

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

**Newsletter 04/2017** (79. Ausgabe)  
27.04.2017

## **Deutsch-polnisches Abkommen zur Oder**

Zwei Jahre nach Unterzeichnung des deutsch-polnischen Regierungsabkommens in Warszawa/Warschau ist erstmals Bewegung in den Verwaltungen beider Staaten zu dem Thema erkennbar. Wie beim Deutsch-Polnischen Wirtschaftsgespräch am 20.04.2017 in Eisenhüttenstadt zu erfahren war, wird es in diesen Tagen und Wochen zu ersten Treffen auf Verwaltungsebene kommen. Auch die Bildung des im Abkommen vorgesehenen Gemeinsamen Ausschusses steht auf der Tagesordnung. Der Oderverein hofft, dass die Arbeit an dem Abkommen nun Fahrt aufnimmt.

## **Infrastrukturplanungen Polens für die Binnenschifffahrt**

Das polnische Ministerium für Maritime Wirtschaft und Binnenschifffahrt hat ehrgeizige Ziele. Von derzeit 5 Millionen Tonnen Güter jährlich sollen bis 2020 20 Millionen Tonnen Güter jährlich auf der Wasserstraße transportiert werden. Das sagte Marcin Bialek vom Ministerium in Warschau beim Deutsch-Polnischen Wirtschaftsgespräch am 20.04.2017 in Eisenhüttenstadt. Als weitere Ziele nannte er die Aufwertung der Oder zur Wasserstraßen-Klasse IV und die Beseitigung der Engstellen an der Oder bis 2022. Politisch sei der Übergang der Wasserstraßen aus dem polnischen Umweltministerium in die Zuständigkeit des Binnenschifffahrtsministeriums vorgesehen. Zur Trassierung der Verbindung Oder/Donau werde eine Machbarkeitsstudie vorbereitet. Marcin Bialek verwies darauf, dass Polen dem Europäischen Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationale Bedeutung (AGN) beigetreten sei. Mit dieser Aufwertung der Wasserstraßen am Gütertransport sei auch das Interesse Polens am Oder-Spree-Kanal verbunden. So deutlich war die Interessenbekundung aus Warschau an der Verbindung der mittleren Oder mit dem europäischen Wasserstraßennetz bisher noch nicht zu vernehmen.

## **Neuorganisation der Wasserstraßenverwaltung und weitere Kategorisierungen**

Der Umbau der Wasserstraßenverwaltung geht zügig voran. Neben der Zusammenlegung von Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern kommt es zur Revierbildung. Für den gesamten deutschen Oderabschnitt wird weiterhin das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde zuständig sein. Die Nebenwasserstraßen werden nicht mehr regionalbezogen verwaltet, sondern bundesweit. Allerdings kommt es zu Differenzierungen, erklärte Jochen Kies, stellvertretender Referatsleiter Wasserstraßenmanagement Binnen und Küste im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beim Deutsch-

Polnischen Wirtschaftsgespräch am 20.04.2017 in Eisenhüttenstadt. Die Nebenwasserstraßen würden in die Kategorien N1 "Güternebenwasserstraßen", N2 "Freizeitwasserstraßen" und N3 "Naturnahe Wasserstraßen" eingeteilt. Beispiele für diese Kategorisierung der Nebenwasserstraßen

Kommentar: Immerhin wird mit den "Güternebenwasserstraßen" der Tatsache Rechnung getragen, dass es auch weniger stark befahrene Wasserstraßen mit Güterverkehr gibt. Allerdings sind die Übergänge auch fließend. Von der "Freizeitwasserstraße", z. B. dem Finowkanal, hin zur "Naturnahen Wasserstraße" ist der Schritt nicht mehr groß, besonders dann, wenn durch den Ausfall einer Schleuse beispielsweise der Durchgangscharakter der Nebenwasserstraße nicht mehr bestehen sollte. Ist die Oder schon eine "naturnahe Wasserstraße" oder doch eine Güternebenwasserstraße aus deutscher Sicht? Was bedeutet die Kategorisierung im Hinblick auf die Bereitstellung finanzieller Mittel? Die neue Kategorisierung wirft eine Reihe von Fragen auf, denen man mit der einheitliche Betrachtung als Wasserstraße unter ökonomischen (Güterverkehr und Wassertourismus) und ökologischen (so umweltverträglich wie möglich) Gesichtspunkten entgegen könnte.

### **Oder-Spree-Kanal ist keine Nebenwasserstraße**

Die Priorisierung des Bundeswasserstraßennetzes beruht auf Vorgaben aus dem Jahr 2004. Dass inzwischen neue Entwicklungen eingetreten sind, die mit den damaligen Zahlen nicht mehr übereinstimmen, zeigt der Oder-Spree-Kanal. Seit 2011 zeigt der Güterdurchgang an der Schleuse Wernsdorf eine Tonnage von rund 600.000 Tonnen jährlich. Mit dieser Menge wäre der Kanal in die Kategorie C einzustufen, was ihn auch für weitere Investitionen, zum Beispiel in den Ersatzneubau der Schleuse Fürstenwalde/Spree, interessant macht. Durch das Festhalten an der alten Kategorisierung rückt auch der Schleusenneubau nach hinten. Es ist deshalb dringend notwendig, dass die Kategorisierung überarbeitet wird.

\* \* \* \* \*

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](mailto: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](mailto:info@oderverein.de)