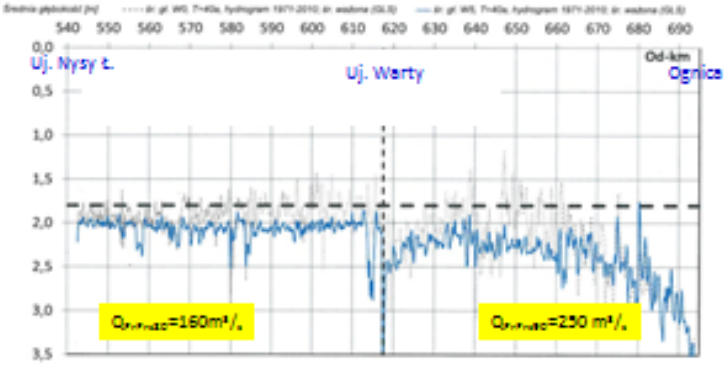


Ilustracja 2-8: Zmiany położenia zwierciadła wody przy Q(WW) w wariantach KRC-W1, KRC-W2, KRC-W2b, KRC-W3, KRC-W4 i KRC-W5 w porównaniu z KRC-W0

Uzgodniona polsko-niemiecka Koncepcja regulacji cieku Odry granicznej



Prognozowany stan Odry granicznej, po zakończeniu modernizacji przy przepływach PrPrz80/90



Ilustracja 2-5: Porównanie średnich głębokości przy $Q_{PrPrz80/90}$ wariantów W0 i KRC-W5 na całym obszarze objętym badaniami

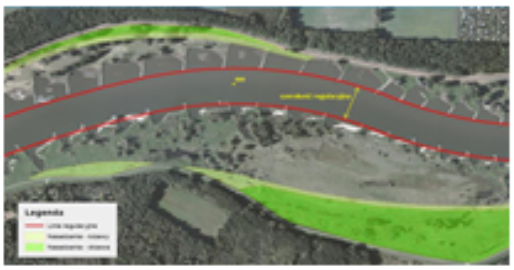
DR INŻ. ANDRZEJ KREFT – „Koncepcja regulacji Odry granicznej i pogłębienie jeziora Dąbie"

Zakres i metody modernizacji zabudowy regulacyjnej odcinka granicznego

OSTROGI
- Nachylenie główki 1:10 / Nachylenie korpusu 1:100
- Szerokość korony 1,5 do 2,0 m
- Nachylenie bocznej 1:2 (wg) 1:3 (wd) / Podprądowo 72 stopnie

TAMY PODŁUŻNE
- Nachylenie do rzeki 1:1,25 do 1:3 / do brzegu 1:1,5 do 1:3,0
- Szerokość korony 1,5 do 2,0 m / opływ tylny poniżej SNW

Przebudowa (zmiana parametrów) istniejącego systemu tam poprzecznych (ostróg)

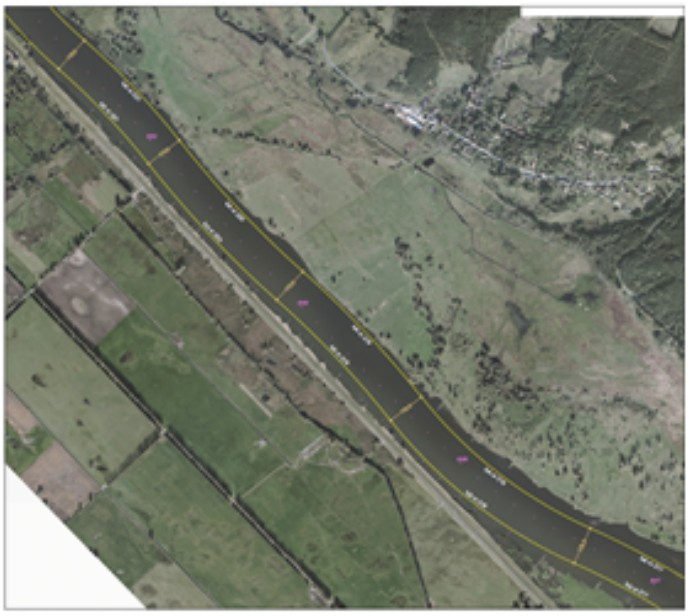


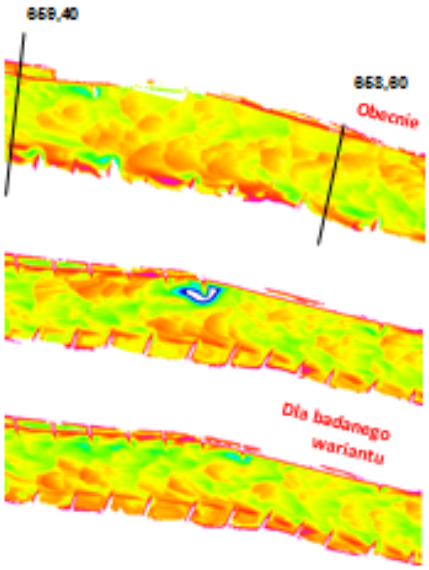
Ujednolicenie szerokości regulacyjnej na poszczególnych odcinkach

Zastosowanie mieszanego systemu regulacji (tamy poprzeczne i tamy podłużne)

Budowa i remont opasek brzegowych na dolnej Odrze poniżej km 683

Zakres i metody modernizacji zabudowy regulacyjnej odcinka granicznego



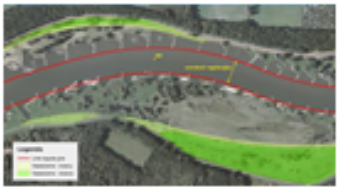


Działania optymalizacyjne systemu zabudowy

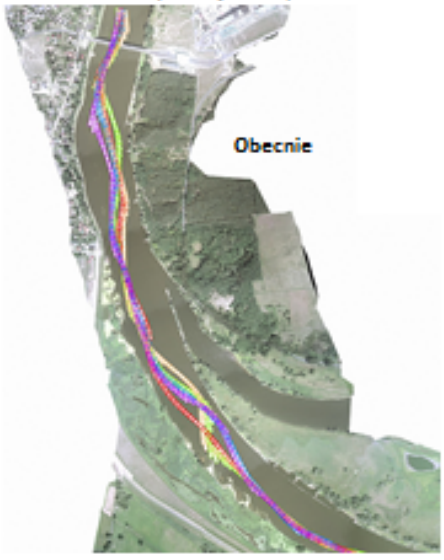
Szerokość regulacyjna:
Odcinek I (uj. Nysy Ł.-uj. Warty): 126 m
Odcinek II (uj. Warty-Piasek): 172 m - 186 m

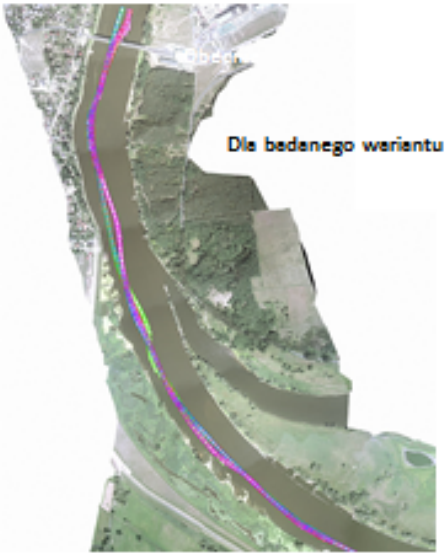
DR INŻ. ANDRZEJ KREFT – „Koncepcja regulacji Odry granicznej i pogłębienie jeziora Dąbie"

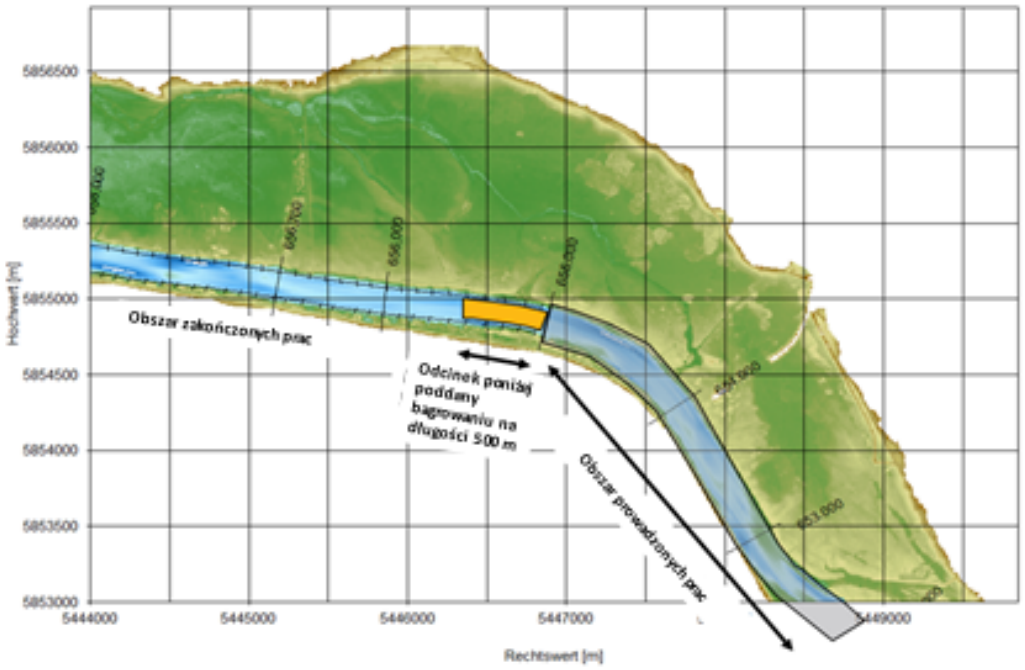
Zakres i metody modernizacji zabudowy regulacyjnej odcinka granicznego



Symulacje komputerowe toru ruchu statków przy SW







Bagrowania wspomagające

Zakres i metody modernizacji zabudowy regulacyjnej odcinka granicznego

Brak wymyć przy ostrogach i ustabilizowane dno

1B.4 - Poprawa przepływu wód powodziowych w okresie zimowym z Jeziora Dąbie (Masterplan 1_6_O)

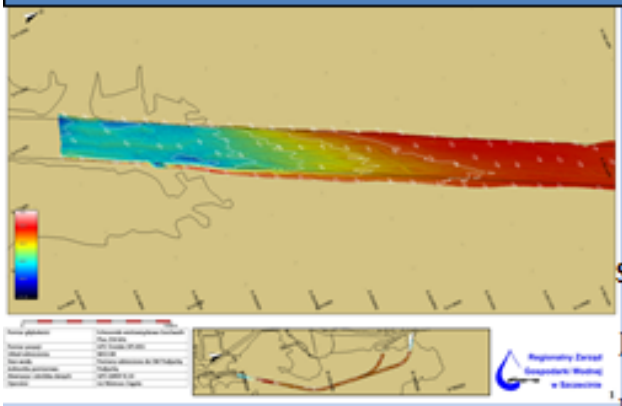
Zadanie objęte Umową między Rządem RP i Rządem RFN o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych pogranicza polsko-niemieckiego (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi).

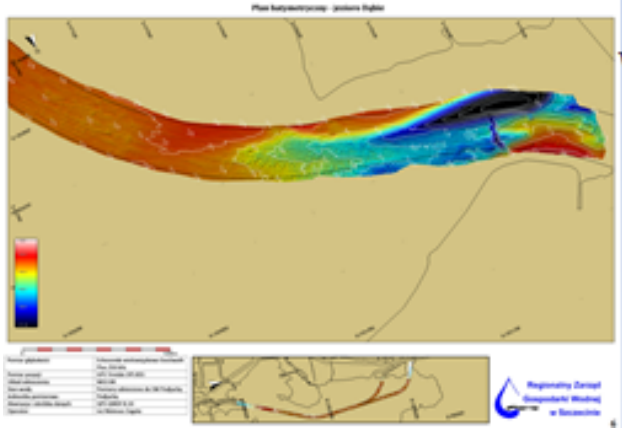
Zadanie jest niezbędne do realizacji, gdyż ma na celu udrożnienie toru wodnego na jeziorze Dąbie, co pozwoli na zapobieganie powodziom zatorowym na odcinku dolnej Odry. Jezioro Dąbie jest naturalnym odbiornikiem kry lodowej kruszonej przez lodołamacze na Odrze.

Po udrożnieniu tor powinien posiadać następujące parametry:
- **szerokość koryta w dnie – 150 m**
- **głębokość gwarantowana 3,4 m przy średniej wodzie**
- **minimalny łuk – 800 m**
- **nachylenie skarp toru wodnego ~ 1:6**

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie

DR INŻ. ANDRZEJ KREFT – „Możliwości rozwoju żeglugi i turystyki na Odrze granicznej z uwzględnieniem ochrony przeciwpowodziowej"

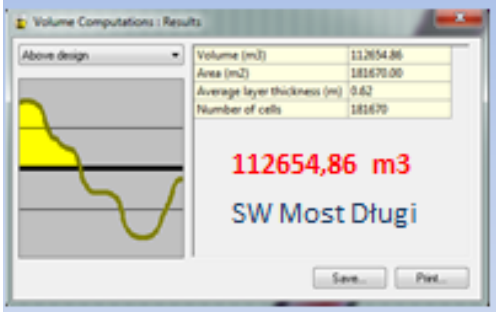


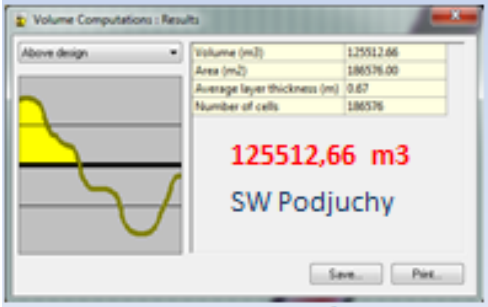


STAN AKTUALNY:

Jezioro Dąbie – pomiary batymetryczne echosondą wielowiązkową

Jezioro Dąbie - obliczanie mas do wybagrowania, do głębokości 3,40 m





Analiza danych z dwóch wodowskazów

Dziękuję za uwagę

XX. Międzynarodowe Kolokwium Odry i Haweli – 23.06.2016 r. SŁUBICE

PLANUNGSSTAND ZUR UMSETZUNG DES DEUTSCH-POLNISCHEN ABKOMMENS

HANS BÄRTHEL, MAGDEBURG

20. Internationales Oder/Havel-Colloquium
23.06.16, Slubice

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Hans Bärthel, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

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

- Planungsstand zur Umsetzung

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Ausgangssituation

- Die Oder bildet zwischen km 542,4 (bei Ratzdorf) und km 704,1 (Abzweig der Westoder) die deutsch-polnische Grenze.
- Der Unterhaltungszustand der Stromregelungsbau-werke ist auf deutscher und polnischer Seite unzureichend.
- Verstärkte Anlandungstendenzen und ständig verschlechterte Fahrrinnenverhältnisse in den letzten Jahrzehnten sind die Grundlage.

Gefährdung der polnisch-deutschen Eisaufbruchaktion sowie der Eisabfuhr an der Oder

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Ablauf

- Intensive polnisch-deutsche Gespräche zur fachtechnischen Verständigung und gegenseitigen Akzeptanz über die Unterhaltung des Stromregelungssystems
- Entwicklung eines Verständnisses zur Schaffung gemeinsamer Stromregelungsgrundlagen
- Gemeinsame Lokalisierung von Maßnahmen, die den Eisbrechereinsatz, die Eisabfuhr und die Schifffahrt grundsätzlich verbessern können

Deutsch/polnisches Thesenpapier, 24. November 2008

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Abkommen

„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)"

- wurde am 27.04.2015 unterzeichnet.
- Das Abkommen ist am 22.10.2015 offiziell in Kraft treten.

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Wesentliche Themen im Abkommen

Artikel 3:
(Stromregelungskonzeption für die Grenzoder)

Artikel 4:
(Schwachstellenbeseitigung bei Reitwein und Hohenwutzen)

Artikel 5:
(Schwachstellenbeseitigung bei Słubice, Kostrzyn nad Odrą, Gozdowice – Rudnica und Rudnica – Osinów Dolny)

Artikel 8:
(Vorratsbaggerung zur Eisabfuhr im Dammschen See)

Artikel 10:
(Baggerung in der Klützer Querfahrt)

WSV.de

Umsetzung des Artikel 3

Stromregelungskonzeption für die Grenzoder

(erstellt von der BAW im Mai 2014, begleitet durch dt.-poln. AG)

wesentliche Randbedingungen:

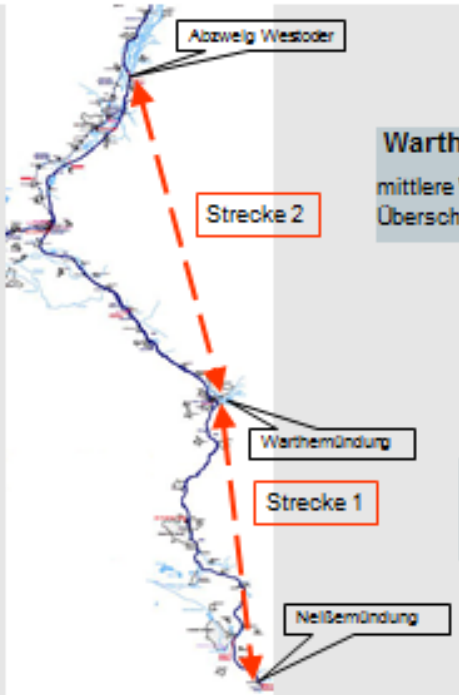
- Orientierung an den vorhandenen Stromregelungsbauwerken (Buhnen, Parallel- und Deckwerke).
- Beseitigung von zwischen der deutschen und polnischen Seite abgestimmten Schwachstellen der Grenzoder gemäß Thesenpapier zur Sicherung des Eisaufbruchs, der Eisabfuhr und der Binnenschifffahrt.
- Unter Berücksichtigung der natürlichen hydrologischen Verhältnisse eine Wassertiefe von 1,80 m mit einer mittleren jährlichen Überschreitungswahrscheinlichkeit von mind. 80% des Jahres oberhalb und mind. 90% unterhalb der Warthemündung zu gewährleisten.

Folie 6

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Umsetzung des Artikel 3



Streckenaufteilungen:

Warthemündung bis zum Abzweig der Westoder (Strecke 2):
mittlere Wassertiefe von 1,80 m bei einer mittleren jährlichen Überschreitungswahrscheinlichkeit von 90 %.

Neiße- bis Warthemündung (Strecke 1):
mittlere Wassertiefe von 1,80 m bei einer mittleren jährlichen Überschreitungswahrscheinlichkeit von 80 %.

Folie 7

WSV.de

Umsetzung des Artikel 4

Schwachstellenbeseitigung bei Reitwein

prioritäre Schwachstelle für die Strecke 2 (Od-km 586,0 – 617,6)

- Ende 2014 Planfeststellungsbeschluss
- April 2015 rechtskräftig
- Beginn der Baumaßnahme für Herbst 2016 geplant
- Fertigstellung Ende 2017 geplant

Wir machen Schifffahrt möglich.

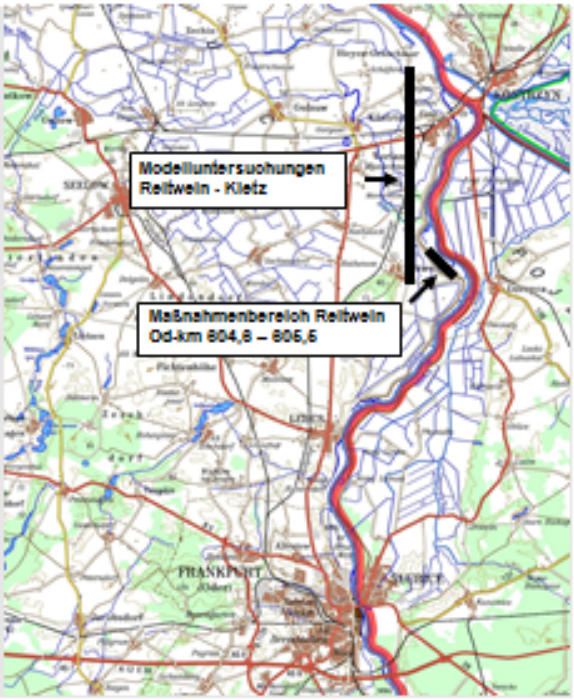
WSV.de

Umsetzung des Artikel 4

Randbedingungen bei Reitwein

- der Mittellauf der Oder ist beidseitig mit Buhnen ausgebaut
- bei Reitwein (Od-km 604,6 - 605,5) wurde am linken Ufer eine Buhnengruppe infolge militärischer Übungen massiv geschädigt
- die geringen Wassertiefen in diesem Abschnitt sind für den Eisbrechereinsatz und für die Güterschifffahrt ein ständiges Problem
- Unterhaltungsarbeiten sind hier dringend erforderlich
- Forderung: Instandsetzung des Regelungssystems, um einen ungehinderten Eisbrechereinsatz sicherzustellen

Modelluntersuchungen der BAW
⇒ als Grundlage für die Beseitigung der Schwachstellen Reitwein



WSV.de

Umsetzung des Artikel 4

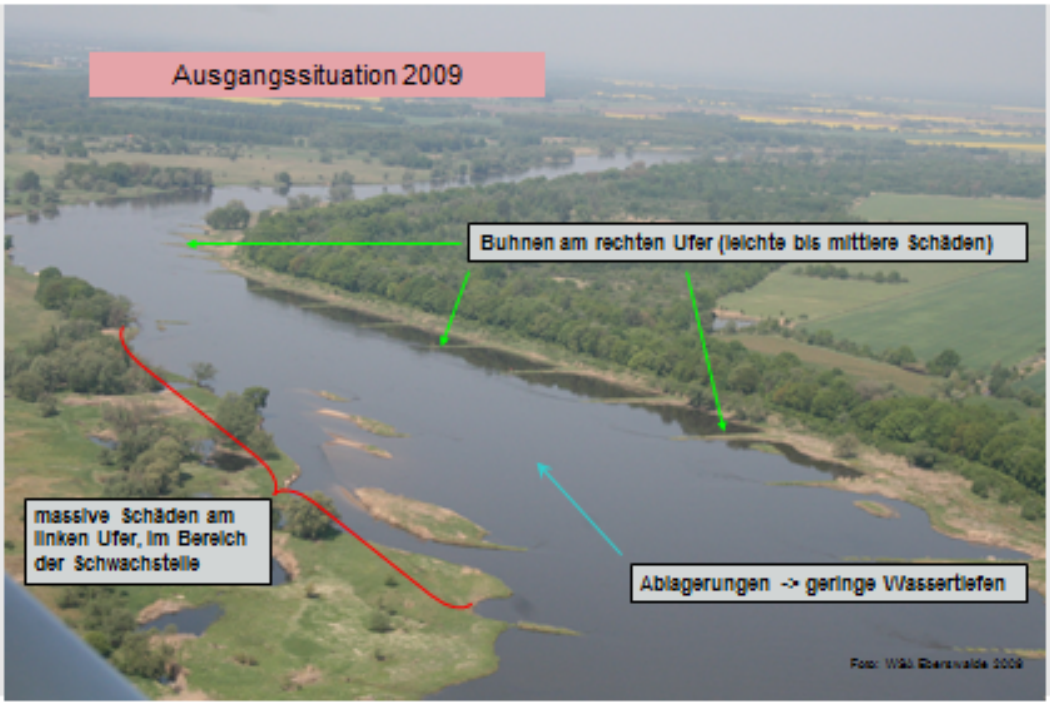
- Durchrisse an den Buhnenwurzeln haben zu Hinterströmung der Buhnen und Inselbildung geführt.
- Erosion der Ufer schreitet fort.
- Aufweitung des Abflussquerschnittes, Sedimentablagerungen in der Fahrrinne.
- die geringen Wassertiefen in diesem Abschnitt sind für den Eisbrechereinsatz und für die Güterschifffahrt ein ständiges Problem

- Maßnahmenziele
  - ⇒ Instandsetzung der Regelungsbauwerke (Buhnen)
  - ⇒ Wiederherstellung der Regelungsfunktion und der ehemals vorhandenen Fahrrinnentiefe
  - ⇒ Anpassung der Bauweise zum Erhalt der ökologisch wertvollen Strukturen im Uferbereich (alternativ: Parallelwerk)

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Umsetzung des Artikel 4



Umsetzung des Artikel 4

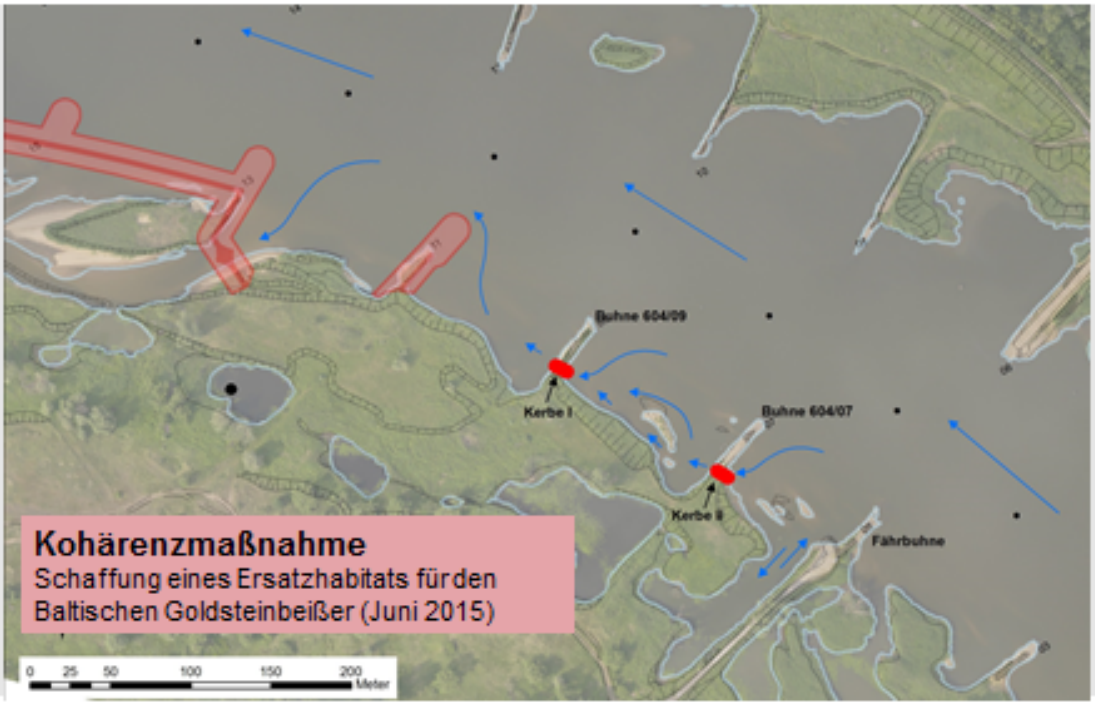
Planfeststellungsverfahren

• Umweltverträglichkeitsstudie, LBP	2010 / 2011
• Erörterungstermin	Sept. 2012
• Ergänzungsunterlage (mit Abweichungsprüfung und Ergänzung Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag)	Nov. 2013
• Gegenäußerung zu Stellungnahmen TÖB	Apr. 2014
• Planfeststellungsbeschluss	Dez. 2014
• Gefährdungsabschätzung	12/2014 – 02/2015
• Kohärenzmaßnahme (vorgezogene Maßnahme)	06/2015

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

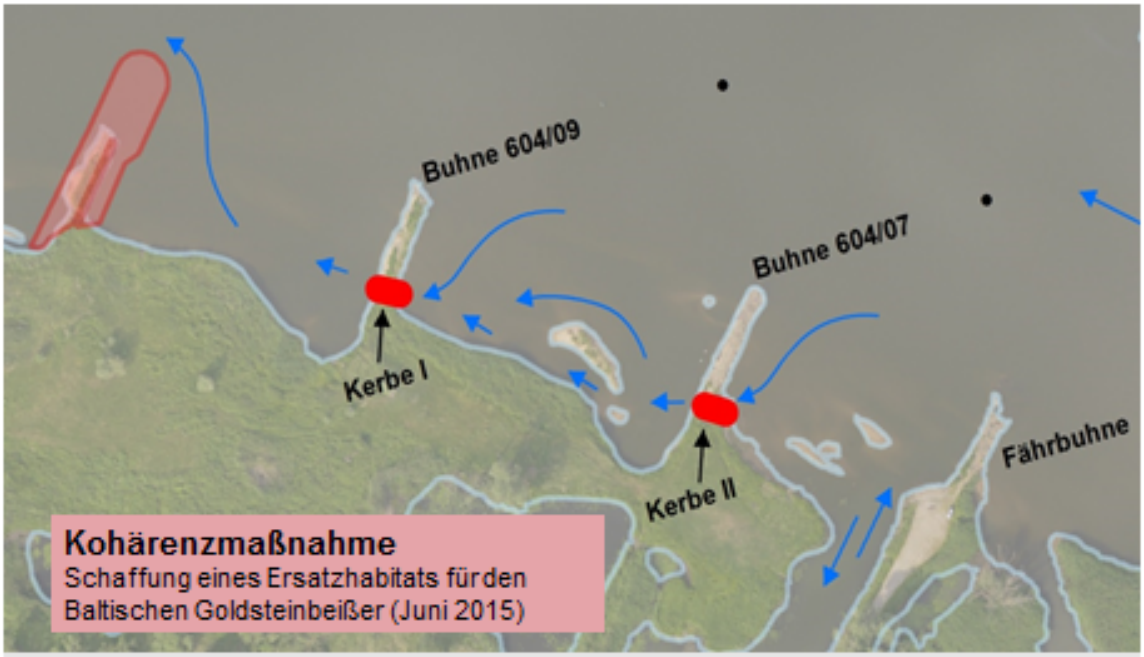
Umsetzung des Artikel 4



Kohärenzmaßnahme
Schaffung eines Ersatzhabitats für den Baltischen Goldsteinbeißer (Juni 2015)

WSV.de

Umsetzung des Artikel 4



Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Umsetzung des Artikel 4

Bearbeitungsstand

• Planfeststellungsbeschluss	19.12.2014
• Gefährdungsabschätzung	12/2014 – 02/2015
• Kohärenzmaßnahme (vorgezogene Maßnahme)	06/2015
• Kampfmittelsondierung	12/2015 – 02/2016
• Räumkonzept	05/2016
• Ausschreibung & Vergabe	Herbst 2016
• Umsetzung Baumaßnahme, incl. Kampfmittelräumung	2016 / 2017
• Projektabschluss, mit Funktionskontrolle	frühestens Ende 2017

WSV.de

Umsetzung der Artikel 8 und 10

Artikel 8:

Vorratsbaggerung zur Eisabfuhr im Dammschen See

- Umsetzung bis Ende 2021 durch polnische Seite geplant

Artikel 10:

Baggerung in der Klützer Querfahrt

- Umsetzung bis Ende 2021 durch polnische Seite geplant

WSV.de

Ausblick

Auf deutscher Seite wird derzeit geprüft, ob für die Stromregelungskonzeption, die gemäß Artikel 3 des deutsch-polnischen Abkommens zu erstellen war,

- eine strategische Umweltprüfung

und

- eine FFH-Verträglichkeitsprüfung

durchzuführen ist.

→ Dialog mit poln. Seite zum weiteren Vorgehen

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit

Hans Bärthel, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Standort Magdeburg

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

EINFLUSS DER SCHWACHSTELLEN IN DER FREI FLIEßENDEN ODER AUF DIE VORBEREITUNG UND ABWICKLUNG VON SONDERTRANSPORTEN

ROBERT KOPA, SZCZECIN

BEST Logistics

BINNENSCHIFFFAHRT

PROJEKTLOGISTIK

UMSCHLAG / LAGER

BEST Logistics

- Binnenschiffstransporte zwischen 1995 und 2003
- Binnenschiffstransporte nach 2003

Binnenschiffstransporte zwischen 1995 und 2003

Binnenschiffstransporte zwischen 1995 und 2003

Binnenschiffstransporte zwischen 1995 und 2003

Binnenschiffstransporte nach 2003

Binnenschiffstransporte nach 2003

Binnenschiffstransporte nach 2003

Binnenschiffstransporte nach 2003

Binnenschiffstransporte nach 2003

Binnenschiffstransporte nach 2003

Binnenschiffstransporte nach 2003

Binnenschiffstransporte nach 2003

Binnenschiffstransporte nach 2003

Binnenschiffstransporte nach 2003

Binnenschiffstransporte nach 2003

Binnenschiffstransporte nach 2003

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

VERBESSERUNGEN FÜR DIE FLUSS-/SEESCHIFFFAHRT ZWISCHEN SCHWEDT/ODER UND DER OSTSEE UND IHRE BEDEUTUNG FÜR DIE VERLADENDE WIRTSCHAFT

DR. FELIX LÖSCH, SCHWEDT (I)
KONSTANTIN KLIPPSTEIN, BERLIN (II)
NICO PARLITZ, BERLIN (III)

UNTERNEHMENSPRÄSENTATION

Ein erfolgreicher Weg entsteht,
wenn man ihn gemeinsam geht!

Geschichte

Leinfelder Papiermühle (Jugendwerk Franz von Lenbach)

Kollergang (Zur Altpapieraufbereitung)

SCHROBENHAUSEN

1847
Michael Leinfelder kauft von Anton Lutz die Papiermühle

1869
Inbetriebnahme der ersten Papiermaschine

1967
Beginn der Veredelung

SCHWEDT

1959
Grundsteinlegung für die modernste und leistungsfähigste Papierfabrik der DDR

1961
Beginn der Kartonherstellung

1963
Beginn der Zeitungspapier-herstellung

LEIPA GROUP

PAPER IN PROCESS

Geschichte

SCHROBENHAUSEN + SCHWEDT

2004	Fertigstellung der PM 4 zur Produktion von hochwertigem Offset-Magazinpapier
2005	Produktion von Magazinpapier für den Tiefdruck
2010	Inbetriebnahme Kraftwerk Schwedt
2013	Inbetriebnahme Tandem-Extruder, Gründung der LEIPA AUSTRIA
2015	Neustrukturierung der LEIPA Firmengruppe
2016	Übernahme UPM Werk SDT

nächste Woche: 1. Juli 2016

LEIPA GROUP

PAPER IN PROCESS

Keine Woche ohne LEIPA…

Regelmäßig

Am Wochenende

Im Büro

Hoffentlich selten

Immer wieder Sonntags

Wenn's schnell gehen muss

Hoffentlich nur Gutes

Beim Einkauf

In unzähligen Produkten Ihres Alltags steckt Leipa!

LEIPA GROUP

PAPER IN PROCESS

Zum Verständnis die Größenkategorie…

LEIPA GROUP

PAPER IN PROCESS

Logistische Anbindung der Leipa Schwedt heute

Mengenströme in Jahrestonnen (ohne Zukauf UPM-SCHWEDT)

Eingang

- Altpapier: ca. 825.000 t (Bahn und LKW)
- Kaolin, slurry: ca. 55.000 t (Bahn)
- Carbonat, slurry: ca. 133.000 t (Bahn)
- Binder: ca. 17.000 t (Bahn und LKW)
- EBS: ca. 300.000 t (LKW)
- Hilfsstoffe: ca. 50.000 t (LKW)

Ausgang

- Neupapier: ca. 750.000 t
  geliefert wird in 50 Länder
  Verteilung auf Transportträger:
  - 50% LKW
  - **38% Bahn**
  - **12% Container**
    (LKW & BAHN & Seeschiff)

LEIPA GROUP

Technische Universität Berlin

Import von Papierrohstoffen aus Übersee

Auszug aus der Bachelor Arbeit von Konstantin Klippstein (Technische Universität Berlin), in Zusammenarbeit mit der LEIPA

Rahmen der Arbeit

- Papierrohstoffe Bagasse/Zellstoff
- Massenstückgut …
- …oder Container?
- Mengenmodell
- Route

Mögliche Transportlösung

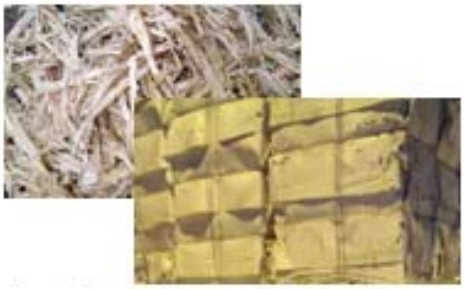
- Schubschiffpendel zwischen Stettin und Schwedt

Bachelor Arbeit zum Thema „Papierrohstoffe aus Übersee“

LEIPA GROUP

Technische Universität Berlin

Papierrohstoffe Bagasse/Zellstoff



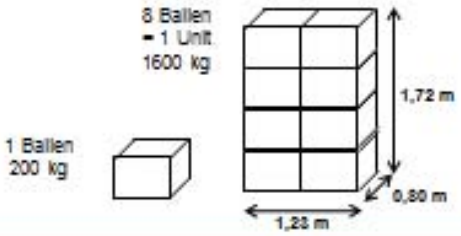
Eigenschaften

- Bagasse
  - Frische Fasern für Papierkreislauf
  - Massenhaftes, z.T. ungenutztes Vorkommen
  - Kurzfristige Verfügbarkeit
- Zellstoff

→ Ideal als Rohstoffbasis für eine hochqualitative Papierherstellung

Transporttechnische Erscheinungsformen

- Als Massen-(Schütt-)gut
- Als Massen – Stückgut in Form von Ballen
- In Containern



Transport von Ballen als Massenstückgut oder in Containern

LEIPA GROUP

Technische Universität Berlin

Massenstückgut oder Container?

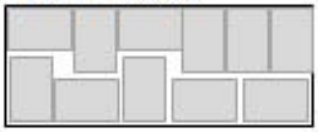
Transport als Massenstückgut

- Normierte Bündel (Ballen und Units) (Erhöhung des Sülls)
- Zügiger Umschlag mehrerer Units gleichzeitig
- Müssen wettergeschützt gelagert und transportiert werden

Transport in Containern

- Containertypische Vorteile bei Umschlag und Transport
- Stauproblematik
  - → bei Standardcontainern u.U. ungünstiges Stauverhältnis, Spezialcontainer schwerer verfügbar

Stauplan 20' Container – maximal 11 Units



Vor- und Nachteile von der Gesamttransportkette abhängig

LEIPA GROUP

Technische Universität Berlin

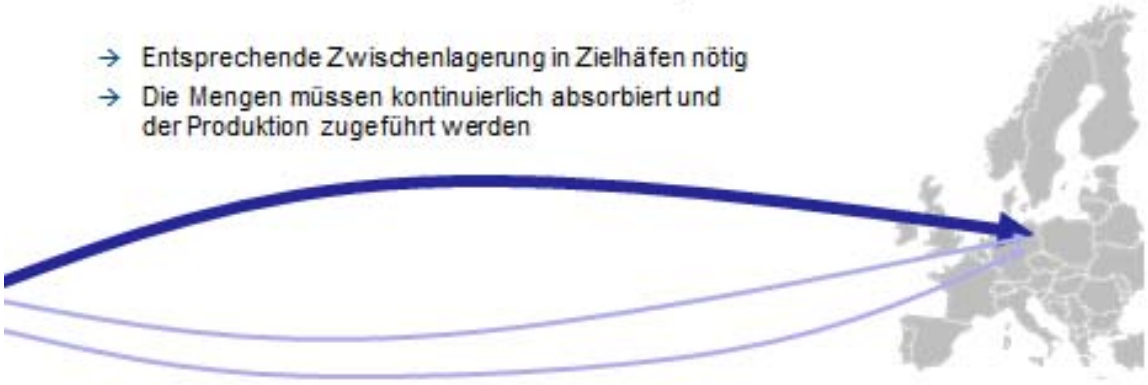
Mengenmodell – 200.000 t

Import per Seeschiff

- Verschiedene Größenkombinationen möglich
  - 10 Fahrten mit 20.000 t im monatlichen Rhythmus
  - 5 Fahrten mit 40.000 t im zweimonatlichen Rhythmus

→ Entsprechende Zwischenlagerung in Zielhäfen nötig

→ Die Mengen müssen kontinuierlich absorbiert und der Produktion zugeführt werden



Rohstoffbedarf von 200.000 t aus Übersee

LEIPA GROUP

Technische Universität Berlin

Mögliche Transportvarianten

Von Seehäfen nach Schwedt

Varianten Seehäfen

- Stettin → Binnenschiff über die Oder
- Hamburg (dt. Seehäfen) → Küstenmotorschiff → Binnenschiff über Elbe → Zug / LKW
- ARA Häfen → Binnenschiff über MLK → Zug / LKW

Zielort Schwedt

- Landseitige Ankunft über bestehende Routen
- **Hafen Schwedt**
- **Werkseigene Kaikante** (Anpassungen erforderlich)

Auswahl des effektivsten Transportsystems

LEIPA GROUP

Technische Universität Berlin

Binnenschifftransport Stettin - Schwedt

Anstatt eines Binnenschiffes...

- 1 Tag laden
- ½ Tag Fahrt
- 1 Tag löschen
- ½ Tag Rückfahrt (leer)

→ **3 Tage für einen Transport**

Route Stettin - Schwedt
Distanz: 42,4 km
Kanalabgaben Zellstoff: 0,055 €/t
Maximale Verbandslänge: 156 m

...ein Schubschiff und 3 Leichtergruppen im Pendelverkehr

- Gleichzeitig an einem Tag:
  - 1. Leichtergruppe in Stettin beladen
  - ½ Tag Fahrt (2. Leichtergruppe - voll)
  - ½ Tag Rückfahrt (3. Leichtergruppe - leer)
  - 2. Leichtergruppe in Schwedt entladen

→ **1 Tag für einen Transport**

- höhere Kosten von Schubschiff und Leichtern wird durch höhere Transportleistung ausgeglichen

Ideale Voraussetzungen für Schubverkehr

LEIPA GROUP

Technische Universität Berlin

Ziele der Arbeit

„Erarbeitung eines effektiven Transportsystems für die zukünftige Rohstoffversorgung der LEIPA Papierwerke in Schwedt (Oder)“

- 200.000 t auf möglichst umweltschonende und günstige Weise der Produktion zuführen
  - Papierrohstoff festlegen
    Bagasse lose – **Bagasse gebündelt – Zellstoff**
  - Auswahl einer Route - Seeschiff bis
    ARA – Hamburg – **Stettin**
  - Auswahl Verkehrsträger für die Endanlieferung
    Zug – LKW – **Binnenschiff**
  - Transportgut festlegen
    Ballen als **Massenstückgut** oder **Container**

Das Binnenschiff wird zukünftig nötig sein, um den steigende Rohstoffbedarf der LEIPA in Schwedt decken zu können!

LEIPA GROUP

Technische Universität Berlin

Fluss-/Seeschiffe auf der Oder

Auszug aus der Bachelorarbeit von Nico Parlitz
in Zusammenarbeit mit der LEIPA Georg Leinfelder GmbH

Titel:

Neue Perspektiven des Einsatzes von Fluss-/Seeschiffen für die Schwedter Papierindustrie

Schwerpunkt im Folgenden auf Transportwege und Engpässe

LEIPA GROUP

Technische Universität Berlin

Rohstoffe und Herkunftsland

Rohstoffe und ihre Transportwege

- Neupapier aus Schwedt nach Immingham
- Altpapier und EBS aus Immingham
- (Calciumcarbonat aus Molde nach Schwedt)

Mengen

- Neupapier nach England 30.000 t
- Altpapier nach Schwedt 1300.000 t
- EBS nach Schwedt 450.000 t
- Calciumcarbonat nach Schwedt 100.000 t

Enorme Mengen für die Neupapierherstellung werden benötigt.

Transportweg nach Schwedt und Engstellen

Engstellen

- Abzweig in Parnica
- Eisenbahnbrücke Podjuchy
- Klützer Querfahrt
- Gatower Straßenbrücke

Durch Engstellen werden hohe Anforderungen an den Schiffsführer gestellt

LEIPA GROUP

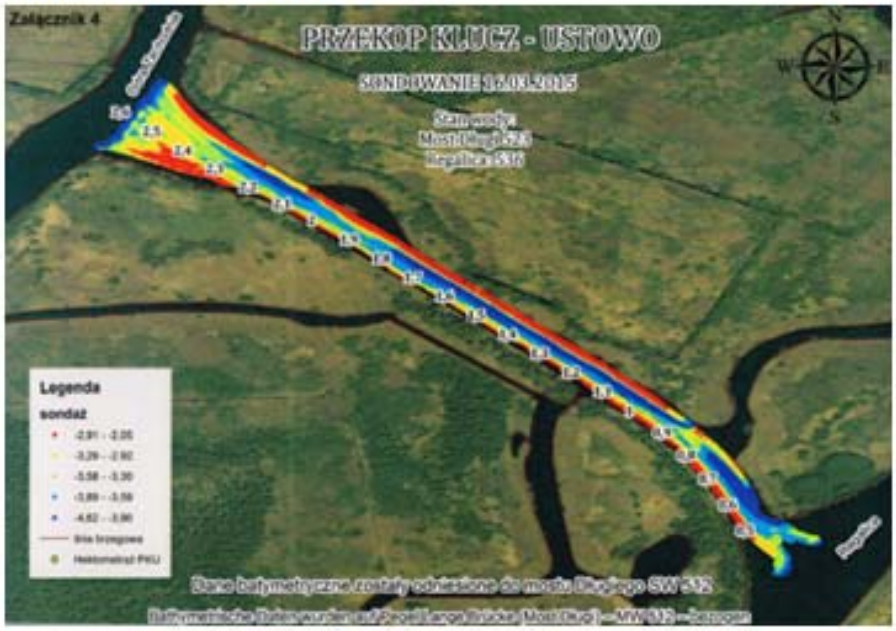
Technische Universität Berlin

Klützer Querfahrt

- Umfahrungsteilabschnitt von 2,6 km Länge
- Einrichtungsverkehr
- Keine Betonnung der Fahrwasserrinne
- Abladetiefe begrenzt

Umstrittenste Engstelle im genannten Bereich für die Binnenschifffahrt

Klützer Querfahrt Peilung 2015



LEIPA GROUP

Technische Universität Berlin

Derzeitige Handlungsempfehlungen

- Ausbaggerung der Fahrrinne der Klützer Querfahrt (KQF)
  - Steigerung der möglichen Zuladung
  - Befahrung auch bei Gegenverkehr
- Markierung der kritischen Stellen
  - Aufstellung von Fahrwassertonnen zur besseren Orientierung

Ausbau der KQF ist notwendig, wenn die Oder einen Aufschwung der Binnen- bzw. Fluss-/Seeschifffahrt erleben will!

Zusammenfassung…

Verbesserungen für die Fluss-/Seeschifffahrt für die Leipa Group

Hintergrund

- Die Schwedter Papierindustrie ist im Aufbruch
  - Es entsteht der größte Papierstandort Deutschlands
  - Mengenzuwachs von mehr als 200.000 Jahrestonnen Fertigware
  - Rohstoff- und Hilfsstoff-seitig müssen alternative Wege berücksichtigt werden
    → Inbound und Outbound ergeben sich völlig neue Mengengerüste

Erkenntnisse

- Suche nach den richtigen Transportträgern für den gestiegenen Transportbedarf in beide Richtungen muss vor dem veränderten Hintergrund neu erfolgen
  - Rohstoffbeschaffung aus Übersee
  - Hilfsstoffbeschaffung in Kombination mit Fertigwaren
  - → Wasserseitige Transporte kommen definitiv in Betracht – Voraussetzung sind weitere Verbesserungen der Rahmenbedingungen
    → Ertüchtigung der Wasserstraße

Für Leipa sind Verbesserung am Wasserweg von enormer Wichtigkeit!

LEIPA GROUP

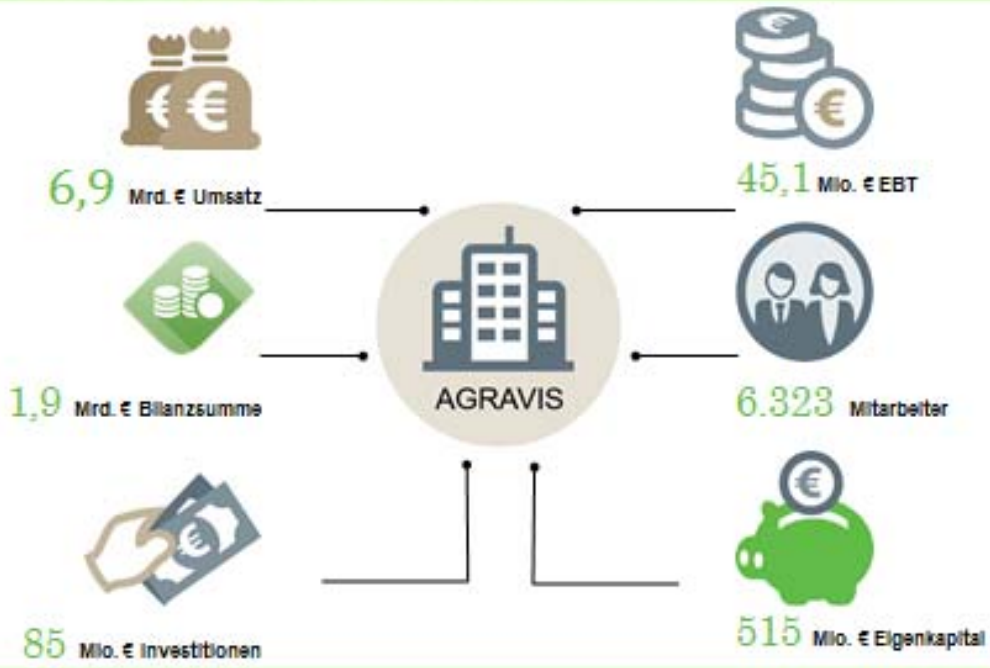
PAPER IN PROCESS

Herzlichen Dank für
IHRE Aufmerksamkeit!

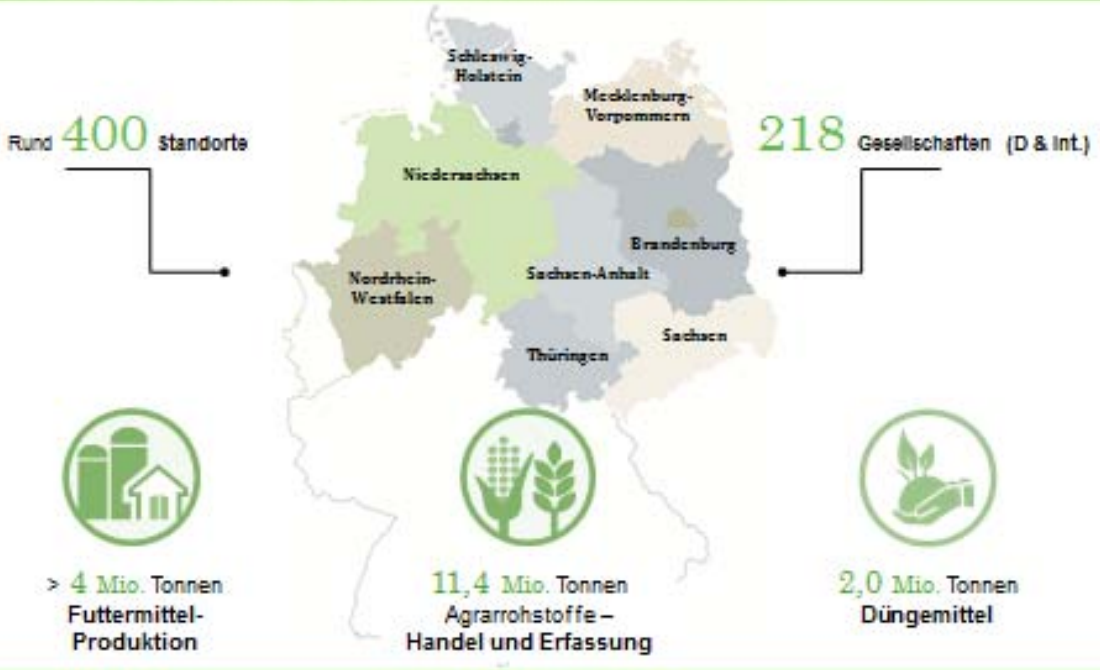
VERBESSERUNGEN FÜR DIE FLUSS-/SEESCHIFFFAHRT ZWISCHEN SCHWEDT/ODER UND DER OSTSEE UND IHRE BEDEUTUNG FÜR DIE VERLADENDE WIRTSCHAFT

MARTIN BOCK, SCHWEDT (IV)

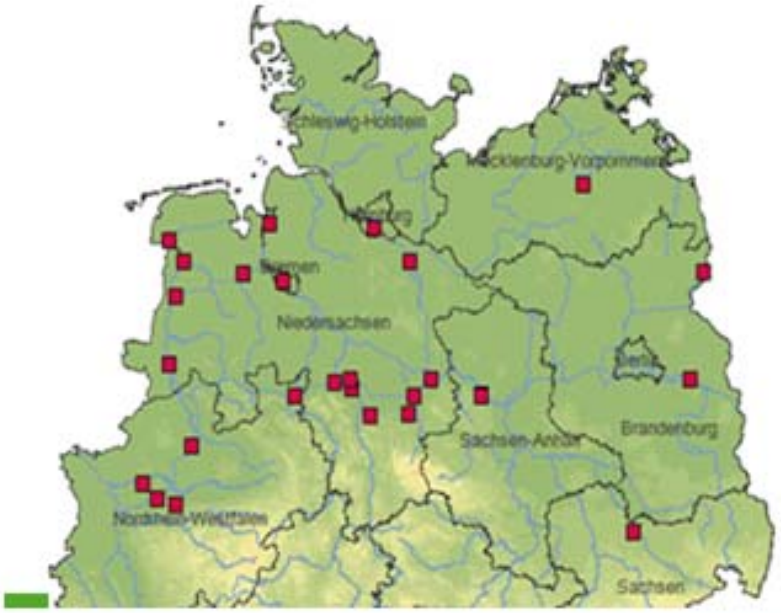
Kennzahlen AGRAVIS Konzern 2015
Liczby Koncernu AGRAVIS w roku 2015



Kerngeschäftsgebiet
Główny obszar działania



Wasserstandorte der AGRAVIS
Lokalizacje AGRAVIS z dostępem do wody



AGRAVIS Gruppe-Ost

Brandenburg • Sachsen • Sachsen-Anhalt • Thüringen

Raiffeisen Uckermark GmbH & Co. KG

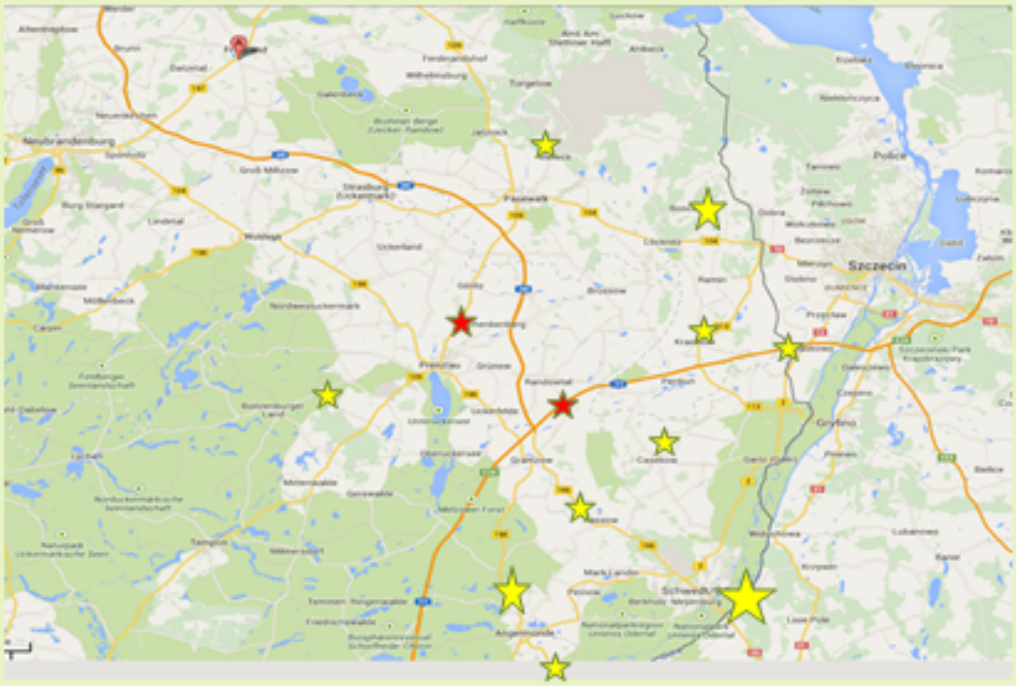
AGRAVIS Gruppe-Ost

Brandenburg • Sachsen • Sachsen-Anhalt • Thüringen

Seite 6

AGRAVIS Gruppe-Ost

Brandenburg • Sachsen • Sachsen-Anhalt • Thüringen



Seite 7

AGRAVIS Gruppe-Ost

Brandenburg • Sachsen • Sachsen-Anhalt • Thüringen

Basisgeschäft

Wachstumsgeschäft

AGRAVIS Gruppe-Ost

Brandenburg • Sachsen • Sachsen-Anhalt • Thüringen

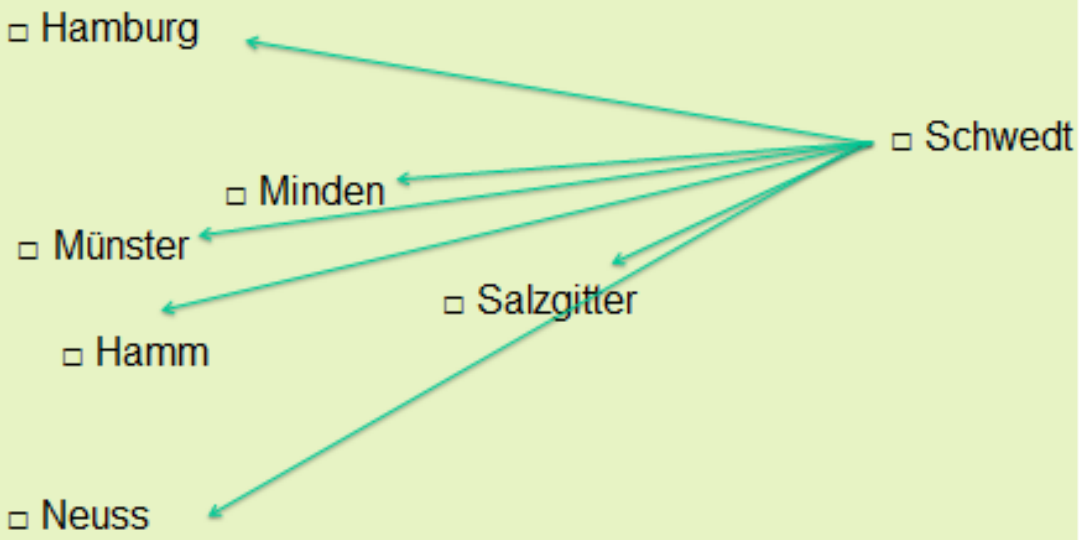
Raiffeisen Uckermark GmbH & Co. KG

- Umschlag/Przeładunek: **300.000 t**
- **davon 70.000 t per Schiff**
  z tego statkami **23 %**
- **andere Standorte liegen bei**
  w innych lokalizacjach wynosi **70 %**

AGRAVIS Gruppe-Ost

Brandenburg • Sachsen • Sachsen-Anhalt • Thüringen

Zielparitäten / Parytety docelowe



AGRAVIS Gruppe-Ost

Brandenburg • Sachsen • Sachsen-Anhalt • Thüringen

Potentiale für den Standort Schwedt
Potencjały dla lokalizacji Schwedt

- Verbio mit 350.000 t Ethanol – größter Produzent Deutschlands / Verbio z 350.000 t etanolu – największy niemiecki producent

- Anstieg AGRAVIS ↗ 500.000 t
  Wzrost AGRAVIS

- Hauptstadtversorgung per Schiff, um LKW / Feinstaubbelastung innerstädtisch zu reduzieren
  Zaopatrywanie stolicy statkami, aby zredukować miejskie obciążenie TIR-ami/ zanieczyszczenie pyłem

Konkurrierende Hafenstandorte
Konkurujące miasta portowe

▪ Rostock	90.000 t
▪ Mukran	25.000 t → 60.000 t
▪ Wolgast	7.000 t
▪ Vierow	7.000 t
▪ Świnoujście	60.000 t
▪ Szczecin	25.000 t
▪ Schwedt	800 t

AGRAVIS Gruppe-Ost
Brandenburg • Sachsen • Sachsen-Anhalt • Thüringen

Ladetiefen HoFriWa
Głębokości ładunkowe na drodze wodnej Hohensaaten-Friedrichsthaler

→ 2015: Abladetiefe 2,00 m
Dopuszczalne zanurzenie ładunkowe

→ 2016: Abladetiefe 1,55 – 1,70 m !!!
Dopuszczalne zanurzenie ładunkowe

AGRAVIS Gruppe-Ost

Brandenburg • Sachsen • Sachsen-Anhalt • Thüringen

AGRAVIS
RAIFFEISEN AG

Wir helfen wachsen.

PODIUMSDISKUSSION

ERWARTUNGEN AN DAS ABKOMMEN IN DER REGION

GERHARD OSTWALD, BERLIN / ZBIGNIEW ANTONOMICZ, SZCZECIN /
HANS BÄRTHEL, MAGDEBURG / MARTIN BOCK, SCHWEDT / ROBERT KOPA, SZCZECIN

- Aufgrund einer Äußerung von Herrn Bock entstand eine Unklarheit über aktuelle Abladungsbeschränkungen von 1,70 m auf Teilen der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße – nach Aussage von Frau Goraj unterhalb der Schleuse Hohensaaten; Herr Bärthel sagte eine Prüfung der Angelegenheit und einen Kontakt mit dem WSA Eberswalde zu, mit dem Ziel, durch eine örtliche Baggerung die ursprüngliche Abladetiefe von 2,00 m wiederherzustellen.

- Auf Nachfrage von Herrn Ostwald erläuterte Herr Bock seine grenzüberschreitenden, insbesondere über den Hafen Szczecin laufenden Aktivitäten im Handel von Agrarprodukten.

- Ebenfalls auf Nachfrage von Herrn Ostwald äußerte sich Herr Bärthel zum Stand der Einrichtung des geplanten Gemeinsamen Ausschusses zur Koordinierung und Überwachung der vorgesehenen Maßnahmen, mit jeweils drei Vertretern von beiden Seiten – hiernach ist in den nächsten Wochen mit einer Klärung zur Zusammensetzung und Arbeitsweise des Ausschusses zu rechnen.

- Zum Zeitplan der vorgesehenen Ausbaggerung der Klützer Querfahrt gibt es laut Herrn Bärthel noch keine präzisen Vorstellungen – er sprach davon, dass man sich um ein annehmbares Timing bemühen werde; er wies darauf hin, dass eine Abstimmung mit hierfür vorzusehenden polnischen Unternehmen vorzunehmen ist.

- Zu einer Frage von Herrn Linde zum Interesse am Einsatz von Fluss-/Seeschiffen im Ostsee- und Nordseeraum für den Transport von Agrarprodukten erklärte Herr Bock, dass dies im Hinblick auf relevante Destinationen wohl eher nicht in Frage käme.

- Herr Antonowicz, Vorsitzender des Vereins „Mit der Oder in die Welt“, erläuterte die Ziele des Vereins, dem die Hafenverwaltung Szczecin-Swinoujscie und die in den Häfen angesiedelten Unternehmen angehören. Der Verein unterstützt die schifffahrtsfreundliche Politik der neuen polnischen Regierung. Er strebt eine Zusammenarbeit mit dem Oderverein in der Verfolgung gemeinsamer Ziele für eine Reaktivierung der Schifffahrt in der Oder-Region an.

SCHLUSSWORT

PROF. HORST LINDE, BERLIN

Meine Damen und meine Herren, das obligate Schlusswort – der Versuch, alles Gehörte zusammenzufassen und zu würdigen – ein Versuch, der auch leicht misslingen kann.

Herr Ostwald, wir hatten uns ja ein wenig Sorge gemacht über die hinreichende Akquirierung von Referenten und Teilnehmern - sie hatten zu Recht auf die geübte Zurückhaltung der Politikvertreter von Bund und Land hingewiesen. Ohne eine Bewertung vorwegnehmen zu wollen, denke ich, unsere Sorgen, soweit es den Verlauf der Veranstaltung betrifft, waren letztlich unbegründet, wir hatten ein „volles Haus“ und nach meinem Eindruck ein im Ganzen rundes und inhaltsreiches Colloquium.

Ich möchte zunächst Folgendes sagen: Ich habe mich über die klaren Worte von Seiten unserer polnischen Referenten sehr gefreut – von Herrn Zukowski, Dr. Kreft und Dr. Jagura.

Falls an der Gültigkeit des Abkommens noch Zweifel bestanden: Es ist also in Kraft, rechtlich ist damit aus der Sicht beider Regierungen offenbar alles in Ordnung und man kann mit voller Kraft an seiner Umsetzung arbeiten.

Die polnische Seite hat augenscheinlich ein durchaus starkes Interesse an dem Abkommen und seiner Umsetzung. Es war bemerkenswert zu hören, dass Polen in Sachen Binnenschifffahrt noch erheblich mehr will, dass die Binnenschifffahrt eine ganz neue Rolle spielen und ein ganz neues Zeitalter für die Binnenschifffahrt in und mit Polen anbrechen soll. So sollen für die polnischen Wasserstraßen internationale Standards, im Sinne von Wasserstraßenklasse V oder mindestens IV, verwirklicht werden. Auch die Ideen in Richtung auf eine Kanalverbindung zu Donau und Elbe sollen offenbar reaktiviert werden. Bei aller hierzu auf deutscher Seite bisher geäußerten Skepsis werden wir als Oder-Verein vielleicht über unser mögliches Engagement in dieses Thema neu nachdenken müssen.

Ich denke nicht, dass durch diese weitergehenden Ziele die Umsetzung des hier heute zur Diskussion stehenden Abkommens notwendigerweise in Gefahr geraten muss; man muss aber sicherlich darauf achten, dass diese Ziele nicht als Vorwand für eine vernachlässigte Umsetzung missbraucht werden.

Zwei Feststellungen von Herrn Zukowski fand ich bemerkenswert: Die formulierten Teil-Probleme des Abkommens – Eis, Hochwasser, Schifffahrt – müssen stets im Zusammenhang und in Wechselwirkung gesehen werden – auch Dr. Kreft hat sich in diesem Sinn geäußert - und die Verwirklichung der gesetzten Ziele wird beträchtliches Geld kosten. Aber nichts zu tun, kann ebenfalls sehr teuer werden.

Die Herren Dr. Kreft und Bärthel haben nach meiner Einschätzung den positiven Eindruck vermittelt, dass sie sich in den gemeinsamen Planungs- und Umsetzungsarbeiten auf einer gemeinsamen, einvernehmlichen Linie befinden, dass es dabei in angemessener Geschwindigkeit vorangeht und zu einem überschaubaren, wenn auch nicht ausgesprochen kurzfristigen Zeitpunkt zu einer Fertigstellung der Maßnahmen kommen wird, wobei aber auch noch mancherlei Schwierigkeiten zu überwinden sein werden. Dies bezog sich im Wesentlichen auf die vereinbarte Beseitigung definierter örtlicher Schwachstellen in Bezug auf Abflussverhalten, Wasserstand, Hochwassergefahr, Eisabfuhr. Die Relevanz des Themas „Hochwasser-Management" wurde in diesem Zusammenhang von Dr. Neumüller anschaulich vermittelt. Die Ausbaggerung der Klützer Querfahrt wurde von beiden Rednern zunächst nicht angesprochen – der Wunsch nach Informationen zu Terminen und technischen Details – tatsächlich anzustrebende Fahrwassertiefe - bleibt somit bestehen.

Es wurde auch deutlich, dass auf der Oder eingesetzte Eisbrecher nicht einen einheitlichen Tiefgang von 1,45 m haben, wie uns Frau Wilms von den Grünen vor Kurzem glauben machen wollte, sondern sich bis ca. 1,70 m erstrecken, so dass eine Fahrwassertiefe von 1,80 m auch aus dieser Sicht durchaus notwendig und gerechtfertigt erscheint. Mit Schwierigkeiten von dieser Seite im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen wird aber wohl noch zu rechnen sein.

Kommerzielle Schifffahrt ist, wie schon gesagt wurde, ein weiterer Teilaspekt bei den Verbesserungsmaßnahmen im Bereich der Grenzoder – ein aus unserer Sicht wichtiger und zentraler Aspekt, und die Bedürfnisse der regionalen Wirtschaft zur Verbesserung der Schiffbarkeitsbedingungen herauszustellen, war ein Anliegen der Veranstaltung. Es kamen drei charakteristische und beispielhafte Wirtschaftsbereiche zur Sprache:

- Die Schwedter Papierindustrie mit ihrem Transportbedarf bei Rohstoffen, Hilfsstoffen und Produkten;
- Die u. a. auch in Schwedt ansässige Agrarhandelsgruppe mit ihren Aktivitäten im Handel und Transport von Getreide, Getreideprodukten, Hülsenfrüchten, Saatgut, Futter- und Düngemitteln;
- Ein im Bereich des Transportes von Schwergütern, Industrieanlagen und Projektladungen tätiges Logistik-Unternehmen.

Alle hier vorliegenden Transportaufgaben sind - wie wir gehört haben - von erheblicher Relevanz mindestens für den Bereich der unteren Oder, zum Teil für die gesamte Oder bis nach Schlesien, zum Teil bis in europäische Küstengewässer oder weltweite Übersee-Schifffahrt.

Der oft von politischer Seite erhobene Vorwurf, die Wirtschaft artikuliere ihr Interesse an Schifffahrt und Wasserwegen nicht hinreichend deutlich, kann zumindest für unsere Region damit wohl als widerlegt gelten. Dasselbe gilt für den anderen Standard-Kritikpunkt, die regionalen Bedürfnisse der östlichen Bundesländer seien in quantitativer Hinsicht, verglichen etwa mit der Rhein-Region, allesamt nicht lohnend.

Es ist nach meinem Dafürhalten ein bisher nicht hinreichend diskutiertes volkswirtschaftliches Problem, zu erkennen, dass auch mittlere Größenordnungen für die Wirtschaft einer Region von lebenswichtiger Bedeutung sein können (wobei es sich z. B. bei dem Papier aus Schwedt schon längst nicht mehr um mittlere Größenordnungen handelt).

In der abschließenden Podiumsdiskussion mit Vertretern aus der Wirtschaft und der Verwaltung konnten noch einige Fragen erhellt und vertieft werden, so z. B. der noch zu etablierende deutsch-polnische Ausschuss zur Umsetzung des Abkommens, an dessen Zustandekommen und Tätigkeit auch unser Verein ein lebhaftes Interesse hat. Die von Herrn Ostwald zum Schluss gestellte Frage, ob es im Zuge der Veranstaltung gelungen ist, das mit Vorbedacht hinter den Colloquiums-Titel gesetzte Fragezeichen ein Stück weit zu relativieren, erhielt keine einheitliche, eher eine noch zögerliche Antwort.

Zur Berichtslegung über die Veranstaltung ist noch anzumerken, dass in der wie in den vorangehenden Jahren üblichen Vorgehensweise umgehend ein EDV-gestützter Bericht erstellt werden wird, der auf den EDV-Präsentationen der gehaltenen Vorträge beruht, auch die Diskussion in gestraffter Form aufnimmt und der in Kürze über die Internet-Adresse des Vereins zugänglich sein wird: www.oderverein.de.

Abschließend herzliche Danksagungen an den Hausherrn, die Europa-Universität, an die Vortragenden, an die Übersetzer, an den Moderator und an alle Anwesenden für aufmerksame und engagierte Teilnahme.

Das 20. Internationale Oder/Havel-Colloquium ist damit geschlossen.

TEILNEHMERVERZEICHNIS

Antonowicz, Zbigniew	Verein „Mit der Oder in die Welt“, Szczecin
Aster, Jiri	Kammerunion Elbe/Oder (KEO), Decin
Bärthel, Hans*	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Magdeburg
Bock, Martin*	AGRAVIS Raiffeisen AG, Schwedt / Oder
Dendewicza, Stanislawa	Regonalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Wojewodztwa Zachodniopomorskiego
Deneko, Tomasz	Navigar Trans Sp. z.o.o, Szczecin
Eichenberg, Andrea	Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft, Potsdam
Erichson, Sven	IHK Magdeburg / KEO
Galiszekiewicz, Jacek	Navigar Trans Sp. z.o.o., Szczecin
Goraj, Anna	Edline GmbH, Berlin
Hentschel, Bernd	Bundesanstalt für Wasserbau, Karlsruhe
Hinz, Klaus-Peter	Magazin Schifffahrt, Hafen , Bahn und Technik, Berlin
Jagura, Bartosz*	Europa-Universität VIADRINA, Frankfurt (Oder)
Klippstein, Konstantin*	Technische Universität Berlin
Knoll, Horst-Christian	Zeitschrift Die Binnenschifffahrt, Berlin
Kopa, Robert*	Best Logistics Sp. z.o.o., Szczecin
Kreft, Andrzej Dr.*	Regionalny Zarzad Gospodarki Wodnej w Szczecin
Krüger, Olaf	Rhenus Partnership GmbH & Co. KG, Berlin
Lazarow, Adam	Regionalny Zarzad Gospodarki Wodnej w Szczecin
Linde, Horst Prof.	Technische Universität Berlin
Loock, Ralf	Märkische Oderzeitung, Frankfurt (Oder)
Lösch, Felix Dr.*	Leipa Logistik GmbH, Schwedt
Meier, Reinhard	Neuzelle
Moczulski, Pawel	Navigar Trans Sp. z.o.o., Szczecin
Münch, Peter	WSA Eberswalde
Neumüller, Jürgen Dr.*	INFRASTRUKTUR & UMWELT, Potsdam
Ostendorf, Christian	IHK zu Berlin
Ostwald, Gerhard	Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e. V., Berlin (Oderverein)
Parlitz, Nico*	Technische Universität Berlin
Pufahl, Petra	Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft, Potsdam
Radzimanowski, Robert	IHK Ostbrandenburg, Frankfurt (Oder)
Richter, Beatrice	IHK Ostbrandenburg, Frankfurt (Oder)

Röser, Matthias	www.verkehrsbrief.de, Berlin
Rudolf, Martin	Landesamt für Umwelt, Schwedt
Scholz, Michael	Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin
Schumann, Robert	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Potsdam
Sokolowska, Teresa	KTM S.A., Kostrzyn nad Odra
Tomaszewicz, Christof	P & D Baustoffe GmbH., Fürstenwalde / Spree
Wortha, Simone	Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft, Potsdam
Wozniak-Lewandowska, Monika	Seaports Szczecin & Swinoujscie Authoriy, Szczecin
Wruck, Detlef	Pohl & Co. GmbH., Berlin
Zander, Siegfried	IHK Magdeburg / KEO
Zukowski, Przemyslaw*	Ministerium für Maritime Wirtschaft und Binnenschifffahrt, Warschau

* Vortragende

****