

Schlussfolgerungen der Internationalen Wissenschaftlichen Konferenz

„Die Rolle der Binnenschifffahrt bei der Entwicklung der Regionen im geeinten Europa“

Wrocław, 19.-20. Juni 2008

Die Konferenz wurde von der Internationalen Hochschule für Logistik und Verkehr in Wrocław und der Kammerunion Elbe/Oder in Zusammenarbeit dem Marschallamt der Wojewodschaft Niederschlesien und der Fakultät für Mechanik der Polytechnischen Universität organisiert. An der Konferenz nahmen Vertreter aus Wissenschaft, Schifffahrtsverwaltungen, Reederorganisationen und Regierungsverwaltungen teil. Sie präsentierten Polen, Deutschland, die Tschechische Republik, die Slowakei, die Niederlande und Frankreich. Insgesamt wurden dreißig Referate präsentiert.

Die Konferenz machte deutlich, dass die Binnenschifffahrt auf Grund ihrer Vorzüge (Sicherheit, niedriger Energieverbrauch, geringe Umweltbelastung, niedrige Kosten) in den Transportketten der Europäischen Union eine bedeutende Rolle spielt. Dies betrifft vor allem solche Staaten, wie die Niederlande, Deutschland, Belgien und Frankreich. Eine entschieden schlechtere Situation ist in Polen, der Tschechischen Republik und der Slowakei vorzufinden. Diese Situation ergibt sich aus dem nichtzufriedenstellenden Zustand der Wasserstraßen in diesen Staaten. Die Europäische Union unterstützt die Entwicklung der Binnenschifffahrt. Ausdruck dessen sind das Weißbuch des Verkehrs oder NAIADES. Die Entwicklung der Binnenschifffahrt schafft Chancen zur Begrenzung des Straßentransports und senkt somit dessen negativen Einfluss auf Natur und Umwelt. Es wurde unterstrichen, dass ein weiterer Ausbau, eine Modernisierung und eine Integration dieser Wasserstraßen in das Wasserstraßennetz der Europäischen Union Grundlagen für eine weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt sind. In erster Reihe müssen Arbeiten ausgeführt werden, die eine dauerhafte Tauchtiefe garantieren. Dies sichert eine dauerhafte Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt. Durch oben genannte Staaten führen folgende Wasserwege von internationaler Bedeutung: E 30 (Szczecin – Oder – Elbe-Oder-Kanal – Donau), E 20 (Hamburg – Elbe – Elbe-Oder-Kanal – Donau), E 70 (Rhein – Mittellandkanal – Elbe – Oder). Eine vollständige Integration dieser Wasserwege erfordert den Bau einer Verbindung von Oder und Elbe mit der Donau sowie eine Modernisierung der Wasserstraße Oder und teilweise der Elbe.

In Anbetracht des zurückgehenden Angebots von Massenladungen, wird der Anteil am Containertransport in der Binnenschifffahrt zukünftig eine wichtige Rolle spielen. Die Binnenschifffahrt gliedert sich effektiv in den internationalen Handelskreislauf ein und Binnenhäfen werden zur Verkehrsknotenpunkten in logistischen Transportketten. Die Entwicklung neuer Technologien in der Binnenschifffahrt erfordert eine Modernisierung der Flotte.

Sich stützend auf die präsentierten Referate und die Diskussion der Konferenzteilnehmer wurden nachfolgende Schlussfolgerungen getroffen:

1. Schaffung einer Strategie zum Ausbau von Wasserstraßen von internationaler Bedeutung, beinhaltend die Verbindung von Oder und Elbe mit der Donau. Im Rahmen dieser Entwicklungsstrategie muss die Wasserstraße Oder in ihrer gesamten Länge derart modernisiert werden, dass mindestens die Klasse IV erreicht wird.
2. Berufung einer internationalen Organisation, deren Ziel die Koordinierung der Arbeiten zur Entwicklungsstrategie der Wasserstraße Oder ist. Unverzügliche Aufnahme einer Zusammenarbeit der betreffenden Verwaltungen, Ämter und

Behörden in Deutschland, Polen und der Tschechischen Republik. In der ersten Etappe sollten Studien zur Ausführbarkeit und Umweltverträglichkeit (SEA) sowie Schlussfolgerungen zum Engagement der Europäischen Union erarbeitet werden.

3. Unterschreiben des europäischen Abkommens AGN über Wasserstraßen von internationaler Bedeutung durch Polen und Deutschland.
4. Ständiges Fürsprechen für die Binnenschifffahrt unter Berücksichtigung solcher Elemente wie: Umweltfreundlichkeit, wirtschaftlicher Nutzen, touristische Werte.
5. Berufung einer nichtstaatlichen internationalen Organisation mit der Bezeichnung „Partnerschaft für die Binnenschifffahrt“. Ziel dieser Organisation wird die Darstellung von Vorteilen der Binnenschifffahrtsentwicklung in Gesellschaft und Regierungsorganen der Tschechischen Republik, Deutschlands, Polens und der Slowakei sein.

Es wurde weiterhin unterstrichen, dass Binnenwasserstraßen als eine Gesamtheit betrachtet werden müssen und nicht als voneinander unabhängige Abschnitte.

Es wurde außerdem die Notwendigkeit einer weiteren mit den angenommenen Grundkonzeptionen übereinstimmende Realisierung des Verkehrsprojekts 17 Deutsche Einheit und vor allem die Modernisierung des Havel-Oder-Kanals und des Spree-Oder-Kanals unterstrichen. Grundziel einer Modernisierung muss eine Vergrößerung der Tauchtiefe sein, die eine Nutzung von Schiffen mit einem Tiefgang von 2,80 m zwischen Berlin und Szczecin ermöglicht. Im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Polen muss die Oder als Element des europäischen Wasserstraßensystems modernisiert werden.

Die Konferenzteilnehmer haben beschlossen, diese Schlussfolgerungen an die Regierungen in Polen, der Tschechischen Republik, Deutschland und der Slowakei zu senden.