



# MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

---

Warszawa, dnia 17 grudnia 2015 r.

Poz. 1273

## UMOWA

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żegluga),

podpisana w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej  
i Rząd Republiki Federalnej Niemiec,  
zwane dalej „Umawiającymi się Stronami”,

działając zgodnie z Traktatem między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy, sporządzonym dnia 17 czerwca 1991 roku,

działając zgodnie z Umową między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych, sporządzoną w Warszawie dnia 19 maja 1992 roku,

działając zgodnie z Umową między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o realizacji Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym z dnia 25 lutego 1991 roku, podpisaną w Neuhardenberg dnia 11 kwietnia 2006 roku,

świadome, że z przyczyn związanych z ochroną przeciwpowodziową wspólnym wysiłkiem zapewnione musi być prowadzenie akcji lodołamania na Odrze granicznej oraz odprowadzanie lodu z Odry granicznej do Morza Bałtyckiego,

uznając, że stan utrzymania zabudowy regulacyjnej Odry granicznej na terytorium polskim i niemieckim jest niewystarczający i że doprowadziło to w ostatnich dziesięcioleciach do wzmożonych tendencji do zalądowania i stałego pogarszania się głębokości szlaku żeglownego z negatywnymi skutkami dla profilu przepływu wielkich wód,

przekonane, że pozostawienie takiego stanu nie może zostać zaakceptowane, w szczególności z punktu widzenia gospodarki wodnej,

świadome, że w chwili obecnej brak jest uzgodnionej i akceptowanej przez Umawiające się Strony koncepcji regulacji rzeki dla potrzeb utrzymania zabudowy regulacyjnej Odry granicznej i że koncepcja taka musi być wspólnie opracowana,

dążąc do zagwarantowania w przyszłości żegluga statkami rzeczno-morskimi pomiędzy portem w Schwedt i Morzem Bałtyckim,

uzgodniły, co następuje:

## Artykuł 1 Definicje

W rozumieniu niniejszej Umowy następujące określenia oznaczają:

- 1) „Odra graniczna” – Odra na odcinku od kilometra 542,4 - znak graniczny nr 432 (koło niemieckiej miejscowości Ratzdorf) do kilometra 704,1 - znak graniczny nr 729 (rozgałęzienie Odry na Odrę Wschodnią i Odrę Zachodnią), na którym jej talweg stanowi polsko-niemiecką granicę;
- 2) „koncepcja regulacji rzeki” – koncepcja mająca na celu stabilizację i poprawę warunków przepływu w rzece, w szczególności za pomocą zabudowy regulacyjnej;
- 3) „zabudowa regulacyjna” – ostrogi, opaski brzegowe, tamy podłużne, itp.;
- 4) „miejsce limitujące” – lokalnie występująca, niedostateczna dla określonych typów statków głębokość szlaku żeglownego;
- 5) „przekop Klucz-Ustowo” – droga wodna łącząca Odrę Zachodnią z Regalicą;
- 6) „właściwe organy Umawiających się Stron” – organy właściwe w danej sprawie na mocy prawa wewnętrznego państwa każdej z Umawiających się Stron.

## Artykuł 2 Zakres obowiązywania Umowy

Niniejsza Umowa dotyczy następujących wód:

- rzeki Odry granicznej i Odry Zachodniej,
- przekopu Klucz-Ustowo,
- jeziora Dąbie w Szczecinie.

## Artykuł 3 Koncepcja regulacji rzeki Odry granicznej

1. Umawiające się Strony są zgodne co do tego, że miejsca limitujące na Odrze granicznej wymienione w Załączniku do niniejszej Umowy („Lista miejsc limitujących na Odrze granicznej z polskiego i niemieckiego punktu widzenia”) muszą zostać zlikwidowane w celu umożliwienia lodołamania, odprowadzania lodu oraz żeglugi śródlądowej.

2. Federalny Instytut Budownictwa Wodnego w Karlsruhe (BAW) przedstawi ogólną analizę dla Odry granicznej i na tej podstawie opracuje odpowiadającą dzisiejszej wiedzy, naukowo uzasadnioną i zgodną z zasadą zrównoważonego rozwoju polsko-niemiecką koncepcję regulacji rzeki Odry granicznej, która będzie się opierać na istniejącej zabudowie regulacyjnej. Wstępne wyniki wymienionej koncepcji regulacji rzeki i zalecenia dotyczące likwidacji priorytetowych miejsc limitujących zostaną ujęte w sprawozdaniu częściowym sporządzonym przez BAW. Planowanie przedsięwzięć dotyczących priorytetowych miejsc limitujących, o których mowa w artykułach 4 i 5, rozpocznie się z chwilą przedstawienia tego sprawozdania częściowego.

3. BAW powinien opracować taką koncepcję regulacji rzeki w ścisłym uzgodnieniu z właściwymi organami Umawiających się Stron w terminie do końca II kwartału 2014 roku. Docelowe głębokości wody odpowiadają wymaganiom wynikającym z prowadzenia akcji lodołamania z użyciem lodołamaczy i powinny być zagwarantowane w możliwie skutecznym sposób. Mając na uwadze naturalne warunki hydrologiczne należy w związku z tym dążyć do uzyskania głębokości wody 1,80 metra ze średnim rocznym prawdopodobieństwem przekroczenia na poziomie co najmniej 80 % roku powyżej i co najmniej 90 % poniżej ujścia Warty.

4. Umawiające się Strony ustalą w terminie do końca 2014 roku na podstawie uzgodnionej koncepcji regulacji rzeki przedsięwzięcia w celu likwidacji miejsc limitujących wymienionych w Załączniku do niniejszej Umowy i ich czasową kolejność z uwzględnieniem niezbędności i pilności. Planowanie i realizacja ustalonych według priorytetów przedsięwzięć będzie się odbywać w sposób uzgodniony stopniowo od początku 2015 roku.

5. O ile niniejsza Umowa nie stanowi inaczej, każda z Umawiających się Stron planuje i finansuje niezbędne przedsięwzięcia na terytorium swojego państwa. Strona niemiecka partycypuje w kosztach przedsięwzięć na polskim terytorium w rejonie jeziora Dąbie i przekopu Klucz-Ustowo łączną kwotą w wysokości maksymalnie 6.200.000 (słownie: sześć milionów dwieście tysięcy) euro zgodnie z artykułem 8 ustęp 2 i artykułem 10 ustęp 2 niniejszej Umowy.

6. Umawiające się Strony dbają o to, aby przedsięwzięcia były zgodne z przepisami prawa odpowiednio obowiązującymi na terytorium ich państw. Umawiające się Strony w szczególności uzyskują możliwie jednocześnie wymagane w tym celu pozwolenia lub przeprowadzają inne przewidziane prawem postępowania administracyjne zgodnie z przepisami prawa odpowiednio obowiązującymi na terytorium ich państw.

7. Umawiające się Strony dopasowują do siebie odpowiednie harmonogramy prac budowlanych i zgodnie z nimi realizują przedsięwzięcia z zachowaniem odpowiednich uwarunkowań prawnych. W wypadku przedsięwzięć lokalnych podejmowanych na obu brzegach dążyć się będzie do jednoczesnej ich realizacji.

#### Artykuł 4

##### Likwidacja miejsc limitujących w rejonie Reitwein i Hohenwutzen

1. W odniesieniu do miejsca limitującego w rejonie Reitwein (Odra kilometr 604,6 - 605,5), na podstawie analizy ogólnej, o której mowa w artykule 3 ustęp 2, oraz badań BAW dotyczących optymalizacji zabudowy regulacyjnej w rejonie Reitwein, niezwłocznie podjęte zostaną prace planistyczne nad koncepcją regulacji rzeki i skonkretyzowane zostaną niezbędne przedsięwzięcia.
2. Po spełnieniu warunków prawno-budowlanych, o których mowa w artykule 3 ustęp 6, przedsięwzięcia w rejonie Reitwein powinny być realizowane w latach 2014-2015, w miarę możliwości jednocześnie na terytorium polskim i niemieckim.
3. Tryb postępowania, o którym mowa w ustępach 1 i 2, odnosi się odpowiednio do miejsca limitującego w rejonie Hohenwutzen (Odra kilometr 656-659). Prace planistyczne dotyczące rejonu Hohenwutzen powinny się zakończyć w roku 2015, a realizacja przedsięwzięcia w roku 2018.

#### Artykuł 5

##### Likwidacja miejsc limitujących w rejonie Słubice, Kostrzyn nad Odrą, Gozdowice-Rudnica oraz Rudnica-Osinów Dolny

Realizacja przedsięwzięć budowlanych w rejonie miejsc limitujących Słubice (Odra kilometr 581,0-585,7), Kostrzyn nad Odrą (Odra kilometr 613,5-614,7), Gozdowice-Rudnica (Odra kilometr 645,5-654,0) oraz Rudnica-Osinów Dolny (Odra kilometr 654,0-663,0), które będą planowane w uzgodnieniu z badaniami dotyczącymi polsko-niemieckiej koncepcji regulacji rzeki określonej w artykule 3, powinna rozpocząć się od początku 2015 roku. Przedsięwzięcia budowlane powinny się zakończyć w terminie do końca 2018 roku.

#### Artykuł 6

##### Likwidacja pozostałych miejsc limitujących

Umawiające się Strony będą dążyć do stopniowego zakończenia do roku 2028 likwidacji wszystkich miejsc limitujących wymienionych w Załączniku do niniejszej Umowy, mając na celu uzyskanie głębokości wody 1,80 metra ze średnim rocznym prawdopodobieństwem przekroczenia na poziomie co najmniej 80% powyżej i co najmniej 90% poniżej ujścia Warty. Nie narusza to postanowień artykułów 4 i 5.

## Artykuł 7 Kontrola skuteczności

Co pięć lat właściwe organy Umawiających się Stron będą przeprowadzać wspólną kontrolę skuteczności w zakresie hydraulicznego i morfologicznego oddziaływania zrealizowanych przedsięwzięć. Kontrola skuteczności powinna uwzględniać również skutki ekologiczne.

## Artykuł 8 Bagrowanie (pogłębienie) jeziora Dąbie

1. Umawiająca się Strona polska pogłębi znajdujące się na polskim terytorium jezioro Dąbie w celu umożliwienia akcji lodołamania z użyciem lodołamaczy oraz odprowadzania lodu z Odry granicznej.
2. Umawiająca się Strona niemiecka zwróci połowę kosztów jednorazowego bagrowania (pogłębienia) jeziora Dąbie w celu osiągnięcia głębokości wody 3,4 metra przy wodzie średniej (maksymalna ilość urobku wynosi 950.000 m<sup>3</sup>), maksymalnie jednak kwotę 5.700.000 (słownie: pięć milionów siedemset tysięcy) euro.
3. Umawiające się Strony sprawdzą po upływie 25 lat konieczność wykonania ponownego wspólnego bagrowania (pogłębienia) jeziora Dąbie w celu umożliwienia akcji lodołamania z użyciem lodołamaczy oraz odprowadzania lodu z Odry granicznej.

## Artykuł 9 Poprawa warunków żeglugi dla statków rzeczno-morskich pomiędzy portem w Schwedt i Morzem Bałtyckim

Umawiające się Strony są zgodne co do tego, że powinna zostać zagwarantowana żegluga statkami rzeczno-morskimi między portem w Schwedt i Morzem Bałtyckim po trasie: kanał Hohensaaten-Friedrichsthal – Odra Zachodnia – przekop Klucz-Ustowo – Regalica – Parnica – Przekop Mieleński – tor wodny Szczecin-Świnoujście. W tym celu konieczne są przedsięwzięcia budowlane w rejonie przekopu Klucz-Ustowo.

### Artykuł 10

#### Przedsięwzięcia w celu zapewnienia żeglugi statkami rzeczno-morskimi przez przekop Klucz-Ustowo (bagrowania – pogłębienie, przedsięwzięcia dostosowujące)

1. Umawiająca się Strona polska zrealizuje bagrowanie (pogłębienie) znajdującego się na polskim terytorium przekopu Klucz-Ustowo o długości 2,75 kilometra w celu osiągnięcia głębokości szlaku żeglownego 3,00 metry (odniesionej do dolnego stanu wody projektowej) na szerokości szlaku żeglownego 55 metrów. Właściwe organy Umawiających się Stron uzgodnią harmonogram realizacji zadania.
2. Umawiająca się Strona niemiecka sfinansuje niezbędne bagrowania dna (pogłębienie dna) – w zakresie maksymalnie 40.000 m<sup>3</sup>, przy czym jej nakłady finansowe wyniosą maksymalnie 500.000 (słownie: pięćset tysięcy) euro.
3. Żegluga statkami rzeczno-morskimi ze Schwedt i do Schwedt po wodach polskich będzie podlegała obowiązującym w tym zakresie polskim przepisom żeglugowym. Jeśli ruch zwiększy się do takiego stopnia, że niezbędne stanie się wykonanie miejsc postojowych, Umawiająca się Strona niemiecka po przeprowadzeniu wspólnych uzgodnień sfinansuje maksymalnie dwa miejsca postojowe (wykonanie dalb).

### Artykuł 11

#### Transgraniczne oceny oddziaływania na środowisko

W odniesieniu do wszystkich przedsięwzięć, o których mowa w niniejszej Umowie, Umawiające się Strony zapewnią sobie nawzajem udział w transgranicznych ocenach oddziaływania na środowisko, zgodnie z przepisami prawa obowiązującymi na terytorium ich państw, w szczególności zgodnie z postanowieniami Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o realizacji Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym z dnia 25 lutego 1991 roku, podpisanej w Neuhausen am Neckar dnia 11 kwietnia 2006 roku.

### Artykuł 12

#### Kwestie graniczne

Przed realizacją przedsięwzięć w strefie wód granicznych należy osiągnąć porozumienie ze Stałą Polsko-Niemiecką Komisją Graniczną zgodnie z Umową z dnia 16 września 2004 roku między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o oznakowaniu i utrzymaniu wspólnej granicy na odcinkach lądowych i wodach granicznych oraz powołaniu Stałej Polsko-Niemieckiej Komisji Granicznej.

### Artykuł 13 Terminy płatności

1. W przypadku braku innych postanowień, płatności Rządu Republiki Federalnej Niemiec na rzecz Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, dokonywane zgodnie z niniejszą Umową po zrealizowaniu przedsięwzięć, będą następowały w terminie ośmiu tygodni po przedłożeniu sprawdzonych faktur, jeśli właściwy organ Umawiającej się Strony niemieckiej nie zgłosi uzasadnionych zastrzeżeń do faktur lub zastrzeżenia te zostaną wyjaśnione. W celu uwzględnienia w planowaniu finansowym Republiki Federalnej Niemiec, właściwy organ Umawiającej się Strony polskiej zgłosi na piśmie zapotrzebowanie na odpowiednią część środków najpóźniej na rok przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia do Generalnej Dyrekcji Dróg Wodnych i Żeglugi, Oddział Wschód z siedzibą w Magdeburgu lub do innego urzędu określonego przez Federalne Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej.
2. W harmonogramach prac budowlanych, o których mowa w artykule 3 ustęp 7, Umawiające się Strony mogą uzgodnić podział przedsięwzięć na etapy, do których rozliczania postanowienia ustępu 1 stosuje się odpowiednio.

### Artykuł 14 Wspólny Komitet

1. Umawiające się Strony powołują Wspólny Komitet, w którego skład na zasadzie parytetu wchodzi po trzech przedstawiciele Umawiających się Stron. Umawiające się Strony mają takie same prawa głosu.
2. Zadaniem Wspólnego Komitetu jest monitorowanie i wspieranie realizacji niniejszej Umowy.
3. Umawiające się Strony sprawują przewodnictwo Wspólnego Komitetu w systemie corocznej rotacji. Wspólny Komitet odbywa co najmniej jedno posiedzenie rocznie. Każda z Umawiających się Stron, jeśli uzna to za konieczne, może w każdej chwili wystąpić z wnioskiem o odbycie posiedzenia Komitetu.
4. Każdy członek Wspólnego Komitetu może poprosić ekspertów lub przedstawicieli innych organów Umawiających się Stron o wzięcie w razie potrzeby udziału w posiedzeniach Komitetu.
5. Umawiające się Strony uzgodnią regulamin Wspólnego Komitetu.

## Artykuł 15 Różnice zdań

1. Różnice zdań dotyczące interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy będą załatwiane, w miarę możliwości, polubownie we Wspólnym Komitecie lub w drodze rozmów między właściwymi organami Umawiających się Stron.
2. Jeśli różnicy zdań nie da się rozstrzygnąć zgodnie z ustępem 1, zostanie ona przedłożona do rozstrzygnięcia sądowi polubownemu.
3. Sąd polubowny będzie tworzony osobno dla każdego przypadku. Każda z Umawiających się Stron powoła w tym celu jednego sędziego polubownego. Obaj sędziowie polubowni porozumieją się co do wyznaczenia przewodniczącego będącego obywatelem innego kraju członkowskiego Unii Europejskiej. Sędziowie polubowni będą powoływani w terminie dwóch miesięcy, a przewodniczący w terminie trzech miesięcy, od przekazania przez jedną z Umawiających się Stron drugiej Umawiającej się Stronie wniosku o przedłożenie różnicy zdań sądowi polubownemu.
4. Jeśli terminy wymienione w ustępie 3 nie zostaną dotrzymane i porozumienie nie zostanie osiągnięte w inny sposób, każda z Umawiających się Stron może poprosić prezesa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej o mianowanie brakującego sędziego polubownego lub brakujących sędziów polubownych, z uwzględnieniem kryteriów wymienionych w ustępie 3. Jeśli prezes Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej posiada obywatelstwo jednej z Umawiających się Stron lub z innej przyczyny nie może dokonać mianowania, mianowania dokonuje wiceprezes Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Jeśli również wiceprezes Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej posiada obywatelstwo jednej z Umawiających się Stron lub z innej przyczyny również nie może dokonać mianowania, mianowania dokonuje następny zgodnie z porządkiem pierwszeństwa członek Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, nieposiadający obywatelstwa żadnej z Umawiających się Stron.
5. Sąd polubowny rozstrzyga większością głosów na podstawie umów obowiązujących między Umawiającymi się Stronami i innych przepisów prawa międzynarodowego. Orzeczenie sądu polubownego jest wiążące.
6. Każda z Umawiających się Stron pokrywa własne koszty oraz koszty powołanego przez siebie sędziego polubownego. Koszty przewodniczącego sądu polubownego i pozostałe koszty Umawiające się Strony ponoszą w równych częściach. Sąd polubowny może przyjąć inne uregulowania dotyczące sposobu pokrywania kosztów.
7. W pozostałym zakresie sąd polubowny sam decyduje o swojej procedurze.



## Artykuł 16 Zmiana Umowy

1. Umowa niniejsza może być zmieniona za obopólną zgodą Umawiających się Stron. Dla trybu i terminu wejścia w życie tych zmian artykuł 18 stosuje się odpowiednio.
2. Zmiany Załącznika do niniejszej Umowy i termin ich wejścia w życie uzgadniają za obopólnym porozumieniem właściwe organy Umawiających się Stron.

## Artykuł 17 Okres obowiązywania

Umowę niniejszą zawiera się na czas nieokreślony. Po upływie 20 lat od wejścia w życie niniejsza Umowa może być wypowiedziana przez każdą z Umawiających się Stron w drodze notyfikacji. W takim przypadku Umowa traci moc po upływie 5 lat od dnia otrzymania przez drugą z Umawiających się Stron noty o wypowiedzeniu.

## Artykuł 18 Wejście w życie

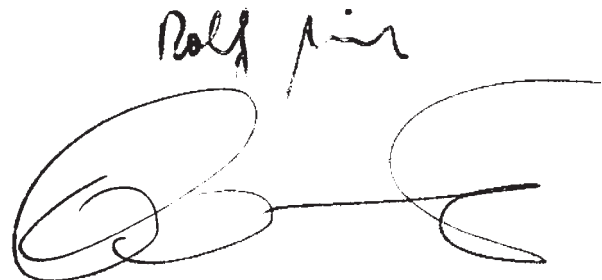
Umowa niniejsza wejdzie w życie w dniu, w którym Rząd Rzeczypospolitej Polskiej powiadomi Rząd Republiki Federalnej Niemiec, że spełnione są niezbędne wewnętrzpaństwowe wymogi dotyczące jej wejścia w życie. Decyduje dzień nadejścia powiadomienia. Wewnętrzpaństwowe wymogi Republiki Federalnej Niemiec dotyczące wejścia w życie Umowy spełnione są z chwilą jej podpisania.

Sporządzono w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim i niemieckim, przy czym obydwie teksty mają jednakową moc.

W imieniu Rządu  
Rzeczypospolitej Polskiej



W imieniu Rządu  
Republiki Federalnej Niemiec



Załącznik  
do  
Umowy  
między  
Rządem Rzeczypospolitej Polskiej  
a  
Rządem Republiki Federalnej Niemiec

o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych  
na pograniczu polsko-niemieckim  
(ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi)

Lista miejsc limitujących na Odrze granicznej z polskiego i niemieckiego punktu widzenia			
Zestawienie strony niemieckiej (strona niemiecka, brzeg lewy)	Stan	Zestawienie strony polskiej (strona polska, brzeg prawy)	Stan
542,4	Niewielkie uszkodzenia budowli regulacyjnych.		
545,0 - 547,0	Niewielkie uszkodzenia głowic bądź grzbietów ostróg w km 546/09-546/23.		
542,4 - 551,0	Położenie i rzędne wysokości ostróg odpowiadają w większości parametrom zawartym w dokumentacji rzeki Odry. Pojedyncze ostrogi mają silnie uszkodzone głowice i grzbiety, w większości jednak uszkodzenia są jeszcze niewielkie. W polach międzyostrogowych występują głębokie wymycia poniżej budowli regulacyjnych. Wymycia występują przede wszystkim na brzegu wklęsłym.	542,4 - 551,0	Zniszczone ostrogi, tendencja do pogłębiania się pól międzyostrogowych. Większość ostróg w złym stanie technicznym. Korony, głowice i grzbiety ostróg uszkodzone w różnym stopniu. Na odcinku kilometr 550,7 - 551,0 woda dochodzi do stopy wału.

Lista miejsc limitujących na Odrze granicznej z polskiego i niemieckiego punktu widzenia			
Zestawienie strony niemieckiej (strona niemiecka, brzeg lewy)	Stan	Zestawienie strony polskiej (strona polska, brzeg prawy)	Stan
553,4	W dół biegu rzeki częste uszkodzenia głowic ostróg na lewym brzegu.	553,4	Ostrogi zniszczone w 40-50 %.
555,0 - 557,0	Ostrogi na lewym brzegu są po części uszkodzone, ostrogi w kilometrze 557 zostały naprawione w latach 2003-2004. Pęknięcie ostrogi 556/17.	555,0 - 557,0	Na odcinku kilometr 555,0 - 560 uszkodzone umocnienia brzegu.
561,8	Silne uszkodzenia głowic i grzbietów ostróg.		
560,0 - 564,0	Ostrogi uszkodzone w stopniu od średniego do silnego.	560,0 - 564,0	Korony, głowice i grzbiety ostróg uszkodzone w 60-70 %, pomiędzy budowlami głębokie wcięcia w brzeg. Pola międzyostrogowe są wypłukiwane wraz z postępującą erozją brzegu. Podmycie stopy wału na całym odcinku, na międzywałach dodatkowe koryta łączące oczka wodne.
567,2 - 567,8	Uszkodzone ostrogi, poniżej ostróg w rejonie pól międzyostrogowych głębokie wymycia.	566,0 - 572,0	Liczne przemiały limitujące głębokość. Na odcinku kilometr 568,0 - 572,5 materiał z pól międzyostrogowych transportowany jest do koryta rzeki. Liczne ostrogi z pozrywanymi głowicami i grzbietami. Pomiedzy budowlami głębokie wcięcia w brzeg. Pola międzyostrogowe są wypłukiwane wraz z postępującą erozją brzegu.

Lista miejsc limitujących na Odrze granicznej z polskiego i niemieckiego punktu widzenia			
Zestawienie strony niemieckiej (strona niemiecka, brzeg lewy)	Stan	Zestawienie strony polskiej (strona polska, brzeg prawy)	Stan
572,0/575,0 - 576,0	Na całym odcinku silne uszkodzenia głowic ostróg. Odcinek kilometr 570-573 naprawiony w latach 2000-2002.	575,0 - 579,0	Liczne ostrogi mają pozrywane głowice i grzbiety oraz są w złym stanie technicznym. Pomiedzy budowlami głębokie wcięcia w brzeg. Pola międzyostrogowe są wypłukiwane wraz z postępującą erozją brzegu.
-----		581,0 - 585,7	Większość ostróg w złym stanie technicznym. Korony, głowice i grzbiety ostróg w różnym stopniu uszkodzone, głębokie wymycia pomiedzy budowlami regulacyjnymi. Pola międzyostrogowe są wypłukiwane wraz z postępującą erozją brzegu. Problemy z głębokościami już przy wodzie średniej.
593,7 - 597,0	Silne uszkodzenia głowic ostróg (dotyczy to co najmniej 50 % ich liczby). Odcinek kilometr 576-578 został naprawiony (2002).	593,0 - 598,0	Liczne przemieszczające się mielizny. Korony, głowice i grzbiety ostróg uszkodzone w 30 %. Pola międzyostrogowe są wypłukiwane wraz z postępującą erozją brzegu.

Lista miejsc limitujących na Odrze granicznej z polskiego i niemieckiego punktu widzenia			
Zestawienie strony niemieckiej (strona niemiecka, brzeg lewy)	Stan	Zestawienie strony polskiej (strona polska, brzeg prawy)	Stan
604,0 - 606,0	Na odcinku kilometr 604-605 ostrogi są bardzo silnie uszkodzone, tworzą się wyspy i obejścia wody, międzywale w części zniszczone na skutek erozji. Ostrogi w kilometrze od 605/17 do 606/05 zostały naprawione w roku 2006.	603,0 - 615,0	Zdecydowanie najbardziej limitujący odcinek znajduje się w kilometrze 604,0 - 608,0. Odcinek kilometr 609,6 - 611,2 (ok. 1,5 kilometra) – brzeg wklęsły, gdzie zniszczony jest brzeg w polach międzyostrogowych. Tak samo na odcinku kilometr 613,5 - 614,3 (ok. 0,8 kilometra) – niszczone jest brzeg wklęsły. Pojedyncze ostrogi zniszczone w 40-50 %.
612,0 - 613,0	Silne uszkodzenia głowic i korpusów ostróg.	603,0 - 615,0	
617,5	Poniżej ujścia Warty ostrogi silnie uszkodzone.	-----	
-----		621,7 - 624,0	Bardzo głębokie pola międzyostrogowe z oderwaniem ostróg od łądu.
627,0 - 632,0	System regulacji nie odpowiada parametrom zawartym w dokumentacji rzeki Odry. Odstępy między ostrogami są bardzo duże, stąd niewielka ich liczba, ostrogi wykazują uszkodzenia w stopniu od lekkiego do silnego.	627,0 - 632,0	Zniszczone ostrogi i brzeg oraz wymycia w polach międzyostrogowych.

Lista miejsc limitujących na Odrze granicznej z polskiego i niemieckiego punktu widzenia			
Zestawienie strony niemieckiej (strona niemiecka, brzeg lewy)	Stan	Zestawienie strony polskiej (strona polska, brzeg prawy)	Stan
-----		634,5 - 640,0	Znaczne uszkodzenia ostróg: zerwane główce, przerwane grzbiety i rozległe zniszczenia brzegu w polach międzyostrogowych. Tendencja do wynoszenia rumowiska z pól międzyostrogowych, w szczególności w kilometrze 637,0 - 638,6. Na całym odcinku występują liczne przemiały, w ostatnich latach szczególnie limitujący stał się odcinek kilometr 635-636 (przemiał przez całą szerokość koryta rzeki).
-----		640,0 - 644,5	Intensywne niszczenie brzegu w polach międzyostrogowych w kilometrze 640 i 643. Ostrogi oderwane od lądu i zniszczone średnio w 60 %. Głębokie obejścia za ostrogami. Liczne przemiały, najbardziej limitujące głębokość w kilometrze 643-644 i 639,9-640,2.
645.0	Ostroga 645/03 niewidoczna, ostrogi 645/07 - 645/11 silnie zniszczone.	645,5 - 654,0	

Lista miejsc limitujących na Odrze granicznej z polskiego i niemieckiego punktu widzenia			
Zestawienie strony niemieckiej (strona niemiecka, brzeg lewy)	Stan	Zestawienie strony polskiej (strona polska, brzeg prawy)	Stan
647,0 - 651,0	Bardzo duże odstępny między ostrogami. Znaczne uszkodzenia głowic ostróg i pęknięcia w strefie wrzynek ostróg, w szczególności w kilometrze 647/648.	645,5 - 654,0	Brzeg jest intensywnie niszczone w polach międzyostrogowych, intensywnie niszczone są głowice ostróg. W kilometrze 646,3-647,3 głębokie obejścia wody za ostrogami. Stopień zniszczenia ok. 70-90 %. Na całym odcinku występują głębokości limitujące, największe przemiały w kilometrze 646,8-648,2.
656,0 - 659,0	Budowle regulacyjne na całym odcinku zbyt niskie. Uszkodzenia na całym odcinku, częściowo już naprawione. Prace remontowe wykonano w roku 2005.	654,0 - 663,0	Intensywna zmienność przebiegu linii nurtu i liczne przemiały zmienne w czasie. Ostrogi zniszczone miejscami w 70-90 %, w kilometrze 656,5-658,0 zniszczone w 100 %.
663,0 - 665,5	Prace remontowe na odcinku kilometr 663-666 zrealizowano w latach 1997-1999. Brak większych uszkodzeń.	663,0 - 674,0	Wyraźna tendencja do wbijania się koryta rzeki w brzeg. Stale powtarzające się głębokości limitujące (przy stanach wody < ŚW). W kilometrze 670,0-672,0 intensywnie niszczenie brzegów w polach międzyostrogowych, w kilometrze 672 dodatkowo niszczone są głowice ostróg. Na odcinku kilometr 666,3-669,45 (w okresie 1999-2003 strona polska przeprowadziła modyfikację) zniknęły przemiały limitujące głębokość.

Abkommen

zwischen

der Regierung der Republik Polen

und

der Regierung der Bundesrepublik Deutschland

über

die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen  
im polnisch-deutschen Grenzgebiet  
(Hochwasserschutz, Abfluss- und Schifffahrtsverhältnisse)



Die Regierung der Republik Polen  
und  
die Regierung der Bundesrepublik Deutschland,  
im Folgenden „Vertragsparteien“ genannt -

in Übereinstimmung mit dem Vertrag vom 17. Juni 1991 zwischen der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland über gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit,

in Übereinstimmung mit dem Vertrag vom 19. Mai 1992 zwischen der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Wasserwirtschaft an den Grenzgewässern,

in Übereinstimmung mit der Vereinbarung vom 11. April 2006 zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über die Durchführung des Übereinkommens vom 25. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen,

in dem Bewusstsein, dass der Eisaufruch an der Grenzoder und die Eisabfuhr aus der Grenzoder in die Ostsee aus Gründen des Hochwasserschutzes durch gemeinsame Anstrengungen sichergestellt werden müssen,

in der Erkenntnis, dass der Unterhaltungszustand der Stromregelungsbauwerke der Grenzoder im polnischen und deutschen Hoheitsgebiet unzureichend ist und dies in den letzten Jahrzehnten zu verstärkten Anlandungstendenzen und ständig verschlechterten Fahrrinntiefen mit negativen Auswirkungen auf das Hochwasserabflussprofil geführt hat,

in der Überzeugung, dass eine Beibehaltung dieses Zustands insbesondere aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht hingenommen werden kann,

in dem Bewusstsein, dass es für die Unterhaltung der Stromregelungsbauwerke der Grenzoder derzeit keine abgestimmte und von den Vertragsparteien akzeptierte Stromregelungskonzeption gibt, diese aber gemeinsam entwickelt werden muss,

in dem Bestreben, die Fahrt von Küstenmotorschiffen zwischen dem Hafen Schwedt und der Ostsee künftig zu gewährleisten –

sind wie folgt übereingekommen:

## Artikel 1 Begriffsbestimmungen

In diesem Abkommen haben die nachstehenden Begriffe folgende Bedeutung:

1. „Grenzoder“ - die Oder im Abschnitt zwischen Kilometer 542,4, Grenzzeichen Nr. 432 (bei der deutschen Ortschaft Ratzdorf), und Kilometer 704,1, Grenzzeichen Nr. 729 (Spaltung der Oder in Ost- und Westoder), in dem ihr Talweg die polnisch-deutsche Grenze bildet;
2. „Stromregelungskonzeption“ - eine Konzeption zur Stabilisierung und Verbesserung der Abflussverhältnisse in einem Fluss insbesondere mit Hilfe von Stromregelungsbauwerken;
3. „Stromregelungsbauwerke“ - Buhnen, Deck- und Parallelwerke, u. Ä. m.;
4. „Schwachstelle“ - punktuell vorhandene, für bestimmte Schiffstypen unzureichende Fahrrinntiefe;
5. „Klützer Querfahrt“ - Wasserstraßenverbindung der Westoder mit der Reglitz;
6. „zuständige Behörden der Vertragsparteien“ - Behörden, die nach dem innerstaatlichen Recht jeder Vertragspartei für die jeweilige Angelegenheit zuständig sind.

## Artikel 2 Geltungsbereich des Abkommens

Dieses Abkommen gilt für folgende Gewässer:

- Grenzoder und Westoder,
- Klützer Querfahrt,
- Dammscher See in Stettin.

## Artikel 3 Stromregelungskonzeption für die Grenzoder

- (1) Die Vertragsparteien stimmen darin überein, dass die in der Anlage zu diesem Abkommen („Liste der Schwachstellen in der Grenzoder aus polnischer und aus deutscher Sicht“) aufgeführten Schwachstellen der Grenzoder zur Gewährleistung des Eisauflaufs, der Eisabfuhr sowie der Binnenschifffahrt beseitigt werden müssen.

- (2) Die Bundesanstalt für Wasserbau Karlsruhe (BAW) wird eine Grobanalyse für die Grenzoder vorlegen und auf dieser Grundlage eine den heutigen Erkenntnissen entsprechende fachwissenschaftlich begründete, nachhaltige polnisch-deutsche Stromregelungskonzeption für die Grenzoder erstellen, die sich an den vorhandenen Stromregelungsbauwerken orientiert. Erste Ergebnisse dieser Stromregelungskonzeption und Empfehlungen zur Beseitigung prioritärer Schwachstellen werden in einem Zwischenbericht der BAW zusammengefasst. Mit der Planung von Maßnahmen an den prioritären Schwachstellen nach den Artikeln 4 und 5 wird mit Vorlage dieses Zwischenberichts begonnen.
- (3) Die BAW soll diese Stromregelungskonzeption in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden der Vertragsparteien bis Ende des zweiten Quartals 2014 erarbeiten. Die anzustrebenden Wassertiefen orientieren sich an den Erfordernissen für den Eisbrechereinsatz und sollen möglichst zuverlässig gewährleistet werden. Unter Berücksichtigung der natürlichen hydrologischen Verhältnisse soll daher eine Wassertiefe von 1,80 Meter mit einer mittleren jährlichen Überschreitungswahrscheinlichkeit von mindestens 80 % des Jahres oberhalb und mindestens 90 % unterhalb der Warthemündung angestrebt werden.
- (4) Die Vertragsparteien legen bis Ende 2014 auf der Grundlage der abgestimmten Stromregelungskonzeption die Maßnahmen zur Beseitigung der in der Anlage zu diesem Abkommen aufgeführten Schwachstellen und ihre zeitliche Reihenfolge unter Berücksichtigung von Notwendigkeit und Dringlichkeit fest. Die Planung und Durchführung der nach Prioritäten festgelegten Maßnahmen erfolgt abgestimmt schrittweise ab Anfang 2015.
- (5) Soweit dieses Abkommen nichts anderes bestimmt, plant und finanziert jede Vertragspartei die erforderlichen Maßnahmen im Hoheitsgebiet ihres Staates. Die deutsche Seite beteiligt sich an den Kosten für Maßnahmen im polnischen Hoheitsgebiet in den Bereichen Dammscher See und Klützer Querfahrt bis zu einer Gesamtsumme von 6 200 000 (in Worten: sechs Millionen zweihunderttausend) Euro nach Maßgabe der Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 dieses Abkommens.
- (6) Die Vertragsparteien tragen dafür Sorge, dass die Maßnahmen im Einklang mit den im Hoheitsgebiet ihres Staates jeweils geltenden Rechtsvorschriften stehen. Insbesondere holen die Vertragsparteien möglichst zeitgleich die zu diesem Zweck erforderlichen Genehmigungen ein oder führen die sonst rechtlich vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren im Einklang mit den im Hoheitsgebiet ihres Staates jeweils geltenden Rechtsvorschriften durch.
- (7) Die Vertragsparteien stimmen die jeweiligen Bauablaufpläne aufeinander ab und führen die Maßnahmen diesen entsprechend unter Wahrung der jeweiligen rechtlichen Bedingungen durch. Bei lokalen Maßnahmen an beiden Ufern wird ihre zeitgleiche Durchführung angestrebt.

#### Artikel 4

##### Schwachstellenbeseitigung bei Reitwein und Hohenwutzen

- (1) Für die Schwachstelle bei Reitwein (Oder-km 604,6 - 605,5) werden die planerischen Arbeiten für die Stromregelungskonzeption auf der Grundlage der Grobanalyse nach Artikel 3 Absatz 2 sowie der Untersuchungen der BAW über die Optimierung von Stromregelungsbauwerken bei Reitwein umgehend aufgenommen und es werden die erforderlichen Maßnahmen konkretisiert.
- (2) Nach Vorliegen der baurechtlichen Voraussetzungen nach Artikel 3 Absatz 6 sollen die Maßnahmen bei Reitwein möglichst gleichzeitig im polnischen und im deutschen Hoheitsgebiet in den Jahren 2014-2015 durchgeführt werden.
- (3) Das Vorgehen nach den Absätzen 1 und 2 gilt entsprechend für die Schwachstelle bei Hohenwutzen (Oder-km 656 - 659). Die planerischen Arbeiten bei Hohenwutzen sollen im Jahr 2015 und die Durchführung der Maßnahme im Jahr 2018 abgeschlossen werden.

#### Artikel 5

##### Schwachstellenbeseitigung bei Słubice, Kostrzyn nad Odrą, Gozdowice – Rudnica und Rudnica – Osinów Dolny

Mit der Durchführung der Baumaßnahmen im Bereich der Schwachstellen bei Słubice (Oder-km 581,0 – 585,7), Kostrzyn nad Odrą (Oder-km 613,5 – 614,7), Gozdowice – Rudnica (Oder-km 645,5 – 654,0) und Rudnica – Osinów Dolny (Oder-km 654,0 – 663,0), die in Abstimmung mit den Untersuchungen zur polnisch-deutschen Stromregelungskonzeption gemäß Artikel 3 geplant werden, soll ab Anfang 2015 begonnen werden. Die Baumaßnahmen sollen bis Ende 2018 abgeschlossen sein.

#### Artikel 6

##### Beseitigung der übrigen Schwachstellen

Die Vertragsparteien streben an, die Beseitigung aller in der Anlage zu diesem Abkommen aufgeführten Schwachstellen mit dem Ziel, eine Wassertiefe von 1,80 Meter mit einer mittleren jährlichen Überschreitungswahrscheinlichkeit von mindestens 80 % oberhalb und mindestens 90 % unterhalb der Warthemündung zu erreichen, bis zum Jahr 2028 schrittweise abzuschließen. Artikel 4 und 5 bleiben unberührt.

## Artikel 7 Erfolgskontrolle

Hinsichtlich der hydraulischen und morphologischen Wirkung der durchgeführten Maßnahmen wird von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien in einem Abstand von jeweils fünf Jahren eine gemeinsame Erfolgskontrolle durchgeführt. Bei der Erfolgskontrolle sollen auch die ökologischen Auswirkungen einbezogen werden.

## Artikel 8 Baggerung (Vertiefung) Dammscher See

- (1) Die polnische Vertragspartei vertieft den im polnischen Hoheitsgebiet befindlichen Dammschen See zur Gewährleistung des Eisbrechereinsatzes und der Eisabfuhr aus der Grenzoder.
- (2) Die deutsche Vertragspartei erstattet die Hälfte der Kosten einer einmaligen Baggerung (Vertiefung) im Dammschen See auf eine Wassertiefe bei Mittelwasser von 3,4 Metern (die maximale Baggermenge beträgt 950 000 m<sup>3</sup>), höchstens jedoch eine Summe von 5 700 000 (in Worten: fünf Millionen siebenhunderttausend) Euro.
- (3) Die Vertragsparteien prüfen nach 25 Jahren die Notwendigkeit einer erneuten gemeinsamen Baggerung (Vertiefung) im Dammschen See zur Gewährleistung des Eisbrechereinsatzes und der Eisabfuhr aus der Grenzoder.

## Artikel 9 Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse für Küstenmotorschiffe zwischen dem Hafen Schwedt und der Ostsee

Die Vertragsparteien stimmen darin überein, dass Küstenmotorschiffen die Fahrt zwischen dem Hafen Schwedt und der Ostsee über die Trasse Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße – Westoder – Klützer Querfahrt – Reglitz – Parnitz – Möllnfahrt – Fahrwasser Stettin/Swinemünde sichergestellt werden soll. Dazu sind bauliche Maßnahmen im Bereich der Klützer Querfahrt erforderlich.

## Artikel 10

### Maßnahmen zur Sicherung der Fahrt von Küstenmotorschiffen durch die Klützer Querfahrt (Baggerungen - Vertiefungen, Anpassungsmaßnahmen)

- (1) Die polnische Vertragspartei baggert (vertieft) die im polnischen Hoheitsgebiet befindliche 2,75 Kilometer lange Klützer Querfahrt auf eine Fahrrinntiefe von 3,00 Metern (bezogen auf den unteren Bemessungswasserstand) bei einer Fahrrinnenbreite von 55 Metern. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien stimmen einen Zeit- und Maßnahmenplan ab.
- (2) Die deutsche Vertragspartei finanziert die erforderlichen Sohlbaggerungen (Sohlvertiefung) - Umfang maximal 40 000 m<sup>3</sup> - mit einem finanziellen Aufwand von bis zu 500 000 (in Worten fünfhunderttausend) Euro.
- (3) Die Fahrt der Küstenmotorschiffe auf den polnischen Gewässern von und nach Schwedt unterliegt den hierfür geltenden polnischen Schifffahrtsvorschriften. Sollte der Verkehr so zunehmen, dass die Einrichtung von Wartestellen erforderlich wird, werden nach gemeinsamer Abstimmung maximal zwei Wartestellen (Errichtung von Dalben) von der deutschen Vertragspartei finanziert.

## Artikel 11

### Grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfungen

Bei allen Maßnahmen nach diesem Abkommen beteiligen die Vertragsparteien einander im Rahmen der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß den im Hoheitsgebiet ihrer Staaten geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere gemäß den Bestimmungen der am 11. April 2006 in Neuhardenberg geschlossenen Vereinbarung zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über die Durchführung des Übereinkommens vom 25. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen.

## Artikel 12

### Grenzfragen

Vor der Durchführung von Vorhaben im Bereich der Grenzgewässer ist das Einvernehmen der Ständigen Polnisch-Deutschen Grenzkommission gemäß dem Vertrag vom 16. September 2004 zwischen der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland über die Vermarkung und Instandhaltung der gemeinsamen Grenze auf den Festlandabschnitten sowie den Grenzgewässern und die Einsetzung einer Ständigen Polnisch-Deutschen Grenzkommission einzuholen.

### Artikel 13 Zahlungsfristen

- (1) Soweit nichts anderes bestimmt ist, erfolgen die nach diesem Abkommen veranlassten Zahlungen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland an die Regierung der Republik Polen nach Durchführung der Maßnahmen innerhalb von acht Wochen nach Vorlage geprüfter Rechnungen, sofern die zuständige Behörde der deutschen Vertragspartei keine begründeten Einwände gegen die Rechnungen geltend macht oder diese Einwände ausgeräumt werden. Zur Aufnahme in die Finanzplanung der Bundesrepublik Deutschland meldet die zuständige Behörde der polnischen Vertragspartei den anteiligen Mittelbedarf spätestens ein Jahr vor Beginn der Durchführung der Maßnahme bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Ost mit Sitz in Magdeburg, oder einer anderen, vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur benannten Behörde schriftlich an.
- (2) In Bauablaufplänen nach Artikel 3 Absatz 7 können die Vertragsparteien die Aufteilung der Maßnahmen in Lose vereinbaren, für deren Abrechnung die Bestimmungen des Absatzes 1 entsprechend gelten.

### Artikel 14 Gemeinsamer Ausschuss

- (1) Die Vertragsparteien bestellen einen Gemeinsamen Ausschuss, der sich paritätisch aus je drei Vertretern der Vertragsparteien zusammensetzt. Die Vertragsparteien haben die gleichen Stimmrechte.
- (2) Der Gemeinsame Ausschuss hat die Aufgabe, die Umsetzung dieses Abkommens zu begleiten und zu fördern.
- (3) Den Vorsitz des Gemeinsamen Ausschusses übernehmen die Vertragsparteien im jährlichen Wechsel. Der Gemeinsame Ausschuss hält mindestens eine Sitzung im Jahr ab. Jede der Vertragsparteien kann jederzeit eine Ausschusssitzung beantragen, wenn sie es für erforderlich hält.
- (4) Jedes Mitglied des Gemeinsamen Ausschusses kann Sachverständige oder Vertreter anderer Behörden der Vertragsparteien bitten, bei Bedarf an den Sitzungen des Ausschusses teilzunehmen.
- (5) Die Vertragsparteien vereinbaren die Geschäftsordnung des Gemeinsamen Ausschusses.

## Artikel 15 Meinungsverschiedenheiten

- (1) Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens werden, soweit möglich, in dem Gemeinsamen Ausschuss oder über Gespräche zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien gütlich beigelegt.
- (2) Kann eine Meinungsverschiedenheit nicht gemäß Absatz 1 beigelegt werden, so wird sie einem Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt.
- (3) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet. Die Vertragsparteien bestellen hierzu jeweils einen Schiedsrichter. Diese beiden Schiedsrichter einigen sich auf die Ernennung eines Staatsangehörigen eines dritten Mitgliedstaates der Europäischen Union zum Obmann. Die Schiedsrichter werden innerhalb von zwei Monaten, der Obmann innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei den Antrag übermittelt hat, die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht vorzulegen.
- (4) Werden die in Absatz 3 genannten Fristen nicht eingehalten und eine anderweitige Einigung nicht erzielt, so kann jede der Vertragsparteien den Präsidenten des Gerichtshofs der Europäischen Union bitten, den oder die fehlenden Schiedsrichter unter Beachtung der in Absatz 3 genannten Kriterien zu ernennen. Besitzt der Präsident des Gerichtshofs der Europäischen Union die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder kann er aus einem anderen Grund die Ernennungen nicht vornehmen, so nimmt der Vizepräsident des Gerichtshofs der Europäischen Union die Ernennungen vor. Besitzt auch der Vizepräsident des Gerichtshofs der Europäischen Union die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder kann auch er aus einem anderen Grund die Ernennungen nicht vornehmen, so nimmt das nach der protokollarischen Rangfolge nächstfolgende Mitglied des Gerichtshofs der Europäischen Union, das die Staatsangehörigkeit keiner der Vertragsparteien besitzt, die Ernennungen vor.
- (5) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit auf der Grundlage der zwischen den Vertragsparteien geltenden Verträge und anderer Vorschriften des Völkerrechts. Der Schiedsspruch ist bindend.
- (6) Jede Vertragspartei kommt für ihre eigenen Kosten sowie die Kosten für den von ihr bestellten Schiedsrichter auf. Die Kosten des Obmannes des Schiedsgerichts und die sonstigen Kosten werden zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen. Das Schiedsgericht kann bezüglich der Kostenübernahme andere Regelungen treffen.
- (7) Im Übrigen entscheidet das Schiedsgericht über sein Verfahren selbst.



## Artikel 16 Änderung des Abkommens

- (1) Dieses Abkommen kann im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien geändert werden. Hinsichtlich des Modus und des Datums des Inkrafttretens dieser Änderungen findet Artikel 18 entsprechend Anwendung.
- (2) Änderungen der Anlage zu diesem Abkommen sowie das Datum von deren Inkrafttreten vereinbaren die zuständigen Behörden der Vertragsparteien im gegenseitigen Einvernehmen.

## Artikel 17 Geltungsdauer

Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Nach Ablauf von 20 Jahren seit Inkrafttreten kann dieses Abkommen von jeder Vertragspartei im Wege einer Notifikation gekündigt werden. In diesem Fall tritt das Abkommen nach Ablauf von 5 Jahren ab dem Tag, an dem die Kündigungsnote der anderen Vertragspartei zugegangen ist, außer Kraft.

## Artikel 18 Inkrafttreten

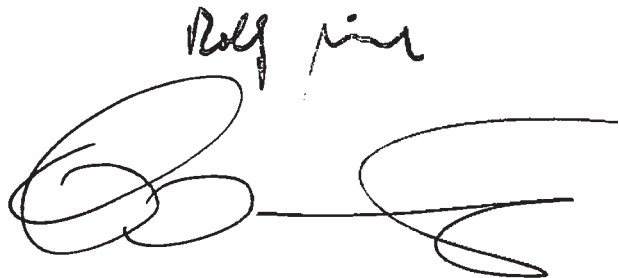
Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Regierung der Republik Polen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland mitgeteilt hat, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der Mitteilung. Die innerstaatlichen Voraussetzungen in der Bundesrepublik Deutschland für das Inkrafttreten dieses Abkommens sind mit seiner Unterzeichnung erfüllt.

Geschehen zu Warschau am 27. April 2015 in zwei Urschriften, jede in polnischer und deutscher Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung  
der Republik Polen



Für die Regierung  
der Bundesrepublik Deutschland



Anlage  
zum  
Abkommen  
zwischen  
der Regierung der Republik Polen  
und  
der Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
über  
die gemeinsame Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen  
im polnisch-deutschen Grenzgebiet  
(Hochwasserschutz, Abfluss- und Schifffahrtsverhältnisse)

Liste der Schwachstellen in der Grenzoder aus polnischer und aus deutscher Sicht			
Deutsche Darstellung (deutsche Seite, linkes Ufer)	Zustand	Polnische Darstellung (polnische Seite, rechtes Ufer)	Zustand
542,4	Kleine Bauwerksschäden.		
545,0 - 547,0	Bei km 546/09-546/23 kleine Schäden an den Buhnenköpfen bzw. Buhnenrücken.		
542,4 - 551,0	Lage und Höhe der Buhnen entsprechen größtenteils den Parametern der Oterdokumentation. Einzelne Buhnen weisen starke Schäden am Buhnenkopf und Rücken auf, Mehrzahl der Schäden ist jedoch noch gering. In den Buhnenfeldern gibt es unterhalb der Bauwerke tiefe Kolke. Diese treten vor allem am Außenufer auf.	542,4 – 551,0	Buhnen zerstört, Trend zu Übertiefen in den Buhnenfeldern. Mehrheit der Buhnen in schlechtem technischem Zustand. Buhnenkronen, -köpfe und -rücken beschädigt in unterschiedlichem Grad. Km 550,7 – 551,0 Schardeich.
553,4	Unterstrom sind Buhnenköpfe häufig am linken Ufer beschädigt.	553,4	Buhnen zu 40-50 % zerstört.
555,0 – 557,0	Buhnen am linken Ufer weisen teilweise Schäden auf, Buhnen km 557 wurden 2003/2004 instand gesetzt. Durchriss an Buhne 556/17.	555,0 – 557,0	Von km 555,0 – 560 Schäden an der Uferbefestigung.

Liste der Schwachstellen in der Grenzoder aus polnischer und aus deutscher Sicht			
Deutsche Darstellung (deutsche Seite, linkes Ufer)	Zustand	Polnische Darstellung (polnische Seite, rechtes Ufer)	Zustand
561,8	Starke Schäden an Bühnenköpfen und -rücken.		
560,0 – 564,0	Buhnen mittel bis stark beschädigt.	560,0 – 564,0	Buhnenkronen, -köpfe und -rücken zu 60-70 % beschädigt, zwischen den Bauwerken tiefe Einschnitte ins Ufer. Bühnenfelder werden mit fortschreitender Ufererosion ausgespült. Im gesamten Bereich Unterspülung des Dammfußes, im Vorland zusätzliche Rinne mit Verbindung von Wasserstellen.
567,2 – 567,8	Buhnen sind beschädigt, unterhalb der Bühnen im Bereich der Bühnenfelder tiefe Kolke.	566,0 – 572,0	Zahlreiche die Tiefe einschränkende Furten. Km 568,0 – 572,5: Stoff aus Bühnenfeldern in Flussbett transportiert. Zahlreiche Bühnen mit abgetragenen Köpfen und Rücken. Zwischen den Bauwerken tiefe Einschnitte ins Ufer. Bühnenfelder werden mit fortschreitender Ufererosion ausgespült.
572,0/575,0 – 576,0	Durchgängig starke Schäden an den Bühnenköpfen. Der Bereich km 570 – 573 wurde 2000 – 2002 instand gesetzt.	575,0 – 579,0	Zahlreiche Bühnenköpfe und -rücken abgetragen und in schlechtem technischem Zustand. Zwischen den Bauwerken tiefe Einschnitte ins Land. Bühnenfelder werden mit fortschreitender Ufererosion ausgespült.

Liste der Schwachstellen in der Grenzoder aus polnischer und aus deutscher Sicht			
Deutsche Darstellung (deutsche Seite, linkes Ufer)	Zustand	Polnische Darstellung (polnische Seite, rechtes Ufer)	Zustand
-----		581,0 – 585,7	Die meisten Buhnen in schlechtem technischem Zustand. Buhnenkronen, -köpfe und -rücken in unterschiedlichem Grad beschädigt, zwischen den Bauwerken tiefe Kolke. Buhnenfelder werden mit fortschreitender Ufererosion ausgespült. Schon bei Mittelwasser (MW) Probleme mit Wassertiefen.
593,7 – 597,0	Starke Schäden an den Buhnenköpfen (mind. 50 % betroffen). Bereich km 576 – 578 wurde instand gesetzt (2002).	593,0 – 598,0	Zahlreiche wandernde Sandbänke. Buhnenkronen, -köpfe und -rücken zu 30 % beschädigt. Buhnenfelder werden mit fortschreitender Ufererosion ausgespült.
604,0 – 606,0	Im Bereich km 604 – 605 sind die Buhnen sehr stark beschädigt, Inselbildung und Hinterströmung, Vorland teilweise wegerodiert. Buhnen von km 605/17 bis 606/05 wurden 2006 instand gesetzt.	603,0 – 615,0	Mit Abstand am meisten einschränkender Abschnitt liegt zwischen km 604,0 und 608,0. Abschnitt km 609,6 – 611,2 (ca. 1,5 km) – Außenufer, wo das Ufer in Buhnenfeldern zerstört ist. Genauso Abschnitt km 613,5 – 614,3 (ca. 0,8 km) – Außenufer wird zerstört. Einzelne Buhnen zu 40 – 50 % zerstört.
612,0 – 613,0	Starke Schäden an Buhnenköpfen und -körper.	603,0 – 615,0	
617,5	Unterhalb Warthemündung sind die Buhnen stark beschädigt.	-----	
-----		621,7 - 624,0	Sehr tiefe Buhnenfelder mit hinterspülten Buhnen.

Liste der Schwachstellen in der Grenzoder aus polnischer und aus deutscher Sicht			
Deutsche Darstellung (deutsche Seite, linkes Ufer)	Zustand	Polnische Darstellung (polnische Seite, rechtes Ufer)	Zustand
627,0 – 632,0	Regelungssystem entspricht nicht den Parametern der ODERdokumentation. Abstände zwischen den Buhnen sind sehr groß, dadurch geringe Anzahl, Buhnen weisen leichte bis starke Schäden auf.	627,0 – 632,0	Zerstörte Buhnen und Ufer sowie Kolke in Buhnenfeldern.
-----		634,5 – 640,0	Beträchtliche Schäden an Buhnen: Abgetragene Köpfe, hinterspülte Rücken und umfangreich zerstörtes Ufer in Buhnenfeldern. Tendenz zum Austrag des Geschiebes aus den Buhnenfeldern, vor allem von km 637,0 – 638,6. Im gesamten Abschnitt zahlreiche Ablagerungen, in den letzten Jahren besonders einschränkend ist der Abschnitt km 635 – 636 (Ablagerungen über die gesamte Flussbettbreite).
-----		640,0 – 644,5	Starke Zerstörung des Ufers in Buhnenfeldern bei km 640 und 643. Buhnen hinterspült und im Mittel zu 60 % zerstört. Tiefe Kolke bei den Buhnen. Zahlreiche Ablagerungen, vor allem die Tiefe einschränkend bei km 643 – 644 und 639,9 – 640,2.
645,0	Buhne 645/03 nicht erkennbar, Buhnen 645/07 – 645/11 stark zerstört.	645,5 – 654,0	

Liste der Schwachstellen in der Grenzoder aus polnischer und aus deutscher Sicht			
Deutsche Darstellung (deutsche Seite, linkes Ufer)	Zustand	Polnische Darstellung (polnische Seite, rechtes Ufer)	Zustand
647,0 – 651,0	Abstände zwischen den Bühnen sind sehr groß. Erhebliche Schäden an den Bühnenköpfen und Durchrisse im Wurzelbereich insbesondere km 647/648.	645,5 – 654,0	Das Ufer wird intensiv zerstört in Bühnenfeldern, Bühnenköpfe werden intensiv zerstört. Bei km 646,3 – 647,3 tiefe Hinterspülungen bei den Bühnen. Zerstörungsgrad ca. 70 – 90 %. Im gesamten Abschnitt einschränkende Tiefen, die umfangreichsten Ablagerungen bei km 646,8 – 648,2.
656,0 – 659,0	Bauwerke sind durchgängig zu niedrig. Schäden durchgängig vorhanden, teilweise bereits instand gesetzt. Instandsetzungsarbeiten sind 2005 erfolgt.	654,0 – 663,0	Intensive Veränderlichkeit des Strömungsverlaufs und zahlreiche zeitlich veränderliche Ablagerungen, Bühnen streckenweise bis zu 70 – 90 % zerstört, bei km 656,5 – 658,0 zu 100 % Zerstörung.
663,0 – 665,5	Instandsetzungsarbeiten km 663 – 666 wurden 1997 – 1999 durchgeführt. Keine großen Schäden vorhanden.	663,0 – 674,0	Deutliche Tendenz des Eindringens des Flussbettes in das Ufer. Ständig sich wiederholende einschränkende Wassertiefen (bei Wasserständen <MW). Bei km 670,0 – 672,0 intensive Zerstörung von Ufern in den Bühnenfeldern, bei km 672 zusätzlich zerstörte Bühnenköpfe. Im Abschnitt km 666,3 – 669,45 (im Zeitraum 1999 – 2003 führte die polnische Seite eine Modifikation durch) sind Ablagerungen weggeblieben, die die Tiefen einschränkten.