

1. Ist die Binnenschifffahrt Bestandteil eines modernen Verkehrssystems?

JA. In allen entwickelten Staaten, in welchen die wirtschaftlichen und umweltbezogenen Vorteile der Binnenschifffahrt sachlich bewertet werden, ist sie ein gleichwertiger Partner der Straße und Schiene. Mehr dazu [hier...](#)

2. Werden Binnenschiffe gegenüber der Straße und Hochgeschwindigkeitszügen konkurrenzfähig sein?

JA. Die spezifischen wirtschaftlichen Vorteile der Binnenschifffahrt gelten weiterhin. In ihrer technologischen Entwicklung gibt es noch bedeutende Reserven. Ihre weitere Nutzung unterstreicht diese Vorteile noch einmal.

3. Ist die Binnenschifffahrt die umweltfreundlichste Verkehrsart?

JA. Die Binnenschifffahrt verschmutzt Luft und Wasser am wenigsten, erzeugt am wenigsten Lärm, verursacht am wenigsten tödliche Unfälle, ist energetisch und materiell am wenigsten anspruchsvoll. In der Tschechischen Republik ist sie in Bezug auf Abgase sogar noch umweltfreundlicher als die elektrifizierte Eisenbahn, welche ihre Energie hauptsächlich aus Wärmekraftwerke bezieht.

4. Gibt es in der Tschechischen Republik passende Bedingungen für eine breitere Anwendung der Binnenschifffahrt?

JA. In der Tschechischen Republik gibt es für Wasserverkehrswege gleiche Geländebedingungen wie in anderen Staaten Mittel- und Westeuropas auch.

5. Ist die vorgeschlagene Lösung des Wasserkorridors Donau-Oder-Elbe in Bezug auf Technik und Umweltfreundlichkeit vergleichbar mit dem Niveau moderner europäischer Wasserstraßen?

JA. Der Wasserkorridor Donau-Oder-Elbe kann ein der funktional vollkommensten Bestandteile des europäischen Binnenschiffahrtsnetzes sein. Gleichzeitig wirkt er sich positiv auf die Qualität der Umwelt aus.

6. Hat der Wasserkorridor Donau-Oder-Elbe eine Bedeutung für den Verkehr auch neben dem Rhein-Main-Donau-Kanal.

JA. Die Verbindung Donau-Oder-Elbe ist für die tschechische Wirtschaft und für das europäische Wasserstraßennetz unerlässlich. Zwischen beiden bedeutenden Wasserwegen besteht keine Konkurrenz, denn sie verbinden verschiedene Wirtschaftszentren in Europa.

7. Wird der Wasserkorridor Donau-Oder-Elbe im Wirtschaftsverkehr genügend genutzt werden?

JA. Die Trassierung des Wasserkorridors, seine Parameter und vor allem das wirtschaftliche Potenzial der anliegenden Gebiete sind eine Garantie für seine hohe Attraktivität.

8. Wird es genügend Wasser für den Transport im Wasserkorridor Donau-Oder-Elbe geben?

JA. Der Wasserweg belastet die wasserwirtschaftliche Bilanz überhaupt nicht. Er kann sogar

die Verfügbarkeit von Wasser im Einzugsbereich der March (Morava), der Elbe und der Oder erhöhen. Außerdem brauchen dann auch keine weiteren Staubecken gebaut werden.

9. Trägt der Wasserkorridor Donau-Oder-Elbe bedeutend zur Erhöhung der Anzahl von Arbeitsplätzen in der Tschechischen Republik bei?

JA. Allein beim Bau des Wasserkorridors entstehen etwa 37.000 Arbeitsplätze für durchschnittlich 5 bis 10 Jahre. Bei Betrieb des Korridors bleiben 5.600 Arbeitsplätze. Weitere 32.000 Arbeitsplätze entstehen in nachfolgenden Wirtschaftsaktivitäten. Die meisten Arbeitsplätze entstehen in Gebieten, welche am meisten von Arbeitslosigkeit betroffen sind. Mehr dazu [hier...](#)

10. Trägt der Wasserkorridor Donau-Oder-Elbe zur Entwicklung des Tourismus bei?

JA. Das Interesse an Erholung am oder auf dem Wasser steigt und konzentriert sich zunehmend auf Wasserwege. Der Wasserkorridor Donau-Oder-Elbe kommt diesem Vorhaben am meisten entgegen. Mehr dazu [hier...](#)

11. Ist der Bau des Wasserkorridors Donau-Oder-Elbe bei den derzeitigen Wirtschaftsbedingungen real?

JA. Die Verbindung Donau-Oder-Elbe stellt ein Ziel in der Entwicklung der Wasserwege dar. Dieses Ziel kann man in Bau-Etappen erreichen, genau wie bei Straßen, Autobahnen oder Bahnstrecken. Das Finanzvolumen überschreitet den Anteil des Wasserverkehrs in den Beförderungsleistungen nicht.

12. Ist es real den stufenweisen Aufbau des Wasserkorridors Donau-Oder-Elbe finanziell abzusichern?

JA. Grundsätzlich gibt es vier Finanzierungsmodelle, aus welchen die optimale Form ausgewählt werden muss. Das wiederum muss politisch und vertraglich unterstützt werden.

13. Ist ein Aufbau des Wasserkorridors Donau-Oder-Elbe abhängig von grundlegenden politischen Entscheidungen?

JA. Eine Realisierung verhindern keine objektiven Gründe, sondern vor allem kompetente Unklarheiten. Ohne Organisationsstruktur, welche mit Einrichtung und Bau von Autobahn- und Eisenbahnnetzen vergleichbar sind, ist der Weg zu einer qualitativen, technischen, umweltfreundlichen, wirtschaftlichen und sozialen Lösung verschlossen.

14. Schützt der Wasserkorridor Gemeinden und Städte entlang seiner Trasse vor Hochwasser?

JA. Die Hauptbeiträge des Wasserkorridors Donau-Oder-Elbe im Bereich des Hochwasserschutzes sind die Umwandlung von Hochwasserwellen (Verminderung der Scheitelpunkte) und die Erhöhung des Durchflusses an kritischen Orten, an welchen es in Folge von unzureichenden Kapazitäten des Flussbettes zu schwerwiegenden Schäden durch Hochwasser kommen kann. Durch Ausnutzung von Technik und natürlichen Überschwemmungsgebieten können negative Wirkungen des Hochwassers, darunter auch so genannte Jahrhunderthochwasser, aktiv und natürlich bekämpft werden. Deswegen müssen Schutzmaßnahmen gegen Hochwasser komplex angegangen werden. Der Wasserkorridor Donau-Oder-Elbe bietet eine Gemeinschaft von Finanzmitteln aus mehr als einer Quelle für ihren maximalen Nutzen und Rückzahlung.

Mehr dazu hier: [Beispiele für den Hochwasserschutz am Wasserkorridor Donau-Oder-Elbe](#)