

WASSERSTRABEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4

92



VYDAVATEL: EKOTRANS MORAVIA a.s.



ČESKO-SLOVENSKÁ



PLAVBA DUNAJSKÁ

70 ROKOV TRADÍCIE A SKÚSENOSTÍ V PLAVBE NA DUNAJI

Závod riečnej a námornej dopravy zabezpečí pre Vás

– prepravu všetkých druhov kusových, sypkých a hromadných tovarov vrátane tekutých, riečnymi plavidlami po Dunaji a tromi vlastnými námornými loďami do oblasti Čierneho a Stredozemného mora.

Prístav Bratislava ponúka

– preklad, skladovanie a triedenie všetkých druhov tovarov, vrátane tekutých, preklad superťažkých a nadrozmerných zásielok až do hmotnosti 560 ton, ako aj služby vlastného kontajnerového terminálu.

Prístav Komárno

– je zameraný na manipuláciu s kusovým a hromadným tovarom, bez možnosti prekládky tekutých a nadrozmerných zásielok.

Lodenica Bratislava

– so svojim bohatým technickým vybavením a skúsenými odborníkmi poskytuje všetky druhy opráv lodí a plávajúcich zariadení, ako i stavbu nových lodí.

Závod osobnej lodnej dopravy

– obstaráva prepravu cestujúcich rýchliolodami VOSCHOD a METEOR na linkách Bratislava-Viedeň a Bratislava–Budapešť, osobnými loďami typu MOSKVA vyhladkové plavby v Bratislave a akékoľvek charterové plavby podľa želania zákazníka.

PÍŠTE,
TELEFONUJTE,
FAXUJTE,
ĎALEKOPISUJTE,
SME
K VAŠIM
SLUŽBÁM!

PODNIKOVÉ RIADITEĽSTVO
ČSPD,
Grösslingová 35,
815 24 BRATISLAVA
Telefón: 07/574 61–9,
Fax: 07/590 02
Telex: 922 38



VODNÍ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

Redakční rada:

Ing. Jaroslav Kubec, CSc. –
předseda
Ing. Petr Forman
Ing. Karel Horyna
Ing. Pavel Juráček, CSc.
Ing. Lukáš Mašín
Ing. Josef Matějčík, CSc.
Ing. Pavel Šesták
Ing. Petr Šotola
Ing. Karel Trejtnar, CSc.
Prof. Ing. Václav Hálek, DrSc.

VODNÍ CESTY A PLAVBA

Časopis pro ekologické, ekonomické a technické aspekty vodní dopravy a vodních cest v ČSFR, Evropě i jiných kontinentech. Články lze podle autorovy volby publikovat česky nebo slovensky, německy a anglicky, přičemž se vždy připojuje resumé ve zbývajících jazycích.

WASSERSTRASSEN

UND BINNENSCHIFFFAHRT

Eine Zeitschrift für die ökologischen, ökonomischen und technischen Aspekte des Wassertransportes und der Wasserstraßen in der ČSFR, in Europa und anderen Kontinenten.

Die Artikel werden nach Wunsch des Autors in tschechisch oder slowakisch, in deutsch und englisch veröffentlicht, wobei immer eine Zusammenfassung in den jeweiligen anderen Sprachen hinzugefügt ist.

WATERWAYS NAD INLAND NAVIGATION

It's a magazine for ecological, economical and technical aspects of inland shipping and waterways in Czechoslovakia, Europe and all other continents.

The articles can be published by author's wish in czech or slovak, in german or english, whereby always a summary will be added in the other languages.

Vydává:

Ekotrans Moravia a. s.
ve spolupráci s ČSPL a. s.
Redakce a administrace:
Jankovcova 6 - přístav
170 00 Praha 7- Holešovice
Tel. (02) 805213, l. 26
Fax: (02) 801243

OBSAH

Ing. Josef Podzimek

Konečně tedy může plout to, co nemá jezdit 2
Endlich kann also das schwimmen, was nicht fahren soll 5
What is not to go by Road can go by River at last 9

Prof. Dr. Günther Krause:

Německo: osa evropské dopravy 9
Rede des Bundesministers für Verkehr - Prof. Dr. Günther Krause - anlässlich der Eröffnung des Main - Donau - Kanals am 25. September 1992 11
Statement by Prof. Günther Krause, Federal Minister of Transportation, on the opening of the Main - Danube Canal, 25 September 1992 11

Dr. Max Streibl:

Důvod k radosti a zadostiučinění 12
Ansprache des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr.h.c. Max Streibl anlässlich der Verkehrsfreigabe der Bundeswasserstraße Main - Donau - Kanal am 25. 9. 1992 bei der europäischen Wasserscheide bei Pierheim. 12
Statement by Dr.h.c. Max Streibl, Bavarian Prime Minister, at the opening of the Main-Danube Federal Waterway, the European water-shed, 25 September 1992 12

Heinz Knott:

Cesta míru 13

Hannes Burger:

Sen, most nebo noční můra? 14

Ing. Jan Vlček:

Napříč Evropou 14

Ing. Hans Peter Seidel:

Finanzierung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, Planung und Bau des Main-Donau-Kanals 15
Financování vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj, plánování a výstavba průplavu Mohan-Dunaj 19
Financing of the Rhine-Main-Danube waterway, planning and construction of the Main-Danube Canal 20

Ing. Petr Forman:

Po průplavu na kole 24
Den Kanal entlang mit den Fahrrädern 26
Bicycling along the canal 26

Vodní cesta

Mohan -Dunaj:
tvorba krajiny 27
Main - Donau - Wasserstraße: Landschaftsgestaltung 28
The Main-Danube waterway: Landscape formation 28

Dr. Peter Schönlein:

Nürnberg und die Main-Donau-Verbindung 29
Norimberk a propojení Mohan-Dunaj 29
Nuremberg and the Main-Danube interlink 29

Ing. Jaroslav Kubec, CSc.:

Čím se podobají a čím se liší? 30
Worin sind sie ähnlich und worin sie sich unterscheiden? 36
What is similar between them and what is different? 37

Ing. Dirk Mester:

Organisation und Finanzierung des Wasserstraßenbaus in Deutschland 38
Organizace a financování výstavby vodních cest v Německu 39
Organization and financing of the construction of waterways in Germany 39

MEMORANDUM

ministerské konference o nejnáléhavějších otázkách evropské vnitrozemské vodní dopravy (Budapešť, 11. září 1991)

Deklarace o evropských vodních cestách a vodní dopravě Východní a střední Evropa: vodní doprava a její začlenění do celoevropského dopravního systému (9. a 10. 9. 1991) 41
42

Číslo 4/92 je věnováno především otevření průplavu Rýn-Mohan-Dunaj ve Spolkové republice Německo, neboť nová politická i ekonomická situace v Evropě zvyšuje význam této evropské vodní cesty a znovu obrací pozornost k nedořešené problematice výstavby a využití vodních cest u nás.

Fotografie v čísle zachycují jednotlivé okamžiky ze slavnostního otevření průplavu a z prvních dnů provozu (pokud přímo pod nimi není uvedeno jinak). Jejich autory jsou Ing. Josef Podzimek, ing. Jaroslav Kubec, CSc. a Ing. Petr Forman.

*

Die Nummer 4/92 ist vor allem der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals in der Bundesrepublik Deutschland gewidmet, denn die neue politische und auch wirtschaftliche Situation in Europa erhöht die Bedeutung dieser europäischen Wasserstraße und richtet wieder die Aufmerksamkeit auf die bis jetzt nicht gelöste Problematik des Baues und der Nutzung der Wasserstraßen bei uns.

Die Fotos in dieser Ausgabe halten die einzelnen Augenblicke der festlichen Eröffnung des Kanals und der ersten Tage seines Betriebs fest (wenn unter den Bildern nichts anderes angegeben ist). Ihre Autoren sind Ing. Josef Podzimek, Ing. Jaroslav Kubec, CSc. und Ing. Petr Forman.

*

The issue No. 4/92 is mainly devoted to the opening of the Rhine-Main-Danube Canal in the Federal Republic of Germany as the new political as well as economic situation in Europe adds to the significance of this European waterway and again draws the attention to the unresolved problems of the construction and use of waterways in our country.

The pictures in the issue present various stages of the solemn opening of the Canal and the first days of its operation (if not otherwise indicated below the pictures). Their authors are Ing. Josef Podzimek, Ing. Jaroslav Kubec, CSc. and Ing. Petr Forman.

KONEČNĚ TEDY MŮŽE plout to, co nemá jezdit

Ing. J. Podzimek, generální ředitel Ekotrans Moravia, a.s.

Ormlouvám se panu bavorskému premiérovi Maxu Streiblovi, že jsem použil jeho výroku jako titulku ke svému vyznání k otevření vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj; zároveň se vyjádřím i k dalšímu vývoji vodní dopravy ve sjednocené Evropě a zvláště v naší republice.

Pro nás všechny, kteří vidíme v rozvoji vodní dopravy a vodních cest ozdravení dopravní ekonomiky a zlepšení životního prostředí evropského kontinentu, bylo otevření posledního úseku průplavu Mohan-Dunaj velkým svátkem. Organizátoři tohoto aktu nešetřili ani penězi ani úsilím, aby slavnostní ráz tohoto okamžiku byl nejen výrazný, ale aby nebyl ani narušen. Bohužel se tak nestalo. Projev maďarského premiéra Jozsefa Antala, kterému byla dána ta čest, aby jako jediný promluvil při slavnostním zahájení za všechny podunajské státy, tedy i za ČSFR, využil této příležitosti, při které se soustředily hlavy států, přední politici a významní odborníci z celé Evropy, k ostrým útokům proti naší republice v „případu Gabčíkovo“. Tento nešťastný a rušivý moment ostře kontrastoval s věcnými a konkrétními projevy dalších řečníků, zvláště bavorského premiéra Dr. Maxe Streibla a spolkového ministra prof. Günthera Krauseho. V jejich vystoupeních najdete vše, co bych vám rád při této příležitosti sdělil - a neřekl bych to lépe.

V těchto projevech je shrnuto několik desítek let úsilí o prosazení, zlepšení a dokončení této významné transkontinentální dopravní magistrály. Pro nás, kteří věříme v rozvoj vodní dopravy i na našem území, je průplav Rýn-Mohan-Dunaj neocenitelnou studnicí poučení ve všech oblastech.

Především je konkrétním příkladem, že projekt takového významu nelze posuzovat z hlediska

momentálních politických, ekonomických a emocionálně-ekologických znalostí či pocitů. Opět to nelze lépe vystihnout než výrokem bavorského premiéra: „Kdo svým politickým myšlením nedokáže přesáhnout rámec tohoto dne, ten také nemůže vybudovat nic, co za jeho rámec sahá“. Moudrost a pravdivost tohoto hodnocení můžeme ihned aplikovat na naše současné poměry a na snahu o rozvoj vodních cest v České republice a jejich dokonalé napojení na propojenou síť vodních cest v Evropě.

Odpůrci tohoto programu přesvědčovali laicnými prognózami o nevhodnosti tohoto projektu:

- že vodní cesty ničí vždy životní prostředí,

- že potřeba dopravy bude klesat,

- že jde vždy o „gigantické“ stavby,

- že na Labe jsme napojeni, ale že jde beztak o slepou uličku, neboť na území bývalého NDR je Labe špatně splavné,

- že na Dunaj jsme napojeni dobře bratislavským přístavem apod.;

Přesvědčovali a bohužel často přesvědčili širokou veřejnost o nepotřebnosti a dokonce škodlivosti rozvoje vodních cest a následně i vodní dopravy.

A co se stalo za pouhé tři roky?

Celoevropská konference ministrů dopravy, která se konala v říjnu 1991 v Praze, vyhlásila prognózu o výrazném nárůstu přepravy do 10 let v Evropě o 40 % a v ose východ-západ



dokonce o 1000 %. Podle prognóz Spolkové republiky Německo by měla nákladní doprava v tomto vysoce průmyslově vyspělém státu dále do roku 2010 narůst na silnici o 95 %, na železnici o 55 % a na vodních cestách o 84 %, mimo jiné i proto, že SRN je výrazně tranzitním státem. To ovšem platí v nemalé míře i pro nás. A ptám se proto, jakým právem a s jakým úmyslem byla naše veřejnost dezinformována a tak ohrožen náš další hospodářský rozvoj i životní prostředí?

Došlo ke spojení Německa a rázem se zájem o labskou vodní cestu posouvá výrazně kupředu, nejen z přirozeného hlediska, ale právě po dokončení vodní cesty R-M-D i z hlediska konkurence přístavů belgickoholandského přístavního komplexu Rotterdam, Antverpy, Amsterdam. Při německé důslednosti, finanční síle a technických, ekonomických i organizačních schopnostech, by se nám lehce mohlo stát, že daleko rozsáhlejší splavnovací práce na úseku Labe v SRN budou hotovy dříve, než naše dva poslední stupně na Labi v úseku Ústí nad Labem-Hřensko (tj. plavebně-energetické stupně Dolní Žleb a Malé Březno).

Kdo z nás čekal, že již od 1. 1. 1993 nebude Česká republika podunajským státem a že o vstup na Dunaj budeme muset jednat se Slovenskou republikou nebo Rakouskem? Ve své podstatě se tím zcela vyvrací argument, používaný tak často v posledních dvou letech, že vodní cesta Dunaj-Odra-Labe má význam pouze po úplném dokončení a že dílčí úseky jsou takti-

kou bez ekonomického významu. A najednou se vodní cesta Dunaj (Viedeň, Bratislava) - Lanžhot stává politicko-ekonomickou nutností pro ČR a přístav Lanžhot na křižovatce železnice, dálnice a vodní cety mimořádně důležitým programem. Bez urychleného vybudování této etapy nebude moci Česká republika ekonomicky využít všech výhod, které podunajským zemím přinese nová, nekapacitnější dopravní tepna Evropy, vodní cesta Rýn-Mohan-Dunaj, dlouhá 3500 km a spojující přístavy Severního moře s přístavy černomořskými, tedy v ose východ-západ, kde má, jak již bylo řečeno, narůst přeprava o 1000 %. Je také vidět, že vláda ČR bude nucena se tímto projektem zabývat nejen z hlediska konkurenceschopnosti našich výrobků, ale i proto, že právě v této oblasti je v porovnání s celou Moravou největší nezaměstnanost a rozvoj regionu okolo přístavní zóny Lanžhot (případně přístavní zóny Hodonín) přinese při její výstavbě i provozu sta a tisíce pracovních příležitostí.

Další změna názoru na využití bratislavského přístavu je diktována dávnou známou skutečností, že komunikační napojení silniční dopravou výrazným způsobem zhoršuje životní prostředí hlavního města SR, a Bratislava, stejně tak jako Viedeň, hledá satelitní přístavní zónu vně městského regionu. Tou se má stát terminál na řece Moravě u Děvínské Nové Vsi, asi 4 km od ústí do Dunaje, tj. v místě, které jak čeští a slovenští, tak i rakouští ochránci životního prostředí považují za koncový bod možného využívání řeky Moravy pro plavbu. Vidíme, že dochází i k vzájemnému respektování ekologie a ekonomie.

Budou-li se dál zlepšovat plavební podmínky na Dunaji, pak po výstavbě stupně Wolfstahl nebude splavnost do terminálu Děvínská Nová Ves vyžadovat prakticky žádný větší zásah do koryta řeky Moravy.

Město Viedeň uvažuje o podobném satelitním přístavním bazénu na severu města. Tím se vytváří příznivé podmínky pro vedení vodní cesty Viedeň-Lanžhot. Skutečnost, že z iniciativy spolkové země Viedeň bylo založeno mezinárodní společenství pro průplav Dunaj-Odra-

Labe pod názvem ARGE DOEK (Arbeitsgemeinschaft Donau-Oder-Elbe-Kanal), vyvrací i další dezinformace odpůrců rozšíření vodních cest, že rakouská strana nemá o průplav zájem. Bude věcí nové české vlády v novém státním uspořádání, aby iniciativu vídeňského přístavu, a.s. Ekotrans Moravia a Vodohospodářské výstavby Bratislava využila.

Konečně se přiznává, že výstavbou vodní cesty Dunaj-Lanžhot nedojde ke zničení lužních lesů na Záhoří, ale naopak k jejich záchraně před uschnutím. O tomto faktu se již veřejně začíná mluvit. Proč tuto skutečnost bývají ministři životního prostředí, kteří příslušnou ekologickou studii měli k dispozici, před veřejností tajili?

Již také víme, že při etapové výstavbě vodní cesty nejde o gigantické dílo, ale přesto! Každé označení velikostí, má-li být objektivní informací a ne jen laciným a demagogickým výrokem, musí mít měřítko. Tak pro srovnání uvádím, že náklady na celou výstavbu průplavu Mohan-Dunaj, včetně téměř 20 % na ekologické zlepšení stavby v úseku říčky Altmühl, nedosáhly ani částky, kterou každým rokem spolková vláda dotuje německou železnici. A najednou má výrok o gigantomanii jinou dimenzi...

Kdo tušil před třemi lety, že dopravní kolaps na silničních hraničních přechodech tak jednoznačně prokáže neopodstatněnost tvrzení odpůrců vodních cest, že vodní doprava je historicky překonaná, neboť je pomalá? Nezáleží jen na tom, jak je ten či onen dopravní prostředek rychlý, ale také na tom, za jakou dobu dorazí z místa A do místa B, s jakou přesností a za jakou cenu. Známý dopravní požadavek vyspělé společnosti „Just - In - Time“ neznamená rychle, ale přesně. Jak zdůrazňuje spolkový ministr dopravy pan profesor Günther Krause, říční doprava svou bezpečností a spolehlivostí zaručuje právě takové přesné dodržování termínů.

Dalším obecným poučením z výstavby průplavu Mohan-Dunaj je spolupráce techniků s ekology. V údolí říčky Altmühl došlo k tvrdému střetu ochránců přírody s budovateli průplavu, ale v Bavorsku se

nakonec problém povedlo vyřešit spoluprací. K tomu však bylo nutné získat uznávaného, erudovaného ekologo-přírodního krajináře. Tím byl profesor Reinhard Grebe. Ve spolupráci s tehdejšími ministrem životního prostředí Maxem Streiblem došli k závěru, že stavbu lze ekologizovat. Když za profesorem Grebem přišli zástupci akciové společnosti Rýn-Mohan-Dunaj, stál vlastně před problémem, jestli ekolog má právo spolupracovat s techniky. A došel k závěru, že má nejen právo, ale dokonce povinnost.

A to je ten moment, který bychom měli pochopit a převzít. Vždyť vývoj nelze zastavit, civilizaci nelze lidem vzít, ale je nutné lidem a přírodě ji přizpůsobit. Stavby lze sice zakázat, ale lépe bude je ekologizovat. Naučme se nahradit kategorická: „Ne, ne, ne!“ slůvky: „Ono by to chtělo ...“. Vyjdeme ze zkušeností sousedů, neopakujeme jejich chyby, a tak urychleme rozvoj naší země.

Často se ozývá požadavek nedovolit stavbu dílčích úseků vodní cesty D-O-L, dokud nebude podrobně vyřešena celá trasa. Poučme se i zde ze stavby vodní cesty R-M-D:

Když vznikala záměr vybudovat kanál Rýn-Mohan-Dunaj, udělali si Němci v roce 1921 technicko-ekonomické zhodnocení jeho efektivnosti. Prý bylo perfektní, mělo jen jedinou vadu - všechno je jinak. Dnes je totiž průplav veden jinou trasou, překrývá jiné výškové rozdíly, jezdí tu jiné lodě s jinými rozměry, za jiné tarify a ve zcela jiné politické situaci. Zhodnocení se jistě musí udělat, ale postačí rámcově. V tom je také náš hlavní nesoulad s ekologickými iniciativami. Lze jistě říci, že labská větev „nepřichází v úvahu“, ale to nesmí být podkladem k zamítnutí celého projektu. Exministru Vavrouškoví se například právě labská větev jevila jako nesprávná a z hlediska životního prostředí velmi problematická. U trasy Dunaj-Zlín-Přerov však uznal, že při důkladném zvážení mohou převážit klady nad zápor. Pokud bychom vyšli ze slov Ing. J. Vavrouška, mohli bychom být spokojeni, protože postupujeme konstruktivním směrem, tj. postupně hledáme rovnováhu mezi klady a zápor.

Je to i náš přístup k celému projektu. Nedomníváme se totiž, že se musí za každou cenu propojit moře Severní, Baltické a Černé. Jak to předpokládá cílový stav. Je však nutné vybudovat na labské větvi moderní přístav v Pardubicích a připojit ho na kvalitní labskou vodní cestu, zmodernizovat přístavy v Praze a maximálně využít vltavskou vodní cestu a v neposlední řadě připojit území Moravy na Dunaj, tj. vrátit Českou republiku do společností dunajských států a postupně vybudovat přístavní zóny v Lanžhotě, Hodoníně a Přerově. Tímto projektem obsáhneme připojení téměř všech významných průmyslových závodů a regionů na levnou a ekologickou vodní dopravu. Konečný stav můžeme pak řešit až v období po roce 2000, z pohledu nových ekonomických i ekologických poznání.

A dále: Kdo by věřil, že po dvou letech emocionálních výpadů sdělovacích prostředků proti vodním cestám Dunaj-Odra-Labe se ustaví dva spolky pro podporu jejich rozvoje? A přece dnes existuje Česká labsko-vltavská společnost, která sdružuje téměř všechny starosty a primátory polabských měst, ČSPL, Povodí Labe, Ekotrans Moravia, a další organizace (čestným prezidentem je pan Jiří Lobkowicz, poradce ministra Dlouhého) a také Spolek pro podporu Pomoraví, který sdružuje celou řadu moravských a slovenských měst podél řeky Moravy, Ekotrans Moravia, Povodí Moravy a další organizace. I zde byl do čela jako čestný prezident postaven významný představitel nového politického života, pan Petr Miller, exministr práce a sociálních věcí. Tím se naplňují myšlenky, které přednesl zplnomocněný ministr ČSR pan Šeba na vodocestném sjezdu dne 7. 3. 1923 v Brně, kde krom jiného řekl: „V jakém směru by se pro průplav mělo pracovat? Bude zapotřebí založit v městech, jež jsou zainteresována, jako Přerov, Valašské Meziříčí, Břeclav, Bratislava a Moravská Ostrava, výbory, jež by myšlenku průplavu propagovaly ve svém okolí tak, aby pro ni získány byly nejširší lidové vrstvy, jež dají své vůli výraz prostřednictvím svých zástupců v zákonodárném shromáždění“.

Na půdě těchto spolků lze účinně prodiskutovat všechny existující problémy a postupně formulovat společné závěry, jejichž realizace bude prospěšná ve všech směrech celému regionu.

A snad poslední poučení, i když jím bylo nutno spíš začít: Jak stavět vodní cestu, když je tak málo peněz a jsou snad i potřebnější oblasti, kde investovat? I zde lze využít modelu R-M-D AG Mnichov ve srovnání s českým Ředitelstvím vodních cest (ŘVC).

Akciová společnost R-M-D v Mnichově vznikla v r. 1921, překonala i druhou světovou válku a období zničeného hospodářství Německa a 25. 9. 1992 uvedla do provozu nejkapacitnější dopravní cestu Evropy.

Ředitelství vodních cest vzniklo v roce 1901 a postupně splavnilo labsko-vltavskou vodní cestu na vysoké technické úrovni, kterou nám mohl závidět celý svět. Ke své další práci, pro kterou bylo založeno, tj. průplav Dunaj-Odra-Labe, se již nedostalo. Totalitní režim, který se v r. 1948 v ČSR dostal k moci, již v r. 1949 ŘVC zrušil a tak nastalo čtyřicetileté období stagnace rozvoje vodních cest v ČSR, ČSSR i ČSFR.

Pochopí nová Česká republika historickou šanci, naváže na tradici našich pradědů, dědů a otců a vzkřísí ŘVC v nové podobě?

Zařadí do svého vládního programu rovnocenný rozvoj všech druhů doprav tj. železniční, silniční i vodní? Využije vláda připravenosti projektů na Labi a Moravě ke zmírnění nezaměstnanosti v právě nejvíce postižených regionech? Bude iniciovat založení akciové společnosti ŘVC s ekonomickou strukturou po vzoru R-M-D AG, tj. s částečným samofinancováním? Bude garantovat případné finanční půjčky od světové banky, Evropské banky pro obnovu a rozvoj a další iniciativy finančních kruhů z vyspělých zemí?

Věřím, že ano, že využijeme časové shody dokončení průplavu Rýn-Mohan-Dunaj s vytvořením samostatné České republiky k urychlenému návratu do rodiny podunajských států prostřednictvím vodní cesty Vídeň-Lanžhot s kvalitním napojením Moravy a Slezska na Dunaj a Čech na Labe.

Věřím, že na mapě husté sítě evropských vodních cest nebudeme muset psát na území České republiky známý výrok „Hic sunt leones“ (Zde žijí lvi), kterým staří Římané označovali na mapách neprobádaná území, kde žijí barbaři.

Věřím, že budeme srdcem Evropy nejen v proklamacích, ale že toto srdce bude připojeno i na evropské tepny, tj. na síť moderních železnic, silnic i vodních cest.



Endlich kann also das schwimmen, was nicht fahren soll

Dipl. Ing. J. Podzimek,
Generaldirektor der Ekotrans Moravia AG

Ich bitte den bayerischen Ministerpräsidenten, Herrn Max Streibl, Um Entschuldigung dafür, daß ich diese seine Worte als Titel meines Beitrags gewählt habe, in dem ich mein Bekenntnis zur Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals und in diesem Zusammenhang auch zur Zukunft des Binnenwasserverkehrs im vereinten Europa und besonders in unserer Republik darlegen möchte.

Für uns alle, die wir in der Entwicklung des Binnenschiffverkehrs und der Binnenwasserstraßen die Gesundung der Transportwirtschaft und die Verbesserung der Umweltbedingungen auf dem europäischen Kontinent sehen, war die Eröffnung des letzten Abschnitts des Main-Donau-Kanals ein großer Feiertag. Die Organisatoren dieses Aktes sparten weder Geld noch Kraft, um diesem Augenblick nicht nur einen deutlichen, sondern auch einen ungestörten feierlichen Charakter zu geben. Leider war ihnen das nicht völlig gelungen. Der ungarische Premier, Jozef Antal, dem als einzigen die Ehre zuteil wurde, anlässlich dieser feierlichen Eröffnung für die Donauanrainerstaaten, also auch für die ČSFR, das Wort zu ergreifen, nützte diese Gelegenheit, um unsere Republik vor Staatsoberhäuptern, führenden Politikern und bedeutenden Fachleuten aus ganz Europa wegen des „Falls Gabčíkovo“ scharf anzugreifen. Dieser unglückliche und störende Moment stand in scharfem Kontrast zu den sachlichen und konkreten Beiträgen der übrigen Redner, vor allem des bayerischen Ministerpräsidenten, Dr. Max Streibl, und des Bundesministers, Prof. Günther Krause. In ihren Auftritten war alles das zu finden, was auch ich Ihnen gern aus diesem Anlaß sagen wollte - und ich hätte das nicht besser tun können.

In den genannten Beiträgen konzentriert sich der jahrzehnte-

lange Kampf um die Durchsetzung, Verbesserung und Fertigstellung dieser bedeutenden transkontinentalen Verkehrsmagistrale. Für uns, die wir an die Zukunft des Binnenwassertransports auch auf unserem Territorium glauben, ist der Rhein-Main-Donau-Kanal ein unschätzbarer Quell der Erkenntnis in allen Bereichen.

Vor allem aber ist dieser Kanal ein konkretes Beispiel dafür, daß ein Projekt von so eminentem Bedeutung nicht unter dem Aspekt der momentanen politischen, wirtschaftlichen und emotionell-ökologischen Kenntnisse oder Gefühle beurteilt werden kann. Und auch das läßt sich nicht besser formulieren als mit den Worten des bayerischen Ministerpräsidenten: „Wer es nicht vermag, in seinem politischen Denken den Rahmen dieses Tages zu überschreiten, der kann auch nichts aufbauen, was über diesen Rahmen hinausragt.“ Diese kluge und wahre Beurteilung können wir unmittelbar auf unsere heutigen Verhältnisse und auf die Bemühungen übertragen, die Entwicklung des Binnenwasserstraßen in der Tschechischen Republik und ihres perfekten Anschlusses an das Wasserstraßen-Verbundnetz in Europa voranzutreiben.

Die Gegner dieses Programms führten bisher ihre Überzeugungskampagne mit billigen Prognosen über die Unvorteilhaftigkeit dieses Projektes. Sie argumentierten damit,

- daß Kanäle immer die Umwelt zerstören,
- daß der Transportbedarf sinken wird,
- daß es sich dabei immer um „gigantische“ Bauten handelt,
- daß wir bereits an die Elbe angeschlossen sind, daß dies aber sowieso in eine Sackgasse führt, weil die Elbe auf dem Territorium der

ehemaligen DDR schlecht schiffbar wäre und

- daß wir an die Donau über den Preßburger Hafen bereits eine gute Verbindung haben usw.

Und so ist es ihnen leider häufig gelungen, die breite Öffentlichkeit davon zu überzeugen, daß Binnenwasserstraßen und damit der Wassertransport nicht notwendig und sogar schädlich sind.

Aber was ist allein in den letzten drei Jahren geschehen?

Die gesamt europäische Verkehrsministerkonferenz, die im Oktober 1991 in Prag stattfand, sagte in Ihrer 10-Jahres-Prognose einen deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens voraus - 40 % für Europa und sogar 1000 % auf der Ost-West-Achse. Nach der Vorausschau der Bundesrepublik Deutschland soll der Gütertransport in diesem hochindustrialisierten Staat bis zum Jahre 2010 auf der Straße um 95 %, auf der Schiene um 55 % und auf den Binnenwasserstraßen um 84 % zunehmen. Und das vor allem deshalb, weil Deutschland in erheblichem Maße ein Transitland ist. Gerade das gilt nicht weniger für uns. Und deshalb frage ich: Mit welchem Recht und mit welcher Absicht wurde unsere Öffentlichkeit desinformiert und damit unsere wirtschaftliche Weiterentwicklung und die Verbesserung unserer Umweltbedingungen gehemmt?

Inzwischen kam es zur deutschen Vereinigung, und schlagartig erhielt das Interesse an der Elbschifffahrt einen kräftigen Schub. Nicht nur aus natürlichen Gründen, sondern gerade nach der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Wasserweges auch wegen der Konkurrenz des belgisch-holländischen Hafenkompleses Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam. Bei der deutschen Gründlichkeit, Finanzkraft und technischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Fähigkeiten könnte es uns leicht passieren, daß die weit umfangreicheren Ausbauarbeiten des deutschen Elbeabschnitts früher fertig sind als unsere beiden letzten Elbstufen im Abschnitt Ústí nad Labem - Hřensko, also Außig - Herrnskretsch (d.h. die Wasserkraft-Staustufen und Schwammkammern Dolní Žleby und Malé Březno).

Wer von uns hätte erwartet, daß die Tschechische Republik bereits

ab 1.1.1993 kein Donauanrainerstaat mehr sein wird und daß wir wegen des Zugangs zur Donau Verhandlungen mit der Slowakischen Republik oder mit Österreich führen müssen? Im Grunde ist damit ein Argument hinfällig, das in den letzten zwei Jahren so häufig verwendet wurde: daß die Wasserstraße nur nach der völligen Fertigstellung Bedeutung hätte und daß Teilabschnitte lediglich eine Taktik ohne wirtschaftliche Wichtigkeit sind. Und auf einmal wird der schiffbare Donauabschnitt Wien-Preßburg - Lanžhot für die Tschechische Republik zu einer politisch-wirtschaftlichen Notwendigkeit und der Hafen Lanžhot am Kreuzungspunkt von Schiene - Autobahn - und Binnenwasserstraße ein außerordentlich wichtiges Programm. Ohne den beschleunigten Bau dieser Etappe ist die Tschechische Republik nicht in der Lage, alle Vorteile ökonomisch zu nutzen, die diese 3500 km lange neue Verkehrsader quer durch Europa mit Ihrer hohen Kapazität den Donauanliegerstaaten bringt. Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße verbindet die Häfen der Nordsee mit denen des Schwarzen Meeres, liegt also in der Ost-West-Achse, wo das Gütertransportaufkommen um 1000 % steigen soll. Das bedeutet ganz eindeutig, daß die Regierung der Tschechischen Republik gezwungen sein wird, sich nicht nur wegen der Wettbewerbsfähigkeit unserer Erzeugnisse mit diesem Projekt zu beschäftigen, sondern auch deshalb, weil wir gerade im Einzugsgebiet des vorgesehenen Kanalabschnitts die größte Arbeitslosenrate von ganz Mähren zu verzeichnen haben. Und die Entwicklung der Region um die Hafenzone Lanžhot (eventuell die Hafenzone Hodonín) bedeutet bei ihrem Bau und Betrieb hunderte, ja tausende neue Arbeitsplätze.

Die weitere Meinungsänderung über die Nutzung des Preßburger Hafens ist von der bekannten Tatsache diktiert, daß der Anschluß über den Verbindungsweg Straße zu einer erheblichen Verschlechterung der Umweltqualität in der Hauptstadt der Slowakischen Republik führt. Deshalb sucht Preßburg genauso wie Wien eine Satelliten-Hafenzone außerhalb des städtischen Bebauungsgebiets. Diese Rolle soll das Terminal an der Morava (March) bei Děvínská Nová Ves

spielen, das etwa 4 km oberhalb der Marchmündung in die Donau liegt, also an einer Stelle, die die tschechischen und slowakischen, aber auch die österreichischen Umweltschützer als äußersten Punkt der möglichen Nutzung der March für die Schifffahrt betrachten. Wir sehen, daß es auch hier zu einer beiderseitigen Respektierung von Ökologie und Wirtschaft kommt.

Wenn sich die Bedingungen für die Donauschifffahrt verbessern, dann wird nach dem Bau der Staustufe Wolfsthal zur Schiffbarmachung des Marchabschnitts bis Děvínská Nová Ves praktisch kein größerer Eingriff in das Bett der March notwendig sein.

Die Stadt Wien rechnet mit einem ähnlichen Satelliten-Hafenbecken im Norden der Stadt. Damit würden günstige Bedingungen für die Führung des Wasserweges Wien - Lanžhot geschaffen. Schon die Tatsache, daß auf Initiative des Bundeslandes Wien eine internationale Gesellschaft zur Förderung des Donau-Oder-Elbe-Kanalprojektes mit dem Namen ARGE DOEK, also Arbeitsgemeinschaft Donau-Oder-Elbe-Kanal, gegründet wurde, widerlegt eine weitere Desinformation der Gegner einer Wasserstraßenerweiterung, daß nämlich die österreichische Seite an diesem Kanal kein Interesse habe. Es wird Sache der neuen tschechischen Regierung unter den Bedingungen der neuen staatsrechtlichen Struktur sein, die Initiative des Wiener Hafens, der Ekotrans Moravia AG und der Firma Vodohospodářská výstavba Bratislava (Wasserwirtschaftsbau Preßburg) auszunutzen.

Endlich gesteht man ein, daß es durch den Bau der Wasserstraße Donau - Lanžhot keineswegs zur Vernichtung der Auwälder im Einzugsgebiet der March (Záhori), sondern im Gegenteil zu Ihrem Schutz vor Austrocknung kommt. Über diese Tatsache beginnt man bereits in der Öffentlichkeit zu sprechen. Weshalb hielten die ehemaligen Minister für Umwelt, denen die entsprechende ökologische Studie vorlag, diese Untersuchungsergebnisse vor der Öffentlichkeit geheim?

Wir wissen auch bereits, daß es sich bei einer etappenweisen



Errichtung der Wasserstraße keineswegs um ein gigantisches Werk handelt, aber trotz alledem! Jede Größendimension muß, wenn sie einen objektiven Informationswert haben und nicht nur ein billiges und demagogisches Argument sein soll, an irgendetwas gemessen werden. Deshalb sei zum Vergleich angeführt, daß die Baukosten für den gesamten Main-Donau-Kanal einschließlich der nahezu 20 % für ökologischen Verbesserungen am Bauabschnitt im Altmühltal nicht einmal den Betrag erreichen, den die Bundesregierung alljährlich der Bundesbahn an Subventionen zahlt. Und auf einmal erhält das „Argument“ der Gigantomanie eine ganz andere Dimension...

Wer hätte vor drei Jahren geahnt, daß der Verkehrskollaps an den Straßengrenzübergängen unseres Landes ganz eindeutig beweist, wie ungerechtfertigt die Behauptungen der Gegner der Binnenschifffahrt sind, daß der Binnwassertransport historisch überholt sei, weil er zu langsam ist? Es geht nicht darum, wie schnell das eine oder andere Verkehrsmittel ist, sondern in welcher Zeitspanne, mit welcher zeitlichen Genauigkeit und zu welchem Preis es vom Ort A nach Ort B gelangt. Der bekannte Anspruch unserer entwickelten Gesellschaft an den Verkehr „Just in time“ bedeutet nicht schnell, sondern genau. Wie der Bundesverkehrsminister, Herr

professor Günther Krause, betont, gewährleistet gerade die Flußschifffahrt wegen ihrer Sicherheit und Zuverlässigkeit eine solche genaue Einhaltung der Termine.

Eine weitere allgemeine Lehre aus dem Bau des Main-Donau-Kanals ist die Zusammenarbeit von Technikern und Ökologen. Im Altmühltal kam es zu einem harten Aufeinandertreffen von Naturschützern und Kanalbauern, aber in Bayern ist es letztendlich gelungen, dieses Problem durch Zusammenarbeit zu lösen. Dazu war es jedoch notwendig, einen anerkannten, gestandenen Landschaftsforscher und Ökologen zu gewinnen. Das war Professor Reinhard Grebe. In Zusammenarbeit mit dem damaligen Umweltminister, Max Streibl, kam man zu dem Schluß, daß sich der Bau ökologisieren läßt. Als die Vertreter der Aktiengesellschaft Rhein-Main-Donau zu Professor Grebe kamen, stand er eigentlich vor dem Problem, ob ein Ökologe dazu berechtigt ist, mit Technikern zusammenzuarbeiten. Und er kam zu dem Schluß, daß er nicht nur das Recht, sondern sogar die Pflicht dazu hat.

Und das gerade ist der Gesichtspunkt den wir begreifen und übernehmen sollten. Wir müssen uns dessen bewußt sein, daß sich die Entwicklung nicht aufhalten läßt, daß die Menschen Anspruch auf Zivilisation haben,

daß es aber auch notwendig ist, sie den Menschen und der Natur anzupassen. Bauvorhaben lassen sich zwar verbieten, aber besser wird es sein, sie zu ökologisieren. Wir müssen lernen, das kategorische „Nein, nein, nein!“ durch die Worte „Dazu wäre aber nötig...“ zu ersetzen. Gehen wir von den Erfahrungen der Nachbarn aus und vermeiden wir ihre Fehler! - Dadurch beschleunigen wir die Entwicklung unseres Landes!

Häufig wird die Forderung erhoben, den Bau von Teilabschnitten der Donau-Oder-Elbe-Wasserstraße nicht eher zuzulassen, als bis die gesamte Trasse in allen Einzelheiten gelöst ist. Auch hier können wir uns ein Beispiel am Bau der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße nehmen:

Als die Vorstellungen zum Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals Konturen annahmen, arbeiteten die Deutschen im Jahre 1921 eine technisch-wirtschaftliche Effektivitätsstudie aus. Sie soll perfekt gewesen sein, hatte aber einen einzigen Fehler - alles ist anders. Heute führt der Kanal über eine ganz andere Trasse, überwindet andere Höhenunterschiede, es fahren andere Schiffe mit anderen Abmessungen, zu anderen Tarifen und unter ganz anderen politischen Umständen. Ein Studie ist sicher unbedingt nötig, aber es genügt eine Rahmenanalyse. Darin liegen auch unsere Hauptdifferenzen mit den ökologischen Initiativen. Man kann natürlich sagen, daß der Elbezweig „nicht infrage kommt“, aber das darf nicht zur Grundlage für die Ablehnung des gesamten Projektes werden. Exumweltminister Vavroušek erschien gerade der Elbezweig als falsch und unter dem Aspekt des Umweltschutzes sehr problematisch. Bei der Trasse Donau-Zlín-Přerov gab er jedoch zu, daß bei gründlicher Betrachtung die positiven Aspekte die negativen überwiegen. Wenn wir von den Worten Dipl.-Ing. J. Vavroušek ausgingen, könnten wir zufrieden sein, denn wir schlagen eine konstruktive Richtung ein - wir suchen nach und nach das Gleichgewicht zwischen positiven und negativen Faktoren.

Gerade das ist unser Herangehen an das gesamte Projekt. Wir sind nämlich nicht der Meinung, daß man um jeden Preis Nordsee, Ostsee und Schwarzes Meer mitel-

einander verblinden muß, wie es das Zielvorhaben vorsieht. Es ist jedoch notwendig, im Elbeabschnitt einen modernen Hafen in Pardubice zu errichten und ihn an eine leistungsfähige Elbe-Wasserstraße anzuschließen, die Häfen in Prag zu modernisieren und die Moldau als Schifffahrtsweg maximal zu nutzen und nicht zuletzt Mähren mit der Donau zu verbinden, also die Tschechische Republik durch die stufenweise Errichtung von Hafenzonen in Lanžhot, Hodonín und Přerov in die Gesellschaft der Donauanrainer zurückzuführen. Durch dieses Projekt würde erreicht, daß fast alle bedeutenden Industriebetriebe und Regionen an den billigen und ökologischen Güterschiffsverkehr angeschlossen sind. Das Zielprojekt können wir dann erst nach dem Jahre 2000 unter Applizierung der neuen wirtschaftlichen und ökologischen Erkenntnisse lösen.

Und weiter: Wer hätte geglaubt, daß nach zwei Jahren emotionaler Ausfälle der Massenmedien gegen das Projekt Donau-Oder-Elbe-Kanal gleich zwei Förderungsgemeinschaften entstehen würden? Und trotzdem bestehen heute die Tschechische Elbe-Moldau-Gesellschaft, der nahezu alle Bürgermeister der Elbestädte, die Elbeschiffahrtsgesellschaft ČSPL, die Elbeverwaltung Povodí Labe, die Ekotrans Moravia AG und weitere Organisationen angehören (Ehrenvorsitzender ist Herr Jiří Lobkovicz, der Berater von Minister Dlouhý), und der Verein zur Förderung der Marchregion. Er vereinigt eine ganze Reihe mährischer und slowakischer Städte entlang der March, dazu die Ekotrans Moravia AG, Povodí Moravy und weitere Organisationen. Auch von diesem Verein wurde mit dem Ehrenvorsitz ein bedeutender Vertreter des neuen politischen Lebens betraut, Herr Petr Miller, der ehemalige Minister für Arbeit und Sozialfragen. Dadurch werden die Gedanken mit Leben erfüllt, die der bevollmächtigte Minister der Tschechoslowakei, Herr Šeba, am 7.3.1923 auf dem Wasserstraßenkongreß in Brünn vortrug. Er sagte damals unter anderem: „In welcher Richtung sollten wir für den Kanal arbeiten? Es ist notwendig, in den interessierten Städten, wie Přerov, Valašské Meziříčí, Břeclav, Preßburg und Mährisch-Ostrau

Ausschüsse zu gründen, die den Gedanken des Kanalbaus so in ihrer Umgebung propagieren, daß sie dafür die breitesten Volksschichten gewinnen, die ihren Willen über ihre Vertreter in den gesetzgebenden Körperschaften artikulieren.“

Auf dem Boden dieser Vereinigungen lassen sich alle bestehenden Probleme wirksam diskutieren und nach gemeinsame Schlußfolgerungen formulieren, deren Verwirklichung in allen Richtungen für die gesamte Region von Nutzen sind.

Und vielleicht die letzte Lehre - auch wenn ich eher mit ihr hätte beginnen sollen: Wie kann man eine solche Wasserstraße bauen, wenn so wenig Geld vorhanden ist und es sicher bedürftigere Bereiche gibt, in die sie investiert werden müßte? Auch hier läßt sich das Modell der Rhein-Main-Donau-AG München im Vergleich zur tschechische Direktion für Binnenwasserstraßen (ŘVC) nutzen.

Die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft München entstand im Jahre 1921; sie überstand den Zweiten Weltkrieg und die Periode der zerstörten deutschen Wirtschaft und nahm am 25. September 1992 den Wasserweg mit der größten Transportkapazität Europas in Betrieb.

Die Direktion für Binnenwasserstraßen (ŘVC) wurde 1901 gegründet und machte nach und nach den Elbe-Moldau-Wasserweg auf einem so hohen technischen Niveau schiffbar, um das uns die ganze Welt beneiden konnte. Die zweite Aufgabe, zu deren Realisierung sie entstand, war der Donau-Oder-Elbe-Kanal. Aber zu diesem Projekt kam es nicht mehr. Das totalitäre Regime, das in der Tschechoslowakei im Jahre 1948 an die Macht kam, löste die ŘVC bereits 1949 auf. Das war der Beginn einer vierzigjährigen Stagnation der Binnenschifffahrt in der ČSR, später der CSSR und der ČSFR.

Begreift die tschechische Regierung ihre historische Chance, an die Traditionen unserer Urgroßväter, Großväter und Väter anknüpfen und die ŘVC in neuer Gestalt wieder zum Leben erwecken zu können?

Nimmt sie die gleichberechtigte

Entwicklung aller Verkehrszweige, also des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, in ihr Regierungsprogramm auf? Nutzt die Regierung die vorbereiteten Projekte für Elbe und Morava zur Verringerung der Arbeitslosigkeit gerade in den am meisten betroffenen Regionen? Wird sie die Gründung der Aktiengesellschaft ŘVC mit der wirtschaftlichen Struktur nach dem Muster der R-M-D AG initiieren, also mit teilweiser Selbstfinanzierung? Wird sie eventuelle Finanzdarlehen der Weltbank, der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung sowie für weitere Initiativen von Finanzkreisen aus Industrieländern garantieren?

Ich bin überzeugt, daß sie das tun wird, daß sie die zeitliche Übereinstimmung der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals mit der Gründung einer selbständigen Tschechischen Republik zur beschleunigten Rückkehr in die Familie der Donauanrainerstaaten über den Binnenschiffahrtsweg Wien-Lanzhot mit einem hervorragenden Anschluß Mährens und Schlesiens an die Donau und Böhmens an die Elbe nutzen wird.

Ich bin überzeugt, daß auf der Karte des dichten europäischen Wasserstraßennetzes auf dem Territorium der Tschechischen Republik nicht das bekannte „Hic sunt leones“, also „Hier leben Löwen“, stehen muß, mit dem die Römer auf Ihren Karten unerforschte Gebiete markierten, in denen die Barbaren lebten.

Ich bin überzeugt, daß wir uns nicht nur in Proklamationen im Herzen Europas befinden, sondern daß dieses Herz auch an die europäischen Schlagadern angeschlossen ist, also an das Netz des modernen Schienen-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs.

Summary

The contribution by Ing. Josef Podzimek, General Manager of a.s. Ekotrans Moravia, concerns the opening of the Rhine-Main-Danube waterway and comments on the statements made at the opening by the Bavarian Prime Minister Dr. Max Streibl and by the Federal Minister Prof. Günther Krause. Ing. Josef Podzimek points to the fact that, after the CSFR will have split into the Czech Republic and the Slovak Republic, the Czech Republic will cease to be a Danubian country. The waterway Danube (Vienna, Bratislava) - Lanžhot will become a political and economic necessity for the Czech Republic, and the port of Lanžhot at the crossroad of a railway, expressway and waterway a project of utmost importance.

He recalls that, at the initiative of the land Vienna an international partnership was established for the Danube-Oder-Elbe canal (Arbeitsgemeinschaft Donau-Oder-Elbe-Kanal). The port of Vienna, a.s. Ekotrans Moravia Zlín and Vodohospodářská výstavba (Water Construction Works) Bratislava are members of the partnership. This fact represents a sufficient argument against the assertion that the Austrian side shows no interest in the canal.

Moreover: It has now been finally acknowledged that the construction of the Danube-Lanžhot waterway will not destroy the Záhori woodland (on the contrary, it will be saved from drying up). Unjustified are also certain statements to the effect that the construction would call for unnecessary and gigantic expenditures. The experience acquired in the construction of the R-M-D canal shows that total costs of its construction did not even approach the amount allocated annually by the federal government to the German railways.

And, what is the approach by a.s. Ekotrans Moravia to the project on the Vienna-Lanžhot waterway? The time coincidence between the completion of the Rhine-Main-Danau Canal and the formation of the independent Czech Republic should be used for a speedy comeback into the family of Danubian countries by means of the Vienna-Lanžhot waterway and a high-quality linkage of Moravia and Silesia to the Danube and of Bohemia to the Elbe. In this connection, Ekotrans welcomes the activities by the Society for the Promotion of the Morava Basin (honorary president of the Society is Mr. Petr Miller, former minister of labour and social affairs), as well as those by the Czech Elbe-Vltava Society (whose honorary president is Mr. Jiří Lobkowicz, adviser to Minister Dlouhý). The staff of Ekotrans Moravia a. s. believe that the Czech Government will use this historical opportunity to initiate the establishment of a joint-stock company Directorate of Waterways, with the economic structure similar to R-M-D AG (see more on R-M-D AG financing in another article contained in this issue).

NĚMECKO: OSA evropské dopravy



Řeč spolkového ministra dopravy prof. Günthera Krauseho u příležitosti otevření průplavu Mohan - Dunaj 25. září 1992

Přijel jsem velmi rád a jsem potěšen, že můžeme společně oslavit otevření průplavu Mohan - Dunaj.

Dnes je velký den a všichni, kteří se na stavbě průplavu - na propojení Mohanu s Dunajem podíleli, nebo je nějak podporovali, mohou být na tento výkon pyšní.

Jak jistě všichni víte, historie stavby tohoto plavebního kanálu byla velmi pohnutá. Moji předchůdci se museli často potýkat s odporem a útoky proti tomuto projektu. Po několika letech to dokonce vypadalo špatně s plynulostí prací. Začalo se zpochybňovat kvalifikované dokončení díla. Jak se dnes ukazuje, právě tento úmysl nebyl příliš kvalifikovaný. Je to již dobrých deset let, co spolu se změnou vlády doznala tato technicky náročná novostavba vodní cesty nového rozmachu.

Dnes vypadá mapa východní Evropy jinak než před deseti lety a Německo je více než kdykoli dříve osou evropské dopravy. Z toho plyne pro naši zemi obrovský nárůst dopravy, kterou železnice a silnice nemohou zvládnout. Otevření průplavu Mohan - Dunaj přichází proto v pravý okamžik. Kdybychom nyní stáli před torzem nedokončeného kanálu, znamenalo by to, že jsme před deseti lety učinili krátkozraké rozhodnutí.

V tomto plavebním kanálu spatřuji nejen významné technické

dílo, nýbrž také významnou dopravně hospodářskou a dopravně politickou křižovatku dopravní sítě od jižní Evropy až po Dálný východ.

Pronikavá změna poměrů v podunajských zemích a doufejme, že i rozmach, který na sebe nedá dlouho čekat, zvýší v příštích letech poptávku po dopravě do té míry, že zvládnout ji bude možné pouze cestou využití všech možností.

Podle prognóz ke spolkovému plánu dopravních cest na rok 1992 by nákladní doprava měla do roku 2010 narůst na silnicích o 95%, na železnicích o 55% a na vodních cestách o 84%. Vzhledem k silnicím, které jsou již dnes úplně přetíženy, a k nedostatku kapacit, které se již rýsují na železnici, sázím na vnitrozemskou plavbu. Jen ta ještě skýtá ve většině relací dostatečné kapacity. Nic na tom nemění skutečnost, že si k udržení konkurenceschopnosti vyžádá ještě jisté náklady na úpravu vodních cest, jak to vykazuje spolkový plán dopravních cest na rok 1992.

Plavební kanál je po třiceti letech dobudován v pravý čas. Průplavem Mohan - Dunaj jsme získali dopravní cestu, po které mohou plout moderní nákladní lodě. Říční plavba je nejenom výkonná, ale její využívání je také ekologicky čistší,

bezpečnější a šetří energii. Jistě, kamiony a vlaky mohou argumentovat větší rychlostí a operativností. Říční lodní doprava ovšem svou bezpečností a spolehlivostí zaručuje právě tak přesné dodržování termínů, a tím umožňuje žádanou dodávku „Just-In-Time“.

V poslední době se hodně spekulovalo, jak silná bude nákladní lodní doprava a jakého objemu dosáhne přeprava zboží tímto plavebním kanálem. Podle nových reálných odhadů a předpovědí můžeme počítat s tím, že až skončí fáze rozběhu, bude to asi sedm až osm milionů tun ročně.

Je ale také možné, že tyto očekávané hodnoty budou překonány, pokud hospodářské proměny v jižní Evropě budou úspěšné. Potom bychom totiž mohli dlouhodobě počítat se značným zvýšením objemu výměny, a tudíž i přepravy zboží.

Na příkladu Mosely je zřejmé, jaký význam může nová vodní cesta mít. Přeprava zboží po této řece se odhadovala na sedm až deset milionů tun ročně, ve skutečnosti činí již asi šestnáct milionů tun.

Říční plavba i zasilatelské firmy projevují veliký zájem o vodní cestu, kterou dnes otvíráme. Očekávám, že si toto nové dopravní spojení získá sympatie, neboť také díky hospodářským změnám na východě budou měnit svůj směr i současné dopravní tepny. Spediční i dopravní společnosti ukázaly v minulosti, že disponují nejen bohatstvím nápadů, ale i mimořádnou schopností inovace.

Průplav Mohan - Dunaj bude plně využit, až bude mít propojená vodní cesta - tedy Mohan i Dunaj - stejné parametry v obou směrech. Již brzy po otevření průplavu bude na Mohanu možná hloubka ponoru upravena na 2,5 m. Konečné hloubky ponoru - 2,8 m - bude dosaženo až o několik let později.

Nikdo nemůže popřít, že stavba průplavu Mohan - Dunaj byla spojena se zásahy do přírody i krajiny a narušila i flóru a faunu. Bylo ale již dávno dokázáno, že stavba kanálu nevedla k nějaké „ekologické katastrofě“. Průplav se rozhodně nestal „údolím hanby“. Přesvědčivým dokladem péče stavitelů průplavu o životní prostředí je

například úsek, vedený údolím říčky Altmühl. Ovšem nejen tam se dbalo na zabezpečení mnohotvárnosti krajiny, na přirozené úpravy břehů a nově vzniklých zón s mělkovodními plochami, na údržbu a zakládání mokřin... Vždyť zhruba jedna pětina všech stavebních nákladů byla věnována právě na ekologická opatření. Dnes už je celý svět uznává jako vzorová. Rád bych v té souvislosti upozornil na první průzkumy, které ukázaly, že různorodost fauny a flóry v údolí říčky Altmühl, porovnáme-li ji se stavem před započítáním výstavby, je dokonce větší.

Stojí za povšimnutí, že nově zformovaná říční krajina podél průplavu znamená pro téměř všechno obyva-

va mezi Straubingem a Vilshofenem (v rozsahu asi sedmdesáti kilometrů). I v tomto úseku je mnoho nedostatků, které omezují využití celého toku Dunaje pro říční plavbu. Proto i zde se již pracuje na plánech, které předpokládají úpravu, co nejvíc odpovídající přírodnímu utváření krajiny - úseky volně tekoucí vody a přirozené vodní stavy budou zachovány v co největší míře. Údolí říčky Altmühl jasně dokazuje, že podobné úpravy vodní cesty mohou být provedeny s citem pro přírodu a zodpovědně vůči životnímu prostředí.

Je fascinující, že v průplavu Mohan - Dunaj můžeme spatřovat jádro vodní cesty, dlouhé 3 600 km, jež vede napříč Evropou: od



telstvo, kterého se týká, změnu k lepšímu. Stejný úsudek najdeme dokonce v nově vydaném průvodci údolím říčky Altmühl, kde se praví, že „průplav je krásnější než všechny jiné, které kdy existovaly“.

Ani v takovýto den ovšem nesmíme zapomínat, že před námi je řada velkých úkolů. Obzvláště naléhavé je zlepšení plavebních podmínek na Dunaji při nízkém stavu vody. Úprava řeky mezi Geislingem a Straubingem se v důsledku různých námitek a přehnaných požadavků bohužel tak protáhla, že dokončení můžeme očekávat tak nejdříve za dva až tři roky. Teprve potom budou odstraněny největší nedostatky.

Není také ještě provedena úpra-

Severního moře k Černému, od Rotterdamu až po Ismail.

Největší význam průplavu ovšem nespočívá v tomto propojení, ale především v propojení mnoha atraktivních přístavů a překladišť, které leží na této dlouhé vodní cestě s neobyčejně bohatě rozvětvenou sítí evropských vodních cest. Tak se také značně zvýší dopravně hospodářský význam některých spojení, například Duisburgu, Mannheimu nebo Basileje s Norimberkem, Řeznem, Vídní, Lincem nebo Budapeští.

Ve větším rozsahu by měly být využívány možnosti kooperace mezi dunajskou a rýnskou říční plavbou, aby se vzájemně co možná nejlépe přizpůsobily

a propojily doposud samostatné říční flotily a tržní vztahy v oblasti říční plavby na Dunaji a Rýně.

Spolková vláda prohlásila v roce 1982 v souvislosti s dostavbou průplavu, že na základě a v rámci smluvních dohod je tato národní vodní cesta k dispozici lodím ostatních zemí. Pro lodě, náležející státům Evropského společenství, vyplývá tato možnost ze smlouvy EHS.

V bilaterálních dohodách stanovila spolková vláda po konzultaci s komisí EHS pravidla pro řádné soutěžení mezi dunajskou a rýnskou říční plavbou. Pravidla jsou v jednotlivých smlouvách totožná a formálně jsou dohodnuta také v souladu. Jedno-

mají zabezpečit, aby se v co možná nejbližší době rozvinula výměna zboží mezi východem a západem a aby podunajská území z čistě technického hlediska nezískala prostřednictvím průplavu Mohan - Dunaj jenom spojení na západ.

Dnešní den v nás vzbuzuje důvěru a je dobrým znamením. Využití a konečný vzhled vodní cesty by měly uspokojit její kritiky. Za několik málo hodin zahájíme lodní dopravu v průplavu Mohan - Dunaj a tím otevřeme další cestu k mírové spolupráci a rozkvětu všech států, které leží na této vodní cestě od Severního až po Černé moře.

Se starým rčením lodníků - „ve jménu Páně“ - vykročíme společně touto novou cestou.



ducha administrativní dodržování těchto pravidel je zajištěna. To platí jak pro smluvně dohodnuté zásady dopravy, tak pro realizaci transportu v souladu s policejními i bezpečnostně technickými předpisy.

Mezi plavebními společnostmi a překladišti států, kterých se smlouva týká, byla pro výměnu zboží dohodnuta cenová opatření, zajišťující paritní podíl obou stran na objemu nákladů. Po jistou přechodnou dobu potřebujeme tuto rámcovou úpravu s ohledem na rozdíly trhu i konkurence na východě a na západě.

Spolková vláda má zvláštní odpovědnost za styčnou hranici mezi východem a západem. Smlouvy

Flotten können gegenseitig kooperiert werden.

Sehr wichtig ist in diesen Zusammenhängen auch die Erklärung der Bundesregierung vom Jahre 1982, daß im Rahmen vertraglicher Absprachen diese nationale Wasserstraße Schiffen anderer Länder zur Verfügung steht. In bilateralen Abkommen hat die Bundesregierung nach Konsultation der EG - Kommission Regelungen für einen geordneten Wettbewerb zwischen Rhein- und Donauschifffahrt getroffen. Die Verträge sollen eine in möglichst kurzer Zeit geschaffene Entfaltung des Warenaustausches sicherstellen.

Summary

Statement by Prof. Günther Krause, Federal Minister of Transportation, on the opening of the Main - Danube Canal, 25 September 1992

This navigable canal represents not only an important technological achievement but also a significant economic and transport policy crossroads of the transport network extending from the Southern Europe up to the Far East. Realistic estimates show that the transport of goods on the canal would reach some 7 to 8 million tonnes per year.

The construction of the canal no doubt called for certain interference with the nature. However, as roughly one-fifth of the construction costs was devoted to environmental protection, the canal represents today an example of a sensitive approach to the environment.

We should not forget, however, that certain additional works are still to be accomplished if we are to ensure a thorough utilization of the waterway. Thus, for example, the canalization of the river between Geisling and Straubing will obviously take the forthcoming two or three years. The canalization between Straubing and Vilshofen, some seventy kilometres long, have not yet been accomplished either.

The Main-Danube Canal may undoubtedly be considered the core of a waterway of 3,600 kilometres. Market relations with respect to the Danube and Rhine navigation may be mutually interlinked with the local river fleet that has so far been operated separately. In this respect, of special importance is the declaration by the Federal Government of 1982 to the effect that, based on contractual agreements, this national waterway shall be available to the vessels of other countries as well. After consultation with the EEC Commission, the Federal Government set forth the rules of fair competition between the Danube and Rhine river navigation. These agreements should provide for the expansion of the exchange of goods between the East and the West within the shortest possible time.

Zusammenfassung

Rede des Bundesministers für Verkehr - Prof. Dr. Günther Krause - anlässlich der Eröffnung des Main - Donau - Kanals am 25. September 1992.

Dieser Kanal ist nicht nur ein herausragendes technisches Bauwerk, sondern auch eine bedeutende verkehrswirtschaftliche und verkehrspolitische

Weichenstellung in dem Verkehrsnetz von Südeuropa bis hin zum Nahen Osten. Nach realistischen Einschätzungen sollte der Binnenschiffsgüterverkehr auf diesem Kanal rund 7 - 8 Mio t/Jahr erreichen.

Der Bau des Kanals war natürlich mit Eingriffen in die Natur verbunden, doch dank der Tatsache, daß rund ein Fünftel der Baukosten für ökologische Maßnahmen aufgewandt wurde, dient der Kanal heute als Beispiel für empfindliches Herantreten der Umwelt entgegen.

Wir dürfen jedoch nicht vergessen, daß noch andere Arbeiten auf uns warten, falls wir den vollkommenen Gesamtnutzen der Wasserstraße erreichen wollen. Zum Beispiel der Ausbau des Flusses zwischen Geisling und Straubing wird wahrscheinlich erst in zwei bis drei Jahren fertiggestellt, der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen mit einer Ausbaulänge von rd. 70 km fehlt noch.

Den Main - Donau - Kanal können wir als das Kernstück eines rd. 3 600 km langen Schifffahrtsweges betrachten. Die Binnenschiffahrtsmärkte auf Donau und Rhein und die bisher getrennten dortigen

Důvod k radosti a zadostiučinění



Projev bavorského ministerského předsedy Dr.h.c Maxe Streibla k otevření spolkové vodní cesty Mohan - Dunaj 25. 9. 1992 evropské rozvodí u Pierheimu.

Otevření vodní cesty je historickým okamžikem pro Bavorsko, Německo i Evropu. Stalo se skutečností to, co bylo více než tisíciletou vlní.

Je šťastnou historickou náhodou, že tato vodní cesta byla dokončena právě v době, kdy se otevřely hranice na východ a kdy Evropa jakožto hospodářský celek má už jen krok k dokonalosti.

Dokončení průplavu Mohan - Dunaj se tak stává znamením nové epochy v evropské integraci. Rozpor mezi východem a západem je překonán. Ještě nikdy nebyly předpoklady pro spolupráci národů v Evropě tak příznivé jako dnes. Jsem přesvědčen, že stojíme před novou dimenzí spolupráce v Evropě. Průplav i celá vodní cesta Rýn - Mohan - Dunaj k ní jistě přispějí. Vždyť zahájením provozu bude vzájemně propojeno třináct států. Naše budoucí myšlení nebude už formováno hranicemi, které rozdělují, ale vodní cestou, která spojuje.

Pro Bavorsko je dokončení stavby průplavu a jeho uvedení do provozu mimořádným důvodem k radosti a zadostiučinění. Především pro ty, kteří bezprostředně spolupůsobili při uskutečnění tohoto projektu století. Všem zúčastněným ze stavebních podniků, úřadů a akciové

společnosti RMD upřímně děkuji za jejich obrovské nasazení a blahopřeji jim k úspěšnému ukončení díla.

Hájili jsme tento projekt proti odporu z různých stran. Dnes se vyplácí, že Bavorsko s takovým nadhledem tuto politiku prosadilo. Kdo svým politickým myšlením nedokáže přesáhnout rámec tohoto dne, ten také nemůže vybudovat nic, co za tento rámec sahá.

Tento průplav umocňuje roli Bavorska v Evropě a pro Evropu. Je znamením optimismu, pokroku a naděje.

V posledních desetiletích byl jedním z nejvýznamnějších projektů dopravní infrastruktury Bavorska i Německa. Dnes je výsledkem příkladné federální spolupráce mezi Bavorskem a spolkovým státem. Jejich počátky sahají až do doby před sedmdesáti lety. Předpokládám, že tato spolupráce se osvědčí i v budoucnosti při výstavbě spolkové vodní cesty na dolním Dunaji, kde je ještě třeba odstranit nedostatky v kapacitě.

Otevřením plavebního kanálu získává Bavorsko další výhody. V důsledku vodní cesty vzniknou nové podniky a tím i pracovní příležitosti, takže zvláště slabší regiony budou mít z provozu průplavu jistě prospěch.

Také pro bavorskou dopravní politiku je tato přímá vodní cesta milníkem. Konečně tedy může být to, co nemá jezdit. A tak při otevření této vodní cesty vyzývám hospodářství, aby této dopravní možnosti využívalo v co největším rozsahu. Bude to velká úleva jak pro životní prostředí, tak pro silnice.

Naším cílem je, aby se tato vodní cesta stala životně důležitou tepnou pro celý náš kontinent. Co zde Bavorsko vybudovalo, má Evropa natrvalo spojovat. Podobně jako průplav překonal rozvodí mezi východem a západem, tak ať se tato vodní cesta stane trvalým pojítkem míru a přátelství v Evropě.

Zusammenfassung

Ansprache des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr.h.c. Max Streibl anlässlich der Verkehrsfreigabe der Bundeswasserstraße Main - Donau - Kanal am 25. 9. 1992 bei der europäischen Wasserscheide bei Pierheim.

Der Kanal war in den letzten Jahrzehnten eines der bedeutendsten Verkehrsinfrastrukturprojekte Bayerns und Deutschlands. Er ist auch Resultat der vorbildlichen Zusammenarbeit zwischen Bayern und dem Bundesstaat.

Dank dieser Wasserstraße entstehen neue Betriebe und dadurch auch neue Arbeitsgelegenheiten, so daß besonders strukturschwächere Regionen in Bayern sicher von dem Betrieb der Wasserstraße Nutzen ziehen werden.

Auch für die bayerische Verkehrspolitik ist diese durchgehende Wasserstraße ein Meilenstein. Sie wird sowohl für die Umwelt als auch für die Straßen eine große Entlastung bringen. Unser Ziel ist, daß diese Wasserstraße für unseren ganzen Kontinent zu einer Lebensader, zum dauerhaften Band des Friedens und der Freundschaft in Europa wird.

Summary

Statement by Dr.h.c. Max Streibl, Bavarian Prime Minister, at the opening of the Main-Danube Federal Waterway, the European water-shed, 25 September 1992

During the recent decades, the Canal has represented one of the most significant projects in the transport infrastructure of Bavaria as well as Germany. It also represents a result of exemplary co-operation between Bavaria and the Federation.

Thanks to this waterway, new enterprises and consequently, new job opportunities will emerge. As a result, the structurally weaker regions in Bavaria will no doubt benefit from the operation of the canal.

This direct waterway will also represent a milestone in the Bavarian transport policy. It will relieve both the environment and the road traffic. Our objective consists in making this waterway a vital artery for our entire continent, a lasting link of peace and friendship in Europe.



Po oficiálních projevech nabízíme čtenáři ještě dva pohledy německých novinářů, kteří se zúčastnili otevření kanálu Rýn - Mohan - Dunaj. Jak Hannes Burger, tak Heinz Knott si vedle známých skutečností všimají i drobností, atmosféru celé slavnosti dokreslující.

Také fotografie na této a další straně dokumentují dění přímo na místě otevření kanálu, kde kromě jiných nechyběli ani diváci v krojích a různých převlecích. A požárníci se svojí technikou se snažili ze všech sil, aby vodní clona, symbolicky uzavírající kanál před průjezdem prvních lodí, byla opravdu dokonalá.

Cesta míru Heinz Knott

Za silných bezpečnostních opatření se v pátek dopoledne konal v Norimberku slavnostní akt při příležitosti otevření kanálu Mohan-Dunaj. Na slavnost se dostavilo 1500 hostů. Mezinárodní prominenci vedli předsedové vlád Josef Antall /Maďarsko/, Václav Klaus /Česká republika/ a Vladimír Mečiar /Slovenská republika/. Při otevření velkého, sporného projektu, který byl dokončen po 32 letech stavby, se o bezpečnost staralo 1500 policistů.

O okrajovou senzaci se postaral maďarský ministerský předseda Josef Antall. Jako zástupce všech dunajských států měl přednést pozdravný projev. Antall však svou řeč využil ke zveřejnění napětí mezi Maďarskem a sousedním Slovenskem /resp. ČSFR, postiženou rozpadem/. Maďarsko, jak známo, vystoupilo ze společného projektu obou přehradních stupňů Gabčíkovo-Nagymaros, zatímco Slovensko na nich trvá. Antall předhodil Slovensku doslova „narušení státní hranice“. Dunaj je totiž v této oblasti hranicí mezi oběma státy. Protože podle Antalla byl tok projektem

převeden na slovenské území, byla tím jednostranně posunuta i hranice. Vladimír Mečiar, ministerský předseda Slovenska, byl Antallovou řečí tak rozzloben, že podle informací z doslechu chtěl odcestovat. Jen prostřednictvím bavorského ministerského předsedy Maxe Streibla, spolkového ministra financí Theo Weigela a spolkového presidenta Richarda von Weizsäckera od toho opět upustil.

Bavorský ministerský předseda Max Streibl, který je současně i předsedou dozorcí rady akciové společnosti Rýn-Mohan-Dunaj, hodnotil předtím v Hale mistrů pěvců kanál jako splnění jednoho evropského snu. Projekt se staví do jedné řady s tunelem pod Lamanšským kanálem mezi Anglií a Francií nebo i s mostem mezi Dánskem a Švédskem. Díky srdnatému postupu se projekt podařilo prosadit proti veškerému odporu. A právě teď po změnách ve východní a střední Evropě, se Východu ukázalo, jak potřebný je nyní kanál jako dopravní tepna. Národy východu vkládají ve vodní cestu velké naděje, spočívá v ní však i šance pro bavorská města, řekl ministerský předseda. Norimberk i Regensburg /Řezno/ musí nyní využít příležitost, hospodářství by z toho mělo vyzískat maximum. Vnitrozemská lodní doprava

je s ohledem na životní prostředí nepřekonatelná. Kanál se má stát i přitažlivým bodem pro turismus. Jen mezi Riedenburgem a Kelheimem bylo podle Streibla přepraveno 110 000 osob za 2 roky.

Spolkový ministr dopravy Günther Krause poukázal při slavnostním aktu na to, že kanál je i výbornou možností pro snížení exhalací CO₂. Říční loď spotřebuje totiž v přepočtu jen dvacitinu energie ve srovnání s nákladním automobilem a jen osminu energie, kterou potřebuje železnice. Krause litoval, že stavba trati Geisling-Straubing se zpozdila vzhledem k „přehnaným požadavkům“ tak, že s jejím dokončením lze počítat až za dva tři roky. Krause se zasazoval za výstavbu trati Straubing-Vilshofen. Oznamil, že spolková vláda chce změnit plánovací právo tak, aby se nemuselo jako dosud počítat s výrobními lhůtami 15-20 let. Taková zpoždění, řekl Krause, jsou též příčinou toho, proč sjednocení Německa přišlo tak drahé.

Komisař ES Karel van Miert ocenil při slavnostním aktu, který byl hudebně orámován Bamberskými symfoniky pod vedením Horsta Steina, kanál jako jedinečný projekt v evropském systému vodních cest. Kanál Mohan-Dunaj, který přišel v době otevírání východu v pravý čas, se stane důležitým pojítkem mezi ES a zeměmi dunajského prostoru. Komisař ES přitom vyjádřil naději, že kanál se stane „cestou míru“.



Sen, most nebo noční můra?

Hannes Burger

Znělkou Eurovize, triumfálním pochodem z Aidy a Straussovým valčíkem „Na krásném modrém Dunaji“ orámovali Bamberští symfonici otevření kanálu Mohan-Dunaj v norimberské Hale mistrů pěvců pod heslem „Evropský sen skutečností“. Na slavnostním aktu se zúčastnilo 1500 čestných hostů ze spolkové vlády, zemí, obcí i reprezentantů z podunajských států od Holandska přes Rusko až po Ukrajinu. Chránilo je 1500 policistů. Slavnostní řečníci, ministerský předseda Max Streibl a spolkový ministr dopravy Günther Krause vyzdvihli ekologické začlenění 171 km dlouhého kanálu Mohan-Dunaj do krajiny a jeho evropskou dimenzi jako „mostu mezi hospodářským prostorem východní a západní Evropy“.

Po slavnostním otevření jeli čestní hosté ke zdymadlu Hilpoltstein, kde se spolkový prezident Richard von Weizsäcker podílel na církevním vysvěcení kanálu a na zahájení provozu. Po zahajovací jízdě do středověkého městečka Berchingu se ve všech místech při kanálu důkladně slavilo.

Bouřlivý souhlas získal při otevřicích slavnostech maďarský ministerský předseda Josef Antall, když předával dík východoevropským sousedním zemím a rozhodl o otevření této vodní cesty jako příspěvek sjednoceného Německa pro jednotu Evropy.

„Kanál byl dokončen právě v dramatickém úseku dějin našeho kontinentu“, řekl předtím i Streibl. „Kanál je symbolem vyplutí Evropy k novým břehům“. Streibl i Krause vzpomínali na ztroskotání pokusu o „kvalifikované ukončení projektu levou liberální koalicí“ v roce 1982. Samotný úmysl už nebyl kvalifikovaný, mínil Krause. Streibl za silného souhlasu řekl: „Rozdíl mezi těmi, co kanál považovali za „nejhloupější stavbu od dob babylonské věže“, a námi spočívá v tom, s jakou časovou perspektivou se tvoří politika. Na tento projekt nutno hledět v historické

dimenzi. Kdo nemyslí dále než jeden den, nemůže také vytvořit něco, co sahá dále než ten jeden den.“

Zatímco komisař ES pro dopravu Karel van Miert zdůrazňoval evropské hospodářství a poukazyval na plánované projekty mezi Rhonou, Rýnem a Labem, mluvil Krause o milníku. S pohledem na ochránce přírody, demonstrující před halou, řekl: „Chceme udržet přitažlivost Německa jako hospodářského prostoru a budoucím generacím zanechat neporušené životní prostředí, v němž dáváme přednost ekologicky příznivým dopravním prostředkům - a vnitrozemská lodní doprava je pro životní prostředí daleko nejpříznivější.“



NAPŘÍČ EVROPOU

Ing. Jan Vlček

25. září 1992 je datum, které lidé od vodní dopravy budou vždy spojovat mimo jiné s otevřením průplavu Rýn - Mohan - Dunaj. Takové velké události se samozřejmě zúčastnila řada lodí. A nechyběla ani motorová loď *Andromeda* patříci akciové společnosti *Ekotrans Moravia* (loď na fotografii vlevo). Její plavba byla sice naplánována dlouho dopředu, ale nakonec počasí proti původnímu záměru rozhodlo o zcela jiném aranžmá.

Andromeda měla původně vyplout na cestu z Prahy do Bratislavy po následující trase: Praha, Děčín, Magdeburg, Duisburg, Mainz na řeku Mohan, dále přes Bamberg, Norimberk a Kelheim do Dunaje a tam přes Regensburg, Passau, Linz a Vídeň do Bratislavy. Na plánovanou trasu se však vůbec nedostala, protože při jejím návratu z Hamburku do ČSFR (před touto cestou) doslova vyschlo Labe a naše loď uvízla společně s jinými plavidly dalších rejdařství v Magdeburgu. Očekávaný déšť nepřicházel, termín otevření průplavu se blížil, a tak bylo rozhodnuto o změně organizace plavby. Zboží z lodě bylo v Magdeburgu vloženo do jiných plavidel a prázdná *Andromeda* se 14. září 1992 vydala do Rotterdamu, kde pro ni byl připraven náklad železné rudy pro železářny Voest Alpine v rakouském Linzi. 22. září 1992 tedy *Andromeda* se 716 tunami rudy vyplula proti proudu Rýna, aby jako první československá loď s nákladem projela nově otevřený průplav R-M-D. Po zdolání proudu Rýna odbočila v Mainzu na řeku Mohan a začala stoupat po „schodech“ plavebních komor k vrcholové zdři průplavu R-M-D, která protíná rozvodí na kótě 406 metrů nad mořem a je ohraničena plavebními komorami Hilpoltstein a Bachhausen.

Po překonání této „vrcholové premie“ projela *Andromeda* malebným údolím řeky Altmühl, která je také součástí průplavu R-M-D, a začala sestupovat k Dunaji. 4. října 1992 pak projela Kelheimem a poprvé okusila vody tohoto druhého evropského velíkána. Avšak ani tam se naše loď nevyhnula problémům s ponorem a proto musela být v Regensburgu odlehčena o dvě stě tun rudy, aby mohla bez problémů projet zatím ještě neskanalizovaný úsek Dunaje kolem Degendorfu.

Po zdolání této překážky *Andromeda* 7. října 1992 šťastně doplula do přístavu v Linzi, kde bylo vloženo zbylých pět set šestnáct tun rudy. Prázdná se potom vydala přes Vídeň do Bratislavy, kam dorazila 10. října 1992.

Tak *Andromeda* zakončila svou první plavbu přes průplav R-M-D. Hned ale naložila čtyři sta šedesát tun hrachu a 20. října 1992 se vydala na zpáteční cestu proti proudu Dunaje.

Při první plavbě přes nový průplav nebyla na palubě *Andromedy* pouze její tříletá posádka, ale i televizní štáb, který celou historickou plavbu zachytil filmovou kamerou, takže se můžeme těšit i na televizní pořad o této velice zajímavé cestě naší lodě napříč Evropou.

FINANZIERUNG DER RHEIN- MAIN-DONAU-WASSERSTRAÙE, PLANUNG UND BAU DES MAIN- DONAU-KANALS

Dipl.-Ing. Hans Peter Seidel
Vorstandsmittglied der Rhein-Main-Donau AG,
München

Die Planung und der Bau des Main-Donau-Kanals, der nun in Betrieb genommen wurde, waren nicht nur eine große technische Leistung. Es bedurfte auch enormer Anstrengungen, den Bau dieses wichtigsten, technisch schwierigsten und auch teuersten Abschnittes innerhalb der 677 km langen Wasserstraße von Aschaffenburg bis zur deutschen Grenze an der Donau unterhalb von Passau zu finanzieren. Deshalb soll zunächst auf das in seiner Art wohl einmalige Finanzierungskonzept eingegangen werden, das auch für andere Vorhaben des Wasserstraßenbaues ein interessantes Beispiel abgeben könnte.

Im Main-Donau-Staatsvertrag vom 13. Juni 1921 verpflichteten sich das Deutsche Reich und Bayern, den Plan der Main-Donau-Wasserstraße unter Beachtung ihrer Finanzlage baldmöglichst zu verwirklichen. Zur Realisierung des Vorhabens wurde am 30. Dezember 1921 die Rhein-Main-Donau AG in München als gemischtwirtschaftliches Unternehmen gegründet, das sowohl die Wasserstraße zu bauen als auch die sich hierbei ergebenden Wasserkräfte zu nutzen hatte. Neben den verkehrspolitischen wurden auch beschäftigungspolitische Ziele mit diesem Projekt verfolgt.

Die Finanzierung erwies sich aufgrund der hohen Inflation Anfang der 20-er Jahre als sehr schwierig. Die Rhein-Main-Donau AG wurde bei ihrer Gründung mit einem Grundkapital von 900 Millionen Mark ausgestattet, das in 600 Mio Mark Stammaktien und in 300 Mio Mark Vorzugsaktien aufgeteilt war. Hauptgesellschafter waren bei insgesamt 53 Gründern das Deutsche Reich mit einem Anteil von 60 % und der Freistaat Bayern mit einem Anteil von 35,3 % an den Stammaktien. Heute stehen der Gesellschaft als Eigenmittel ein Aktienkapital von 200 Mio DM und Rücklagen von 15,5 Mio DM zur Verfügung, wobei die Bundesrepublik Deutschland mit 66,16 % und der Freistaat Bayern mit 33,82 % beteiligt sind. Die übrigen Gesellschafter, neben den beiden Ländern Baden-Württemberg und Hessen noch 11 Gemeinden bzw. von Gemeinden abhängige

Gesellschaften, sind derzeit lediglich mit insgesamt 0,02 % beteiligt.

Wesentliche Grundlage für die Aktivitäten der Rhein-Main-Donau AG ist der von ihr am 30. Dezember 1921 mit dem Reich, Bayern und Baden geschlossene Konzessionsvertrag. Dieser erteilt der Gesellschaft das Recht, die Wasserkräfte des Main, der bayerischen Donau, des unteren Lech sowie der Regnitz und der Altmühl zu nutzen. Die Reinerträge der an diesen Flüssen von der Rhein-Main-Donau AG errichteten Kraftwerke sind als Konzessionsbaulast für den Wasserstraßenbau bereitzustellen.

Zu Beginn des Jahres 1992 hat die Gesellschaft 56 Laufkraftwerke mit einer Ausbauleistung von 478 MW und einem Arbeitsvermögen von 2,8 Mrd. kWh im Regeljahr in Betrieb. Von den beiden in Bau befindlichen Kraftwerken mit einer Ausbauleistung von insgesamt 45 MW und einem Arbeitsvermögen im Regeljahr von 286 GWh wird das Stützkraftwerk Vohburg noch im Jahr 1992 und das Kraftwerk Straubing voraussichtlich Mitte 1995 in Betrieb gehen. Über die gemeinsame Tochtergesellschaft Donau-Wasserkraft AG wird in Langenprozelten im Spessart außerdem für die Deutsche Bundesbahn ein Pumpspeicherwerk betrieben. Dieses dient mit einer Ausbauleistung von 164 MW der Versorgung der Deutschen Bundesbahn mit Spitzenstrom. Weitere Kraftwerksprojekte befinden sich in Planung. Die Konzernbilanz weist zum 31. Dezember 1991 für den Kraftwerksbereich Sachanlageninvestitionen von insgesamt 1,7 Mrd. DM und einen Buchwert von knapp 0,7 Mrd. DM aus.

Aus ihrem Kraftwerksbetrieb konnte die Rhein-Main-Donau AG zusammen mit ihren Tochtergesellschaften in den letzten Jahren Erträge von durchschnittlich rund 60 Mio DM zur vertragsgemäßen Finanzierung des Wasserstraßenbaues erwirtschaften. Da dieser Betrag für einen raschen Ausbau nicht ausreichend war, stellten die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern bedingt rückzahlbare zinslose Darlehen (= Konzessionsdarlehen)

zur Verfügung oder verbürgten sich bei der Aufnahme von zusätzlich erforderlichen Kapitalmarktmitteln. Der größte Finanzierungsanteil an den Baukosten für die Kanalstrecke, die in den letzten 5 Jahren zwischen jährlich 217 und 272 Mio DM lagen, entfällt mit durchschnittlich knapp 170 Mio DM pro Jahr auf die von Bund und Bayern zur Verfügung gestellten Konzessionsdarlehen.

Die mit einem DM-Eröffnungsbilanzwert von 185 Mio DM beginnende, wegen der zwischenzeitlich eingetretenen erheblichen Preisänderungen nur bedingt aussagefähige Kostenfortschreibung für die gesamte Main-Donau-Wasserstraße weist zum 31.12.1991 Baukosten von insgesamt 5,2 Mrd. DM aus. Zur Finanzierung der Baukosten hat die Rhein-Main-Donau AG mit eigenen Erträgen von 1,5 Mrd. DM (= knapp 30 %) und mit Konzessionsvorlagen von 0,8 Mrd. DM (= ca. 15 %) beigetragen, wobei von den Vorlagen 0,6 Mrd. DM fremdfinanziert und 0,2 Mrd. DM durch Eigenmittel gedeckt sind. Den größten Finanzierungsanteil haben mit 2,9 Mrd. DM (= rund 55 %) die von Bund und Bayern, überwiegend im Verhältnis 2:1 gewährten Konzessionsdarlehen.

Bis zur endgültigen Fertigstellung der Main-Donau-Wasserstraße wird noch mit weiteren Baukosten von 0,4 Mrd. DM gerechnet. Für die Jahre 1992 und 1993 sind von der Bundesrepublik Deutschland und dem Freistaat Bayern noch bedingt rückzahlbare Darlehen von insgesamt 0,2 Mrd. DM zugesagt worden, so daß die Konzessionsdarlehen voraussichtlich eine Höhe von insgesamt 3,1 Mrd. DM erreichen werden.

Die Konzessionsdarlehen werden vertragsgemäß nach Erwirtschaftung der Konzessionsvorlagen mit den Stromerträgen der Rhein-Main-Donau AG zurückgezahlt. Nach den langfristigen Planungen werden nach der Fertigstellung der Konzessionsstrecke (Mitte der 90-er Jahre) in knapp 10 Jahren zunächst die Vorlagen abgelöst werden können. Die danach beginnende Rückzahlung der Konzessionsdarlehen dürfte bis zum Auslaufen der Konzessionszeit am 31. Dezember 2050 abgeschlossen sein.

Als weitere Aufgabe neben dem Bau der Main-Donau-Wasserstraße ist der Gesellschaft der Donauausbau zwischen Regensburg und Vilshofen übertragen worden (Duisburger Vertrag von 1966 bzw. Donau-Kanalierungsvertrag von 1976). Diese Tätigkeit erfolgt im Namen und für Rechnung der Bundesrepublik Deutschland unter finanzieller Beteiligung des Freistaates Bayern. Die Rhein-Main-Donau AG hat ihre Verpflichtung in dieser Strecke mit der Durchführung einer Niedrigwasserregulierung bereits erfüllt. Mit dem Donauausbau zwischen Regensburg und Vilshofen wird eine Engpaßsituation beseitigt, damit die Binnenschifffahrt auch in

dieser Strecke künftig ohne jede Einschränkung verkehren kann. Zugleich wird die Donau vor einem Fortschreiten der Sohlen-Erosion geschützt.

Nach dem Ausbau der Strecke von Regensburg bis Geisling wird zur Zeit die Strecke bis Straubing ausgebaut. Für den Donauausbau sind bis zum 31. Dezember 1991 Ausgaben von 0,9 Mrd. DM angefallen, mit weiteren Ausgaben von 0,2 Mrd. DM ist zu rechnen. Der Ausbau der restlichen 69 km langen Strecke von Straubing bis Vilshofen wird mit 1,3 Mrd. DM veranschlagt, so daß für den Donauausbau mit Gesamtausgaben von 2,4 Mrd. DM zu rechnen ist. Die zeitliche Durchführung der Arbeiten wird letztlich von der Bereitstellung der notwendigen Mittel, aber auch vom Ablauf der notwendigen Rechtsverfahren abhängen. Technisch besteht die Möglichkeit, diese Strecke innerhalb von 10 Jahren zu vollenden.

Planung und Bau des Main-Donau-Kanals

Vor wenigen Wochen, am 25. September wurde die letzte Teilstrecke des Main-Donau-Kanals zwischen Mühlhausen und Dietfurt in Betrieb genommen. Damit können Schiffe der Rheinflotte zur Donau und Schiffe der Donaufflotte zum Rhein durchfahren. Die Rhein-Main-Donau AG, die mit dem Ausbau der insgesamt 677 km langen Wasserstraße zwischen Aschaffenburg und der deutsch-österreichischen Grenze an der Donau unterhalb von Passau beauftragt ist, hat damit eines ihrer wichtigsten Unternehmensziele erreicht.

Mit der Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanals entstand eine 3.505 Kilometer lange Wasserstraße quer durch Europa. Ihre Dimensionen sind vergleichbar mit denen der großen Wasserstraßen in Rußland und in den Vereinigten Staaten von Amerika. Die Endpunkte der transkontinentalen Wasserstraße liegen an der Nordsee und am Schwarzen Meer. Diese Tatsache verführt zu dem Fehlschluß, es könne das Ziel dieses Kanalbaues gewesen sein, den Weg zwischen Rotterdam und Sulina zu verkürzen. Dies war aber keineswegs die Absicht; denn die Wasserstraße ist nicht für Seeschiffe konzipiert worden und in keiner Weise vergleichbar mit dem Nordostsee-Kanal und anderen Seewasserstraßen. Vielmehr ist sie eine Binnenwasserstraße, deren wichtigste Aufgabe darin besteht, den Warenaustausch unter den zur Zeit 15 Anrainerstaaten zu erleichtern und zu verbilligen. Darüber hinaus soll der neue Verkehrsweg den Binnenregionen Europas als leistungsfähige und kostengünstige Verbindung zu den Seehäfen an der Nordsee und am Schwarzen Meer dienen.

Regelschiffe

Die Wasserstraße wurde entsprechend den Festlegungen der Europäischen Verkehrsminister-Konferenz ausgebaut.

Regelschiff ist das sogenannte Euro-paschiff, ein Binnenschiff mit 85 m Länge, 9,50 m Breite, 2,50 m Tiefgang und einer Tragfähigkeit von 1.350 Tonnen. Es können aber auch die in den letzten Jahren entwickelten Großmotorschiffe mit rd. 2.000 Tonnen und Schubverbände mit bis zu 3.500 Tonnen Tragfähigkeit den Kanal befahren.

Hohe Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt

Aus diesen Zahlen ist bereits ein wesentlicher Vorteil der Binnenschifffahrt erkennbar; es ist nur eine kleine Schiffsbesatzung nötig, um große Gütermengen zu befördern. Deshalb ist der Personalkosten-Anteil bei der Binnenschifffahrt gering. Das trägt mit dazu bei, daß eine Verkehrsleistung von 1 Tonnenkilometer nur rd. 4 Pfennige kostet. Die gleiche Leistung kostet bei der Eisenbahn rd. 3-mal und beim Straßengüterverkehr rd. 6-mal mehr. Künftige Lohnerhöhungen werden deshalb den Kostenvorteil der Binnenschifffahrt gegenüber ihren Mitbewerbern auf dem Verkehrsmarkt noch weiter vergrößern.

Baukosten des Main-Donau-Kanals

Der Bau des 171 km langen Main-Donau-Kanals hat rund 30 Jahre gedauert. Dabei wurden 93 Millionen m³ Erde bewegt, 2,6 Millionen m³ Beton eingebaut und der Verbrauch an Stahl erreichte die Zahl von rd. 190.000 Tonnen. 4,7 Milliarden DM, d.h. 27,5 Millionen DM pro Kilometer wurden investiert, ein Betrag, der nicht mehr ganz so hoch erscheint, wenn man ihn mit den Baukosten anderer Verkehrswege vergleicht. Je nach Schwierigkeit des Geländes kosten Autobahnen heute zwischen 10 und 20 Millionen DM pro Kilometer (die Nordumgehung München im Zuge der A 99 kostet bis zu 50 Mio DM je km) und die Bundesbahn hat für ihre Neubaustrecke Würzburg - Hannover mehr als 35 Millionen DM pro Kilometer aufgewendet. Beim Bau dieser Bahnlinie hat bekanntlich der Wunsch, die Steigungen gering zu halten, dazu geführt, daß viele Tunnels und Brücken gebaut werden mußten, was sich selbstverständlich auf die Kosten ausgewirkt hat.

Kanaltrasse und Längsprofil (Siehe auch Lage- und Höhenplan)

Beim Bau eines Kanals muß man über Steigungen nicht nachdenken, weil der Wasserspiegel natürlich immer horizontal ist. Kleinere Unebenheiten des Geländes muß man mit Einschnitten und Dämmen oder auch mit Kanalbrücken bewältigen. Für die Überwindung größerer Höhenunterschiede setzt man Schleusen oder Hebewerke ein. Aus diesem Grund kommt der Wahl der Kanaltrasse besondere Bedeutung zu. Beim Main-Donau-Kanal wurde deshalb eine Trasse gewählt, die im Bereich nördlich der Wasserscheide den

Tälern von Regnitz, Rednitz und Roth folgt, südlich der Wasserscheide verläuft der Kanal im Sulzthal, im Ottmaringer Trockental und im Altmühltal. Diese Täler im südlichen Abschnitt des Kanals schneiden bis zu 200 m tief in die Jurahochfläche ein und haben deshalb wenig Spielraum für Varianten der Linienführung gelassen. Eine einzige, sehr großräumige Variante hätte es gegeben, die sogenannte Amberger Linie, die aber wegen ihrer technischen und landwirtschaftlichen Problematik beim Juraübergang zwischen Hersbruck und Sulzbach im Raumordnungsverfahren in den 60-er Jahren verworfen worden ist.

Verteuernd hat sich beim Bau des Kanals selbstverständlich ausgewirkt, daß die insgesamt zu überwindenden Höhenunterschiede beachtlich sind: Zwischen dem Main und der Wasserscheide mußten 175 m Höhenunterschied und zwischen der Donau und der Wasserscheide mußten rd. 68 m Höhendifferenz bewältigt werden, das sind zusammen rd. 243 m. Die europäische Wasserscheide Rhein-Donau wird am nördlichen Rand des Fränkischen Jura in einer Höhe von 406 m über dem Meeresspiegel überquert. Welche andere Wasserstraße erreicht schon eine derartige Höhe? Aber nicht aus Sucht nach Rekorden wurde diese Höhe überwunden, sondern weil es keine günstigere Trasse zwischen Main und Donau gibt.

Ziel der Planung war es, diese Höhenunterschiede mit möglichst wenigen, dafür aber umso höheren Schleusen zu überwinden. Nachdem die Hubhöhe der Schleusen in der Regnitz und in der Altmühl durch das Flußgefälle begrenzt war, mußten die außerhalb der Flüsse, am Rande der Flußtäler gelegenen Schleusen umso höher werden. Mit jeweils 24,67 m Hubhöhe sind die drei Schleusen Leerstetten, Eckersmühlen und Hilpoltstein in der Aufstiegsstrecke von Nürnberg zur Wasserscheide die höchsten bisher in Deutschland ausgeführten Schleusenbauwerke. Insgesamt gelang es, die Höhenunterschiede mit 16 Schleusen, 11 nördlich und 5 südlich der Wasserscheide auszugleichen.

Sparschleusen

Nachdem der Main-Donau-Kanal zwischen der Regnitz bei Hausen und der Altmühl bei Dietfurt nur unwesentliche natürliche Zuflüsse aufnimmt, muß das für den Schleusenbetrieb erforderliche Wasser der Donau entnommen und mit Pumpwerken über die 5 Stufen der Kanal-Südrampe zur Wasserscheide gefördert werden. Um den Wasserbedarf und damit den Bedarf an Pumpstrom möglichst gering zu halten, wurden die Kanalschleusen als Sparschleusen mit bis zu 3 Sparbeckenreihen ausgebildet. Dabei wird beim Schließungsvorgang nur 40 % der Wassermenge verbraucht, die bei einer Schleuse ohne Spareinrichtungen nötig ist. Das technische

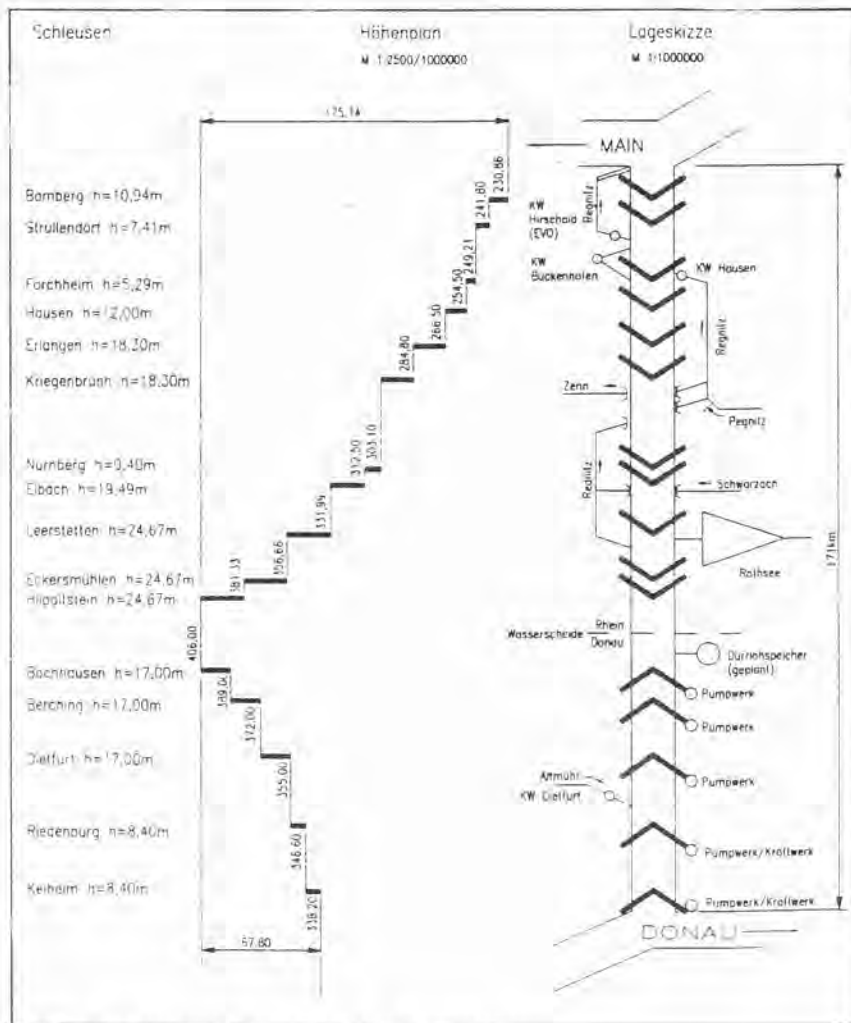


Bild 1: Lageskizze und Höhenplan des Main-Donau-Kanals

Konzept dieser Sparschleusen wurde in umfangreichen wasserbaulichen Modellversuchen entwickelt. Dabei wurde zur Füllung und Entleerung ein Grundlaufsystem in die Sohle der Schleusenammer eingebaut, das einerseits kurze Füll- und Entleerungszeiten gestattet, andererseits aber Turbulenzen in der Schleusenammer verhindert. Trotz großer Hub- und Senkgeschwindigkeiten liegen die Schiffe während der Schleusung sehr ruhig in der Schleusenammer.

Verkehrsleistung des Main-Donau-Kanals

Die Kapazität des Main-Donau-Kanals wird durch die Leistungsfähigkeit seiner Schleusen bestimmt, die bei 18 Millionen Gütertonnen pro Jahr liegt. Mehr als 1 Million LKW-Fahrten wären alljährlich nötig, um eine der Kanal-Kapazität entsprechende Gütermenge zu befördern, weil die durchschnittliche Ladefähigkeit der im Fernverkehr eingesetzten LKW nur bei etwas mehr als 15 Tonnen liegt. Dabei ist der Güterverkehr auf der Straße nicht nur wesentlich teurer, sondern auch mit einem erheblich größeren Energieaufwand, beträchtlich größeren Umweltbelastungen und weitaus höheren

Unfall-Risiken verbunden als der Schiffsverkehr auf einer Wasserstraße.

Überleitung von Altmühl- und Donauwasser in das Regnitz-Main-Gebiet

Zusätzlich zu der für den Kanalbetrieb erforderlichen Wassermenge können die Pumpwerke an der Südrampe des Main-Donau-Kanals auch für wasserwirtschaftliche Aufgaben eingesetzt werden. Damit ist es möglich, Wasser aus dem Einzugsgebiet der Donau über den Main-Donau-Kanal in das niederschlagsarme Regnitz-Main-Gebiet überzuleiten. Bis zu 125 - 155 Millionen Kubikmeter Wasser können alljährlich über den Main-Donau-Kanal nach Nordbayern geleitet werden, um die wasserwirtschaftlichen Voraussetzungen in diesem wasserarmen Gebiet zu verbessern. Ein Speicher im Tal der Kleinen Roth sorgt dafür, daß dieses Wasser entsprechend dem Bedarf an Regnitz und Main abgegeben werden kann. In Bayern wurden seit vielen Jahrzehnten Speicher im Einzugsgebiet der Donau errichtet, mit denen eine Vergleichmäßigung der Abflüsse erreicht wurde, die eine Voraussetzung für diese Wasserüberleitung ist.

Zusätzlich zu der Wasserüberleitung über den Main-Donau-Kanal wurde noch ein zweites System der Wasserüberleitung geschaffen, das aus dem Altmühlgleichsbecken bei Gunzenhausen, in welchem das Hochwasser der Altmühl zurückgehalten wird, einem Überleitungserinne und dem Brombachspeicher besteht. Dieses System tritt in Funktion, wenn die Abflüsse in der Donau am Pegel Kelheim den Wert von 130 - 140 m³/s unterschreiten. Bis zu 25 - 50 Millionen m³/s Wasser können jährlich auf diesem Wege an Regnitz und Main abgegeben werden. Bauherr dieser wasserwirtschaftlichen Maßnahmen ist die Bayerische Wasserwirtschaftsverwaltung.

Kanalquerschnitt und Dichtung

Als Regelquerschnitt des Kanals wurde ein Trapezprofil mit 55 m Wasserspiegelbreite, 4 m Wassertiefe und 1:3 geneigten Böschungen gewählt. Dieser Querschnitt wurde in Modellversuchen konzipiert, deren Ergebnis es war, daß der Wasserquerschnitt mindestens 7-mal größer sein sollte als der Tauchquerschnitt des Schiffes. In späteren Naturversuchen im fertigen Kanal wurde die Richtigkeit der Modellversuche bestätigt, ferner konnten zahlreiche bisher unbekannte nautische Zusammenhänge, die sich bei der Fahrt eines Schiffes auf einem räumlich begrenzten Querschnitt ergeben, geklärt werden. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden veröffentlicht.

Überall dort, wo der Kanalwasserspiegel auf Geländehöhe oder über dem Gelände verläuft, d. h. in Dammstrecken, wurde der Kanal mit einer Oberflächendichtung aus Erdbaustoffen oder aus Asphalt ausgestattet.

Brücken, Kanalbrücken

122 größere Brückenbauwerke wurden errichtet, um die Funktion der durch den Kanalbau unterbrochenen Verkehrswege aufrecht zu erhalten. Unter diesen finden sich Brücken für Eisenbahnen, für Autobahnen und für Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen sowie für den Fußgängerverkehr. Durch eine Änderung des Ausschreibungsverfahrens wurde bei den zuletzt im Sulztal und im Altmühltal gebauten Brückenbauwerken eine vom heute üblichen Schema abweichende ansprechende Gestaltung erreicht. Zusätzlich wurden an allen 16 Schleusen bzw. Flußstauungen Brücken errichtet, die auch für den örtlichen Verkehr zur Verfügung stehen.

Besonders zu erwähnen sind drei Kanalbrücken, mit denen der Kanal über die Täler von Zenn, Rednitz und Schwarzach geführt wird. Die größte dieser Kanalbrücken, die Kanalbrücke über die Rednitz, ist rd. 220 m lang. Ferner wurden einige Straßenunterführungen gebaut.

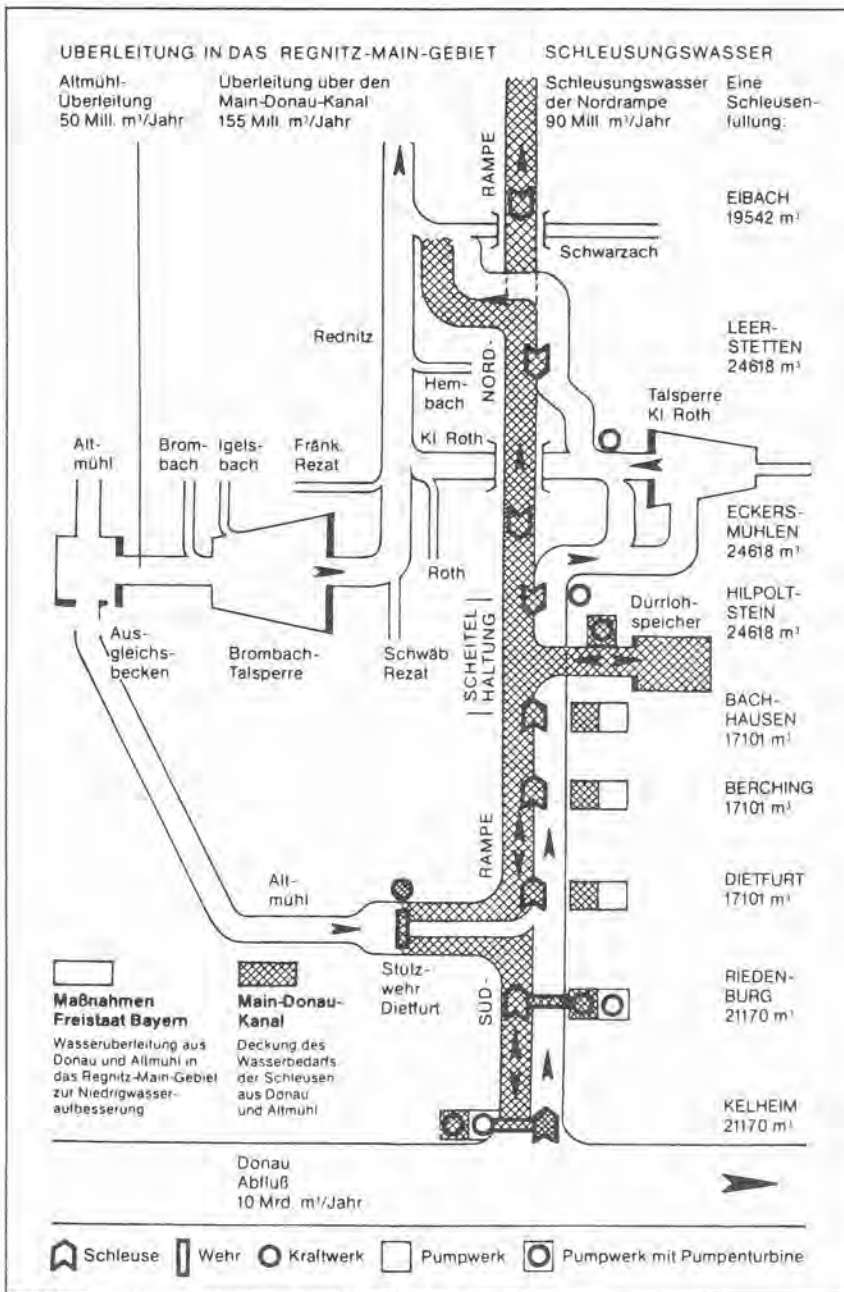


Bild 3: Betriebswasserversorgung und Wasserüberleitung

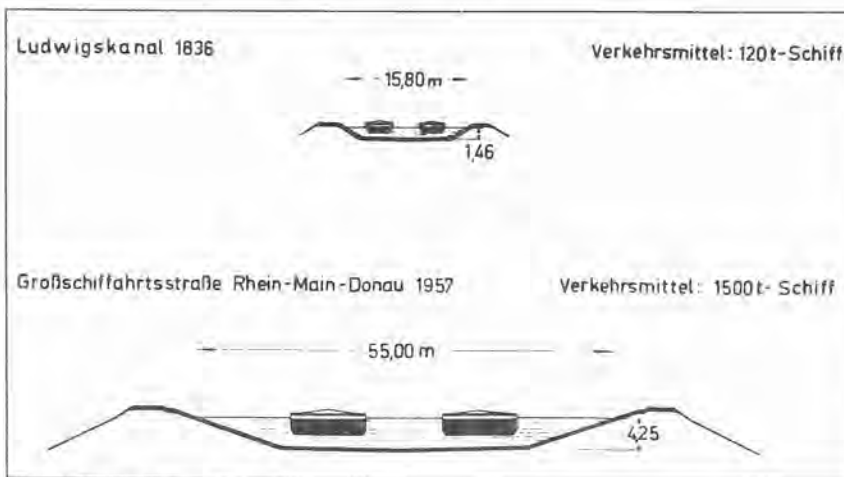


Bild 4: Kanalquerschnitt

Landschaftsgestaltung und Ökologie

Besondere Anstrengungen wurden unternommen, um die Wasserstraße gut in die umgebende Landschaft einzufügen. Bereits 1972 wurde für die Landschaftsplanung der Altmühlstrecke ein Auftrag an ein externes Büro erteilt. Lange bevor die Öffentlichkeit Notiz nahm war schon erkannt worden, daß die empfindliche Landschaft des Altmühltals besondere Anstrengungen erfordert. Der Landschaftsplan Altmühltal wurde im Jahre 1974 veröffentlicht, also noch vor dem Inkrafttreten des Bayerischen und des Bundesnaturschutzgesetzes. Dieser Plan bildete die Grundlage für alle in der Folgezeit ausgeführten Maßnahmen in diesem Bereich und war auch Gegenstand der Rechtsverfahren. Die zeitweise sehr heftige Diskussion über die angebliche Betonierung der Ufer, ja die Zerstörung des ganzen Altmühltals ist nach Fertigstellung der ersten Bauabschnitte rasch abgeklungen und inzwischen einer weitgehenden Zustimmung zu den vorgenommenen Maßnahmen gewichen. Erste Zwischenergebnisse der ökologischen Beweissicherung lassen erwarten, daß der in den Rechtsverfahren nachzuweisende Ausgleich für den Eingriff in das Naturgefüge erreicht wurde.

Beitrag zur Technischen Weiterentwicklung

Im Zuge des Kanalbaues wurden zahlreiche neue Baumethoden entwickelt bzw. erstmals in Deutschland angewandt. Zu erwähnen ist hier die Schlitzwand, die beim Bau des Ortsdurchganges Bamberg erstmals in Deutschland zum Einsatz kam, damals noch unter der Bezeichnung Titanwand, weil sie beim Bau der Mailänder U-Bahn von der italienischen Firma Titania S. A. entwickelt worden war. Ferner haben wir erstmals Kanalabschnitte mit Hydraton, mit Asphalt und mit einem von den Firmen Heilmann & Littmann und Moll entwickelten Material gedichtet. Bei den Kanalbrücken wurden zu einem Zeitpunkt moderne Gleitlager eingesetzt, als die offizielle Zulassung noch nicht vorlag. Natürlich ist der erstmalige Einsatz von neuen Bauverfahren mit erhöhten Risiken verbunden. Deshalb war in diesen Fällen jeweils ein erheblicher Aufwand für Voruntersuchungen erforderlich.

Umweltfreundliche Wasserstraßen

Zur Frage der Umweltbelastung durch den Verkehr wurden in den letzten Jahren einige wissenschaftliche Untersuchungen durchgeführt. Anlaß zu diesen Untersuchungen war zum einen die steigende Belastung der Umwelt durch den zunehmenden Straßenverkehr, zum anderen wurde das Thema auch im Zusammenhang mit der Bahnreform aktuell.

Angesichts des Umfangs dieser Untersuchungen ist es nicht möglich, alle

	Binnenschiff	Eisenbahn	Straßengüterverk.
1. absoluter Energieverbrauch 1989 (Peta-Joule) (1)	26 5,4%	32 6,6%	427 88,0%
1.1 spezifischer Energieverbrauch je tkm (Relation) (2)	1	1,3	3,2
2. Schadstoff-Emission (Gramm CO/tkm) (3)	143 11,14%	139 10,82%	1002 78,04%
3. Kosten für Lärm-Vermeidung (Milliarden DM/Jahr) (4)	0	0,41	0,49
4. Unfallkosten (DM/tkm) (5)	0,01	0,12	1,78
(1) =	BMV, Verkehr in Zahlen 1991, S. 431		
(2) =	Regierungskommission Bahn, Dez. 1991		
(3) =	Planco-Consulting, Externe Kosten des Verkehrs, Gutachten im Auftrag der DB		
(4) =	Planco-Consulting, 1990		
(5) =	Zeitschrift „Die Bundesbahn“, Heft 1/1991, S.4		

Ergebnisse wiederzugeben, deshalb können hier nur die wichtigsten Erkenntnisse erwähnt werden:

Diese Ergebnisse bestätigen in eindrucksvoller Weise die Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt. Umso merkwürdiger ist es, daß ausgerechnet von denen am heftigsten gegen den Bau neuer Verkehrswege für die Binnenschifffahrt protestiert wird, die vorgeben, etwas für die Natur tun zu wollen. Dabei ist Umweltfreundlichkeit gerade jetzt deshalb gefragt, weil eine riesige Verkehrslawine auf uns zurollt.

Die letzten Verkehrsprognosen, die die Grundlage für den neuen Bundesverkehrswegeplan bilden, gehen davon aus, daß sich der Personenverkehr im Zeitraum zwischen 1988, dem Basis-Jahr der Prognose, und dem Jahr 2010 nahezu verdreifachen wird. Im gleichen Zeitraum wird sich der Güterverkehr nahezu verdoppeln. Selbstverständlich wirkt sich dabei aus, daß ab 1.1.1993 der Europäische Markt in Kraft tritt und daß Osteuropa dank der politischen Veränderungen der letzten Jahre wieder freien Zugang zum Westen hat. Und nachdem unsere Nachbarn im Osten ganz genau wissen, daß die Musik im Westen spielt, ist auch klar, daß der Verkehr in der Ost-West-Richtung überproportional ansteigen wird. Insofern kommt die Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanals gerade zum richtigen Zeitpunkt. Die Bundesrepublik Deutschland bekommt natürlich aufgrund ihrer Lage im

Zentrum Europas die Hauptlast dieses Verkehrszuwachses aufgebürdet. Selbstverständlich stellt sich da die Frage, auf welchen Verkehrswegen dieser Zuwachs noch aufgenommen werden kann. Wie es auf unseren Straßen aussieht, wissen wir nur allzu gut. Und auch bei der Bahn gibt es nur noch auf den Nebenstrecken freie Kapazitäten, also dort, wo sie nicht gefragt sind. Im Gegensatz dazu bestehen auf den Wasserstraßen, von einigen Ausnahmen abgesehen, noch Verkehrsreserven.

Um mit dieser absehbaren Verkehrs-lawine fertig zu werden, müssen die Kapazitäten unserer Verkehrswege erweitert werden, ob es einem gefällt oder nicht. Und aufgrund dieser Sachlage hat die Politik jetzt erkannt, daß die umweltfreundlichen Verkehrswege Eisenbahn und Wasserstraße stärker gefördert werden müssen als das bisher der Fall war. Würde man das nicht tun, so käme nur noch mehr Verkehr auf die weit weniger umweltfreundlichen Straßen, was sicher nicht den Interessen des Umweltschutzes dienen würde.

Aus diesen Gründen sind wir in Übereinstimmung mit Bund und Bayern der Meinung, daß alles getan werden muß, um die letzten noch bestehenden Engpässe an der deutschen Donau-Strecke zwischen Straubing und Vilshofen so rasch als möglich zu beseitigen. Daß das auf umweltverträgliche Weise geschehen kann, davon sind wir überzeugt.

Shrnutí

Financování vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj, plánování a výstavba průplavu Mohan-Dunaj

Dipl.Ing. Hans Peter Seidel
člen představenstva R-M-D AG - Mnichov

Výstavba vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj zahrnuje kanalizování řeky Mohan od Aschaffenburgu po Bamberg, realizaci vlastního průplavu Mohan-Dunaj mezi Bambergem a Kelheimem, splavnění Dunaje od Kelheimu do Řezna a zlepšení splavnosti této řeky dále po proudu až k německo-rakouské hranici. To vše v celkové délce 677 km.

Realizace této výstavby byla dohodnuta ve smlouvě, uzavřené mezi Německou říší a Bavorskem dne 13. června 1921. 30. prosince téhož roku pak byla založena akciová společnost Rýn-Mohan-Dunaj (R-M-D AG). Tato společnost obdržela na základě koncesní smlouvy právo k využívání vodní energie na plavebních stupních vodní cesty (tj. na bavorských úsecích Mohanu a Dunaje, jakož i na řekách Regnitz a Altmühl) a částečně i mimo její trasu (na dolním toku řeky Lech), a to až do roku 2050. Toto právo je vázáno podmínkou, že čistý výnos z dané činnosti bude použit k etapové výstavbě vodní cesty.

Na tomto principu bylo založeno financování výstavby. V roce 1992 disponovala akciová společnost již 56 vodními elektrárnami s instalovaným výkonem 478 MW a střední roční výrobou 2,8 mld kWh. Zisk z prodeje elektrické energie dosahoval v posledních letech 60 miliónů DM ročně.

Na rychlý postup výstavby vodní cesty bylo ovšem nutno vynakládat průměrně asi 230 miliónů DM ročně. Chybějících 170 miliónů DM bylo kryto z rozpočtů Spolkové republiky a Bavorska formou bezúročných návratných půjček, které bude R-M-D AG po dokončení vodní cesty postupně vracet.

Stát tedy dostává při tomto zajímavém modelu financování vodní cestu vlastně „zadarmo“, lépe řečeno za „odpuštěné“ úroky, neboť R-M-D AG odevzdávala státní správě po etapách a bezplatně každý hotový úsek ihned po jeho zprovoznění, aniž by se podílela na jakýchkoliv ekonomických přínosech, vyplývajících z dopravní funkce vodní cesty - i proplavovací poplatky inkasuje přímo státní správa.

Otevřením posledního úseku vlastního průplavu (25. září 1992) byla vytvořena průběžná transevropská vodní cesta od Severního k Černému moři o celkové délce 3505 km. Bylo by ovšem chybou, kdybychom spojení obou moří pokládali za účel vodní cesty: Přímé spojení námořních přístavů Rotterdam na jednom jejím konci a Sulina na jejím opačném konci zůstane i nadále doménou námořní plavby na trase, obcházející evropský kontinent. Vnitrozemská vodní cesta se naopak uplatní především jako magistrála, spojující patnáct evropských států, ležících na březích Rýna, Dunaje a jejich splavných přítoků a zajišťující jejich přístup k výkonným námořním přístavům.

Celé propojení odpovídá svými parametry tzv. evropské lodi (85x9,5x2,5 m, nosnost 1350 t), je však průjezdné i pro tzv. „velké motorové lodě“ o nosnosti 2000 t, a pro tlačné soupravy o nosnosti 3500 t.

Vlastní spojovací průplav Mohan-Dunaj je dlouhý 171 km. Jeho realizace si vyžádala přemístění 93 miliónů m³ zeminy, objem betonářských prací dosáhl 2,6 miliónů m³ a spotřeba oceli 190 000 tun. Při celkovém nákladu 4,7 miliardy DM činí průměrná cena jednoho kilometru průplavu 27,5 miliónů DM, což je hodnota v poměru k nákladnosti současně budovaných dálnic vyšší (ta dosahuje 10-20 miliónů DM/km a jen výjimečně i více - např. severní obchvat Mnichova si vyžádal až 50 miliónů DM/km), ve vztahu k nákladnosti nově budovaných vysokorychlostních železničních tratí však nižší (úsek Würzburg-Hannover si vyžádal přes 35 miliónů DM/km.)

Schéma situace a podélný profil průplavu najdeme na obrázku číslo 1. Celkový výškový rozdíl (175 + 68 = 243 m) je překonáván šestnácti plavebními komorami, které jsou převážně opatřeny úspornými nádržemi. Tři nejvyšší z nich mají spád 24,67 m (obrázek číslo 2).

Kapacita průplavu je odhadována na 18 miliónů tun za rok. Vedle dopravní funkce má i významnou funkci vodohospodářskou (obrázek číslo 3), neboť čerpacími stanicemi na jednotlivých stupních je možno převést z Dunaje do bilančně pasivní oblasti v povodí Regnitz a Mohanu až 125-155 miliónů m³ vody ročně. Systém je kombinován s gravitačním převedením vody z horního toku řeky Altmühl a s několika nádržemi, což umožňuje další odběr ve výši 25-50 miliónů m³ ročně a současně vytváří podmínky pro to, aby byly potřeby vodohospodářské bilance kryty i při poklesu průtoku v Dunaji pod 130-140 m³/s, kdy se čerpání přerušuje, aby nebyly dotčeny vodohospodářské zájmy v povodí této řeky.

Vzorový příčný profil (a pro srovnání i příčný profil bývalého Ludvíkova průplavu, který procházel zhruba ve stejné trase) je znázorněn na obrázku číslo 4. Průplav křížuje 122 mostů. Vedle toho je pro veřejnou dopravu k dispozici i 16 provozních přemostění v každé z plavebních komor. Na třech mostech křížuje průplav vodní toky pomocí akvaduktů. Nejdelší z nich má délku 220 metrů (obrázek číslo 5).

Část průplavu, vedená krajinnásky cenným údolím řeky Altmühl, vyvolala pochybnosti o sloučitelnosti této stavby se zájmy ochrany přírody. Byl proto zpracován podrobný krajinnáský plán, podle kterého se výstavba citlivě řídila (obrázek číslo 6).

K dokončení průplavu došlo skutečně v pravou chvíli, neboť otevření evropského trhu (1.1.1993) povede k velkému zvýšení tlaku na dopravu. Německé prognózy udávají, že celkové nákladní přepravy se v období 1988-2010 téměř zdvojnásobí, přičemž ve směru východ - západ - tj. souběžně s vodní cestou Rýn-Mohan-Dunaj - vzrůstou podstatně více

Summary

Financing of the Rhine-Main-Danube waterway, planning and construction of the Main-Danube Canal

Dipl. Ing. Hans Peter Seidel, member of the Board of Directors of R-M-D AG - Munich

The construction of the Rhine-Main-Danube waterway includes the Main river canalization from Aschaffenburg to Bamberg, the construction of the Main-Danube Canal proper between Bamberg and Kelheim, making the Danube navigable from Kelheim up to Regensburg and the improvement of the navigability of this river further downstream up to the border between Germany and Austria. All this in total length of 667 km.

The construction was envisaged in an agreement of 13 June 1921 concluded between the German Reich and Bavaria. On 30 December 1921, the joint-stock company Rhine-Main-Danube (R-M-D AG) was established. Based on the concession agreement, the company acquired the right to utilize water energy on the waterway's navigation stages (i.e. on the Bavarian sections of the Main and Danube as well as on the Regnitz and Altmühl rivers) and, partially, also beyond its route (on the downstream of the Lech river) up to the year of 2050. The right was acquired on the condition that net returns from these activities would be used for the stage-wise construction of the waterway. The financing of the construction was based on the above principle. In 1992, the joint-stock company already operated 56 hydro-electric power plants of 478 MW installed capacity and average annual production of 2.8 billion kWh. The profit derived from the sale of electric energy amounted in recent years to DEM 60 million annually.

The rapid construction of the waterway, however, called on the average for some DEM 230 million per year. The lacking DEM 170 million used to be covered from the budgets of the Federal Republic and Bavaria in the form of zero-interest reimbursable loans to be gradually repaid by the R-M-D AG following the completion of the waterway.

Under this interesting model of financing, the state as a matter of fact receives the waterway „free of charge“ or, to be more precise, just at the cost of the „forgiven“ interests as the R-M-D AG used to hand the completed sections over to the state administration immediately after they have been put into operation, free of charge and without any participation in economic returns brought about by the transport function of the waterway. The state administration collects directly the navigation charges.

The opening of the last section of the Canal proper (on 25 September 1992) created a direct trans-European waterway from the Northern Sea to the Black Sea of a total length of 3,505 km. It would, however, be misleading to consider the interlinkage of the two seas an objective of the waterway: the direct link between the sea ports of Rotterdam on the one end and Sulina on the opposite end will continue to remain the domain of sea navigation on the route circumventing the European continent. The inland

waterway, on the contrary, will mainly serve as an arterial road linking fifteen European countries located on the banks of the Rhine, Danube and their navigable tributaries and, enabling them an access to high-capacity sea ports.

The waterway's parameters satisfy the requirements of the so called European vessels (85x9.5x2.5 m, tonnage 1,350 t) but also of the so called „large motor boats“ of the tonnage of 2,000 t and those of the tug sets of the tonnage of 3,500 t.

The proper Main-Danube Canal is 171 km long. During its construction, 93 million m³ of earth had to be moved, the volume of concreting was 2.6 million m³ and 190,000 tonnes of steel were used. Total costs of DEM 4.7 billion point to an average price of DEM 27.5 million per kilometre of the canal length. When compared with the cost of currently built highways (DEM 10-20 million per kilometre, as an exception even more, e.g. the cost of the Munich by-pass was as much as DEM 50 million per kilometre) these costs are higher, but when compared with the cost of newly built high-speed railroads (average cost of the Würzburg-Hannover section exceeded DEM 35 million per kilometre), the waterway's construction costs are lower.

Figure 1 presents the layout plan and the canal's longitudinal profile. Total difference of levels (175 + 68 m = 243 m) was overcome by means of sixteen lock chambers fitted mostly with economical reservoirs. The gradient of the three highest chambers amounts to 24.67 m (see Figure 2).

The canal's capacity is estimated at 18 million tonnes a year. Apart from the transport function, it fulfils an important water economy function (Figure 3) as pumping stations located on individual stages may transfer, from the Danube to the Regnitz and Main river basins characterized by negative water balance, up to 125-155 million m³ annually. The system combines gravitational flow of water from the upstream Altmühl river with several reservoirs which makes possible additional draw of 25-50 million m³ annually and enables to cover the water economy balance even in cases when the rate of flow in the Danube drops below 130-140 m³/sec at which the pumping is being discontinued in order to avoid impairing the water economy in the river's basin.

The model cross profile (and, for comparison purposes, the cross profile of the former Ludwig's canal which took a roughly identical route) appear in Figure 4. The canal is bridged by 122 bridges. Apart from these, 16 operational bridgings are available to the public transport, on every lock chamber. In case of three bridges, the canal crosses streams by means of aqueducts. The longest among them is 220 m long (Figure 5).

That section of the canal which leads via the protected landscape of the Altmühl river valley evoked doubts as to its compatibility with landscape protection. A detailed landscape plan was therefore prepared and the construction strictly complied with the latter.

The canal was completed just in time as the opening of the European market (1 January 1993) will bring about high demands on transport. Based on German prognoses, total freight traffic will nearly double in the period of 1988-2010 but the traffic in East-West direction, i.e. parallel with the Rhine-Main-Danube waterway, will register a substantially higher increase.



Bild 2.
Sparschleuse Bachhausen



Bild 6.
Ausgebaute Altmühl bei Neuessing

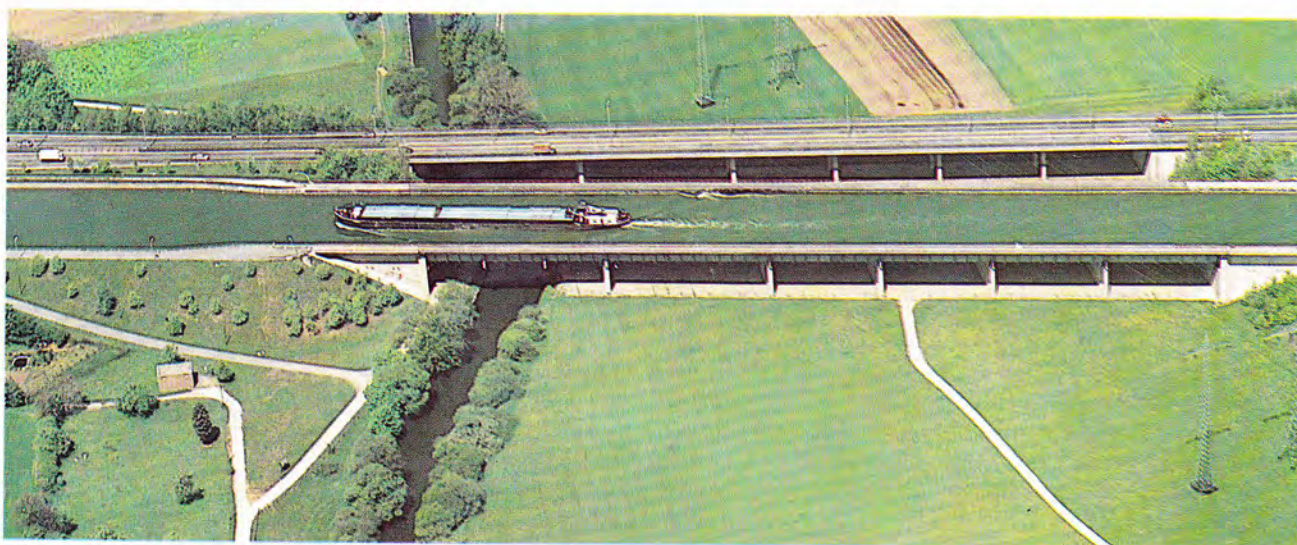
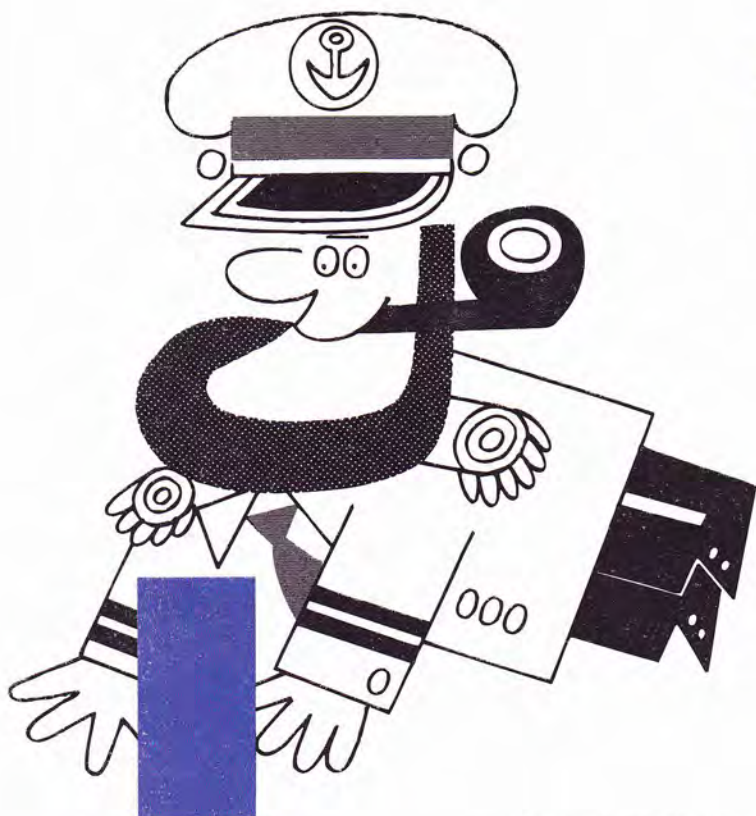


Bild 5.
Kanalbrücke Rednitzal



ŠŤASTNOU PLAVBU
SOUKROMÝM PODNIKÁNÍM
VÁM ZAJISTÍ
klenoty



**ZÁJEMCŮM O KLENOTNICKÝ
A HODINÁŘSKÝ SORTIMENT
POSKYTUJEME VELKOOBCHODNÍ
SLUŽBY**



KOUPĚCHTIVÉ OBSLOUŽÍME

V PRODEJNÁCH: V PRAZE, KARLOVÝCH VARECH, PLZNI,
ÚSTÍ N. L., LITVÍNOVĚ, Č. BUDĚJOVICÍCH, TŘEBONI,
KLATOVECH, MĚLNÍCE, MNICHOVĚ HRADIŠTI
A NOVÉM STRAŠECÍ

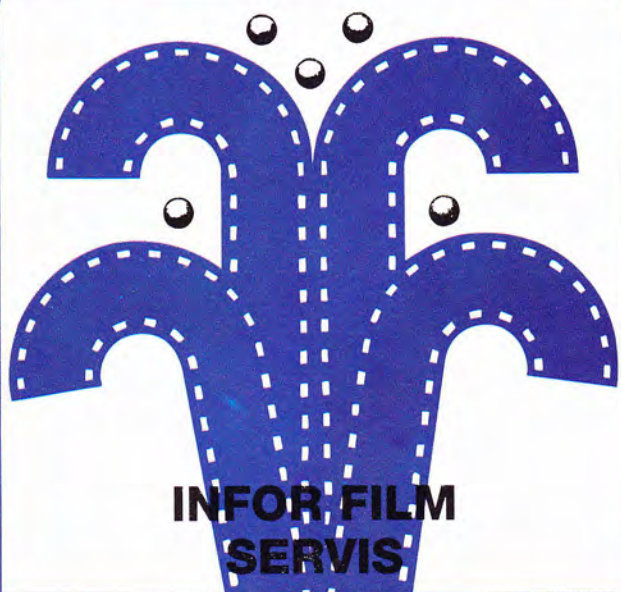


**OTEVŘENÉ DVEŘE MÁME
PRO VŠECHNY OBCHODNÍ PARTNERY
A ZÁJEMCE O SPOLUPRÁCI**



KLENOTY PRAHA

JINDŘIŠSKÁ 17, PRAHA 1, 111 92
TEL. 26 82 41, FAX 232 16 72



**INFOR FILM
SERVIS**

**GEJZÍR INFORMACÍ
POUČENÍ A ZÁBAVY**

INFOR FILM SERVIS, K. F. a. s. NAJDETE NA
ADRESE:
PRAHA 1, JINDŘIŠSKÁ 34
A NA TEL. 02/22 38 17, 22 56 39

**INFOR FILM SERVIS
nabízí informace, které vám chybí**

půjčuje vzdělávací, odborné, dokumentární
a animované filmy a videoprogramy

má své partnery ve všech regionech naší republiky

zajišťuje přepisy na video a výrobu filmových kopií

pronajímá projekční sál se službami 16 mm, 35 mm, VHS,
Umatic s kapacitou 50 lidí

nabízí distribuci Vašich filmů a videoprogramů v ČR
i v zahraničí

je partnerem TV a Kabel TV

nabízí archivaci kopií, výchozích filmových materiálů
a videomatic

zajišťuje festivalové služby a organizování mezinárodních
festivalů

je členem organizace Inforfilm International

**JE PROFESIONÁLNÍM PARTNEREM PRO
PODNIKY, AGENTURY, SOUKROMÉ
PODNIKATELE, ŠKOLY A VÝROBCE FILMŮ
A VIDEOPROGRAMŮ**

Všem, kteří ovlivňují naše životní prostředí (technici, podnikatelé, zaměstnanci státní správy, výzkumníci, manažeři, ekologické iniciativy atd.) nabízíme časopis



***vodní
hospodářství
&
ochrana
ovzduší***

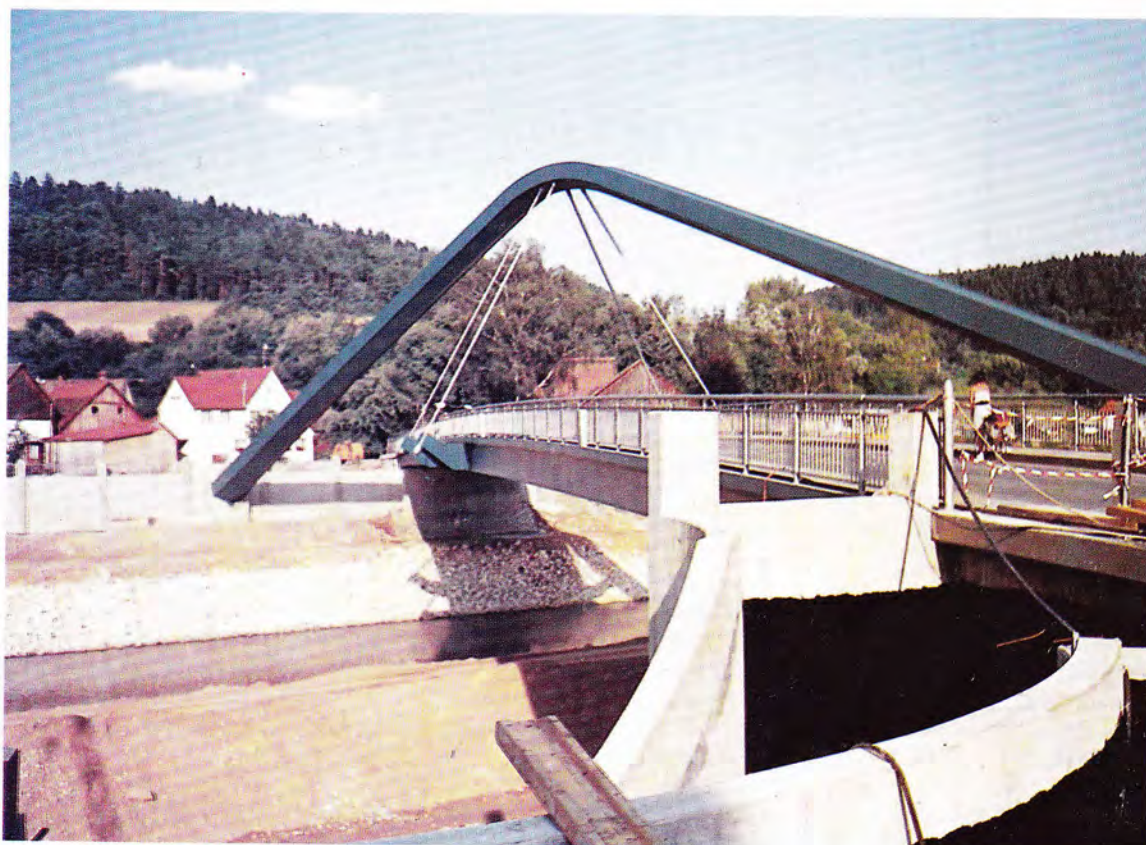
Časopis přináší informace o novinkách v oblasti ochrany, rozvoje a využití vodních zdrojů a ochrany ovzduší. Zajišťuje prezentaci a vzájemnou výměnu poznatků odborníků z výzkumu i praxe. □ Informuje odbornou veřejnost o koncepčních aspektech rozvoje životního prostředí, o legislativních, hygienických a technologických normách z daných oblastí. □ Přináší informace ze zahraniční praxe, nabízí prostor pro zkušenosti, podněty a vzájemné kontakty čtenářů. □ Nabízí možnost inzerce a propagace zařízení, technologií a služeb pro ochranu životního prostředí. □ Vydává nadace VODA A VZDUCH, vychází 12x ročně v ceně 22 Kč, roční předplatné 264 Kč. Objednávky na rok 1993 zasílejte na adresu: REKLAMPRESS, Dopplerova 393, 109 00 Praha 10.



Skalní útesy se zámkem Prunn nad novým průplavem

PO PRŮPLAVU NA KOLE

Ing. Petr Forman



Most v Plankstetten před dokončením



Jsem fanatikem vodních cest, moje žena jezdí ráda na kole. Abychom mohli tyto sklony skloubit, vybudovali pro nás bavorští stavitelé průplav Mohan - Dunaj a ověřili jej desítkami kilometrů cyklistických stezek. Nemohli jsme je zklamat a jejich "nabídku" jsme necelé dva měsíce před otevřením nové vodní cesty využili.

Krajina

Ráz krajiny severně od Dunaje směrem k Norimberku určuje z velké části pohoří Fränkischer Jura, která zde tvoří hranici mezi povodím Rýna a povodím Dunaje. Nejsou to hory vysoké, kopec nad šest set metrů nad mořem aby pohledal. Přesto tu cyklista nalezne dostatečně členitý terén a místní převýšení sto až sto padesát metrů vyvolává vzpomínku na Českomoravskou vrchovinu. Geologická struktura je tu ovšem jiná, dominují vápence a dolomity, vytvářející často mnohotvárné skalní útvary. Soubor vody a horstev nejlépe pochopíme u asi čtyř kilometrů dlouhé průrvy Dunaje (s půvabným německým jménem Donaudurchbruch) mezi klášteřem Weltenburg a soutokem s Altmühlem v Kelheimu. Takřka stometrové bílé stěny svírají veletok do pouhých sedmdesáti metrů šířky, zato hloubka dosahuje až sedmi metrů! Koupání zakázáno, velký proud je životu nebezpečný. Ve stěně nezbylo ani místo na cestu, a tak lze Donaudurchbruch zhlédnout jen z parníku. Okolí ale již tak dramatické samozřejmě není.

Zvlněná krajina severního břehu Dunaje je bohatá na lesy a pole a vesničky, na německé poměry naopak poměrně chudá na města. Po lepších i horších stezkách lze jet i celé hodiny liduprázdnými lesy s teplomilnou flórou stepního a polostepního charakteru.

Proslulé údolí Altmühlu je dlouhé asi dvě stě kilometrů průplav Mohan - Dunaj se z toho zabydlil ve třiceti čtyřech kilometrech. Poměrně strmé srázy předurčily i fakt, že údolím prochází zřejmě od nepaměti většina cest a silnic, později i železnice. Přesto je Altmühltal nejen nejstarší bavorskou chráněnou oblastí, ale i opravdu vyhledávaným cílem turistů motorizovaných, pěších i plovoucích. Konyje kanou, kajaky a pramice ve svižně tekoucí řičce míjejí Pappenheim, Eichstätt, Kipfenberg, Kinding nebo Beilngries stejně hustě, jako třeba Bechyní. Našince překvapí, že ani voda není o mnoho čistší, než v Lužnici nebo Otavě. Kanoisté končí svoji pouť zpravidla u Dietfurtu, kde se Altmühl "vlévá" do průplavu, který je přece jen vhodnější pro zbohatlé jachtaře ve středním věku. Jen demokratické plavání, cachťání a slunění je rozšířeno všude stejně.

Historie

Podunají je obydlené od pravěku a jeskyně ve vápencových a dolomitových skalách byly v době kamenné zřejmě prvními lidskými obydlími. Archeologové nacházejí také bohaté důkazy osídlení z mladší doby bronzové a z období halstattské kultury, z antických dob se zachovalo mnoho desítek kilometrů obranného valu (Limes) římské říše severně od Dunaje. Po stažení Římanů zde převládli Aلمانové, pohlcující, od 6. století v místě usazené slovanské Wendy. Kulturní kontinuitu od římských časů až po dnešek však rozhodně nelze přehlédnout, stejně jako bavorská "specifika", odlišující tuto zemi od ostatního Německa.

Města a vesnice

Kraj mezi Dunajem a Altmühlem nelze rozhodně označit za bohatý. Převažující zemědělství a slabší

průmysl předurčily zachování tradičního rázu obcí. Ve městech je dodnes často patrný středověký půdorys a malebné stavby pamatují celá staletí. Výstavba průplavu tu znamenala tolik potřebný příliv peněz, a tak se některé obce konečně dočkaly například odklonění silnic z historických center.

Já i moje žena považujeme za bezkonkurenčně nejpůvabnější nevelký Essing, nalepený na břehu Altmühlu k bílým útesům, na nichž se vypíná hrad Randeck. Ovšem krásná jsou i další města; Beilngries s věncem hradeb a věží, Dietfurt při ústí Laaberu do Altmühlu, Riedenburg pod zachovalým hradem Rosenberg, ve svahu položený Greding, nebo tisíciletý Kindlg. Ostatně i nejprůmyslovější Kelheim je tak starosvětský, že si ani neuvědomíte velkou chemičku za jeho branami. Více otázek ve mně vyvolává Němci tolik vychvalovaná Befreiungshalle, tyčící se nad Kelheimem mezi Dunajem a Altmühlem na hoře Michelsberg. Architekti Friedrich Gärtner a Leo von Klenze tu v letech 1842 - 1863 zbudovali pro bavorského krále Ludvíka I. (téhož, který vystavěl Ludvíkův kanál) upomínku na osvobozenou válku 1813 - 1815.

Kromě zachování historických hodnot potkalo oblast ještě jedno stěstí. Nežil tu žádný baron Ringhoffer, který by zbudoval Smíchovský nebo Velkopopovický velkopivovar, a tak má téměř každé druhé městečko svůj malopivovar. Mok vaří vesměs kvalitní a je proto o důvod víc, proč občas sestoupit z bicyklu a zastavit se v některé hospodě. Úroveň výtečná i v poslední vesničce, ceny na německé poměry přijatelné. Kdo ještě dokáže po pár pivech zvednout oči, neměl by přehlédnout další bavorskou zvláštnost. Řada věží vesničkových kostelů má vzorovanou krytinu, připomínající dezén proslulých kulichů. Snad to mají na zimu.

Průplav

O průplavu samém bylo napsáno tolik, že pomalu není co dodat. Má nějaký význam zmiřovat se o tom, že právě nám se u něj líbilo? Je to vůbec výraz, mající nějaký měřitelný rozměr?

Snažili jsme se na něj pohlížet očima příznivců i odpůrců. Bylo by opravdu podivné, kdyby každý ze znesvářených táborů neměl kus pravdy a naopak bez bolesti přiznal pravdu toho druhého. Přesto budiž konstatováno: Tento průplav je opravdu odlišný od jiných, je na něm opravdu patrná ruka ekologa a krajinného architekta, je opravdu jedním z nejrozsáhlejších pokusů o symbiózu téměř technického díla s (promiňte) novým myšlením. V tom je do té míry inspirativní, že bagatelizovat případné úspěchy i případné neúspěchy je prostě nezodpovědné. Naopak, jejich racionální vyhodnocení musí být vodítkem pro činy příští.

Dovolím-li si zůstat u povrchu věci a u zjednodušujícího lidského pohledu, těch čtyřiatřicet kilometrů z dvousetkilometrového údolí Altmühl je bezesporu jiných než dříve, ale jde o kilometry nadále útulné a příjemné. Je tu kde kráčet i posedět, lze tu jezdit na kole i plavat, zrak má na čem spočinout. Snad i ryby opravdu využijí nových trdlišť a obojživelníci mělkovodních zón a vlhkých biotopů. Diverzita fauny a flóry je na vysoké úrovni a úseky, promyšleně ponechané přirozené sukcesí, využila příroda znamenitě. A klást proti sobě třeba návrat před sto lety typického ledňáčka s ústupem jiného druhu, to lze už opravdu spíše přenechat k diskusi odborníkům než plytkým novinovým polemikám. Nové se vždycky rodí v bolestech, ale přidávat k tomu lidskou hašteřivost nemá smysl. Mohl bych naléhat - ať se každý přesvědčí na vlastní oči a stráví zde alespoň ty dva tři týdny. Jenže i pak jde, bohužel, více o dojmy, méně o hluboké znalosti. Ať už je to však jakkoliv, turistický pobyt zde mohu s čistým svědomím doporučit.

A ještě mosty

Výstavbou průplavu vznikla i příležitost pro stavitele lávek a mostů. Prvé z nich byly ještě klasické, jaksi obyčejné. Zlomem byla pěší lávka u Essingu. Dřevěná, dvouhrbá, veskrze originální stavba se v krátké době stala nejen neoficiálním symbolem nové vodní cesty, ale i cílem tisíců zvědavců. Od jejího zřízení jakoby se uvolnily

tvůrčí síly techniků a každý nový most je něčím specifický. Statickou i estetickou lahůdkou je třeba lávka v Kelheimu; má půdorys podkovy a je excentricky zavěšená na dvou šikmých pylonech. Silniční most v Plankstetten má pro změnu zdánlivě jednoduchou mostovku, zavěšenou čtyřmi táhly na ocelovém oblouku; jenže mostovka a oblouk jsou navzájem různoběžné. Nalezneme zde i učebnicový příklad vzpěradlové konstrukce, nebo téměř klasický obloukový most. Každá stavba je originál, každý most odborníka i laika něčím zaujme. I to je čitelná výzva naší prefabrikované současnosti.

Kola a lodě

Ač jsou velocipedy vynálezem poměrně novým, přesto se díky svému pohonu záhy zařadily mezi dopravní klasiku. Klasikou jsou bezesporu i lodě, vždyť jsou tu po tisíciletí. Jen nám postupně poněkud vyrostly, aby zachovaly konkurenceschopnost s dravými železnicemi a ještě dravějšími kamióny. V době, kdy se zboží již nevozí úvozovými cestami ve formanských vozech, tomu ani nemůže být jinak. Kdo kategoricky a bez domyšlení důsledků říká: "Přizpůsobte lodě řekám a ne řeky lodím", horuje nepřímě pro zrušení lodní dopravy i se všemi jejími ekonomickými a ekologickými přednostmi.

Na své cyklistické pouti okolím průplavu Mohan - Duncaj jsme ujeli desítky kilometrů podél vodní cesty, ale i podél dálnice a vlastními smysly jsme si ověřili platnost statistických měření o rozdílu v produkci exhalací, hluku a prachu. Subjektivně řečeno - nejvíce jsme u dálnice vnímali vytrvalý hluk, neuvěřitelně kontrastující se zážitky u průplavu. Budiž i tento nevědecký přístup jedním z příspěvků do diskuse. Má totiž nezanedbatelnou výhodu, že jej může uskutečnit téměř každý. Za sebe a za svoji ženu však mohu již dnes směle shrnout: Velocipedy a lodě k sobě patří.

Zusammenfassung

Den Kanal entlang mit den Fahrrädern

Die Erbauer des Rhein-Mein-Donau-Kanals haben in den malerischsten Partien seiner Umgebung einige zig Kilometer Radfahrerwege aufgebaut, die zur Verbindung eines untraditionellen Urlaubs locken mit der Möglichkeit einer ausführlichen Bekanntmachung mit der kapazitätskräftigsten europäischen Verkehrsader.

Die Wasserscheide zwischen den Main und der Donau ist von dem Fränkischen Jura gebildet, der nicht nur einen für das Radfahren dankbaren Terrain anbietet, sondern auch die Denkmäler der prähistorischen Besiedlung und der Zeitspanne des Römischen Reiches. Sehenswert sind auch die malerischen bayerischen Dörfer und die gut erhaltenen Kleinstädte Essing, Kelheim, Dietfurt, Riedenburg, Greding, Kinding und andere.

Das Altmühltal mit dem ältesten bayerischen Naturschutzgebiet ist 200 km lang, der neue Kanal durchzieht es in der Länge von 34 km. Die Wasserstraße hat weitgehende Eingriffe herausgefordert, jedoch hat ein wertvoller landschaftsgestaltender Projekt Verdienst darum, daß die ökologischen Schäden minimal sind, und die Anziehungskraft für die Touristen vielleicht noch gestiegen ist. Der zweihöckerige Holzbrückensteg bei Essing wurde sogar zu einer Symbol des Kanals und des anliegenden Gebietes. Allerdings auch eine ganze Reihe von anderen neuen Brücken hat eine durchaus originelle Konstruktion und architektonische Lösung.

Summary

Bicycling along the canal

The builders of the Rhine-Mein-Danube canal built dozens kilometers of bicycle trails via its most picturesque sections thus inviting people to spend non-traditional holidays there with an added advantage of becoming familiar with the European's largest transport artery.

The watershed between the Main and Danube rivers is formed by Fränkische Jura hills. The region is not only highly attractive for cyclists, it features also numerous relics of primeval settlements and of the period of the Roman Empire. Worth seeing are also picturesque Bavarian villages and well preserved townlets of Essing, Kelheim, Dietfurt, Riedenburg, Greding, Kinding and many others.

The Altmühl river valley, featuring the oldest Bavarian protected landscape, is 200 km long. The new canal is guided through the valley at the length of 34 km. While the waterway called for extensive interventions, thanks to an excellent landscape project, environmental damage has been minimal and the region's attraction for tourists may have even increased. The wooden double hump footbridge near Essing has even become a sort of a symbol of the canal and of the region as a whole. As a matter of fact, a number of other new bridges feature a highly original design as well as architecture, too.

VODNÍ CESTA MOHAN - DUNAJ: tvorba krajiny

Vydalo Bavorské Státní ministerstvo pro územní rozvoj a otázky životního prostředí, 1986

Publikace podává stručnou informaci o cílech výstavby vodní cesty, o stavebním postupu, o rozhodovacím procesu. Podstatnou část publikace tvoří stručný popis těchto jednotlivých úseků vodní cesty:

- Aschaffenburg - Nürnberg
- Nürnberg - Kelheim
- Kelheim - Regensburg
- Regensburg - Straubing
- Straubing - Vilshofen

Popsány jsou zejména z hlediska tvorby nové krajiny. Vzhledem k tomu, že některé části publikace právě ve vztahu k existenci vodní cesty na územích, kde byla požadována speciální ochrana, jsou poučné i pro nás, dovolují si nabídnout citace některých částí publikace.

Při čtení textu je třeba vzít v úvahu fakt, že brožura byla vydána před dokončením průplavu Mohan - Dunaj.

Ing. Josef Matějček, CSc.

Ochrana přírody a péče o krajinu

Když rozhodujeme o stavbě vodní cesty, nesmí být pomíjena zájmy ochrany přírody a péče o krajinu. Podle ustanovení zákonů o ochraně přírody je třeba upustit od negativních zásahů, které nejsou nezbytně nutné. Zároveň musí být všechny nevyhnutelné škody napraveny v termínu, který bude určen.

O nápravě je možné hovořit tehdy, když po dokončení úprav není příroda nijak podstatně trvale poškozena, tvář krajiny je obnovena nebo nově vytvořena (příroda "z druhé ruky").

K tomu je třeba podotknout, že nejcennější území lokální flóry a fauny (tzv. biotopy) vznikla právě tímto způsobem v zatopených kamenolomech, pískovných a v oblastech přehradních jezer. Následná provedení dokazují, jak zodpovědně se při výstavbě přistupuje k zájmům ochrany přírody a péče o krajinu.

Aschaffenburg - Norimberk

Již před padesáti lety, kdy akciová společnost Rýn-Mohan-Dunaj (RMD a.s.) začala zřizovat vodní cestu a s ní spojené hydroelektrárny, se plánovalo tak, aby se stavební úpravy co nejvíce přizpůsobily krajině. RMD dbala na to, aby charakter říční krajiny zůstal zachován a poškození krajiny byla napravena. Na Mohanu se například upustilo od stavby přehradních hrází a zregulovaná řeka byla upravena tak, že na



dlouhých úsecích je obklopena břehy, působícími zcela přirozeně.

Splavnění Mohanu dále pozitivně ovlivní: ozdravení narušených oblastí říční krajiny, které bude možné využít i pro rekreaci obyvatelstva.

Tzv. staré vody Mohanu, kterým hrozilo zanesení a přeměna v pevninu, se staly celoročně stabilní říční krajinou a zpustlé, sutí a odpadem zanesené úseky řečiště byly přetvořeny v krásné přírodní lokality, osázené dřevinami.

Vznikly příjemné promenády a území s parkovou úpravou. A sama osobní lodní doprava, kterou stavba kanálu vlastně umožnila, zhodnocuje tuto oblast i z hlediska rekreace.

Úprava Mohanu umožnila též zřízení devětatřiceti hydroelektráren. Pro životní prostředí to znamená odbourání 3000 tun dioxidu síry ročně, které by byly zplodinou přibližně 170 000 tun černého uhlí.

Norimberk - Kelheim

Budování kanálu vede k trvalým zásahům do přírody i krajiny. Přírodní a z hlediska krajiny nejpůvabnější lokality, jako údolí Ottmaringu, Sulzu, Altmühlu a Dunaje, se v důsledku stavby kanálu změní. S tím jsou spojeny negativní účinky na významné lokality se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, kterým hrozí vyhynutí. Proto je nutné výstavbu plánovat ohleduplně vůči životnímu prostředí, upustit od zásahů, bez nichž se stavba může obejít, a nevyhnutelné zásahy napravit rozsáhlými opatřeními v oblasti péče o krajinu.

Podle směrnic rámcových plánů budou vyhotoveny doprovodné ekologické plány, v nichž akciová společnost RMD doloží všechna opatření na ochranu přírody a životního prostředí, která vyžaduje náprava všech negativních zásahů. Navržená ekologická opatření budou předložena Ředitelství pro lodní dopravu Jih. Tato instituce je pověřena sestavením plánu a po

obdržení těchto materiálů jej sestaví. Během tohoto procesu budou všechna opatření znovu podrobena přezkoumání z hlediska únosnosti pro ekologii a v souladu s krajskými úřady budou stanoveny přiměřené formy nápravy negativních zásahů do přírody, spojených s výstavbou. K těmto opatřením patří například:

- vytvoření nových vodstev tak, že se upustí od zasypávání níže položených lokalit - zachování co největšího počtu tzv. starých vodstev;
- přemístění vyhloubeného materiálu na skládky, ležící mimo říční údolí například v zájmu ochrany údolí řeky Altmühl před neplánovanými zásahy;
- přírodní utváření břehů a jejich okolí.

Plánovitě provedení všech stanovených opatření na ochranu přírody bude kontrolováno odborníky, právě tak jako volba ekologicky vhodných stavebních úprav.

Jakým způsobem je možné dosáhnout nových kvalit krajiny dokládají krajinotvorné plány a výstavba kanálu, provedená podle nich spolu s úpravou krajiny například v údolí říčky Altmühl. Jde o následující postupy:

- zachování co největšího počtu vodních ploch, odříznutých od kanálu; zachování starých říčních ramen (s využitím četných krasových pramenů);
- vycházení z profilu regulace tak, že stará ramena budou napojena a postranní vodstva přehrazena;
- užití diferencovaného příčného profilu, odpovídajícího konkrétní územní situaci;
- vybudování mnohotvárné vegetační oblasti v pobřežní zóně;
- zachování staveb a krajiných struktur původního Ludwigova kanálu Dunaj - Mohan.

Kelheim - Regensburg

Podle směrnic plánu se v uvedeném úseku pracovalo takto:

- existující biotopy, zvláště staré vodní

plochy a porosty stromů a keřů, včetně mělkých vodních ploch, obrostlých rákosím, byly zachovány a vhodnými výsadbami vylepšeny:

- byly vytvořeny nové biotopy, například mělká a stojatá vodstva s různými typy obrostu břehů nebo s novými pásy lužních lesů, které se stanou útočištěm zvěře a ptactva;
- částečně poničená pobřežní vegetace byla obnovena;
- stará říční ramena byla napojena na Dunaj;
- monokultury topolů dostaly novou strukturu;
- byla nařízena pořádková opatření pro těžbu šterku a rekreační provoz.

Regensburg - Straubing

Splavním Dunaj se ovšem změní také říční systém. Plynulý tok řeky bude nahrazen zdrží. Hladina řeky bude stoupat terasovitě a přesahovat i úroveň přilehlého terénu. Proto jsou nutné utěsněné boční hráze. Na místě zón s téměř přirozenými břehy tak vzniknou umělé bloky břehů. Zátopové oblasti budou osvobozeny od povodňových hrázemi, naplavenými řekou. Současné propojení říční vody s hladinou spodní vody podél hrází odpadne díky podélnému těsnění, které ovšem vyžaduje odvodnění vnitrozemí.

Postranní potoky se již nemohou vlévat bezprostředně do Dunaje. Utváří se nížinné oblasti, chráněné hrázemi (poldry), a boční potoky budou napojeny na systém odvodňující vnitrozemí. Nahromaděnou vodu je pak možno převádět pomocí čerpadel do horní zdrže nebo odvádět pomocí kanálů do dolní zdrže stupně kaskády.

Tím ale zaniknou periodicky zaplavované luhy a mnoho ekologicky cenných lokalit s původními a stojatými vodstvy v oblasti hrází. K místním změnám by ale také docházelo, kdyby se neúčinná žádná opatření, protože prohlubování říčního dna je patrné již po desetiletí. Docházelo by k němu ve stále větší míře.

Plánování krajinnotvorného projektu má za úkol tyto škody zmírnit a napravit, a to následujícími opatřeními:

- V celém prostoru regulace:
 - šetrné vybudování vnitrozemského odvodnění tak, aby byl zachován stávající vegetační systém (to platí pro příkopy a odváděcí kanály v Tegernhelmu, Augrabenu, Bachu a Auwiesenu).
 - V oblasti začátku regulace:
 - zachování, částečné rozšíření a ochrana budoucích lokalit se stojatými vodami, které budou vznikat zvýšením vodní hladiny a dalším dobýváním šterku po obou stranách řeky mezi Řeznem a Donaustaufem;
 - ponechání mokřin na území povodí;
 - napojení původního vodstva Donaustaufu na Dunaj a přesun odvodňování vnitrozemí.

V okolí hrází:

- ponechání úzkých ostrovů v rozšířeném říčním korytě mezi Donaustaufem a Demlingem ve směru hloubení;
- vytvoření boční hráze s přilehlými zónami stojatých vod v oblastech se zpětným plněním podél břehů mezi Kiefenholzem a Gieslingem;
- úprava ostrova plavebních komor na pestrý biotop stojatých vod;
- rozmanité ztvárnění boční hráze v bezprostřední blízkosti obce Frengkofen.

Straubing - Vilshofen

Rozsáhlé území mokřin "Dolní Dunaj" má mimořádný význam více než regionální, neboť slouží jako odpočinková zóna a zároveň hnízdiště neobvyklému počtu ohrožených druhů místní zvěře, především brodivých ptáků.

Instituce pro ochranu přírody mají tedy v plánu prohlásit tyto nejdůležitější lokality krajinnými oblastmi.

Spolupůsobení úřední ochrany přírody

Instituce pro ochranu přírody a Bavorský zemský úřad pro ochranu životního prostředí spolupůsobí ve všech fázích plánování pro akciovou společnost Rýn - Mohan - Dunaj jako poradci pro otázky ochrany přírody a péče o krajinu. Mají vliv především v procesu tvorby plánu a územního prováděcího řádu. Státní ministerstvo pro územní rozvoj a otázky životního prostředí stanovilo jakožto nejvyšší směrnici pro ochranu přírody již v roce 1980 Zásady ochrany přírody a péče o krajinu pro úpravu Dunaje mezi Řeznem a Vilshofenem. Tyto zásady má hájit zemský úřad pro ochranu životního prostředí i ostatní ochranné instituce spolupůsobením na tvorbě plánu. Mají být také pojaty do prováděcího řádu.

Závěrem

Stavbě vodní cesty Mohan - Dunaj předchází důkladné studium krajiny z hlediska její ekologické funkce a jejího skutečného i možného využití, právě tak jako zhodnocení jedinečnosti krajiny coby propojeného systému. Výsledky tohoto studia i zhodnocení vedou ke kvalifikovanému plánování přiměřených řešení a k pokud možno optimálnímu začlenění staveb do krajiny.

Dokončené dílčí úseky vodní cesty již dokazují, že rány způsobené přírodě během stavby, se mohou zahojit. Bavorské státní ministerstvo pro územní rozvoj a otázky životního prostředí se proto postará, aby se rozmanitost druhů, žijících v údolí Dunaje i Altmühl, udržela. Půjde zejména o zajištění dostatečně velkého životního prostoru pro tyto druhy, o jeho uchránění před rušivými vlivy, důležité budou kontakty pro výměnu druhů a soustavná péče o ně.

Zusammenfassung

Main - Donau - Wasserstraße: Landschaftsgestaltung

Herausgegeben vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, 1986

Die Publikation bietet eine kurze Auskunft über die Ziele des Aufbaus der Wasserstraße, über das Bauverfahren, über den Entscheidungsprozess. Den wesentlichen Teil des Textes bildet eine kurze Beschreibung von einzelnen Abschnitten der Wasserstraße, die folgendermaßen geteilt sind:

Aschaffenburg - Nürnberg
Nürnberg - Kelheim
Kelheim - Regensburg
Regensburg - Straubing
Straubing - Vilshofen

Diese Abschnitte sind besonders von dem Gesichtspunkt der neuen Landschaftsgestaltung aus beschrieben. Im Hinblick darauf, daß manche Teile der Publikation, die sich eben auf die Existenz der Wasserstraße in den speziellen Schutz beanspruchenden Gebieten beziehen, auch für uns belehrend sind, führen wir daraus Zitierungen an

Beim Lesen des Textes ist es nötig, den Fakt zu berücksichtigen, daß die Broschüre noch vor der Beerdigung des Main - Donau - Kanals herausgegeben worden war

Summary

The Main-Danube waterway: Landscape formation (Published by the Bavarian Ministry for Regional Development and Environment, 1986)

The publication presents brief information about the objectives followed by the construction of the above waterway, on the progress of construction and on the decision-making process. Major part of the text consists of a brief description of individual sections of the waterway which is divided as follows

Aschaffenburg-Nuremberg
Nuremberg-Kelheim
Kelheim-Regensburg
Regensburg-Straubing
Straubing-Vilshofen

These sections are described with a special view to new landscape formation. As certain parts of the publication concern the regions where special protection was required because of the waterway, carrying thus an instructive value for us as well, we offer here relevant quotations

It should be borne in mind when the text that the brochure was published before the completion of the Main-Danube Canal this year.

NÜRNBERG UND DIE MAIN-DONAU-VERBINDUNG

DR. PETER Schönlein
oberbürgermeister der Stadt Nürnberg

Ich freue mich über dieses historische Ereignis der Kanaleröffnung, das sicher einen festen Platz auch in der Geschichte der Stadt Nürnberg einnehmen wird und hoffe sehr, daß diese neue Wasserstraße die in sie gesetzten Erwartungen im friedlichen Zusammenwirken seiner dreizehn Anrainerstaaten und der Völker erfüllen wird. Mit den guten Wünschen zur Eröffnung des Kanals verbinde ich gleichzeitig die Hoffnung, daß die tragischen Konflikte in den Donau-Anrainerländern Südosteuropas sobald als möglich beendet sein werden und damit auch eine Rückkehr zu politischer und wirtschaftlicher Normalität möglich wird. Möge diese Schifffahrtsverbindung dazu beitragen, diese Regionen wirtschaftlich wieder zu entwickeln und in ein friedliches Europa integrieren.

Aus Nürnberger Sicht stellt die Eröffnung des Kanals zwischen der fränkischen Metropole und Kehlheim, durch die nun auch der Staatshafen Nürnberg voll zum Tragen kommt, einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Brückenfunktion unserer Stadt zwischen West- und Osteuropa dar. Die Bedeutung des Hafens Nürnberg reicht über den reinen Schifffahrtsnutzen hinaus, da sich durch die enge Verknüpfung von Wasserstraße, Schiene, und Autobahnen im Hafengebiet ein zentraler Umschlagplatz für die Wirtschaft in ganz Nordbayern bereits ergeben hat. Das belegen nicht nur die derzeit 6,5 Millionen Tonnen Frachtumschlag im Jahr, sondern auch 4.000 Arbeitsplätze im Nürnberger Hafengebiet und ein sehr starker An siedlungsdruck in dessen direkter Nachbarschaft. Dieser Druck bezieht sich nicht nur auf reine Warenumschlagerbeitsplätze, sondern auch auf Dienstleistungsfunktionen und Produktionsbetriebe. Die Konzentration des Transportgewerbes auf den Staatshafen, der damit zu Süddeutschlands größtem Logistikzentrum wurde, entlastet das übrige Nürnberger Stadtgebiet von Umweltbeeinträchtigungen, die sich durch den Transportverkehr ergeben, spürbar.

Die Impulse, die von dieser europäischen Wasserstraße ausgehen, werden auch für Nürnberg neue Chancen eröffnen. Denn schließlich kann die Stellung unserer exportorientierten fränkischen Wirtschaft

auf dem europäischen Markt nur dann behauptet werden, wenn leistungsfähige Verkehrswege vorhanden sind und eine gute Verkehrsinfrastruktur die unabdingbaren Voraussetzungen für wirtschaftliche Prosperität schafft. Dabei ist die Binnenschifffahrt der einzige Verkehrsträger, der noch über nennenswerte Kapazitätsreserven verfügt.

Der Main-Donau-Kanal war während des Baus aus ökologischer Sicht stark umstritten. Denn er hat die Region, hat Bayern nachhaltig verändert. Viele Bürger haben weiter ihre Vorbehalte gegen dieses Bauwerk. Wie sehr der Kanal die gewachsene Landschaft verändert hat, fällt vor allem im südlichen Abschnitt ins Auge. Das untere Altmühltal, das Sulztal, das Ottmaringer Trockental wurden umgepflegt. Der Kanal schneidet eine tiefe Kerbe in die Natur, teilt die gewachsenen Städtchen Berching und Riedenburg. Dennoch sorgten gerade hier die Erbauer des Kanals für Ausgleich und steckten alleine 75 der 500 Millionen, die der Streckenabschnitt Dietfurt Kehlheim kostete, in die "Rekultivierung" der Landschaft.

Nach seiner Fertigstellung können die Folgen des Kanalbetriebes ökologisch jedoch auch positiv eingeschätzt werden. Wassertransporte sind unter dem ökologischen Aspekt dem LKW-Verkehr eindeutig vorzuziehen, da sie mit weniger Lärm, weniger Luftverschmutzung, weniger Straus, weniger Unfällen, weniger Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes und auch weniger Energieverbrauch verbunden sind. Es ist deshalb wünschenswert und notwendig nun, nachdem der Kanal einmal da ist, so viele Transporte von Massengütern als möglich auf das Schiff zu verlagern und endlich mit der dringend notwendigen Entlastung unserer Straßen vom LKW-Verkehr zu beginnen, um so dem drohenden Ökologie- und Verkehrsinfarkt zuvorzukommen. Ein weiterer, ökologisch nicht zu vernachlässigender Nutzen des Main-Donau-Kanals ist die damit verbundene Wasserkraftnutzung, der bisher umweltfreundlichsten Art der Energieerzeugung.

So ist dem Main-Donau-Kanal zu wünschen, daß er in der Zukunft die in ihn gesetzten Erwartungen auch in wirtschaftlicher Hinsicht erfüllen wird.

Shrnutí

Norimberk a propojení Mohan-Dunaj

Dr. Peter Schönlein, primátor města Norimberk

Představitelé města Norimberk pokládají průběžně dokončení průplavu Mohan-Dunaj za příspěvek k dosavadní hospodářské funkci městského regionu, který je určitým "mostem" mezi západní a východní Evropou. Význam přístavu v Norimberku zdaleka přesahuje jeho základní poslání, spočívající v nakládce a vykládce lodí: Přístav je uzlem všech doprav, jeho celkový překlad dosahuje již 6,5 mil. t/rok a je v něm zaměstnáno 4000 osob, vázaných nejen na samotnou překladní činnost, nýbrž především na návazné obchodní a výrobní aktivity. Přístav je největším logistickým centrem jižního Německa a odlehčuje účinně ostatní městské části od negativních vlivů intenzivní dopravy na životní prostředí.

Od průběžného dokončení průplavu očekává město nové impulsy, zejména pro hospodářské aktivity, orientované na export, které jsou závislé na kapacitních dopravních cestách. Právě vnitrozemská vodní doprava je jediným oborem dopravy, který ještě volně kapacity nabízí. Navíc je vodní doprava ve srovnání s ostatními dopravami - zejména silniční dopravou - ekologicky natolik výhodná, že by mělo být na hotovou vodní cestu převedeno co nejvíce přepravních proudů, zejména ze silnic a dálnic.

Summary

Nuremberg and the Main-Danube interlink

Dr. Peter Schönlein, Mayor of the City of Nuremberg

The representatives of the city of Nuremberg consider the completion of the Main-Danube Canal to represent a contribution to the existing function of the urban region which forms a certain "bridge" between the Eastern and Western Europe. The importance of the Nuremberg port far exceeds its basic mission consisting in loading and unloading vessels: the port represents a junction of all transport modes, its total reloading capacity amounts to as much as 6.5 million tonnes per year and it employs 4,000 people engaged not only in loading and unloading but also in the follow-up commercial and manufacturing activities. The port is the largest logistics centre of southern Germany and effectively relieves the other parts of the city from negative influence on environment exercised by intensive transport.

The city expects that the present completion of the Canal will provide new impulses especially for export-oriented economic activities dependent on high-capacity transport routes. As a matter of fact, the inland water transport is the only mode of transport which offers such free capacities. In addition, when compared with other modes of transport - especially with road transport - water transport is so environmentally friendly that the newly completed waterway should take over as many of the transport flows as possible, especially those from the roads and motorways.

ČÍM SE PODOBAJÍ A ČÍM SE LIŠÍ?

Ing. Jaroslav Kubec, CSc.

Otevření průplavu mezi Mohanem a Dunajem vybízí ke konfrontaci s osudem vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, která se bavorskému "evropskému" průplavu v mnohých směrech velmi podobá, ale zároveň se od něj i podstatně liší; hlavně v tom, že existuje jen na papíře - dá-li se ovšem v tomto případě o existenci hovořit.



evropské historie patří i to, že v letech 1948 - 1989, kdy se v SRN postupně a soustavně budovala hlavní část propojení Rýn-Mohan-Dunaj, utlumila komunistická byrokracie jakékoliv kroky, vedoucí k zahájení realizace propojení Dunaj-Odra-Labe, a zdiskreditovala celou myšlenku tak důkladně, že se následky projevují doposud.

HISTORIE

Myšlenka vybudování transevropské vodní cesty překonáním rozvodí mezi Rýnem (resp. jeho přítokem Mohanem) a Dunajem umělým průplavem má mimořádně dlouhou historii, téměř 1200 let. Tím se vodní cesta Dunaj-Odra-Labe pochlubit nemůže - vždyť v době ambiciózního Karla Velikého, který průplav Mohan-Dunaj začal v roce 793 poprvé budovat, neexistovala ještě na našem území ani Velkomoravské říše. Populární články o vodní cestě Dunaj-Odra-Labe bývají často uváděny frází "Již Karel IV. ...", avšak jejich autoři se mýlí - ani v době "Otce vlasti" ještě myšlenka této vodní cesty nevznikla. Je sice nepochybné, že císař Karel IV. o snahách svého o půl tisíciletí staršího jmenovce, který mu byl všestranným vzorem, věděl, pojal podobný plán a zahájil snad dokonce stavební práce: Zvolil si však trasu Vltava-Dunaj, jejíž realizace by byla vzhledem k velkým výškovým rozdílům šumavského hřebene těžko splnitelná, zvláště když vynález plavební komory nespátřil tehdy stále ještě světlo světa.

Zájem o trasu Dunaj-Odra-Labe, vedoucí morfologicky nejpříznivějšími místy hlavního evropského rozvodí, se projevil až o tři století později, než marné snahy Karla IV. Za první oficiální zmínku o této trase se pokládá usnesení moravských stavů z roku 1653, ve kterém se hovoří o splavnění Moravy a o jejím spojení s Odrou. Teprve roku 1700 pak vydává Lothar Vogemont, snad všudypřítomný, jde-li o vodní cesty, latinský traktát, ve kterém již navrhuje celé propojení - tj. včetně větve, vedoucí k Labi.

Dalších 200 let po vydání tohoto traktátu byla otázka průplavu živě diskutována a střídaly se názory pro i proti, a to zvláště po výstavbě tzv. Severní dráhy císaře Ferdinanda z Vídně do Krakova a Bochni, která byla první parní železnici na našem území. Určitý obrat přinesl až rok 1901, kdy byl

vydán tzv. vodocestný zákon, podle kterého měl být celý průplav (a také některé další vodní cesty v tehdejší Rakousku) vybudován v období 1904 - 1923, tj. za 20 let. Realizovalo se však jen torzo: několik kilometrů průplavního tělesa u Krakova (průplav tehdy směřoval především k Visle) a přehrada na Bystřičce u Valašského Meziříčí, která měla napájet vrcholovou zadržovací nádrž. Světová válka a následný rozpad Rakousko-Uherska vedly k úplnému zastavení vytyčeného programu.

Nové zahájení stavebních prací mělo základ v dohodě československé a německé vlády ze dne 19. listopadu 1938, která se týkala způsobu uskutečnění dunajsko-oderského průplavu, včetně jeho labské větve. Z té doby pochází 6 km hotové průplavní trasy na dnešní polském území, dalších 6 km téměř dokončeného průplavního tělesa u Vídně a několik kilometrů upravené Odry mezi Ostravou a Bohumínem. Ironií osudu pokračovala však historie podle stejného scénáře; světová válka, zastavení prací, změna hranic i politického systému. A nakonec komunistická diktatura, které se zdařilo nejen znemožnit (ať již přímo nebo nepřímou) veškeré snahy o obnovení prací, ale i demontovat celou organizační strukturu, která by měla být v Československu odpovědná za rozvoj vodních cest. Kompetenční vakuum - bohužel - trvá i po listopadu 1989. Vývoj navíc přinesl i tragikomický paradox, že se v některých kruzích používá k diskreditaci myšlenky tvrzení, že jde o "pozůstatek komunistické gigantomanie". Tento názor se ovšem liší od pravdy - jak naznačuje stručný přehled vývoje - právě o 180 stupňů.

Historické souvislosti vodních cest Rýn-Mohan-Dunaj a Dunaj-Odra-Labe mají mnoho paralel i mnoho odlišností. V případě Dunaj-Odra-Labe se jedná o námět nejen o celá staletí mladší, ale navíc tvrději postihovaný nepříznivý osudu. K jevům moderní

DOPRAVNÍ VÝZNAM A PŘEPRAVNÍ NÁROKY

Vytvořili-li propojení Rýn-Mohan-Dunaj tras kontinentální vodní cestu od moře k moři, neznamená to, že má sloužit přímým přepravám z Rotterdamu až k černomořským přístavům. Taková představa - jakkoli je žurnalisticky lákavá - je zcela falešná. Hlavním účelem této vodní cesty je integrace západo-, resp. středoevropského systému vodních cest s vodními cestami z povodí Dunaje; typické přepravní relace budou jistě trasy mezi Rotterdamem a Lincem, nebo z německých říčních přístavů do přístavů na horním a středním Dunaji apod.

Přepravní nároky na propojení se mohou posuzovat různě: Buď podle prognóz, nebo podle skutečně dosažených výsledků na dílčích úsecích propojení, jak byly po etapách postupně dokončeny.

V pamětním spise z roku 1920 se například konstatovalo, že skutečné přepravy na trase vodní cesty od Aschaffenburgu po rakouskou hranici dosahovaly na úrovni roku 1913 1,2 mil. t/rok, z čehož malé čluny na tehdy již zcela nevyhovujícím Ludvíkově průplavu přepravily jen 60 tisíc tun. Průběžná doprava byla zcela zanedbatelná, resp. prakticky neexistovala. Pamětní spis předpokládal, že jen zřízením celé vodní cesty se docílí v úseku Aschaffenburg-rakouská hranice hodnoty 3,8 mil. t/rok, z čehož případně na vlastní průplavní úsek mezi Mohanem a Dunajem asi 1,5 mil. t/rok.

Vývoj ukázal, že tato prognóza byla příliš nízká. V roce 1966, krátce poté, kdy bylo roku 1962 dokončeno kanalizování Mohanu proti proudu od Aschaffenburgu až k Bambergu, tedy výchozímu bodu samotného průplavu, se na sledovaném úseku přepravilo 17,3 mil. t/rok, přičemž tendence byla silně stoupající. V roce 1972 (v jehož závěru byla otevřena i část průplavu v úseku Bamberg-Norimberk) se již dosáhlo hodnoty 22,1 mil. t/rok. Z toho připadlo na průplavní úsek, představující zatím krátkou "slepou uličku", více než 0,5 mil. t/rok.

Příznivý vývoj vedl k optimismu i v nových prognózách - ve studii Evropské hospodářské komise OSN z roku 1966 se proto předpokládá další růst a jen na samotném průplavním úseku mezi Mohanem a Dunajem po jeho dokončení se přeprava odhadovala na 14 mil. t/rok, tj. na asi dese-

myšlenky: Již v roce 1987 vzrostla na vlastním průplavu (který byl tehdy vinou násilného zastavení prací stále ještě onou "slepou uličkou") přeprava z 0,5 mil. t v roce 1972 na 2,7 mil. t, tedy na více než předpokládali pracovníci institutu PLANCO pro období po dokončení celé propojené vodní cesty.

Pád železné opony a očekávaný dynamický růst východozápadních přeprav ve sjednocující se Evropě způsobuje, že současné prognózy jsou tím optimističtější, čím jsou novější. Rozhodně jsou podstatně bližší číslu 14 mil. t/rok podle EHK než předpokladu 2,5 mil. t/rok podle institutu PLANCO. Zdá se dokonce, že i optimistická představa EHK bude překročena, tj. že se vlastním průplavem přepraví více než 14 mil. t/rok a na celé trati Aschaffenburg-rakouská hranice bude možno očekávat roční přepra-

podrobně prostudovali současné i očekávané přepravní proudy, zjistili by, že jejich naprosto převládající podíl končí nebo začíná v oblasti Ostravska a polské Hornoslezské pánve, zatímco dále na sever po proudu Odry zasahuje jen zcela zanedbatelná část. Proto ostatně nejnovější návrhy počítají s prozatímním ukončením vodní cesty od Dunaje v přístavu Ostrava-jih a napojení na Odru odsunují na neurčito.

Nejnovejší a na základě mezinárodní ankety podrobně upravenou prognózu přeprav na propojení Dunaj-Odra-Labe obsahuje zatím studie Evropské hospodářské komise z roku 1981, kde se dochází k úhrnnému číslu až téměř 80 mil. t/rok, což je podstatně více než na propojení Rýn-Mohan-Dunaj. Přesto však není tento údaj nevěrohodný: Propojení Dunaj-Odra-Labe má dvě větve a tedy širší atrakční oblast; kromě toho leží v těžišti evropské plavební sítě, takže má pro její



Mapa vzdálenosti v evropské plavební síti jasně ilustruje prioritu propojení Dunaj - Odra - Labe před propojením Rýn - Mohan - Dunaj.

tinásobek toho, o čem se hovořilo v roce 1920.

Naopak při vyvrcholení kampaně proti dokončení průplavu v osmdesátých letech vypracoval institut PLANCO na popud tehdejšího spolkového ministra Volkera Hauffa, novou expertizu. Ta, ať již pod vlivem zadavatele, který patřil k největším odpůrcům průplavu, anebo pod dojmem tehdejší hospodářsko-politické situace, snížila optimistické číslo 14 mil. t/rok pro změnu na pouhých 2,5 mil. t/rok.

Další vývoj však znovu prokázal, že v prognostice nesmí být přání otcem

vy okolo 50 mil. tun.

Vodní cesta Dunaj-Odra-Labe se z funkčního hlediska vodní cestě Rýn-Mohan-Dunaj velmi podobá. Ani o ní nelze hovořit jako o "spojce mezi moři", nýbrž jako o spojení důležitých zdrojů a cílů přeprav v Podunají, Československu, Německu a Polsku. Tuto skutečnost si méně informovaní laici (a bohužel i někteří quasi odborníci) neuvědomují. Jen tak si můžeme vysvětlit např. do omrzení opakovanou argumentaci, že předpokladem správné funkce propojení je rozsáhlá modernizace nedokonale splavné Odry. Kdyby si nositelé této téže

integraci větší význam. Navíc poskytuje zdaleka nejkratší trasy ze středního a dolního Podunají k baltickým severomořským přístavům včetně Rotterdamu.

Parametry vodní cesty

Ve smyslu klasifikace evropských vodních cest, schvalované v orgánech Konference ministrů evropských zemí (ECTM/CEMT) a Evropské hospodářské komise, má mít každá nová vodní cesta mezinárodního významu (patřící do sítě tzv. E-spojů) mini-

málně parametry třídy Vb při přípustném ponoru alespoň 2,8 m, což znamená průjezdnost pro tlačné soupravy rozměrů 185x11, 4x2, 8 m. To odpovídá nosnosti cca 4000 t. Přitom se požaduje, aby podjezdná výška mostů dosahovala u vodních cest, důležitých pro přepravu kontejnerů, alespoň 7 m, což umožňuje jejich ložení ve 3 vrstvách. Aby se u vodních cest tohoto charakteru nebránilo přechodu na čluny o 7-10 % širší v případě, že se prosadí nové kontejnery o šířce 8 1/2 stopy, měla by být šířka plavebních komor alespoň 12,5 až 13 m.

Vodní cesta Rýn-Mohan-Dunaj v podstatě vyhovuje uvedeným požadavkům pouze ve své nejnovější části, tj. na vlastním průplavu. Ten byl sice původně určen pro lodí o ponoru jen 2,5 m, má však ve své trati a u objektů dostatečnou rezervu i pro zvýšení ponoru o dalších 30 cm: plavební komory mají hloubku nad záporníky 4 m a na průplavních mostech je k dispozici 3,5 m, což ještě - i když s ohledem na dynamiku plavby skutečně jen těsně - vyhoví. Velmi pravděpodobnému budoucímu dalšímu zvyšování ponorů plavidel budou ovšem průplavní mosty na propojení Rýn-Mohan-Dunaj nepřekonatelnou překážkou.

Plavební komory na průplavu i na přilehlé trati Dunaje nad Řeznem mají užité rozměry 190x12 m, takže uvedeným tlačným soupravám plně vyhovují. Nedávají ovšem možnost případného pozdějšího rozšíření člunů, což je z hlediska možného vývoje v kontejnerových přepravách určitou nevýhodou.

Také mosty se spodními hranami pouze 6 m nad hladinou ne zcela vyhovují ložení kontejnerů ve třech vrstvách - to by bylo možné pouze v případě kontejnerů s těžkým zbožím.

Poněkud méně příznivý soulad s požadavky na moderní vodní cestu evropského významu vykazují ostatní úseky vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj, tj. Mohan také Dunaj pod Řeznem. Plavební komory na Mohanu v trati Aschaffenburg - Bamberg mají sice užité rozměry dokonce 300 x 12 m, plavbě souprav o délce 185 m však zatím brání některé ostré oblouky toku. Bude také třeba dodatečné bagrování v některých kritických úsecích, kde je dnes zatím povolen ponor pouze 2,3 m.

Dunaj pod Řeznem byl prozatím upraven - až na jeho nejspodnější část, kde byly vybudovány 2 energeticko-plavební stupně - pouze regulační metodou na tzv. "malou vodu". Regulačním cílem bylo zajištění hloubky 1,85 - 1,95 m při dohodnuté nízké regulační a plavební vodě. Z ponorového hlediska je tedy tento regulovaný úsek kritický, neboť přípustný ponor na něm může klesnout až na cca 1,7 m a při výjimečně

nízkých průtocích na ještě menší hodnoty. Proto bylo rozhodnuto o jeho postupném kanalizování pomocí 4 stupňů, z nichž je jeden hotov, druhý se dokončuje a zbylé dva se nacházejí ve stádiu přípravy. Po dokončení všech stupňů bude ovšem právě tento úsek z celého propojení provozně nejdokonalejší, neboť plavební komory o rozměrech 230 x 24 m umožní plavbu souprav o nosnosti až 8000 t.

Uvažované parametry vodní cesty Dunaj-Odra-Labe samozřejmě respektují výše uvedené klasifikační požadavky dané průjezdností pro soupravy rozměrů 185 x 11,4 x 2,8 m, příp. o 7 % širší. Dostatečně se pamatuje (na rozdíl od vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj) i na požadavky kontejnerové přepravy (navrhovaná výška mostů činí 7 m) a na případný další vývoj ponoru lodí, neboť žádný z prvků vodní cesty nemá bránit eventuelnímu pozdějšímu přechodu na ponor 3,5 m. V tomto bodě je možno konsta-

tovat, že relativní opoždění v přípravě vodní cesty Dunaj-Odra-Labe přináší alespoň jednu výhodu: umožňuje totiž lépe reagovat na nejnovější tendence a vyhnout se případným chybám.

Délka vodní cesty a překonávané výškové rozdíly

Celková délka vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj je 667 km a má na ní být (včetně dvou zatím chybějících stupňů na Dunaji pod Řeznem) 51 stupňů, které překonávají na obou větvích vodní cesty celkový spád 423,8 m (Aschaffenburg 108,5 m n.m, vrcholová zdrž 406 m n.m, rakouská hranice 279,7 m n.m.).

Rozdělení na jednotlivé úseky dokumentuje tabulka č.I.:

Pro posouzení, jak obtížná by byla ve srovnání s vodní cestou Rýn-Mohan-Dunaj

Úsek	Délka (km)	Překonávaný spád (m)	Počet stupňů
Kanalizovaný Mohan: Aschaffenburg - Bamberg	297	122.3	27
Průplav: Bamberg - Kelheim	171	243.0	16
Dunaj: Kelheim - Řezno	33	10.9	2
Dunaj: Řezno - rakouská hranice	176	47.6	6
celkem	677	423.8	51

Tab. I. Rozdělení vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj na jednotlivé úseky

Úsek	Délka (km)	Překonávaný spád (m)	Počet stupňů
Vídeň-Přerov (vedený převážně Moravou)	195	72.0	9-10
Labská větev: Přerov-Pardubice	150	348.2	8
Oderská větev: Přerov-Ostrava	72	75.0	3
Celkem spojení Dunaj-Labe	345	420.2	17-18
Celkem spojení Dunaj-Ostrava	267	147.0	12-13
Celkem spojení Dunaj-Labe-Ostrava	417	495.2	20-21

Tab. II. Rozdělení vodní cesty Dunaj-Odra-Labe na jednotlivé úseky

vodní cesta Dunaj-Odra-Labe, uvedme podobnou tabulku i pro ni, a to při nejnověji uvažovaných předpokladech, tj. odbočení z Dunaje u Vídně na kótě cca 153.00 m n.m., hladina "rozdělovací" zdrže u Přerova na kótě 225.00 m n.m., hladina vrcholových zdržích 275.00 m n.m. (oderská větev), resp. 395.00 m n.m. (labská větev), hladina Labe v Pardubicích 216.8 m n.m. a hladina v koncovém přístavu Ostrava-jih 250.00 m n.m. Vzhledem ke stavu studijních prací je třeba připustit, že uvedené hodnoty mohou být ještě upřesněny (tab.II.).

Porovnání údajů z tabulek I. a II. ukazuje, že československý záměr je v daném pojetí sotva ambicióznější než vodní cesta Rýn-Mohan-Dunaj. Trasa je podstatně kratší a potřebný počet stupňů dosahuje necelé poloviny. Srovnáváme-li jednotlivé trasy (např. Dunaj-Labe či Dunaj-Ostrava) s propojením Rýn-Mohan-Dunaj, nebo srovnáme-li náročnost prvních etap (po Bamberg, resp. po Přerov), jeví se dokonce československý záměr o mnoho jednodušší.

Způsob překonávání výškových rozdílů

Do vývoje podélného profilu vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj se promítal všeobecný vývoj názorů na optimální způsob překonávání spádu stupňů na vodních cestách. Přihlédneme-li pouze k vlastnímu průplavnímu úseku Bamberg-Kelheim, uvažovalo se na něm v roce 1920 s celkem 26 plavebními komorami o spádu nejvýše 11.5 m. Ve snaze o zrychlení plavby byl v pozdějších úvahách počet stupňů redukován zařazením 3

lodních zdvihadel, čímž se počet stupňů snížil na 14.

Rozvoj tlačné plavby v Evropě však vedl k nové revizi projektu, neboť tehdy předpokládaná omezená délka žlabů lodních zdvihadel by provoz dlouhých tlačných souprav neúnostně komplikovala. Projektanti se proto vrátili k plavebním komorám, připustili však až 25 m vysoké stupně, což je pro plavební komoru s úspornými nádržemi, umístěnou mezi průplavními zdržemi s přesně omezeným příčným profilem s ohledem na nestacionární hydraulické jevy při plnění a prázdnění, zřejmě krajní hodnotou. Tím se celkový počet stupňů opět zvýšil na definitivních 16.

Poslední studie propojení Dunaj-Odra-Labe počítají ve shodě s koncepcí vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj rovněž s plavebními komorami o maximálním spádu 25 m, předpokládají však kromě toho 2 lodní zdvihadla mimořádně vysoká (okolo 100 m). Jejich zařazení do podélného profilu tedy znamená určitý ústupek od zajištění hladkého průjezdu dlouhých tlačných souprav, přináší však v daném případě zcela speci-

fické výhody, tj.:

- enormní energetickou úsporu při čerpání provozní vody do vrcholové zdrže, která má zanedbatelný přirozený přítok;

- možnost optimálního využití morfologických podmínek a úplného odklonění trasy z úzkého, klikatého a krajinářsky cenného údolí Tiché Orlice;

- možnost vhodné organizace tlačné plavby, neboť zdvihadla jsou vedle sebe (nejsou oddělena stupni s plavebními komorami);

- snížení investičního nákladu, neboť 100 m vysoké zdvihadlo je levnější než jakékoliv řešení s plavebními komorami (ať by šlo např. o 4 vysoké plavební komory po 25 m nebo o 10 nízkých komor po 10 m);

To je hodnota ve srovnání např. se severoněmeckými průplavy, vedenými převážně v rovině, dosti nízká. Naopak ve srovnání se starými francouzskými průplavy z minulého století, či s bývalým Ludvíkovým průplavem je asi 5 - 8 x větší. Střední délku zdrží na vodní cestě Dunaj-Odra-Labe uvádí tabulka č.IV. Československé propojení se tady z provozního hlediska jeví podstatně příznivěji.

- podstatné snížení celkového počtu

stupňů na vodní cestě, což ostatně ilustruje uvedená tabulka.

Provozní vlastnosti vodní cesty

Vedle parametrů, určujících přípustnou velikost plavidel, je pro kvalitu vodní cesty rozhodující hlavně střední délka zdrží; čím je tato hodnota vyšší, tím rychleji je možno vodní cestou proplouvat. Střední délka je přitom dána přibližně poměrem mezi délkou vodní cesty (či jejího úseku) a příslušným počtem stupňů. Údaje o vodní cestě Rýn-Mohan-Dunaj přináší tabulka č.III:

Vodní hospodářství

Nároky na vodu, potřebnou na proplavování plavebními komorami v průplavním úseku vodní cesty, jsou i při aplikaci úsporných nádrží dosti značné. Proto je každá z plavebních komor na tomto úseku vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj opatřena čerpací stanicí, která může (zpravidla s použitím levného říčního proudu) vracet použitou vodu zpět do horní zdrže, takže

Úsek	Střední délka zdrže (km)
Kanalizovaný Mohan: Aschaffenburg - Bamberg	11.0
Průplav: Bamberg - Kelheim	10.7
Dunaj: Kelheim - Řezno	16.5
Dunaj: Řezno - rakouská hranice	29.3
Celkem	13.3

Tab.III. Střední délka zdrží na vodní cestě Rýn-Mohan-Dunaj.

Úsek	Střední délka zdrže (km)
Vídeň-Přerov (vedený převážně Moravou)	19.5-21.7
Labská větev: Přerov Pardubice	18.8
Oderská větev: Přerov-Ostrava	24.0
Celkem spojení Dunaj-Labe	19.2-20.3
Celkem spojení Dunaj-Ostrava	20.5-22.3
Celkem spojení Ostrava-Labe	20.2
Celkem	19.9-20.9

Tab.IV. Střední délka zdrží na vodní cestě Dunaj-Odra-Labe.

voda vlastně recirkuluje a vodní cesta vůbec nezatěžuje vodohospodářskou bilanci oblastí, kterými prochází.

Systému je však možno použít i jako aktivního prvku ve vodohospodářské bilanci, což se přímo nabízí, neboť Dunaj u Kelheimu je poměrně vodnou řekou (má střední průtok cca 318 m³/s), zatímco Regnitz vykazuje v lidnaté aglomeraci Norimberk - Fürth, kterou průplav prochází, při střední vodě jen 12 m³/s. Celá tato oblast, stejně jako oblast horního Mohanu, je proto vodohospodářsky pasivní. Je tedy aktuální převod vody z Dunaje do povodí řek Regnitz a Mohanu, což je zabezpečeno takto:

- v období nepříznivé vodohospodářské bilance jsou v provozu jen čerpací stanice na výstupné větvi průplavu od Kelheimu k vrcholové zdrži;

- každá čerpací stanice má 7 čerpadel po 5 m³/s, takže celková kapacita činí 35 m³/s;

- z uvedeného množství se využije pro plnění plavebních komor na výstupné větvi max. asi 5 m³/s - tento průtok tedy recirkuluje, zatímco zbytek, tj. téměř 30 m³/s, může převádět z vrcholové zdrže do povodí Regnitz a Mohanu. Asi 8 m³/s z toho prochází plavebními komorami, zbytek volně odtéká (mohl by být event. i energeticky využit).

Pro zlepšení bilance v povodí Regnitz a Mohanu by bylo samozřejmě možno využít veškerou vodu, převedenou přes rozvodí, včetně vody, použité pro plnění plavebních komor.

Systém nepracuje nepřetržitě: voda se pumpuje pokud možno pouze s využitím nočního proudu, nepočítá se samozřejmě s tím, že by se čerpala voda, když ji vodní hospodářství v povodí Regnitz a Mohanu nevyžaduje nebo v období nízkých průtoků v Dunaji (pod 130 m³/s), kdy nelze ohrožovat vodní bilanci v povodí této řeky (pak se odbírá voda z intervenčních nádrží, zařazených do systému). Celkem poskytuje převáděcí systém dodávku až asi 300 mil. m³ vody ročně do vodohospodářsky pasivní oblasti.

O podobném vodohospodářském využití se uvažovalo i u vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, dnes však zájem vodního hospodářství poklesl, a to jistě neprávem, neboť:

- množství převáděné vody by mohlo prakticky bez více nákladů být zhruba stejné, jako u vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj, takže vodní cestě může hospodářsky sotva konkurovat jakákoliv z existujících nebo plánovaných nádrží z povodí Moravy, Labe nebo Odry;

- podmínky pro odběr vody z Dunaje jsou daleko příznivější, neboť tato řeka poskytuje v místě odbočení u Vídňe střední průtok přes 1900 m³/s, což je 6x více než z profilu Kelheim, který leží nad hlavními alpskými přítoky Dunaje;

- téměř až do Hodonína by dunajská voda dotékala gravitací, tj. zcela bez čerpání;

Morava, Odra i Labe jsou řeky na vodu

neobyčejně chudé - např. vodnost Odry v místě přístavu Ostrava jih je asi 150 až 160 x menší než vodnost Dunaje. Přínosy vody, převáděné vodní cestou, by proto mohly být nedocenitelné.

Ochrana přírody a krajiny

V závěrečných fázích výstavby vodní cesty, v 80. letech, nastal ostrý konflikt mezi budovateli vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj a ochránci přírody. Příčinou byly obavy z ohrožení krajinně cenného údolí řeky Altmühl u Kelheimu, kterým měla trasa procházet v délce asi 35 km. Tehdy již byla výstavba v navazujících úsecích natolik pokročilá, že se trasa nemohla tomuto údolí vyhnout. Konflikt skončil nakonec uspokojivým kompromisem a vodní cesta byla po vyřešení všech problémů v původní trase dokončena. Postupovalo se podle těchto zásad:

1. Vodní cestu je třeba budovat tak, aby buď vůbec nedošlo k narušení krajinné hodnoty, anebo jen v nejmenší možné míře.

2. Dojde-li k narušení existujících cenných biotopů, je to třeba pokud možno kompenzovat zajištěním náhradních, nově zřízených biotopů.

3. Technická dokumentace musí být doplněna závazným "plánem tvorby a ochrany krajiny". Jeho autorem se stal architekt-krajinář Dr. Grebe z Norimberka.

Tento postup vedl k výsledku, jehož uspokojivost nejlépe dokumentuje dnešní skutečnost sama. Za pozornost stojí tyto zvláštnosti:

1. Při obnově zeleně na plochách, zasažených stavbou, se dávala přednost pouze promyšlenému modelování terénu a tzv. sukcesi.

2. Záměrně byly pottačovány paralelní linie v údolí (vodní cesta, obslužné cesty, které jsou zároveň cykloturistickými stezkami, silnice).

3. Důsledně bylo prosazeno ponechání starých ramen a úseků bývalého Ludvíkova průplavu z roku 1845 i za cenu, že přebytečný výkopový materiál by byl odvezen mimo údolí.

4. Uplatnila se segregace funkcí: v údolí na západní straně vodní cesty se vytvořilo spíše přírodní prostředí s omezením přístupu turistů, na východní byly soustředěny rekreační oblasti.

Vcelku lze říci, že vodní cesta ani v tomto konfliktním úseku hodnotu krajiny nesnížila, ba dokonce v některých ohledech ji zvýšila. To platí ovšem tím spíše o úsecích dalších, vedených více méně urbanizovanou krajinou nebo krajinně cennými oblastmi, kde se stala vodní cesta novým krajinnotvorným prvkem, stejně tak jako při citlivě realizovaném kanalizování Mohanu či Dunaje. Atraktivnost vodní cesty pro turisty, sportovce - ať už jde o vyznavače vodních

sportů či o cyklisty, využívající cyklistických stezek podle ní - je toho výmluvným dokladem.

V případě vodní cesty Dunaj-Odra-Labe je situace podstatně jednodušší, neboť neprochází podobnými choulostivými oblastmi jako je údolí Altmühl a nezmění také v podstatě vůbec režim povrchových a podzemních vod v oblasti Moravy. Až na 2 nové jezy, nahrazující nevyhovující provizoria a nutné pro regeneraci lužních lesů, využívá vlastně již hotových zdrojů. To ovšem neznamená, že nebude ještě třeba vynaložit mnoho úsilí a trpělivosti.

Využití vodní energie

V souladu se smlouvou z roku 1921 budovala společnost Rhein-Main-Donau A.G. při plavebních objektech na Mohanu, Dunaji (ale v některých případech i mimo trasu vodní cesty) vodní elektrárny, aby bylo podpořeno využívání "nejčistší" energie. Většinou šlo o malé vodní elektrárny o instalovaném výkonu pod 10 MW, které by - pokud by nenavazovaly na splavnění - nemohly být vůbec rentabilně zřízeny. Při velkém počtu elektráren však nelze výsledky podceňovat. Dnes je k dispozici již 56 průtočných vodních elektráren o instalovaném výkonu 478 MW a střední roční výrobě 2 843 GWh a jedna přečerpávací vodní elektrárna o výkonu 164 MW. Podstatná část energie se dodává přímo do trakční sítě spolkových drah. Podobná koncepce je sledována i u vodní cesty Dunaj-Odra-Labe; dosažitelné hodnoty výkonu a roční výroby budou však pravděpodobně asi o řád nižší.

Koridorový efekt

Významná liniová stavba, jakou je průplav, může být - při vhodné koordinaci jiných zájmů - osou dopravního koridoru, kterým je možno vést s výhodou a při významných investičních úsporách (např. s využitím stejného zemního tělesa) i jiné komunikace. Pojem "dopravního koridoru" nesmíme v žádném případě chápat jako ryze technicistní zásah, ale spíše jako snahu o spojování různých funkcí a předcházení možnosti "rozbití" území řadou liniových staveb. V případě vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj toho bylo využito v aglomeraci Norimberk-Fürth, kde byla na východní břeh průplavu položena jihozápadní dálniční tangenta.

U vodní cesty Dunaj-Odra-Labe se nabízí vytvoření společného koridoru s plánovanými tratěmi vysokých rychlostí, a to v různých formách; tj. nejen při použití technické kombinace (společné těleso), ale i při aplikaci funkční kombinace. S ohledem na využití této možnosti byla dokonce trasa u České Třebové navržena se dvěma tunely, které by sice vodní cestu prodražily, zároveň však zkrátily a mohly by sloužit bez

podstatného zvětšení průřezu jak lodím, tak i rychlým vlakům. Myšlenka sice nepřekročila stadiu předběžného námětu, slibuje však miliardové úspory při rozvoji tratí vysokých rychlostí.

Financování výstavby a rentabilita vodní cesty

Financování výstavby vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj je zajištěno specifickým způsobem, který je možno stručně popsat takto:

1. Společnost Rhein-Main-Donau AG obdržela od Spolkové republiky, Svobodného státu Bavorsko a v menší míře i od ostatních menších akcionářů (měst) dlouhodobě návratné, avšak bezúročné půjčky a byla povinna je použít výhradně na výstavbu vodní cesty či vodních elektráren.

2. Společnost má právo prodávat vyrobený proud z vybudovaných elektráren za podmínky, že tržby využije výhradně na výstavbu vodní cesty. Po jejím dokončení tržby slouží ke splácení uvedených půjček.

3. Každou dokončenou etapu vodní cesty odevzdává společnost bezplatně státu. Nepodílí se proto vůbec na výnosech vodní cesty. Tyto inkasuje výlučně stát, a to buď přímo (vybíráním poplatků za průjezd), nebo nepřímo (odčerpáváním úspor, kterých dosahují přepravci používáním vodní dopravy, daňovým mechanismem, resp. příjmy státní pokladny z titulu zvýšení zaměstnanosti a hospodářské atraktivy v dotčených oblastech).

Jedná se tedy v podstatě o samo-financování, při kterém získá stát novou vodní cestu vlastně jen z "odpuštěné" úroky.

Bezúročné půjčky mají být popsaným způsobem vráceny (ovšem až na zůstatek 500 mil. DEM) do roku 2050. To je ovšem hrubý omyl (anebo záměrná dezinformace), neboť na "splacení" úvěru se vůbec nepodílejí skutečné efekty vodní cesty, jak bylo zdůvodněno výše. Rok 2050 je pouze termínem, kdy vyprší koncese k využívání vodní energie a přikročí se k "vypovídání" mezi akciovou společností a státem.

Skutečnou rentabilitu ukazují pouze podrobné projekty, založené na metodě vnitřního výnosového procenta (jako v citované studii EHK z roku 1966), nebo na analýze všech nákladů a výnosů. Tyto rozborů ukazují vesměs příznivé výsledky (až na analýzu institutu PLANCO z osmdesátých let, která pracovala s neodůvodnitelně nízkou hodnotou přepravy, jež se již dnes ukázala jako zcela falešná).

Aplikace podobného způsobu "samo-financování" na vodní cestu Dunaj-Odra-Labe by byla jistě zajímavá. Bylo by však třeba splnit tyto předpoklady:

1. Založit akciovou společnost typu Rhein-Main-Donau AG (nebo transformovat do tohoto typu existující a.s. EKOTRANS MORAVIA) a zejména zakotvit způsob spolupráce této společnosti s veřejným sektorem (státem, regiony) podobnou smlouvou, jaká byla uzavřena v Německu již roku 1921

2. Svěřit této společnosti i další výdělečné aktivity, související s vodní cestou, tj. nejen výrobu vodní energie, neboť výnosy z energie nedávají v našem případě dostatečné přínosy, zabezpečující splácení bezúročných půjček. Snad stojí ještě za zdůraznění, že rozborů rentability u vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, zpracované podle stejné metodiky, dávají lepší výsledky než v případě vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj.

Etapizace výstavby

Podmínkou úspěšnosti realizace vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj bylo důsledné rozdělení celého záměru do etap, které byly provozně i hospodářsky soběstačné, tj. přinášely postupně díčí efekty z hlediska dopravního a energetického. Údaje o postupně nabíhající přepravě svědčí o tom, že se tento záměr zdařil. Termíny výstavby jednotlivých etap (viz tabulka č.V.) se samozřejmě překrývaly.

Jednotlivé úseky (etapy) jsou v uvedené tabulce řazeny ve směru od Aschaffenburgu k rakouské hranici. Je však zřejmé, že postupně otevírání vodní cesty probíhalo v obou směrech (tj. současně od Rýna i od Dunaje) při preferenci směru od Rýna, resp. Aschaffenburgu. V případě Dunaje pod Řeznem byly nejprve odstraněny nejzávažnější plavební překážky a zároveň zajištěna lepší (i když ještě ne zcela vyhovující) průjezdnost pomocí regulace na malou vodu a definitivní úprava kanalizováním bude dokončena teprve asi 8 let po otevření průběžně plavby celou vodní cestou.

V případě vodní cesty Dunaj-Odra-Labe je možno postupovat zcela analogickým způsobem za těchto zásad:

1. Primárním účelem je nesporně napojení západního Slovenska a zejména Moravy, tj. centrální oblasti republiky, na transevropskou magistrálu, která vzniká díky dokončení propojení Rýn-Mohan-Dunaj. Teprve tato vodní cesta napojí Československo účinně na hlavní centrum námořního obchodu, tj. na severomořské přístavy. Tuto funkci nemohl zatím plnit ani Dunaj, ústící do Černého moře, ani Labe, jehož splavnost zatím ani zdaleka neodpovídá požadavkům, kladeným na moderní vodní cestu.

2. Propojení Dunaj-Odra-Labe je tedy třeba chápat primárně jako odbočku z transevropské magistrály Rýn-Mohan-Dunaj do nitra republiky. Integrační funkce,

byť významná, je pouze cílovým stavem. Pokud bychom chtěli podmiňovat funkci vodní cesty Dunaj-Odra-Labe jejím úplným dokončením, bylo by to asi stejně naivní, jako kdybychom vážali účelnost prvých úseků dálniční sítě Československa na její úplné dokončení, které je stále ještě v nedohlednu. Takové pojetí by mělo za následek jedinou věc: že bychom totiž dnes neměli k dispozici ani prvý úsek dálnice z Prahy do Mirošovic. Nejde vlastně o propojení Dunaj-Odra-Labe. Jde o to, budeme-li postupně v Československu rozvíjet síť vodních cest nebo nikoliv. Je třeba se konečně zbavit frází o "gigantickém záměru" (jde totiž o zlomek nákladů na výhledovou silniční a dálniční síť, či na železniční síť), či o "spojení tří moří" (napojení na Balt se např. nejeví vůbec nutně a pokračování vodní cesty od přístavu Ostrava-jih, pokud má být realizováno, je ve výlučném zájmu Polska, tj. nevyžaduje vůbec Československou investiční účast).

3. Podobně jako u vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj je samozřejmě účelné postupovat oboustranně, tj. v našem případě přednostně dokončit existující torza (splavnění Labe od Pardubic, jehož dokončování se protahuje - vezmeme-li v úvahu termín dokončení prvých plavebních komor pod Pardubicemi - již na rekordní dobu 60 let) a sledovat výstavbu energeticko-plavebních stupňů na dolním Labi (Malé Březno a Dolní Žleb), které by mohly být dobrým základem pro model financování dalšího rozvoje československých vodních cest.

Vliv na československou dopravu

Vliv propojení Rýn-Mohan-Dunaj na československou dopravu je dvojitý - tj. jak negativní, tak pozitivní:

1. Negativně se samozřejmě projevila okolnost, že osa Rýn-Mohan-Dunaj na sebe stáhne některé přepravní proudy, které zatím procházejí (nebo by mohly potenciálně procházet) dopravní sítí Československa. Tím dojde ke snížení tržeb československých dopravců (zvláště ČSD) a státu za tranzit.

2. Pozitivně se může projevit otevření první dokonale vodní cesty z Československa k severomořským přístavům. Má-li se však tento přínos skutečně využít, bude samozřejmě třeba realizovat alespoň první etapu propojení po Hodoníně či Přerově. Jinak se bude "dálnice" Rýn-Mohan-Dunaj Slovenské republiky jen na krátkém úseku dotýkat a území České republiky bude zcela mjet.

Srovnávání nesrovnatelného

Poslední srovnání obou propojení by se mělo zabývat přibližně touto otázkou: Proč dnes v sousedním Německu otevírají - byť po dlouhé době výstavby - vodní cestu evropského významu, zatímco v Českoslo-

Úsek	Termín uvedení do provozu
Kanalizovaný Mohan: Aschaffenburg - Bamberg	1962
Průplavní úsek: Bamberg - Norimberk	1972
Průplavní úsek: Norimberk Roth	1985
Průplavní úsek: Roth-Dietfurt	1992
Průplavní úsek: Dietfurt - Riedenburg	1990
Průplavní úsek: Riedenburg - Kelheim	1979
Dunaj: Kelheim-Řezno	1978
Dunaj pod Řeznem:	
-regulace na malou vodu	1969
-kanalizování regulovaného úseku	2000 (předpoklad)
-energeticko-plavební stupeň Kochlet	1928
-energeticko-plavební stupeň Jochenstein	1956

Tab. V. Termíny dokončení jednotlivých úseků Rýn-Mohan-Dunaj

vensku, kde by bylo možno podobnou a vlastně i významnější vodní cestu zřídit relativně snáze, se zatím desítky let planě diskutuje? Stručně řečeno: Otázkou je vlastně jen to, kdo je nebo má být rozvojem

vodních cest pověřen a za jakých podmínek za něj ponese zodpovědnost. Odpověď na ni ponechme čtenáři, nemáme-li se pouštět do úvah skoro iracionálních.



Zusammenfassung

Worin sind sie ähnlich und worin sie sich unterscheiden

Ing. Jaroslav Kubec, CSc.

Die Wasserstraßen Rhein - Main - Donau /weiter nur R-M-D/ und Donau - Oder - Elbe /D-O-L/ haben eine ganze Reihe von Ähnlichkeiten, aber auch eine Menge von Verschiedenheiten. Der Hauptunterschied allerdings besteht darin, daß der R-M-D schon de facto existiert, während der D-O-L immer nur noch auf dem Papier.

Beide Wasserstraßen hatten eine unterschiedliche Historie. Der Gedanke an Verbindung vom Rhein mit der Donau ist schon 1200 Jahre alt, und der heutige Kanal ist schon die dritte Variante der Realisierung. Das Interesse für die Wasserstraße D-O-L ist erst aus dem Jahre 1653 /Lothar Vogemont/ belegt, um seinen Aufbau wurden lange Diskussionen gehalten, und physisch entstanden nur ein Paar Kilometer nach dem Erlassen des sgt. Wasserweggesetzes im Jahre 1901 und später nach dem tschechoslowakisch-deutschen Abkommen aus dem Jahre 1938. In beiden Fällen wurden die Arbeiten von einem Weltkrieg niedergelegt. Nach dem Jahre 1948 hat die kommunistische Regierung nicht nur die verantwortliche Gesellschaft /Die Direktion der Wasserstraßen/ aufgelöst, darüber hinaus ist es ihr gelungen, den ganzen Gedanken an den Kanal völlig zu diskreditieren.

Der R-M-D-Kanal verbindet zwar die Nordsee mit dem Schwarzen Meer, dominierend bleiben jedoch die binnenkontinentalen Transporte. Es scheint, daß die wirklichen Ansprüche nicht nur die pessimistischen, sondern auch die optimistischen Prognosen übersteigen, und der Transport auf dem eingenen Main - Donau - Kanal den Wert von 14 miot/Jahr, auf dem ganzen R-M-D rund 50 miot/Jahr erreichen wird. Dagegen bei dem D-O-L sprechen die Prognosen der Europäischen UNO-Wirtschaftskommission über 80 miot/Jahr mit Rücksicht auf eine größere Attraktivität des Gebietes und kürzere Verbindungsstrecken vom Zentrum des Kontinentes zu den wichtigsten Ostsee- und Nordseehäfen.

Die Parameter vom R-M-D haben sich stufenweise entwickelt, so daß die neuesten Abschnitte den Ansprüchen der modernen Schiffverbindungen und dem Containertransport ohne weiteres entsprechen. Die Verspätung in dem Aufbau vom D-O-L kann in dieser Hinsicht sicher ein Vorteil sein, weil man alle neuen Erkenntnisse geltend machen kann. Darüber hinaus kann der D-O-L zu einer schnellen Wasserstraße mit langen Abschnitten zwischen den Schleusen werden. Der D-O-L hat wesentlich weniger Staustufen, und auch die Strecke ist bedeutend kürzer. Dank den günstigen morphologischen Verhältnissen wird der D-O-L auch niedrigere Investitionsansprüche haben.

Der R-M-D-Kanal ist ein wichtiger Lieferant vom Donauwasser in das wasserwirtschaftlich arme Regnitz- und Maingebiet, besonders für das dichtbevölkerte Gebiet Nürnberg - Fürth.

Einen ähnlichen Dienst kann auch der D-O-L leisten, weil die Flüsse Morava, Oder und Elbe sehr niedrige Durchflüßmengen haben. Dabei kann der D-O-L das Wasser aus der Donau wegnehmen, und zwar im Durchschnittsprofil von rund 1900 m/s, während bei Kelheim an der Abbiegung vom R-M-D dieser Wert nur 318 m/s darstellt. Im Prinzip muß keine von den Wasserstraßen dank dem System von Schöpfwerken Wasser verbrauchen.

Die Grundbelehrung von dem Aufbau des R-M-D ist das Verhalten zum Naturschutz und zu der Landschaftsgestaltung. Die ökologischen Streite, die besonders das Altmühltal betrafen, haben in ihrem

Resultat zu einer modernen Symbiose des technischen Werkes mit den ökologischen Anforderungen geführt, wofür es nicht nur dem Verhalten der Erbauer zu verdanken ist, sondern vor allem der verantwortlichen Arbeit vom Prof. Grebe. Obwohl die D-O-L-Strecke kein exponiertes Gebiet durchzieht, können alle Erfahrungen vom R-M-D ohne weiteres angewandt und weiterentwickelt werden.

Ähnlich wie der R-M-D wird auch der D-O-L als Quelle der "reinen" elektrischen Energie ausgenutzt werden, wenn auch in einem kleineren Maße.

Die Projektierung des R-M-D wurde auch teilweise in einem sog. Korridoreffekt ausgenutzt, wenn zum Beispiel in der Agglomeration Nürnberg - Fürth auf dem östlichen Kanalar die südöstliche Autobahntangente geführt werden konnte. In dem Fall des D-O-L ist es möglich, in dieser Richtung noch systematischer vorzugehen und die Wasserstraße technisch und funktionell mit den geplanten Schnellbahnstrecken zu verbinden. Das wird nicht nur finanzielle, sondern auch Raumsparnisse bringen.

Was die Finanzierung betrifft, ist der R-M-D unter den europäischen Verkehrsadern eine Parität. Das Prinzip der zinslosen vom Ertrag des Elektroenergieverkaufs zurückgezählten Anleihe ist für die Staatskasse sicher ohne Konkurrenz die günstigste Lösung. Der Staat gewinnt auf diese Weise einen neuen Verkehrsweg und auch die damit verbundenen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Vorteile nur gegen die "vergebenen" Zinsen von der Anleihe. Gewissermaßen ist dieses Prinzip auch auf manche Teile des D-O-L applizierbar. Insgesamt müßten die Wasserenergiekonzessionen jedoch durch weitere Konzessionen und Quellen ergänzt, weil das hydroenergetische Potential hier niedriger ist. Das innere Ertragsprozent, das als Rentabilitätsmaßstab des Verkehrsweges dient, ist zwar im Falle des D-O-L wesentlich günstiger, allerdings die ökonomischen Effekte schöpft vor allem der Staat durch den Steuermehrwert, nicht der eventuelle außerstaatliche Investor.

Der Aufbau des R-M-D schritt von beiden Strömen - dem Main und der Donau - stufenweise voran. Das Prinzip der geschlossenen und wirtschaftlich vorteilhaften Etappen kann man sehr zweckmäßig auch bei dem D-O-L anwenden. Die Hauptanfangsetappen sind im Norden die Verbesserung von Schiffsbedingungen auf der Elbe und Verlängerung der Wasserstraße bis nach dem ostböhmischen Pardubice. Im Süden ist es die Errichtung einer Schiffsabzweigung von der Donau (Wien, Preßburg) bis zur mährisch-slowakischen Scheide bis Lanžhot (Landeshut) und weiter dann stufenweise bis nach Hodonín, Zlín und Píseň. Durch ein Zusammenreffen von Umständen handelt es sich eben hier um ein Gebiet, das für die Lösung der weitgehenden Arbeitslosigkeit kein anderes inneres Potential besitzt. Die eigene Verbindung der Flüsse Morava und Elbe - resp. Morava (Bečva) - Oder kann man ohne größere wirtschaftliche Verluste auf einen späteren Zeitabschnitt verschieben.

Der Grundvorteil bei dem Aufbau des R-M-D war die Schaffung einer gut funktionierenden Organisation und die Bildung von geeigneten Bedingungen für ihre Tätigkeit. Damit können wir uns leider bei der Vorbereitung /und desto weniger bei dem Aufbau/ nicht einmal von Teiletappen der Wasserstraßen in der Tschechischen und Slowakischen Republik prahlen. Der erste Schritt für einen vollwertigen Anschluß unseres Territoriums an das europäische Wasserstraßennetz ist also scheinbar sehr einfach: eine funktionierende Organisation zu schaffen und sie mit notwendigen Bedingungen und Kompetenzen auszustatten.

Summary

What is similar between them and what is different

Ing. Jaroslav Kubec, CSc.

There are many similarities but dissimilarities, too, between the two waterways, Rhine-Main-Danube (R-M-D) and Danube-Oder-Elbe (D-O-E), the main dissimilarity consisting in the fact that R-M-D already exists while D-O-E is still a blueprint.

The two canals have different histories. The idea of a linkage between the Rhine and Danube has a history of 1,200 years and the present canal represents its third implementation. Interest in the D-O-E route was first documented in 1653 (Lothar Vogemont). There had been long discussions on its construction but physically only a few kilometres were built after the enactment of the so called waterway law in 1901 and, later on, under the Czechoslovak-German agreement of 1938. In both cases, works were discontinued due to the world wars. After 1948, the communist government not only abolished the responsible institution (Directorate of Waterways), it even succeeded in full discrediting of the idea itself.

While the R-M-D canal interlinks the Northern and Black Sea, the dominant role will obviously be played by transport traffic within the continent. It seems that actual demands will surpass not only the pessimistic but also optimistic prognoses as transport traffic along the Main-Danube canal will reach 14 million tonnes a year and, along the entire R-M-D, some 50 million tonnes annually. With respect to D-O-E, on the other hand, prognoses by the UN Economic Commission for Europe point to 80 million tonnes per year because of a larger area attracted and shorter connecting routes from the centre of the continent to major Baltic and Northern Sea ports.

The R-M-D parameters have been defined in several steps so that only its most recent sections fully meet the demands of modern vessel sets and container transport. In this respect, the delay in the D-O-E construction may prove to be of advantage as it will allow to use all the recent knowledge. Moreover, D-O-E may be constructed as the so called last waterway, featuring long sections in-between the lock chambers. D-O-E has considerably fewer stages and its route is much shorter. Thanks to favourable morphological conditions, D-O-L will also call for lesser investments.

The R-M-D canal serves as an important supplier of the Danube's water to the areas of the Regnitz and Main river basins, especially to the densely populated region of Nuremberg-Fürth, characterized by low water reserves. Similar function may be performed by D-O-E as the Morava, Oder and Elbe rivers are all distinguished by very low rates of flow. Moreover, D-O-E may draw water from the Danube at a profile with an average rate of flow of some 1,900 m³ while at the Kelheim branch of R-M-D it only amounts 318 m³. In principle, thanks to the system of pumping stations, neither of the two waterways has to consume water.

The main lesson learned from the construction of R-M-D concerns the approach to the protection of nature and to landscape formation. Ecological disputes, above all about the Altmühl river valley, resulted into a modern symbiosis of a technical solution respecting environmental considerations. In this regard, thanks are due not only to the wise approach taken by the builders but, above all, to Prof. Grebe's

highly responsible work. Although the D-O-E route does not cross any such highly exposed area, the builders can make full use of the experience acquired by R-M-D and develop it further.

In analogy with R-M-D, D-O-E may also be used as a source of "clean" electricity, though on a more modest scale.

In the design of R-M-D, some use has been made of the so called corridor effect - a south-west speedway tangent joins the eastern bank of the canal in the conurbation of Nuremberg-Fürth. In the case of D-O-E, the method may be applied more systematically, linking thus the waterway with the planned routes of fast railways. Its application is bound to result in territorial as well as financial savings.

As concerns financing, R-M-D represents a rarity among the European transport arteries. The principle of interest-free reimbursable loan repaid from the earnings generated by the sale of electricity is by far the best solution for the state budget. As a matter of fact, the state will get a new waterway and related economic, social and environmental benefits in return for just the "forgiven" interests on the loan. To a certain extent, the principle is also applicable to certain D-O-E sections although in general water energy concessions would have to be complemented by other concessions and resources as the hydro-energy potential of D-O-E is not as high. While the internal rate of return - an indicator of transport routes profitability - is much more favourable in the case of D-O-E, economic effects will mostly be extracted by the state - through the taxation mechanism - rather than by a potential non-state investor.

The construction of R-M-D progressed in stages starting from the two big rivers - the Rhine and Danube. The principle of comprehensive and economically advantageous stages can effectively be applied in the case of D-O-E, too. In the North, major initial stages would involve the improvement of navigation conditions on the Elbe and the extension of this waterway to Pardubice in eastern Bohemia and, in the South, the construction of a branch from the Danube (Vienna, Bratislava) via the Moravia-Slovakia borderland to Lanžhot and, further on, to Hodonín, Zlín and Píseň. Incidentally, this is an area that lacks any other potential for solving the problems of high unemployment. The linkage between the Morava and Elbe or Morava (Bečva)-Oder rivers can be postponed till later period without any greater economic loss.

Of major importance in the construction of R-M-D was the establishment of a well-functioning organization and the creation of favourable conditions for its activities. Unfortunately, the preparations for (not speaking of the construction proper) partial waterway stages in the Czech as well as Slovak Republic, do not raise great hopes. Hence, the very first step required for effective linkage of our territory to the European network of waterways is seemingly very simple: to establish a functioning organization and to provide it with the necessary authority and to create appropriate conditions for its work.

ORGANISATION UND FINANZIERUNG des Wasserstraßenausbaus in Deutschland

Dipl. Ing. Dirk Mester

Auf dem über 7.000 km langen deutschen Wasserstraßennetz werden ständig erhebliche Verkehrsleistungen erbracht; mit rd. 55 Mrd. tkm werden jedes Jahr fast 20 % des Güterfernverkehrs auf den Wasserstraßen der Bundesrepublik Deutschland geleistet. Der überwiegende Teil dieser Verkehrsleistung wird in Westdeutschland erbracht, insbesondere auf dem Rhein und seinen Nebenwasserstraßen. Anlage 1 zeigt die Verkehrsteilung unter den verschiedenen Verkehrsträgern im Güterfernverkehr und deren zeitliche Entwicklung; Anlage 2 gibt einen Eindruck von der räumlichen Verteilung der Verkehrsmengen, wobei die See- und Küstenschifffahrt auf den deutschen Wasserstraßen einbezogen ist.

Damit diese Leistungen möglich werden, müssen ständig erhebliche Investitionen in das Netz der Bundeswasserstraßen vorgenommen werden. Die Finanzierung dieser Investitionen erfolgt überwiegend aus dem Bundeshaushalt; an einigen bedeutenden Neu- und Ausbauprojekten beteiligen sich jedoch die Bundesländer mit bis zu einem Drittel der Investitionskosten. Die wichtigsten Projekte mit Länderbeteiligungen sind gegenwärtig der Bau der Main-Donau-Verbindung einschl. Donauausbau, der Ausbau des Mittellandkanals, der westdeutschen Kanäle und der Saar. Im Durchschnitt der letzten 20 Jahre sind rd. 900 Mio DM in die Bundeswasserstraßen investiert worden. Während in der Vergangenheit die Erweiterungsinvestitionen deutlich überwogen, liegt der Anteil der Ersatzinvestitionen gegenwärtig bereits bei rd. 50 %; aufgrund der Altersstruktur der Wasserstraßenanlagen weist der Umfang der Ersatzinvestitionen erheblich steigende Tendenz auf und wird künftig noch weiter anwachsen.

Die Koordinierung und Steuerung der Investitionen in das Wasser-

straßennetz mit den Investitionen von Schiene und Straße erfolgt über die Bundesverkehrswegeplanung, die in der Bundesrepublik Deutschland seit 20 Jahren nach verkehrszweigübergreifend einheitlichen und abgestimmten Kriterien durchgeführt wird. Die wichtigsten Koordinierungsinstrumente bilden dabei

- die gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahren (Kosten/Nutzen-Analysen) und die
- aus der erwarteten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung hergeleiteten Verkehrsprognosen.

Die Bewertungsverfahren, mit denen die vielfältigen Wirkungen der Verkehrsweginvestitionen in Schiene, Straße und Wasserstraße beurteilt werden, sind so weit wie möglich koordiniert und schriftlich festgelegt worden; mit ihrer Hilfe ist es möglich, gänzlich unterschiedliche Projekte hinsichtlich ihrer Effektivität miteinander zu vergleichen.

Die Verkehrsprognose wird weitgehend aufgrund der Vergangenheitstrends und aus der künftig erwarteten Wirtschaftsentwicklung hergeleitet. Wichtig ist, daß es sich hierbei um eine Gesamtverkehrsprognose handelt, deren Aufteilung auf die Verkehrszweige Schiene, Straße und Wasserstraße (Modal Split) unter Berücksichtigung vor allem folgender Kriterien erfolgt: bisherige Verkehrsteilung, Transportkosten, Transportzeit usw., ggf. erwartete Veränderungen in der Ordnungspolitik (z.B. aus Umweltgründen), in Einzelfällen auch in Abhängigkeit der Realisierung von Verkehrsweginvestitionen; die Prognosen und die Modal Split-Überlegungen berücksichtigen daher bereits die wesentlichen Stärken und Schwächen der Verkehrsträger.

Die Ergebnisse der Projektbewertungen werden im Bundesverkehrs-

wegeplan zusammengestellt, der in etwa fünfjährigem Abstand herausgegeben wird. Außer ökonomischen werden dabei auch ökologische und andere für die Einstufung der Vorhaben ggf. ausschlaggebende Kriterien berücksichtigt. Die Bundesverkehrswegepläne stellen eine wichtige Leitlinie für die Aufstellung der Investitionshaushalte und für die Fortschreibung der Finanzplanung des Bundes dar. Beim Bundesverkehrswegeplan '92 handelt es sich um den ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplan; er ist im Entwurf fertiggestellt und wird - nach Abstimmung mit den Bundesländern - im Sommer 1992 dem Bundeskabinett und dem Bundestag vorgelegt werden.

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans unterscheidet folgende Bedarfsbereiche:

- Ersatzinvestitionen/Nachholbedarf (unterlassene Ersatzmaßnahmen in den neuen Bundesländern),
- Überhang (noch nicht realisierte, überwiegend begonnene Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan '85),
- Projekte Deutsche Einheit (17 für das Zusammenwachsen der beiden Teile Deutschlands und für die wirtschaftliche Entwicklung in Ostdeutschland besonders bedeutsame Großprojekte: 9 Schienen-, 7 Straßen- und 1 Wasserstraßenprojekt),
- neue Vorhaben des "vordringlichen Bedarfs" (Voraussetzung: Nutzen-/Kosten-Verhältnis mindestens rd. 3),
- neue Vorhaben des "weiteren Bedarfs" (Voraussetzung: Nutzen-/Kosten-Verhältnis größer als 1).

Für die nächsten 20 Jahre (1991 bis 2010) sieht der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans '92 im Wasserstraßenbereich vor (Mrd. DM):

- Ersatz- und Nachholbedarf rd. 13,4
- Überhang Seeschifffahrtsstraßen rd. 1,0
- Überhang Binnenschifffahrtsstraßen rd. 7,3
- Projekt 17 Deutsche Einheit (Ausbau der Wasserstraßenverbindung Mittellandkanal - Magdeburg - Berlin) rd. 4,0
- neue Projekte des "vordringlichen Bedarfs" rd. 2,3
- geplantes Investitionsvolumen insgesamt rd. 28,0
- neue Projekte des "weiteren Bedarfs" rd. 1,2;

Die Wasserstraßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans '92 sind in

Verkehrsträger	1983		1984		1985		1986		1987		1988		1989		1990	
	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%
Binnenschifffahrt ¹⁾	49,1	24,5	52,0	24,7	48,2	22,5	52,2	24,0	49,7	22,9	52,9	23,3	54,0	22,6	54,8	22,0
Eisenbahnen ²⁾	56,0	27,9	60,0	28,6	64,0	29,9	61,0	28,0	59,0	27,2	60,0	26,4	62,0	26,0	62,0	24,9
LKW - Fernverkehr ²⁾	85,1	42,4	88,1	42,0	91,6	42,8	95,9	44,2	99,9	46,0	106,2	46,8	113,4	47,4	120,4	48,4
Rohöffernleitungen ¹⁾	10,6	5,3	9,8	4,7	10,4	4,8	8,2	3,8	8,7	4,0	7,9	3,5	9,8	4,1	11,7	4,7
	200,8	100	209,9	100	214,2	100	217,4	100	217,3	100	227,0	100	239,2	100	248,9	100

1) Effektiv - tkm 2) Tarif - tkm Quelle: KBA / SiBA

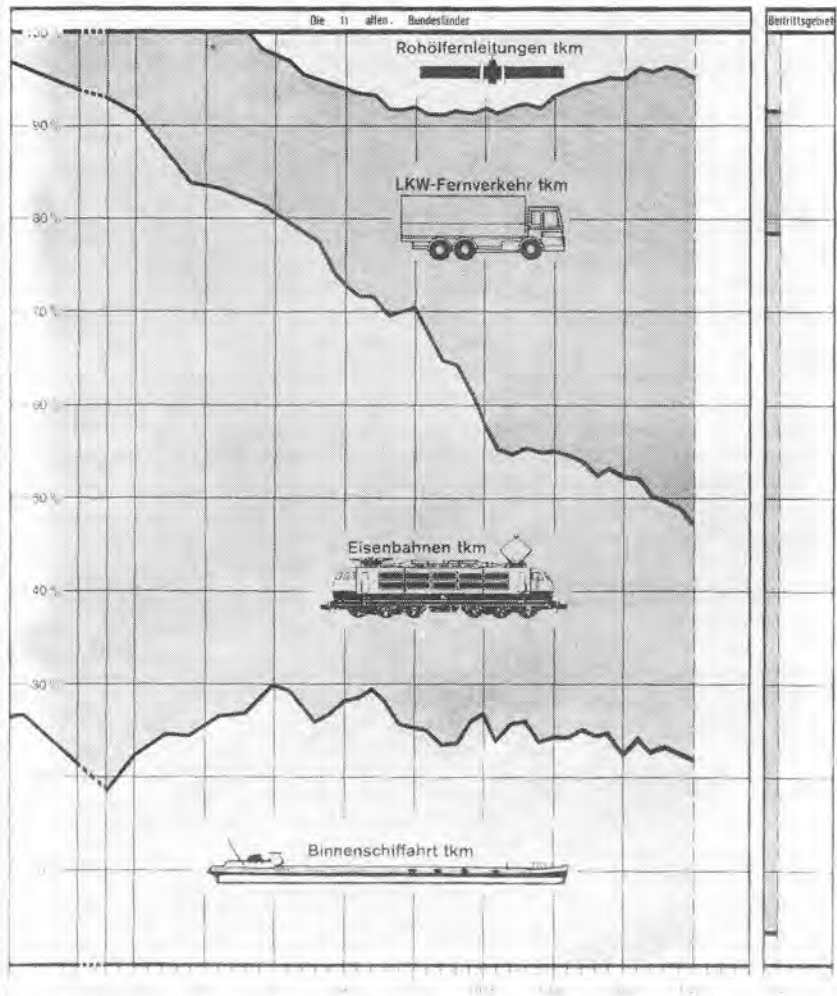
Anlage 3 als Karte dargestellt.

Die Detailplanung und Durchführung der Wasserstraßenprojekte ist Aufgabe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit:

- 7 Wasser- und Schifffahrtsdirektionen
- 38 Wasser- und Schifffahrtsämtern
- zusätzlich für die größeren Investitionsvorhaben für begrenzte Zeit eingerichteten Wasserstraßenneubauämtern.

Die regionale Gliederung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist in Anlage 4 dargestellt.

Anteil der Hauptverkehrsträger am binnenländischen Güterfernverkehr



Bis 1940 Angaben reduziert auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ohne Beitrittsgebiet

Shrnutí

Organizace a financování výstavby vodních cest v Německu

Dipl. Ing. Dirk Mester

Téměř 20 % nákladní dálkové dopravy ročně se realizuje na vodních cestách SRN. To vyžaduje značné investice do sítě spolkových vodních cest, na jejichž financování se podílí nejen spolkový rozpočet, nýbrž i spolkové země až do výše 1/3 investičních nákladů. Koordinace a řízení investic do sítě vodních cest s investicemi do železnic a silnic se provádí prostřednictvím plánu spolkových dopravních cest. Pomocí vyhodnocovacích metod je možné srovnávat efektivitu různých projektů. Plán spolkových dopravních cest se vydává asi s pětiletým odstupem a představuje důležitou linii pro sestavování rozpočtu investic a plánování financí Spolkové republiky.

Summary

Organization and financing of the construction of waterways in Germany

Dipl. Ing. Dirk Mester

Nearly 20% of long-distance haulage is annually accomplished on waterways of the FRG. This calls for considerable investments in the network of waterways whose financing comes not only from the federal budget but also (up to one-third) from individual federal countries. Coordination and management of

investments in the network of waterways, on the one hand, and in railways and roads, on the other hand, is ensured through federal transport ways planning. Effectiveness of various projects can be compared by means of evaluation methods. The plan of federal transport ways is being issued with a periodicity of approximately five years and constitutes an important guideline for drawing investment budgets and financial plans of the Federal Republic.

Dne 11. září se sešli v Budapešti ministři dopravy evropských států, případně jejich pověření zástupci, aby projednali hlavní problémy, spojené s rozvojem evropské vnitrozemské vodní dopravy. Výsledky jednání byly shrnuty do stručného memoranda, jehož přílohami je jednak seznam všech účastníků, jednak Deklarace o evropských vnitrozemských vodních cestách a vodní dopravě. Před zasedáním ministrů se ve dnech 9. a 10. září sešli na pracovní schůzce experti příslušných států a zainteresovaných mezinárodních organizací, aby pro jednání ministrů připravili vstupní podklady. Výsledky jejich práce byly rovněž shrnuty do obsáhlého písemného dokumentu.

Vzhledem k aktuálnosti projednávaných otázek otiskujeme český překlad všech dokumentů z budapeštských jednání doslovně a bez podrobnějších komentářů. Za povšimnutí však stojí to, že československá delegace byla na jednání - vedle delegace hostitelské země - nejpočetnější, jakož i to, že v deklaraci se výslovně hovoří o propojení Dunaj-Odra-Labe jako o chybějícím článku evropské sítě vodních cest a o tom, že si realizace podobných zatím chybějících článků sítě vyžaduje podniknutí aktivních kroků. K jakým aktivním krokům členové naší početné delegace dodnes - více než rok po zasedání - přispěli, resp. jakou cenu jejich účast v Budapešti měla? Na tuto otázku si jistě čtenáři najdou odpověď sami.

redakce

MEMORANDUM ministrské konference o nejnaléhavějších otázkách evropské vnitrozemské vodní dopravy

(Budapešť, 11. září 1991)

Konference byla svolána ve spolupráci s Komisí Evropských Společenství ministrem dopravy, spojů a vodního hospodářství Maďarské republiky, panem Csabou Siklósem.

Schůzky se zúčastnili kompetentní evropští ministři nebo jejich pověření zástupci, dále zástupci Komise Evropských Společenství a pozvaní oficiální zástupci zainteresovaných mezinárodních organizací. Konferenci společně předsedali paní Hanja Maij-Weggen, ministryně dopravy, veřejných prací a vodního hospodářství Nizozemského království, a pan Csaba Siklós, ministr dopravy, spojů a vodního hospodářství Maďarské republiky.

Účastníci schůzky prodiskutovali otázky současného stavu a možného vývoje evropských vnitrozemských vodních cest a základních vzájemně souvisejících právních a technických opatření, týkajících se vnitrozemské vodní dopravy, a přijali jednomyslně Deklaraci o evropských vnitrozemských vodních cestách a vodní dopravě.

SEZNAM ÚČASTNÍKŮ

Albánie

Pan J. Polena velvyslanec v Budapešti

Rakousko

Dr. V. Siegel generální ředitel, federální ministerstvo veřejného hospodářství a dopravy
pan R. Vorderwinkler přednosta oddělení

Belgie

pan L. van de Vel generální ředitel, Správa námořní a říční plavby
pan M. van de Bosche poradce

Bulharsko

pan D. Naumov generální sekretář ministra dopravy
pan C. Uzunov generální ředitel

Česká a Slovenská Federativní Republika

pan J. Nezval federální ministr dopravy
pan A. Peltrám federální ministerstvo dopravy

pan M. Němec
pan A. Jambor

pan D. Kocinger

pan F. Dohnalik

pan A. Kelle

pan J. Pavelek
pan J. Mandl

Dánsko

pan S. Andersen

Francie

pan G. Sarre

pan P. Bégauls
pan D. Maquart
pan G. Caude

pan B. Valero

Řecko

pan N. Gelesthatis
pan D. Tsamboulas

Maďarsko

pan Cs. Siklós

pan S. Kálnoki Kis

paní É. Molnár
pan G. Kálmán
pan P. Nádas
pan T. Nagy
pan L. Szabó
pan A. Szvetnik

prof. Dr. Gy. Fekete

Nizozemsko

paní H. Maij-Weggen

pan J. Diris
pan J. Verheij
pan J. Kálhorn

Jugoslávie

pan V. Spasić

federální ministerstvo dopravy

náměstek ministra

dopravy a spojů Slovenské republiky

náměstek ministra lesního a vodního

hospodářství Slovenské republiky

ministerstvo lesního a vodního

hospodářství Slovenské republiky

ministerstvo dopravy a spojů

Slovenské republiky

ČSPD, Bratislava

ČSPD, Bratislava

rada velvyslanectví v Budapešti

státní sekretář

pro silniční a vodní dopravu

speciální poradce

speciální poradce

ministerstvo dopravy, ředitel

pro vnitrozemskou vodní dopravu

ministerstvo zahraničních věcí

ministr dopravy a spojů

poradce

ministr dopravy,

spojů a vodního hospodářství

náměstek státního sekretáře

pro dopravu

generální ředitelka

generální ředitel

ředitel odboru

ředitel odboru

ředitel odboru

odborný referent - specialista

generální ředitel ve výslužbě,

nezávislý expert

ministryně dopravy, veřejných prací
a vodního hospodářství

vedoucí odboru

vedoucí odboru

rada velvyslanectví v Budapešti

zplnomocněnec ministra

př. velvyslanectví v Budapešti

Polsko		pan A. Constantin	expert, ministerstvo zahraničních věcí
Dr. M. Rusak	poradce ministra dopravy a námořního hospodářství		
pan G. Ludwikowski	člen delegace	Švýcarsko	
Litva		pan A. Laasker	generální ředitel Federálního úřadu pro vodní hospodářství
pan I. Birziskis	ministr dopravy	pan U. Haldiman	ministerstvo zahraničních věcí
Lucembursko		Švédsko	
pan C. Mathias	rada, ministerstvo dopravy	pan U. Hakansson	rada velvyslanectví v Budapešti
Spojené Království		Sovětský svaz	
pan A. Kirkpatrick	sekretář Britského velvyslanectví v Budapešti	pan I. Veresockij	federální ministerstvo námořního loďstva
Německo		Ukrajina	
Dr. G. Krause	federální ministr dopravy	pan N. Slavov	ministr vnitrozemské plavby
pan H. Reinerz	federální ministerstvo dopravy	pan A. Ševčenko	ministerstvo zahraničních věcí
Dr. I. Joerss	federální ministerstvo dopravy		
pan H. Contzen	federální ministerstvo dopravy		
pan J. Senqpiel	federální ministerstvo dopravy		
pan J. Mayer	Bavorský Lloyd, a. s.		
Norsko			
pan A. Svennevig	velvyslanec v Budapešti		
pan S. V. Hagen	náměstek generálního ředitele, ministerstvo zahraničních věcí		
Itálie			
pan C. Bernini	ministr dopravy		
pan V. Giachi	zplnomocněnec ministra zahraničních věcí		
pan G. Dominese	rada, ministerstvo dopravy		
pan J. Nitti	velvyslanec v Budapešti		
Portugalsko			
Dr. B. Martins	velvyslanec v Budapešti		
pan M. Noronha	generální ředitel, ministerstvo dopravy		
Rumunsko			
Pan T. Basescu	ministr dopravy		
pan C. Marinescu	státní sekretář pro námořní dopravu		
pan G. Puju	generální ředitel		
pan A. Badina	expert		
paní S. Cucu	expert		

MEZINÁRODNÍ ORGANIZACE

Evropská společenství

Brusel:

pan R. Papaioannu ředitel, DG-VII
pan O. Hahn hlavní rada, DG-VII
pan W. de Ruitter hlavní rada, DG-VII

Budapešť:

pan J. Trestour hlavní rada (PROGRAM PHARE)
Dr. A. M. Klug referent projektu

OSN - Evropská hospodářská komise

pan G. Hinteregger výkonný sekretář
pan V. Novikov referent pro ekonomické záležitosti

Konference Evropských ministrů dopravy (ECMT)

pan J. Tertouw generální sekretář

Ústřední komise Rýnské plavby (CCRN)

pan G. Doerflinger generální sekretář
pan A. Bour rada

Dunajská komise

Dr. H. Strasser ředitel
pan G. Balasoiv náměstek ředitele

Evropská banka pro rekonstrukci a rozvoj (EBRD)

DEKLARACE O EVROPSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH A VODNÍ DOPRAVĚ

Zástupci vlád zúčastněných evropských států a evropských společenství:

Shromáždili se v Budapešti 11. září 1991;

Majice na zřeteli nastávající dokončení průplavu Mohan-Dunaj;

Jsouce přesvědčeni o tom, že v Evropě existuje společný zájem na vývoji a podpoře vnitrozemské vodní dopravy a na lepším využívání dopravní kapacity vnitrozemských vodních cest, aby se čelilo hrozcím problémům s kongescemi v ostatních oborech vnitrozemské dopravy a chránilo se také životní prostředí;

Jsouce si vědomi toho, že přetrvávají nedostatky v infrastruktuře vodocestní sítě a přístavů, a to především - avšak ne výlučně - ve střední a východní Evropě;

Jsouce si dále vědomi potřeby, aby byla ustanovena obchodní a administrativní pravidla pro regulaci vodní dopravy mezi východem a západem;

Jsouce toho míněni, že by tato pravidla měla být navržena tak, aby podporovala v maximální možné míře konečný cíl, spočívající v integrované celoevropské síti vnitrozemské vodní dopravy, založené na tržních zásadách;

Jsouce si vědomi, že je třeba harmonizovat technické a odborné standarty, aby byla zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti, adekvátní ochrana proti znečištění vodních zdrojů a prostředí vůbec a jednotnost při navrhování, udržování a využívání zařízení na vnitrozemských vodních cestách;

Jsouce si dále vědomi, že je třeba vytvořit společné požadavky na posuzování provozní způsobilosti vnitrozemských plavidel a zajistit vzájemné uznávání národních dokladů o kvalifikaci členů lodních posádek;

Prohlašující, že jejich rozvojové záměry v oblasti vnitrozemské vodní dopravy jsou propojeny společnými zájmy všech jejich zemí, a že by proto měly být koordinovány v souladu s cíli, vyhlášenými v dalším;

Se dohodli takto:

S ohledem na podporu a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy všeobecně a v dopravě mezi východem a západem především souhlasí s tím, že vyvinou vzájemně sladěné úsilí k rychlému dosažení následujících cílů v následujících prioritních oblastech:

I. INFRASTRUKTURA

a) Institucionalizace evropské sítě vodních cest (včetně návazné sítě kombinované dopravy) a souvisejících zařízení na základě vypracování a přijetí multilaterální dohody, která by vymezila - mimo jiné - minimální technické požadavky a bezpečnostní normy

pro vodní cesty různých kategorií, hydro-technické objekty a přístavní zařízení, a která by brala v úvahu ochranu vodních cest a jejich okolí proti znečištění, způsobenému dopravní činností.

b) Identifikace nedostatků, úzkých míst a chybějících spojení (m.j. mezi Dunajem a Jadranem, Egejských mořem, Baltem; a Dunaj-Odra-Labe) v existující evropské síti vodních cest mezinárodního významu a dohoda o potřebných opatřeních k jejich odstranění. Tato identifikace by měla vést k dohodě o zpracování návrhu základní evropské sítě.

c) Vývoj finančních nástrojů, zajišťujících rozvojové projekty vodních cest společného zájmu.

II. PŘÍSTUP K TRHU

Trh při bilaterální a tranzitní dopravě na všech evropských vnitrozemských vodních cestách bude postupně otevřen lodím všech národů do té míry, aby byly splněny podmínky rovnoprávné konkurence mezi lodními parky dotčených stran. V úvahu budou brána existující redukční opatření proti nadbytečné kapacitě ve vnitrozemské plavbě v Evropských společenstvích ve Švýcarsku, stejně tak jako obdobná situace v podunajských státech. K tomuto účelu budou uzavřeny smlouvy mezi zúčastněnými stranami.

III. SOULAD V TECHNICKÝCH A ODBORNÝCH OTÁZKÁCH

Aby byl zajištěn svobodný a bezpečný provoz lodí vnitrozemské plavby a současně chráněny vodní zdroje před znečištěním v důsledku dopravní činnosti, budou zúčastněné strany usilovat - s patřičným přihlédnutím k existujícím mezinárodním dohodám a k činnosti EHK/OSN a ECMT v této oblasti - o sladění technických podmínek a požadavků, vztahujících se na členy lodních posádek, a to s ohledem na dosažení vysoké sociální a bezpečnostní úrovně předpisů. Za tím účelem budou především podporovat spolupráci mezi evropskými říčními komisemi, zejména mezi Dunajskou komisí a Ústřední komisí rýnské plavby.

Zúčastněné státy a evropská společenství se zavazují, že budou ochotně a v těsné spolupráci usilovat o dosažení cílů této deklarace v nejbližší možné době. K tomu účelu využijí všech příslušných evropských a dalších institucí mezivládního charakteru, především Evropské hospodářské komise při OSN, Evropské banky pro rekonstrukci a rozvoj, Světové banky a říčních komisí pro Dunaj a Rýn.

Jsou toho názoru, že tato Deklarace, týkající se problematiky evropských vodních cest, může přispět k práci ministrů, kteří se sejdou v Praze 29. října t.r. na Evropském dopravním kongresu.

PRACOVNÍ SCHŮZKA K PŘÍZPŮSOBENÍ VNITROZEMSKÉ VODNÍ DOPRAVY VE VÝCHODNÍ A STŘEDNÍ EVROPĚ TRŽNÍM PODMÍNKÁM A K JEJÍMU ZAČLENĚNÍ DO CELOEVROPSKÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

Pracovní schůzka se konala v Budapešti 9. a 10. září 1991 pod záštitou maďarské vlády a ve spolupráci se sekretariátem Evropské hospodářské komise, který přispěl organizátorům při sestavování programu schůzky a zajišťování její podpory a účasti na ní.

Na pracovní schůzce bylo přítomno jednapadesát účastníků z Rakouska, Belgie, Bulharska, České a Slovenské federativní republiky, Francie, Německa, Maďarska, Itálie, Nizozemska, Norska, Polska, Portugalska, Rumunska, Švýcarska, Velké Británie, Ukrajiny a SSSR. Zastoupeny byly i tyto mezinárodní organizace: Evropské hospodářské společenství (EEC), Ústřední komise rýnské plavby (CCNR), Dunajská komise, Mezinárodní unie říční plavby (UINF), Evropská banka pro rekonstrukci a rozvoj (EBRD).

Schůzce předsedala paní É. Molnárová, generální ředitelka odboru zahraničních věcí a sdělovacích prostředků maďarského ministerstva dopravy, spojů a vodního hospodářství.

Účelem pracovní schůzky byla výměna názorů k následujícím okruhům problémů:

(a) identifikace hlavních těžkostí, na které narážejí země střední a východní Evropy při jejich přechodu z plánovaného na tržní hospodářství v oblasti vnitrozemské plavby;

(b) ocenění vyhlídek integrace vnitrozemské plavby včetně její infrastruktury, v ekonomikách, podléhajících transformaci, do celoevropského dopravního systému;

(c) pokusy o formulaci návrhů a doporučení, jejichž realizace by mohla zjednodušit a zrychlit přízpusobení vodní dopravy v zemích, kde probíhá transformace, tržním podmínkám, jakož i její začlenění do celoevropského dopravního systému.

V tomto ohledu měla pracovní schůzka především nalézt odpověď na otázku. U kterých úkolů, jež bude třeba řešit, bude nutno zorganizovat projekty mezinárodní spolupráce.

Všeobecná diskuse proběhla s přihlédnutím k základním dokumentům, připraveným předem experty, kteří se zúčastnili pracovní schůzky. Celkem bylo předloženo jedenáct diskusních příspěvků ke všem bodům pracovní schůzky. Kromě toho byla účastníkům předána během schůzky řada bezprostředně připravených podkladů.

Vzhledem k omezeným časovým možnostem pracovní schůzky byla její témata soustředěna do tří hlavních skupin.

I. Modely podnikání ve vnitrozemské plavbě

V rámci této skupiny problémů byly zkoumány především tyto otázky:

(a) Jaké kroky se podnikají nebo jsou zamýšleny v zemích, kde probíhá transformace hospodářství, za účelem restrukturalizace jejich vnitrozemské vodní dopravy? Směřují k decentralizaci, příp. k privatizaci státních podniků?

(b) Jaké by měly být vzájemné vztahy mezi vládami a plavebními podniky?

(c) Jak je organizován trh v západoevropské vnitrozemské vodní dopravě? Jaká je zkušenost západoevropských zemí s efektivní organizací vnitrozemské vodní dopravy v rámci tržního hospodářství?

Výsledek diskuse na toto téma vedl k následujícím závěrům:

(a) Proces privatizace a demonopolizace podnikání ve vnitrozemské plavbě je ve východoevropských a středoevropských zemích na samém počátku, ačkoliv již došlo k určitému pokroku při vytváření legislativního mechanismu a výhodných ekonomických podmínek k podpoře nové podnikavosti a k umožnění přeměny existujících státem řízených plavebních společností na soukromé subjekty.

(b) Všechny tyto státy nicméně vykazují pevně odhodlání k zavedení trhu v oblasti vnitrozemské vodní dopravy. V této souvislosti poukazovali zástupci různých zemí, kde probíhá transformace hospodářství, na téměř úplný nedostatek odborných znalostí a naléhavou potřebu poradenských služeb.

(c) V Maďarsku byla ustanovena organizace, odpovídající za nakládání se státním vlastnictvím s ohledem na jeho cílenou privatizaci, která se obzvláště soustřeďuje na státní plavební podnik "MAHART" a na maďarský podíl v mezinárodním lighterovém systému "INTERLIGHTER". Malé podniky se začínají objevovat v oblasti vnitrozemské plavby, zaměřené převážně na lokální, osobní a turistickou dopravu.

(d) V SSSR a na Ukrajině se některé státní plavební podniky změnilly nebo se právě mění na akciové společnosti.

Pokud jde o západoevropské zkušenosti s efektivní organizací podniků vnitrozemské plavby v rámci tržního hospodářství, dospělo se k těmto závěrům:

(a) Hospodářský systém, převládající v členských zemích EEC, nemůže být popsán jako čistá tržní ekonomika. Rozmístování ekonomických zdrojů je určováno částečně tržním mechanismem, částečně na základě politických rozhodnutí.

(b) Konstatuje se, že dopravní trh ve vnitrozemské plavbě nemůže sám zajistit rovnováhu mezi poptávkou a nabídkou, neboť obě strany vykazují specifické charakteristiky, z jejichž interakce vyplývá téměř trvalá převaha nabídky. Proto bývá potřebná - pokud se služby vodní dopravy považují za důležité - určitá státní intervence.

(c) Kromě toho hraje stát dominantní roli při výstavbě, modernizaci a údržbě vodních cest stejně tak jako při určování a zajišťování minimálních sociálních, ekonomických a bezpečnostních standardů při provozování vnitrozemské vodní dopravy.

(d) Všeobecně se v západní Evropě neposkytlují přímé nebo nepřímé státní dotace pro vnitrozemskou plavbu či stavbu lodí.

(e) Na vodní cestách v severozápadní Evropě působí velké množství velkých a malých podniků nejrůznějšího druhu. Jen v Belgii, Francii, Nizozemsku a Německu je registrováno asi 20 000 plavebních podniků.

Mohou být však rozděleny do tří hlavních skupin:

- plavební společnosti, patřící průmyslovému podniku a pracující výhradně pro svého majitele;
- rejdářství, působící na volném dopravním trhu;
- komerční subjekty, které mohou být nazývány "společnostmi s jednou lodí".

(f) Na liberálním rýnském trhu mohou přežít pouze ty podniky, které jsou dostatečně efektivní, aby mohly nabídnout vysoce kvalitní služby za relativně nízkou cenu, případně dost silně, aby uměly získat dostatečné množství nákladů pro své lodě.

Na základě uvedených západoevropských zkušeností je možno formulovat těchto několik málo doporučení:

(a) Obchodní styk a rozhodovací procedury, týkající se řízení plavebních podniků, by měly být zjednodušeny a usnadněny v maximální možné míře.

(b) Přístavní zařízení a infrastruktura by neměly náležet plavebnímu podniku, aby bylo zajištěno rovnocenné zacházení a dobrá obsluha všem lodím, které hodlají využít přístavních služeb.

(c) Vládní intervence a kontrola by měly být omezeny na minimum, potřebné v případech, kde tržní mechanismus není sám schopen řešit vzniklé hospodářské problémy.

(d) Konzultace s dotčenými provozovci a podpora vládních opatření z jejich strany jsou rozhodující pro efektivitu sledované dopravní politiky v plavbě.

(e) Problémy, související s mezinárodním trhem ve vodní dopravě, nemohou být v zásadě řešeny na národní úrovni.

Mezinárodní jednání jsou z příčin jim vlastních časově náročná, jsou však v případě jejich úspěšnosti - nejprospěšnější.

II. Infrastruktura vnitrozemské vodní dopravy

Býly nastoleny tyto otázky:

(a) S jakými problémy se setkávají státy, kde probíhá transformace hospodářství, na poli rozvoje infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy?

(b) Jaké by měly být prostředky a způsoby financování projektů v oblasti vnitrozemských vodních cest? Jaká by měla být role vlád, zahraničních investorů, mezinárodních finančních institucí?

(d) Přispělo by k atraktivitě investiční činnosti v oblasti infrastruktury, pokud by byla síť hlavních evropských vodních cest mezinárodního významu definována a schválena mezinárodně?

Pracovní schůzka dospěla k těmto výsledkům:

(a) V síti vodních cest a infrastrukturu přístavů ve

střední a východní Evropě se vyskytuje množství nedostatků. Řeky, potenciálně důležité pro vodní dopravu (jako Odra a Visla), odpovídají pouze I. nebo II. třídě a nejsou proto použitelné pro moderní lodě a velké tonáže.

Dokonce i Dunaj vykazuje ve společném československo-maďarském úseku po 1/3 roku hloubky nižší než 2 m, v důsledku čehož je efektivita provozu lodí vnitrozemské plavby diskutabilní.

(b) Podstatnou překážkou budoucího rozvoje vnitrozemské vodní dopravy mezi východem a západem bude asi nízká kapacita přístavů v oblastech, kde probíhá hospodářská přestavba.

(c) Vzhledem k extrémně obtížné situaci, která panuje ve východoevropských a středoevropských státech, je jejich schopnost investovat do oblastí rozvoje hlavních vodních cest velmi omezená. Proto se pokládá za velmi důležitou mezinárodní spolupráce při realizaci a financování takových projektů, a to za účasti všech stran, zainteresovaných na aktivitách vnitrozemské vodní dopravy.

(d) Investice v oblasti infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy by měly být zaměřeny na výstavbu mezinárodní sítě hlavních vodních cest, spojujících důležité uzlové body v systému vnitrozemské dopravy v Evropě. Aby byla koordinována investiční politika příslušných zemí, měly by být hlavní vodní cesty delimitovány na úrovni EHK.

(e) Francouzská zkušenost při řízení a finančním krytí rozvojových projektů v oblasti mezinárodních vodních cest (zdaněním uživatelů vodních cest) je užitečným příkladem, jak se vypořádat s problémy, stojícími před některými zeměmi, kde probíhá přestavba hospodářství.

(f) EBRD může být pokládána za zvláště vhodnou instituci pro zakládání fondů a konzultační činnost v oblasti financování rozvoje vnitrozemských vodních cest, neboť má mandát pro pomoc při rozvoji jak soukromého sektoru ve vnitrozemské plavbě, tak i veřejné infrastruktury.

III. Vnitrozemská vodní doprava východ - západ

Býly diskutovány následující otázky:

(a) Jaké jsou hlavní rozdíly v právních, hospodářských a technických předpisech, podle nichž se řídí plavba na Rýně a na Dunaji, jež by mohly komplikovat vnitrozemský plavební provoz mezi východem a západem? Jsou skutečně neodstranitelné?

(b) Jaké kroky je třeba podniknout - jak na národní, tak na mezinárodní úrovni - aby se v Evropě v maximální možné míře usnadnila vnitrozemská vodní doprava? Aby byla aktivnější pro rejdáře a konkurenceschopnější vůči silnici a železnici?

Předsedající formuloval k tomuto bodu následující závěry:

(a) Zdá se, že budoucí provoz vodní dopravy mezi východem a západem by mohl být brzděn těmito těžkostmi:

- nedostatečné sladění (na celoevropské úrovni) požadavků na personální obsazení lodí a na počet pracovních a oddechových hodin posádky;

- neexistence mezinárodních ustanovení o síti vodních cest, předepisujících technicky unifikované požadavky na splavné řeky, průplavy, hydrotechnické objekty atd., které by mohly být důležité pro mezinárodní vodní dopravu;

- neexistence sjednocených právních norem v otázkách globální odpovědnosti dopravce ve vnitrozemské vodní dopravě;

- neexistence sjednocených právních norem, určujících odpovědnost při přepravě nebezpečných nákladů;

- neexistence sjednocených právních norem v oblasti smluvní odpovědnosti dopravce při přepravě zboží vnitrozemskou vodní dopravou.

(b) Pracovní schůzka vzala též v úvahu jiné možné těžkosti při plavebním provozu mezi východem a západem, tj.:

- neexistenci vzájemného uznávání lodních dokladů - jako lodních certifikátů a lodnických licencí v rozsahu celé Evropy;

- neexistenci závazného instrumentu, který by mohl regulovat dopravu nebezpečného zboží sítě evropských vodních cest mezinárodního významu.

(c) Další a nejdůležitější překážka vodní dopravy mezi východem a západem vyplývá z fundamentální rozdílnosti plavebních režimů, existujících na Dunaji a na Rýně.

(d) Jednou z možností, jak překonat tento problém je uzavření bilaterálních dohod mezi rýnskými pobřežními zeměmi a státy, které se ani nepodílejí na rýnské plavbě, ani nenáležejí k EHS.

(e) Takové řešení bude asi uspokojivé pro prvou etapu transformace. V další budoucnosti by však měla být zpracována multilaterální dohoda, poskytující možnost otevření evropského trhu ve vnitrozemské plavbě všem provozovatelům vnitrozemské plavby ze států - signatářů této dohody.

(f) Klíčovou otázkou pro integraci vnitrozemské plavby v Evropě je otázka sladění existujících systémů státní kontroly nebo regulace plavebních podniků, působících na mezinárodních trzích východní a západní Evropy, které jsou v současné době odděleny, avšak které budou brzy propojeny díky průplavu Mohan-Dunaj.

(g) Pokud bude integrovaný evropský trh ve vnitrozemské vodní dopravě kombinován s ustavením sítě vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu a se sladěním právních, odborných a technických předpisů, dostane se vnitrozemská vodní doprava do rovnocenných podmínek se silniční a železniční dopravou.

(h) Vytvoření sjednoceného evropského trhu ve vnitrozemské vodní dopravě si asi vyžádá paralelní revizi a zdokonalení jak Mannheimské, tak i Bělehradské konvence včetně příslušných protokolů Bratislavských dohod tak, aby byly dovedeny na bázi společných zásad.

(i) Primární podmínkou pro vytvoření konkurenčního evropského systému vnitrozemské vodní dopravy je existence efektivní, technicky unifikované a zabezpečené infrastruktury.

(j) Rozvoje vnitrozemských přístavů může být dosaženo hlavně tržními metodami, a to ve spolupráci se zainteresovanými podnikateli, vládními orgány a lokálními úřady.

(k) Jedním z nejdůležitějších základních

předpokladů normální funkce trhu ve vnitrozemské plavbě je použitelná a dobře rozvinutá síť přístavů, která nepřísluší plavebním podnikům a je tedy schopna nabízet služby všem plavebním podnikům na rovnocenném základě.

ZÁVĚREČNÉ POZNÁMKY

14. Proces ekonomického sjednocování západní Evropy, ekonomického sblížení mezi zeměmi západní a východní Evropy a hospodářský vzestup, vyplývající z těchto procesů, povede k silně rostoucím nárokům na přepravu zboží.

15. Existující silnice a železnice jsou stěží schopny, aby přispěly mnohem větší růst nároků, a to tím spíše, že jsou v rostoucí míře využívány pro osobní přepravu. Nové silnice a železnice vyžadují nesmírně finanční investice a jsou s nimi spojeny územní nároky, které narážejí na rostoucí odpor veřejného mínění.

16. Většina vodních cest, zejména velké řeky jako Rýn a Dunaj, poskytují dostatečné kapacitní rezervy, umožňující podstatný vzrůst provozu při relativně skromných investicích do infrastruktury.

17. Zásahy do infrastruktury budou též brát v úvahu, že plavební dráha musí poskytovat vysoký standard a dostatečné plavební hloubky, což je základní podmínkou spolehlivosti a efektivnosti vnitrozemské vodní dopravy.

18. Vnitrozemská vodní doprava je dopravním oborem, který je nejehospodárnější z hlediska energetické náročnosti a nejméně příznivý k životnímu prostředí. Je tedy účelné založit dobře koordinovanou dopravní politiku, zahrnující celou Evropu, jež bude podporovat a stimuluje využívání vnitrozemské vodní dopravy, kdykoliv je to možné.

NÁSLEDNÉ VYUŽITÍ

19. Tato zpráva bude předložena ministerské konferenci o nejnáléhavějších otázkách vnitrozemské plavby, která se má konat 11. září 1991 v Budapešti, jakožto informace a eventuální podklad k jednání.

20. Bude též předložena nadcházející 35. schůzi Hlavní pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu při OSN/EHK (Ženeva, 28. - 30. října 1991) pro zvážení a - pokud to bude vhodné - i pro pokračování v aktivitách, které je třeba podniknout.

Zusammenfassung

Am 11. September 1991 kamen in Budapest die Verkehrsminister der europäischen Staaten bzw. ihre beauftragten Vertreter zusammen, um die mit der Entwicklung der europäischen Binnenschifffahrt verbundenen Hauptprobleme zu besprechen. Die Ergebnisse der Verhandlungen wurden in einem kurzgefaßten Memorandum zusammengefaßt, dem sowohl die Teilnehmerliste als auch die Deklaration über die europäischen Binnenwasserstraßen und -schifffahrt beigelegt wurden. Vor der Sitzung der Minister am 9. und 10. September kamen Fachleute aus den jeweiligen Staaten und interessierten internationalen Organisationen im Rahmen einer Arbeitssitzung zusammen, um Unterlagen für die Sitzung der Minister vorzubereiten. Die Ergebnisse ihrer Arbeit wurden ebenfalls in einem umfangreichen schriftlichen Dokument zusammengefaßt.

In Hinblick auf den aktuellen Charakter der behandelten Fragen veröffentlichen wir die tschechische Übersetzung aller Dokumente der budapester Verhandlungen wortwörtlich und ohne ausführlichere Kommentare. Bemerkenswert ist wenigstens die Tatsache, daß die tschechoslowakische Delegation - neben der Delegation des Landes des Gastgebers - am zahlreichsten vertreten war und daß in der Deklaration von der Verbindung von Donau-Oder-Elbe ausdrücklich als vom fehlenden Glied im europäischen Wasserstraßennetz gesprochen wird und daß die Realisierung ähnlicher, bisher fehlender Glieder des Netzes aktive Schritte erfordert. Was für einen Beitrag haben die Mitglieder unserer zahlreichen Delegation bis heute - nach über ein Jahr nach der Sitzung - zu den aktiven Schritten geleistet bzw. was für einen Sinn hatte ihre Teilnahme in Budapest? Diese Frage werden sich unsere Leser selbst beantworten können.

Summary

On 11. September 1991, ministers of transportation or their authorized representatives met in Budapest to consider the most significant problems related with the development of the European inland water transport. The conclusions reached at the meeting were summarized in a brief memorandum. Its two annexes consist of the list of participants and the Declaration on European Inland Waterways and Water Transport. Prior to the ministerial meeting, a meeting of experts of the respective countries and interested international organizations was held on the 9 and 10 September with the aim to prepare working papers for the ministers. The results of the expert meeting were summarized in an extensive document.

With a view to the topical importance of the issues considered at these meetings, we have translated these documents into the Czech language and publish them in extenso, without any detailed commentaries. Worth noting is at least the fact that the Czechoslovak delegation to the meeting was - besides the delegation of the host country - the largest, as well as the fact that the Declaration explicitly speaks of the Danube-Oder-Elbe waterway as of a missing link in the European network of waterways. It also stresses that the implementation of such missing links calls for the adoption of active measures.

What active measures have the members of our large delegation contributed to up to now - more than a year following the meeting?

Or, in other words, what was their participation in Budapest worth? Our readers will no doubt be able to answer these questions for themselves.

Objednávka

časopisu Vodní cesty a plavba:

Bestellung

der Zeitschrift Wasserstraßen und Binnenschifffahrt:

Order

of magazine Waterways and inland navigation:

Jméno (Name, Name):

Adresa (Adresse, Address)

Objednávku zašlete na adresu:

EKOTRANS MORAVIA a. s., Jankovcova 6 - přístav, 170 00 Praha 7

VODOSTAV

PRAHA

Libeňský ostrov č. 11 – Praha 8
PSČ 180 00



nabízí volnou kapacitu v těchto druzích prací:

- prohlubování a úpravy plavební dráhy plovoucími korečkovými a drapákovými bagry v homínách do tř. 5 – do max. hloubek 5–7 m
- přeprava plavidel bez vlastního pohonu remorkéry řady R 70 až TR 500
- vytěžení nánosů ve vodních tocích, rybnících a vodárenských nádržích strojním zařízením lodní a pozemní mechanizace
- nákladní lodní přeprava
- zvláštní zakládání – beranění štětových stěn z vody a z terénu
- zpeňování a údržba svahů splavných, nesplavných a zemědělských toků kamennými záhozy a pohozy
- vrty a injektáže
- zemní práce všeho druhu
- úpravy, regulace zemědělských toků (potoků) včetně mýcení porostů
- montáž kanalizace včetně zemních prací (do \varnothing 500 mm)



Práce provedeme
rychle, kvalitně, případně
za smluvní cenu v dohodnutém termínu !

Informace:

Praha

č.tel. 68 31 428

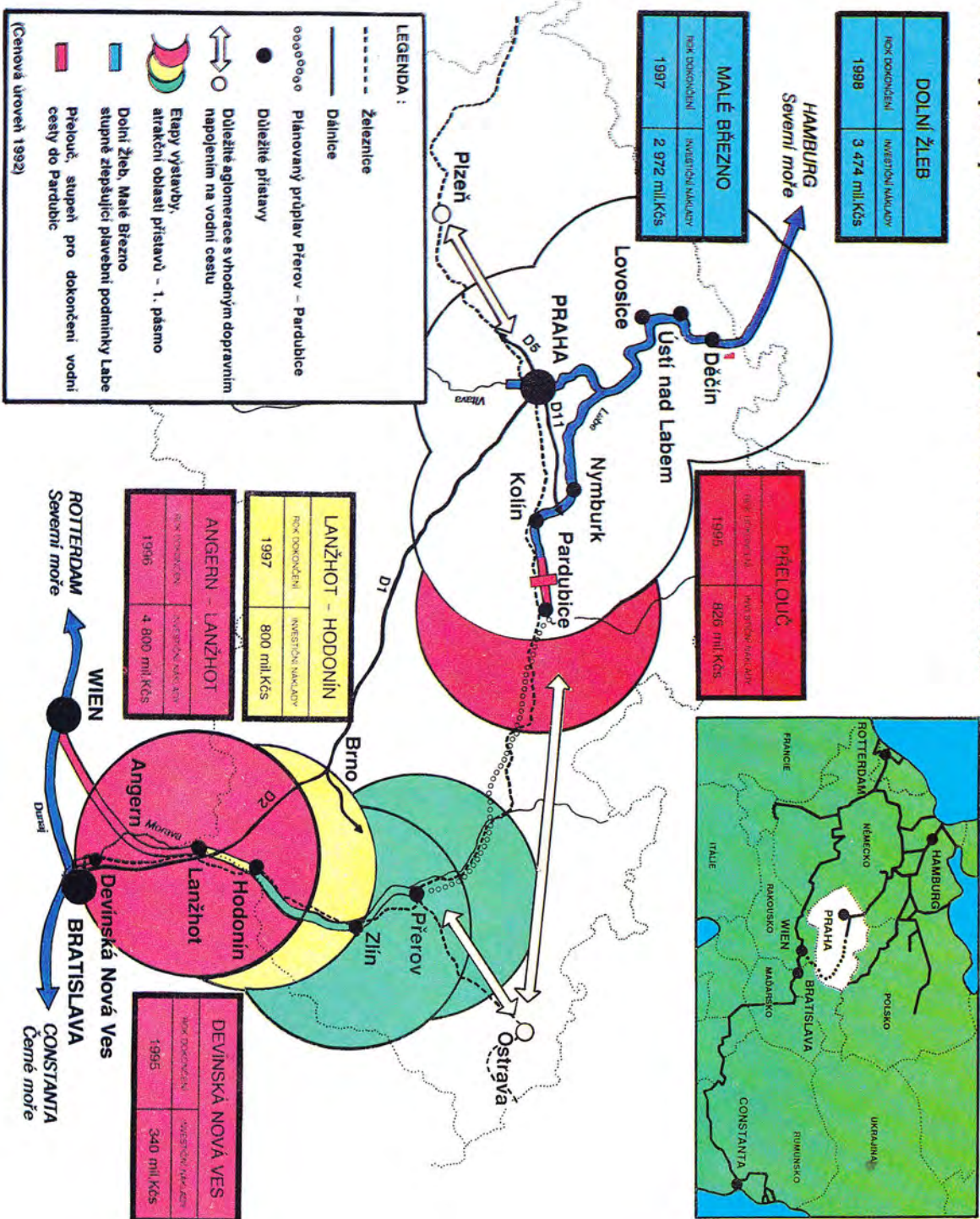
Ing. Vopinka

a pan Pavala

FAX: 68 30 273

Napojení České republiky na evropské vodní cesty

Reálný plán při schválení projektu vládou v roce 1993



Přeprava v SRN	Střední tarif za přepravu	Přímé dotace
Vnitrozemská plavba	3,9 P/ř/km	2,3 P/ř/km
Železnice	12,8 P/ř/km	5,0 P/ř/km
Silniční doprava	24,3 P/ř/km	5,3 P/ř/km

Průměrná úspora přepravce při použití vodní cesty
15 USD/t

lokality	pro výstavbu	za provozu	přiležitosti spojení s vodní cestou
Devinská Nová Ves	255	35	99
Angern - Lanžhot	2 976	174	1 650
Lanžhot - Hodonín	496	20	1 155
Hodonín - Pterov	3 720	1 354	3 679
Polabí	1 432	583	10 758
Celkem	8 879	2 166	17 741

Sídla akcionářů a.s. Ekotrans Moravia

