

## **Erklärung zur Zukunft der Güterschifffahrt in der deutsch-polnischen Grenzregion**

anlässlich der gleichnamigen Fachveranstaltung  
am 25. September 2019 in Eisenhüttenstadt

Die Güterschifffahrt ist ein effizienter und leistungsfähiger Verkehrsträger. Für die Wettbewerbsfähigkeit von Wirtschaftsstandorten ist die Erreichbarkeit über Binnenwasserstraßen deshalb von großer Bedeutung. Aufgrund der vergleichsweise niedrigen Treibhausgasemissionen des Binnenschiffs sind Transporte auf dem Wasserweg zudem klimafreundlicher als auf der Straße. Die Potenziale der Binnenschifffahrt können jedoch nur ausgenutzt werden, wenn durchgängig leistungsfähige Wasserstraßen zur Verfügung stehen. In der deutsch-polnischen Grenzregion besteht in dieser Hinsicht nach wie vor Handlungsbedarf. Hier sind insbesondere die Engpässe durch unzureichende Größen der Schleusenkammern in Fürstenwalde/ Spree am Oder-Spree-Kanal und in Kleinmachnow am Teltowkanal zu nennen, sowie die häufig sehr geringe Wassertiefe der Oder. Diese Situation beschränkt die Durchlässigkeit des europäischen Wasserstraßennetzes und mindert in der Folge die Attraktivität des Binnenschiffs als ökonomische und ökologische Alternative für Logistiklösungen. Darüber hinaus bleiben Verlagerungspotenziale ungenutzt, die zu einer Reduzierung des Lkw-Verkehrs auf stark belasteten Straßen führen könnten.

Forderungen der Unterzeichner dieser Erklärung, die dringend umgesetzt werden müssen, jeweils unter Berücksichtigung der berührten umweltrechtlichen Belange:

- In der deutsch-polnischen Grenzregion muss der Anteil des Binnenschiffs am Modal Split des gesamten Güterverkehrs gestärkt werden.
- Die Schifffahrtsverhältnisse der Wasserstraßen in der deutsch-polnischen Grenzregion müssen hinsichtlich des genannten Handlungsbedarfes verbessert werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Güterschifffahrt zu stärken.
- Die Realisierung der Maßnahmen, die mit dem „deutsch-polnischen Abkommen über die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet“ vereinbart wurden, muss ohne Verzug erfolgen.
- Die Bedeutung des Binnenschiffs als Verkehrsträger muss sich in einer entsprechenden Kategorisierung der Wasserstraßen widerfinden. Die Oder und der Oder-Spree-Kanal sind derzeit gemäß der Bundesverkehrswegeplanung der Bundesrepublik Deutschland als „Wasserstraßen außerhalb des Kernnetzes“ ausgewiesen. Beide Wasserwege müssen als Binnenwasserstraßen des Kernnetzes kategorisiert werden.

## **Deklaracja o przyszłości żeglugi towarowej na polsko-niemieckim pograniczu**

z okazji konferencji specjalistycznej o tym samym tytule  
w dniu 25 września 2019 w Eisenhüttenstadt

Żegluga towarowa jest skutecznym i wydajnym środkiem transportu. Z tego względu dla konkurencyjności ośrodków gospodarczych duże znaczenie ma ich dostępność poprzez śródlądowe drogi wodne. Z uwagi na stosunkowo niewielkie emisje gazów cieplarnianych statków śródlądowych transporty drogami wodnymi są poza tym bardziej przyjazne dla środowiska niż transporty drogowe. Jednak potencjały żeglugi śródlądowej mogą być wykorzystane tylko w przypadku zapewnienia jednakowo wydajnych dróg wodnych. W tym zakresie nadal występuje na polsko-niemieckim pograniczu potrzeba do podjęcia działań. Należy tu zwłaszcza wymienić wąskie gardła powodowane niewystarczającą wielkością komór śluz w Fürstenwalde n. Sprewą na kanale Odra-Sprewa oraz w Kleinmachnow na kanale Teltow czy też często występującą bardzo niewielką głębokość Odry. Sytuacja ta ogranicza przepustowość europejskiej sieci dróg wodnych a w konsekwencji obniża atrakcyjność żeglugi śródlądowej jako ekonomicznej i ekologicznej alternatywy dla rozwiązań logistycznych. Poza tym niewykorzystane pozostają potencjały w zakresie zmiany metody transportu, które mogłyby doprowadzić do zmniejszenia transportu ciężarowego na silnie obciążonych drogach.

Podlegające pilnej realizacji z uwzględnieniem kwestii prawno-środowiskowych postulaty sygnatariuszy niniejszej deklaracji:

- Na polsko-niemieckim pograniczu należy zwiększyć udział żeglugi śródlądowej w podziale modalnym całego transportu towarowego.
- Warunki żeglowności dróg wodnych na polsko-niemieckim pograniczu należy poprawić w zakresie ww. potrzeby do podjęcia działań celem wzmocnienia konkurencyjności żeglugi towarowej.
- Realizacja działań uzgodnionych w ramach „polsko-niemieckiej umowy o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim” musi nastąpić bez opóźnień.
- Znaczenie żeglugi śródlądowej jako środka transportu musi być odzwierciedlone w odpowiedniej kategoryzacji dróg wodnych. Zgodnie z Federalnym Planem Szlaków Komunikacyjnych Odra i kanał Odra-Sprewa są obecnie wykazywane jako „drogi wodne poza obszarem sieci bazowej”. Obie drogi wodne muszą zostać skategoryzowane jako śródlądowe drogi wodne sieci bazowej.