

Entwicklungsmaßnahmen an der Oder – aus polnischer Sicht

Textbeitrag Monika Niemiec-Butryn, Warschau –
vorgetragen von Gerhard Ostwald, Berlin

Zu unserem Bedauern musste die angekündigte Vortragende aus dem Infrastrukturministerium in Warschau kurzfristig wieder absagen, so dass wir auf einen von ihr übergebenen Text zum Thema Oder (der von uns aus dem Polnischen ins Deutsche übersetzt wurde) zurückgreifen müssen, der dann auch für den digitalen Colloquiums-Bericht verwendet werden wird.

Zum Hintergrund der nachfolgenden Ausführungen von Frau Niemiec-Butryn ist es hilfreich, noch einmal auf zwei Ereignisse des Jahres 2015 hinzuweisen. Da gab es im April die Unterzeichnung des Deutsch-Polnischen Regierungsabkommens zur Oder, in dem die Ertüchtigungsmaßnahmen im Bereich der Grenzoder, des Dammschen Sees und der Klützer Querfahrt festgelegt wurden, und im Herbst dieses Jahres einen Regierungswechsel in Polen. Die neue Regierung legt einen verstärkten Fokus auf die Binnenschifffahrt und leitet damit eine vollkommen neue Verkehrspolitik ein.

Frau Niemiec-Butryn führt hierzu folgendes aus:

Eine der Hauptaktivitäten des Ministeriums für Infrastruktur ist die Entwicklung eines nachhaltigen Transportsystems für Polen. Um dieses Ziel zu erreichen, werden u.a. Maßnahmen zur Wiederherstellung stabiler Schifffahrtsverhältnisse auf den Binnenwasserstraßen und zu ihrer verstärkten Bedeutung innerhalb des europäischen Verkehrssystems eingeleitet.

Das Dokument, das die Prioritäten der Investitionen und sektoralen Aktivitäten im Bereich der Binnenschifffahrt bis 2030 festlegen wird, ist das *Nationale Schifffahrtsprogramm 2030* (im folgenden „Programm“ genannt), das im Infrastrukturministerium vorbereitet wird. Die im Programm vorgesehenen Aktivitäten werden zur Sicherstellung eines zuverlässigen und effektiven Transports auf den Wasserstraßen Oder und Weichsel beitragen.

Es identifiziert wichtige Investitionen, sog. „reife“ Projekte, die die Beseitigung von „Engpässen“ ermöglichen, durch die der Transport von Gütern, einschließlich übergroßer und schwerer Stückgüter, verhindert. Die Verabschiedung des Programms durch den Ministerrat ist für Ende dieses Jahres geplant.

Im 3. Quartal dieses Jahres sind eine „Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung“ sowie eine öffentliche Anhörung und öffentliche Konsultationen geplant. Derzeit wird die Umsetzung von 12 Projekten aus dem „Operationellen Programm Infrastruktur und

Umwelt 2014 – 2020“ kofinanziert. Diese Unternehmungen bestehen in der Modernisierung der bestehenden Infrastruktur und von hydrotechnischen Anlagen an der Oder-Wasserstraße.

Die Fertigstellung dieser Arbeiten, die für 2023 geplant ist, wird stabile Navigationsbedingungen wiederherstellen, insbesondere auf der freifließenden Oder und der Grenzoder, um eine regelmäßige und effiziente Binnenschifffahrt zu ermöglichen.

Zusätzlich zu den oben genannten Investitionsplanungen arbeitet das Ministerium an der Vorbereitung des „Programms zur Entwicklung der Oder-Wasserstraße“ und des „Programms zur Entwicklung der Weichsel-Wasserstraße“.

Die langfristige Entwicklungsstrategie für diese Flüsse wird das Ausmaß an Unternehmungen enthalten, die notwendig sind, um internationale Schiffbarkeitsklassen zu erreichen und die fehlenden Verbindungen zu erstellen, um die Bestimmungen des Europäischen Übereinkommens über Haupt-Binnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) zu erfüllen.

Dazu eine Anmerkung von meiner Seite: Die Bundesrepublik Deutschland hat die AGN nie unterzeichnet und ist demzufolge kein Vertragsstaat. Die Republik Polen hat dagegen im vergangenen Jahr das AGN-Abkommen unterzeichnet.

Diese Unternehmungen werden sich über das Jahr 2030 hinaus erstrecken. Das Dokument wird auch funktional zusammenhängende Wasserstraßen umfassen, d.h. den Schlesischen Kanal (Anmerkung: Verbindung von oberer Oder und oberer Weichsel) und den polnischen Abschnitt der Verbindung Donau-Oder-Elbe (Wasserweg Kedzierzyn-Kozle-Chalupki).

Das Verfahren der Strategischen Umweltprüfung ist für die zweite Hälfte dieses Jahres geplant. Die Programmentwürfe werden voraussichtlich zur Jahreswende 2022/2023 von der polnischen Regierung verabschiedet werden. Bei der Planung von Aktivitäten, die die Entwicklung der Binnenschifffahrt betreffen, werden Pläne der Europäischen Union zur Entwicklung der europäischen Verkehrspolitik umgesetzt.

Nachhaltiger Transport ist einer der wichtigsten Faktoren, die die wirtschaftliche Entwicklung bestimmen und den territorialen Zusammenhalt stärken. Dies wurde in der EU-Verkehrsentwicklungsstrategie mit der Bezeichnung „Weißbuch – Ein Plan“ hervorgehoben. Es setzt die „Roadmap“ zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum voraus.

Es wird angenommen, dass bis 2030 30 % des Straßenverkehrs auf andere Verkehrsträger (Binnenschifffahrt und Bahn) und bis 2050 mehr als 50 % auf diese Verkehrsträger verlagert wird. Diese Ziele werden ohne Investitionen in kohlenstoff-arme Verkehrsträger, wie z.B. die Binnenschifffahrt und die damit verbundene Infrastruktur, nicht erreicht werden können.

Darüber hinaus sind sowohl die EU-Strategien für nachhaltige und intelligente Mobilität von großer Bedeutung. Der europäische „Green Deal“ und die Strategien sehen eine größere Rolle der Binnenschifffahrt im Güterverkehr und eine bessere Nutzung der Binnenwasserstraßen vor.

Ein effizientes multimodales Transportsystem zur Förderung einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Binnenschifffahrt wird nicht nur die diesbezüglichen Ziele der EU erreichen, sondern es wird vor allem zu einer Verringerung der negativen Umweltauswirkungen und zur Erreichung von Zielen der Klimaneutralität der EU beitragen.

Die zentrale Herausforderung zum Erreichen dieser Ziele ist ein effizienter Dialog mit allen Akteuren der Binnenschifffahrt und der Entwicklung der Oder-Wasserstraße.

Ich muss sagen, diese Ausführungen entsprechen sehr weitgehend dem, was wir als NGO Oderverein anstreben und vertreten. Die Problematik des Klimawandels, die Verringerung des CO₂-Ausstoßes, und daraus herleitend die Förderung der Binnenschifffahrt, sind zwei Aspekte, die wir nur unterstützen können. Wir stellen uns gern dem Dialog, den Frau Niemiec-Butryn vorschlägt.