

VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES STROMGEBIETES ODER/HAVEL E. V.

Newsletter 06/2016 (71. Ausgabe)
05.07.2016

20. Internationales Oder/Havel-Colloquium

Verhalten optimistisch zeigten sich die Teilnehmer des 20. Internationalen Oder/Havel-Colloquiums am 23.06.2016 im Collegium Polonicum der Europa-Universität in Slubice. Das Abkommen, das am 27.04.2015 in Warschau unterzeichnet worden war und das 22.10.2015 in Kraft trat, könnte der Startschuss einer neuen engeren deutsch-polnischen Zusammenarbeit für die anstehenden Aufgaben sein, wurde sowohl von deutscher als auch von polnischer Seite betont.

Dazu gehört der Hochwasserschutz. Besonders für das Wintereis muss der Eisauflauf für Eisbrecher gesichert sein. Dazu soll der Dammsche See bei Stettin durch Ausbaggerung den Abfluss des Wassers verbessern. „Die im Abkommen vorgesehene Ausbaggerung der Klützer Querfahrt, die Fluss-/Seeschiffen die Fahrt bis zum Hafen Schwedt/Oder ermöglicht, muss unbedingt vorgezogen werden“, forderte der stellvertretende Vorsitzende des Odervereins Professor Horst Linde vor knapp 50 Zuhörern.

Die Beseitigung der flachen Stellen auf der Stromoder wiederum würde weitaus verlässlicher als bisher für Großraum- und Schwerguttransporte sorgen. „Die Ladung ist vorhanden, die Binnenschifffahrt könnte sie übernehmen, wenn das Wasser auf dem Fluss das zulässt“, bekräftigte Robert Kopa von der BEST Logistics Sp. z o.o. in Stettin.

Dass Polen durchaus gewillt ist, der Binnenschifffahrt zu einer Renaissance auf der Oder zu verhelfen, zeigten die Ausführungen des Vertreters des polnischen Ministeriums für maritime Wirtschaft und Binnenschifffahrt Przemyslaw Zukowski. Er stellte im Rahmen des Colloquiums konkrete Projekte für die Verbesserung im Flussgebiet der Oder vor, u. a. die längst überfällige Fertigstellung der Staustufe bei Malszyce (siehe auch folgenden Punkt des Newsletters).

Entwicklung der Binnenwasserstraßen in Polen

Die Wiedererlangung der internationalen Klasse für die Schiffbarkeit auf der Gesamtlänge der Oder und auf dem Abschnitt von Warszawa nach Gdansk auf der Wisla bis zum Jahre 2030 – das sind die Zielstellung der Pläne der Entwicklung der Binnenwasserstraßen in Polen in den Jahren 2019-2020 mit der Perspektive bis 2030. Die Grundlagen hierfür bereitet das Ministerium für Seewirtschaft und Binnenschifffahrt (Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej) vor.

Zur Realisierung dieser Zielstellung wurden vier Prioritäten festgelegt:

1. Erlangung der Internationalen Klasse für Schiffbarkeit der Oder-Wasserstraße und ihre Anbindung an das Netz der europäischen Wasserstraßen.
2. Verbesserung der Bedingungen für die Schifffahrt auf der Wisla (Weichsel).
3. Ausbau der Verbindung Oder-Wisla - Zalew Wiślany und Warszawa - Brześć.
4. Entwicklung der Partnerschaft und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Binnenwasserstraßen.

Durch die Verbesserung der Schiffbarkeit auf der Oder bis zum Jahre 2020 soll es möglich sein bis 20 Mio. t Güter zu transportieren. Die Modernisierung des Abschnittes auf der Wisla soll einen Transport von 7 Mio. t pro Jahr mit einer Steigerung bis zu 12 Mio. t pro Jahr bei weiterer Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen ermöglichen.

Die Modernisierung der Binnenwasserstraßen in Polen soll neben der Erhöhung des Anteils der Binnenschifffahrt im Modalsplit der Verkehrsträger beim Transport, der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der polnischen Seehäfen, der Aktivierung der Wirtschaft in den Einzugsgebieten der Oder und Wisla, der Verbesserung der Bedingungen für die Passagierschifffahrt und den Wassertourismus sowie des Hochwasserschutzes dienen.

(Quelle: „NEWSLETTER MORSKI“ vom 15.06.2016, www.PortalMorski.pl)

Von deutscher Seite kein verkehrlicher Ausbau der Oder vorgesehen

Die Bundesregierung strebt keinen verkehrlichen Ausbau der Oder an. Vielmehr werde dem Fluss im Entwurf des Bundesprogramms "Blaues Band Deutschland" eine "hohe Bedeutung für den Aufbau eines Biotopverbundes von nationaler Bedeutung beigemessen". Dies geht aus einer Antwort der Bundesregierung ([18/8337](#)) auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ([18/8162](#)) hervor. Aufgrund sehr geringer Transportmengen liege die Oder ohnehin weiter unterhalb der Schwelle, um ins Kernnetz der Bundeswasserstraßen eingeordnet zu werden, heißt es in der Antwort.

Die Grünen hatten sich in ihrer Anfrage auf Aussagen des polnischen Staatssekretärs Jerzy Materna bezogen. Materna hatte demnach angekündigt, ein am 22. Oktober 2015 in Kraft getretenes deutsch-polnisches Abkommen zur "Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet" nachzuverhandeln, um die Oder zu einer ganzjährig befahrbaren Wasserstraße auszubauen. Laut Antwort ist die polnische Regierung allerdings bisher nicht mit dem "Wunsch einer Nachverhandlung" an die Bundesregierung herangetreten. Im Abkommen sei im Wesentlichen die Sicherstellung des "Eisaufbruches an der Grenzoder und die Eisabfuhr aus der Grenzoder in die Ostsee aus Gründen des Hochwasserschutzes" geregelt. Darüber hinaus seien nur wenige weitere Maßnahmen im Abkommen direkt vorgesehen. Geplant sei zunächst, gemeinsam eine Stromregelungskonzeption zu erarbeiten und daraus dann weitere Maßnahmen abzuleiten.

In Hinblick auf grenzüberschreitende Auswirkungen eines von der Weltbank geförderten Projektes im polnischen Zwischenoderland seien keine Abschätzungen möglich, da zu dem Projekt "keine ausreichenden Detailangaben vorliegen", schreibt

die Bundesregierung. Sie gehe davon aus, dass die deutsche Seite von den polnischen Behörden "vor der Genehmigung der konkreten Vorhaben" beteiligt werde, wenn "erhebliche grenzüberschreitende Auswirkungen nicht auszuschließen sind", heißt es in der Antwort.

Damit bleibt die Bundesregierung mit ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage von Bündnis '90/Die Grünen im engen Rahmen des Abkommens, schließt Maßnahmen aber auch nicht aus, wenn von polnischer Seite derartige Wünsche herangetragen werden.

Neue revierbezogene Ämterstruktur der WSV steht fest

Die neue Ämterstruktur der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) steht fest, teilte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in seiner Pressemitteilung vom 17.06.2016 mit. Die derzeit 39 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSÄ) werden zukünftig zu 17 Revieren zusammengeführt. Die neue Struktur ermöglicht der WSV, ihre Arbeit vor Ort noch stärker auf die Anforderungen des jeweiligen Reviers auszurichten. Die Einteilung der Reviere wurde in enger Abstimmung mit den Beschäftigten erarbeitet. Alle Standorte der jetzigen Ämter bleiben erhalten.

Die neuen Reviere sind wie folgt eingeteilt: Ems-Nordsee, Weser-Jade-Nordsee, Elbe-Nordsee, Nord-Ostsee-Kanal, Ostsee, Mittelrhein-Niederrhein, Oberrhein, Mosel-Saar, Neckar, Main, Main-Donau-Kanal/Donau, Westdeutsche Kanäle, Mittellandkanal/Elbe-Seitenkanal, Weser, Elbe, Spree-Havel und Havel-Oder.

Unter Leitung von Prof. Dr. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), wird die WSV nun die Einrichtung der revierbezogenen WSÄ vorbereiten. Dies erfolgt unter Einbindung der Revierversantwortlichen und der Beschäftigten. Die Umstellung auf die neue Struktur wird schrittweise im laufenden Betrieb umgesetzt.

Mit den Revieren 16 Spree-Havel und 17 Havel-Oder liegen zwei der 17 Reviere im Tätigkeitsbereich unseres Vereins. Der Oderverein begrüßt vor allem den Erhalt des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Eberswalde, das als Revier 17 Havel-Oder u. a. die gesamte Oder umfasst. Damit bleiben das Know how und die Kompetenz des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes in diesem Bereich erhalten.

Bundesverkehrsminister legt Wassertourismus-Konzept vor

Mit Meerzugang an Nordsee und Ostsee, hunderten Flüssen, Kanälen, Bächen und Seen ist Deutschland Anziehungspunkt für Touristen und Wassersportler weltweit. Um die Zukunft von Wassertourismus, Freizeitschifffahrt und Wassersport langfristig zu sichern, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ein Wassertourismuskonzept entwickelt, teilt das Bundesverkehrsministerium in einer Pressemitteilung vom 01.07.2016 mit. Mit dem Konzept bekennt sich der Bund zu seiner Verantwortung als Eigentümer der Haupt- und Nebenwasserstraßen.

Zentrale Elemente des Wassertourismuskonzeptes sind:

- Entwicklungskonzepte erarbeiten: Der Infrastrukturstandard der Reviere wird stärker auf die jeweiligen Nutzungsarten ausgerichtet. Dafür sollen Entwicklungskonzepte erarbeitet werden, um verkehrliche Aspekte, Freizeitnutzungen und Anforderungen von Wasserwirtschaft und Naturschutz zusammenzuführen und Länderinteressen zu berücksichtigen. Die Akteure vor Ort werden an der Erarbeitung beteiligt.
- Haushalt Nebenwasserstraßen schaffen: Für die Freizeitwasserstraßen und Naturgewässer wird ein eigener Haushalt geschaffen. Damit wird das Konkurrenzverhältnis zu den Hauptwasserstraßen auch finanziell aufgelöst und neben dem Güterverkehr der touristische Nutzen als Kriterium für Investitionen eingeführt. Die haushälterische und organisatorische Umsetzung erfolgt im Zuge der Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV).
- Pilotregionen etablieren: Die Zuständigkeiten für Freizeitschifffahrt, Wassersport und Wassertourismus sind zwischen Bund und Ländern aufgeteilt. Um die Zusammenarbeit zu verbessern, sollen alternative Handlungskonzepte etabliert werden. Erste Gespräche zu Pilotregionen sollen mit Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern starten.

Das Wassertourismuskonzept können Sie unter nachfolgendem Link abrufen:
www.bmvi.de/wassertourismuskonzept

Kommentar: Eine erste Durchsicht des 28seitigen Konzeptes lässt eine sehr allgemeine Auflistung dessen erkennen, was ein Wassertourismus-Konzept ausmacht. Das Konzept geht nicht in Details, sodass nicht deutlich wird, was sich daraus auf die ostdeutschen Wasserstraßen ableiten lässt. Immerhin werden Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg als Regionen genannt, in denen mit "Runden Tischen" die Verfeinerung des Konzeptes umgesetzt werden soll. Die Nebenwasserstraßen, die auch dem Güterverkehr dienen, sollen erhalten und durchgängig befahrbar bleiben, heißt es in dem Konzept. Das würde bedeuten, dass auch die Schleuse Fürstenwalde/Spree durch einen Neubau ersetzt werden kann - eines Tages, denn über Fristen dazu enthält das Konzept keine Aussagen.

* * * * *

Haben Sie interessante Neuigkeiten aus Ihrem Bereich, die Sie gern im neuen Newsletter des Verein veröffentlicht sehen wollen ?

Dann mailen Sie Ihre Information an info@oderverein.de oder faxen Sie sie an +49 30 47480416.

* * * * *

Verantwortl. f. d. Inhalt: Gerhard Ostwald, Vorsitzender
 VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES STROMGEBIETES ODER/HAVEL E. V. , c/o Gerhard Ostwald, Le Pavillon-Str. 29, 13127 Berlin, Fon +49 30 47480414, Fax +49 30 47480416, E- Mail info@oderverein.de