

Abkommen

zwischen

der Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

der Regierung der Tschechischen Republik

über

die Unterhaltung und Entwicklung der internationalen Binnenwasserstraße Elbe

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und  
die Regierung der Tschechischen Republik,  
nachfolgend „Vertragsparteien“ genannt,

getragen von dem Wunsch, im Rahmen und im Sinne des Gesamtkonzepts Elbe, die Kapazitäten der Binnenwasserstraßen für den Gütertransport intensiver zu nutzen und die verkehrliche Nutzung mit den wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten und der Erhaltung des wertvollen Naturraums in Einklang zu bringen,

im Bewusstsein, dass die Elbe eine internationale Wasserstraße ist, die Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-T ist, und die für die Tschechische Republik den Zugang zum Meer und zum Binnengewässerwegesystem in den anderen EU-Mitgliedstaaten absichert,

sind wie folgt übereingekommen:

#### Artikel 1

##### Gegenstand des Abkommens

(1) An der internationalen Binnenwasserstraße Elbe werden auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und auf dem Gebiet der Tschechischen Republik Bedingungen und Maßnahmen im Sinne der Artikel 3 und 4 dieses Abkommens in Übereinstimmung mit dem jeweiligen innerstaatlichen Recht geschaffen beziehungsweise umgesetzt, die das Betreiben von Binnenschifffahrt in einem wirtschaftlich und ökologisch angemessenen Rahmen ermöglichen sollen.

(2) Das Ziel ist es, die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Bedingungen und Maßnahmen möglichst bis 2030 zu schaffen.

## Artikel 2

### Definition von Parametern der internationalen Binnenwasserstraße Elbe

(1) Der Durchfluss ist das Wasservolumen, das einen bestimmten Querschnitt in einer Zeiteinheit durchfließt, unabhängig von der Zuordnung zu einem Einzugsgebiet.

(2) Der Bezugswasserstand der freifließenden Binnenwasserstraße Elbe ist der Wasserstand, auf den sich Regelungsziele beziehen. Der niedrige Bezugswasserstand dient zur Festlegung der angestrebten Fahrrinntiefe. Der mittlere Bezugswasserstand dient zur Festlegung der Bauwerkssollhöhe für die Stromregelungsbauwerke, zum Beispiel Buhnen.

(3) Die Fahrrinnenparameter sind Kennzahlen zur Beschreibung der Fahrrinne als Werte von Fahrrinnenbreite und Fahrrinntiefe.

a) Die Fahrrinntiefe ist die für die Schifffahrt verfügbare Wassertiefe bei einem bestimmten Bezugswasserstand innerhalb der Fahrrinne. Die Fahrrinntiefe setzt sich zusammen aus:

- I. Abladetiefe bedeutet der einem bestimmten Beladungszustand entsprechende Tiefgang eines Schiffes.
- II. Einsinktiefe bedeutet das Maß, um das ein Schiff durch innere und/oder äußere Einwirkung gegenüber seiner Ruhelage tiefer einsinkt.
- III. Mindestflottwasser bedeutet die Differenz zwischen Fahrrinntiefe und der Summe aus Abladetiefe und Einsinktiefe.

b) Die Fahrrinnenbreite ist die Breite der Fahrrinne unter Berücksichtigung der Fahrrinntiefe und des Raumbedarfs des Verkehrs. Maßgeblich für die Unterhaltung der Binnenwasserstraße ist die Breite der Fahrrinne.

(4) Der gleichwertige Durchfluss (GIQ) ist der Durchfluss mit gleicher Unterschreitungsdauer in verschiedenen Querschnitten eines Fließgewässers. Die Unterschreitungsdauer ist die Dauer, für die ein bestimmter Wert innerhalb einer bestimmten Zeitspanne unterschritten wird.

(5) Der gleichwertige Wasserstand (GIW) gibt einander entsprechende Wasserstände in verschiedenen Durchflussquerschnitten entlang eines Fließgewässers bei gleicher Unterbeziehungsweise Überschreitungsdauer an. Er wird auf der Basis des GIQ ermittelt.

(6) Ziel der verkehrlichen Unterhaltung ist es, den widmungsgemäßen Zustand der Binnenwasserstraße dauerhaft zu erhalten und einen ordnungsgemäßen verkehrsbezogenen Wasserdurchfluss zu gewährleisten, um der Schifffahrt einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen.

### Artikel 3

#### Fahrrinnenparameter der internationalen Binnenwasserstraße Elbe auf dem Gebiet der Tschechischen Republik

(1) Die Regierung der Tschechischen Republik stellt auf dem Elbe-Abschnitt von Ústí nad Labem bis zur Staatsgrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik die Fahrrinnenparameter sicher, die sich aus den jeweils gültigen konzeptionellen Dokumenten für die Schifffahrt ergeben.

(2) Die Regierung der Tschechischen Republik erhält im Abschnitt zwischen Ústí nad Labem und Týnec nad Labem die bestehenden Wasserstraßenparameter mit einer Fahrrinntiefe von 230 cm aufrecht.

- 3 -

(3) Die Regierung der Tschechischen Republik wird im Abschnitt zwischen Týnec nad Labem und Pardubice Maßnahmen mit dem Ziel durchführen, eine Fahrrinntiefe von 230 cm bis zum Zielhafen in Pardubice zu ermöglichen.

#### Artikel 4

##### Fahrrinnenparameter der internationalen Binnenwasserstraße Elbe auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland von der deutsch-tschechischen Grenze bis zum Rückstaubereich Wehr Geesthacht

- (1) Grundlage für die Fahrrinnenparameter an der deutschen Binnenwasserstraße Elbe ist das „Strategische Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe und ihrer Auen“ (Gesamtkonzept Elbe).
- (2) Derzeitiges Unterhaltungsziel auf der internationalen Binnenwasserstraße Elbe ist eine Fahrrinntiefe von 140 cm unter dem aktuellen Bezugswasserstand (GIW 2010) bei variabler Fahrrinnenbreite.
- (3) Die Fahrrinnenparameter der freifließenden Elbe von der deutsch-tschechischen Grenze [El-km 0,0] bis zum Rückstaubereich Wehr Geesthacht [El-km 569,2] werden unter einem niedrigen Bezugswasserstand definiert. Der niedrige Bezugswasserstand an der Elbe ist der „Gleichwertige Wasserstand“ (GIW). Der GIW und der GIQ der Elbe wird gegenwärtig unter Zugrundelegung von 20 eisfreien Tagen für eine definierte Jahresreihe berechnet.
- (4) Eine Überprüfung des niedrigen Bezugswasserstandes (GIW) erfolgt grundsätzlich alle zehn (10) Jahre durch die Regierung der Bundesrepublik Deutschland. Sollte erkannt werden, dass eine frühere Aktualisierung des niedrigen Bezugswasserstandes notwendig ist, wird das derzeitige Unterhaltungsziel durch die Regierung der Bundesrepublik Deutschland überprüft und, soweit erforderlich, neu festgelegt. Die Überprüfung des Unterhaltungsziels erfolgt im Sinne des Gesamtkonzepts Elbe nach verkehrlichen,

wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Gesichtspunkten.

#### Artikel 5

##### Kostentragung

Jede Vertragspartei trägt die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen an der internationalen Binnenwasserstraße Elbe auf dem eigenen Gebiet.

#### Artikel 6

##### Gemeinsame Kommission

(1) Die Vertragsparteien gründen eine Gemeinsame Kommission. Diese Kommission besteht aus den Leitern beider Delegationen und aus zwei weiteren Mitgliedern, die von jeder Vertragspartei benannt werden. Die Vertragsparteien teilen sich gegenseitig die Namen der Delegationsleiter mit. Zur Sitzung der Gemeinsamen Kommission können in Absprache der Delegationsleiter bei Bedarf Experten und Gäste eingeladen werden.

(2) Der Leiter einer jeden Delegation kann durch einen Antrag beim Leiter der jeweils anderen Delegation eine Sitzung der Gemeinsamen Kommission unter seinem Vorsitz einberufen. Die Sitzung muss binnen eines (1) Monats nach Zustellung dieses Antrags terminiert werden.

(3) Die Gemeinsame Kommission hat die Aufgabe, das Monitoring der Fahrrinnenparameter der internationalen Binnenwasserstraße Elbe im Sinne der Artikel 3 und 4 wahrzunehmen. Die Vertragsparteien erhalten durch die Gemeinsame Kommission abgestimmte Empfehlungen und unverbindliche Stellungnahmen zu Sachverhalten, welche die Nutzung der internationalen Binnenwasserstraße Elbe durch die Binnenschifffahrt betreffen.

(4) Der Delegationsleiter jeder Vertragspartei kann den Leiter der Delegation der anderen Vertragspartei um die Unterlagen bitten, die er für die Ausarbeitung von Empfehlungen und Stellungnahmen der Gemeinsamen Kommission als erforderlich erachtet. Der Delegationsleiter der anderen Vertragspartei legt ihm die erbetenen Unterlagen vor, wenn sie ihm zur Verfügung stehen.

(5) Die Gemeinsame Kommission fasst ihre Beschlüsse in gegenseitigem Einvernehmen der Leiter der beiden Delegationen.

#### Artikel 7

##### Beilegung von Streitigkeiten

Die Vertragsparteien werden etwaige Streitigkeiten über die Auslegung und Durchführung dieses Abkommens ausschließlich auf diplomatischen Weg beilegen.

#### Artikel 8

##### Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des dritten Monats in Kraft, nachdem die spätere diplomatische Note eingegangen ist, mit welcher sich die Vertragsparteien mitteilen, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind.

#### Artikel 9

##### Schlussbestimmungen

(1) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Es kann nur im

gegenseitigen Einvernehmen zwischen den Vertragsparteien schriftlich geändert oder ergänzt werden.

(2) Falls es bei der Durchführung des Abkommens zu erheblichen Schwierigkeiten kommt oder falls sich die Situation, die bei dem Abschluss des Abkommens bestanden hat, wesentlich ändert, nehmen die Vertragsparteien auf Antrag einer der Vertragsparteien Verhandlungen über die Änderung des Abkommens auf.

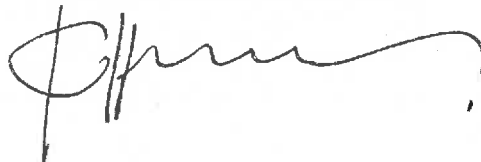
(3) Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen schriftlich kündigen. Das Abkommen tritt sechs Monate nach Zustellung der Kündigung außer Kraft.

Geschehen zu Berlin und Prag am 20 Juli 2021 in zwei Urschriften, jede in deutscher und tschechischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung  
der Bundesrepublik Deutschland



Für die Regierung  
der Tschechischen Republik





Dohoda

mezi

vládou Spolkové republiky Německo

a

vládou České republiky

o

údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty

Vláda Spolkové republiky Německo,

a

vláda České republiky

dále jen „smluvní strany“,

vedeny přáním intenzivněji využívat v rámci a ve smyslu Celkového konceptu Labe kapacity vnitrozemských vodních toků pro nákladní dopravu a skloubit dopravní využití s vodohospodářskými potřebami a zachováním cenného přírodního prostoru,

uvědomující si, že Labe je mezinárodní vodní cestou, která je součástí Transevropské dopravní sítě TEN-T, a která České republice zajišťuje přístup k moři a k systému vnitrozemských vodních cest v ostatních členských státech EU,

se dohodly takto:

#### Článek 1

##### Předmět dohody

- (1) Na mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cestě budou na území Spolkové republiky Německo a na území České republiky vytvořeny podmínky a provedena opatření, ve smyslu článku 3 a 4 této dohody v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy, která by měla umožnit provozování vnitrozemské vodní dopravy v přiměřeném ekonomickém a ekologickém rámci.
- (2) Cílem dohody je vytvořit, pokud možno do roku 2030, podmínky a provést opatření uvedená v odstavci 1 tohoto článku.

## Článek 2

### Definice parametrů mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty

- (3) Průtok je objem vody, která protéká jistým průřezem za časovou jednotku, nezávisle na přiřazení k povodí.
- (4) Referenční vodní stav volně tekoucí vnitrozemské Labské vodní cesty je vodní stav, na který se vztahují cíle regulace. Nízký referenční vodní stav slouží ke stanovení požadované hloubky plavební dráhy. Střední referenční vodní stav slouží ke stanovení požadované výšky staveb sloužících k úpravě toku.
- (5) Parametry plavební dráhy jsou ukazatele sloužící k popisu plavební dráhy jako hodnot šířky plavební dráhy a hloubky plavební dráhy.
  - a) hloubka plavební dráhy je disponibilní hloubka vody pro vodní dopravu při určitém referenčním vodním stavu v plavební dráze. Plavební hloubka je tvořena:
    - I. ponorem s nákladem, což znamená ponor statického zatížení plavidla
    - II. zanořením plavidla, což znamená rozdíl ponoru plavidla v důsledku vnitřního či vnějšího působení oproti ponoru plavidla v klidu
    - III. minimálním vodním prostorem pod kýlem, což znamená rozdíl mezi hloubkou plavební dráhy a součtem ponoru s nákladem a zanoření plavidla.
  - b) šířka plavební dráhy je šířka s přihlédnutím k hloubce plavební dráhy a prostorovému požadavku dopravy. Pro údržbu vnitrozemské vodní cesty je rozhodující požadovaná šířka plavební dráhy.

- (6) Ekvivalentní průtok (GIQ) je průtok se stejnou dobou podkročení v různých profilech vodního toku. Doba podkročení je dobou, ve které je určitá hodnota během určitého časového rozpětí podkročena.
- (7) Ekvivalentní vodní stav (GIW) označuje sobě odpovídající vodní stavy v různých profilech podél vodního toku při stejné době podkročení, resp. překročení. Stanovuje se na základě GIQ.
- (8) Cílem provozní údržby je dlouhodobě udržovat patřičný stav vnitrozemské vodní cesty a zajistit řádný provozní průtok vody, aby byl umožněn ekonomický provoz vnitrozemské vodní dopravy.

### Článek 3

#### Parametry plavební dráhy mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty na území České republiky

- (1) Vlára České republiky zajišťuje na úseku Labe od Ústí nad Labem až ke státním hranicím mezi Spolkovou republikou Německo a Českou republikou parametry plavební dráhy vyplývající z aktuálně platných koncepčních dokumentů v oblasti vnitrozemské plavby.
- (2) Vlára České republiky udržuje na úseku mezi Ústím nad Labem a Týncem nad Labem stávající parametry vodní cesty s plavební hloubkou 230 cm.
- (3) Vlára České republiky provádí na úseku mezi Týncem nad Labem a Pardubicemi opatření s cílem umožnit plavební hloubku 230 cm až do cílového přístavu v Pardubicích.

#### Článek 4

##### Parametry plavební dráhy mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty na území Spolkové republiky Německo od německo-českých hranic až po retenční prostor plavebního stupně Geesthacht

- (1) Základem parametrů plavební dráhy na německé vnitrozemské Labské vodní cestě je „Strategický koncept pro rozvoj německého vnitrozemského Labe a jeho niv“ (Celková koncepce Labe).
- (2) Současným cílem údržby na mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cestě je hloubka plavební dráhy 140 cm při aktuálním vztažném vodním stavu (GIW 2010) při proměnlivé šířce plavební dráhy.
- (3) Parametry plavební dráhy volně tekoucího Labe od německo-českých hranic [ř. km 0,0] až po retenční prostor plavebního stupně Geesthacht [ř. km 569,2] jsou definovány nízkou referenční úrovní vodní hladiny. Nízkou referenční úrovní vodní hladiny Labe je ekvivalentní vodní stav (GIW). GIW a GIQ se v současné době stanovuje na základě 20 nezámrzných dnů pro definovanou řadu let.
- (4) Vláda Spolkové republiky Německo přezkoumá každých deset (10) let nízkou referenční úroveň vodní hladiny (GIW). Pokud bude shledáno, že je nutná aktualizace nízké referenční úrovně vodní hladiny, vláda Spolkové republiky Německo posoudí současný cíl údržby a v případě potřeby tento nově definuje. Posouzení cíle údržby se uskutečňuje ve smyslu Celkového konceptu Labe z dopravních, vodohospodářských a environmentálních hledisek.

Článek 5  
Úhrada nákladů

Každá smluvní strana nese náklady na realizaci opatření na mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cestě na vlastním území.

Článek 6  
Společná komise

- (1) Smluvní strany zakládají Společnou komisi. Tato komise se skládá z vedoucích obou delegací a dalších dvou členů, kteří budou jmenováni každou smluvní stranou. Smluvní strany si navzájem sdělí jména vedoucích delegací. V případě potřeby mohou být na zasedání Smíšené komise pozváni odborníci a hosté po dohodě vedoucích obou delegací.
- (2) Vedoucí každé delegace může na žádost podanou u vedoucího druhé delegace svolat zasedání Smíšené komise a tomuto zasedání předsedat. Termín zasedání komise musí být stanoven do jednoho (1) měsíce po doručení této žádosti.
- (3) Úkolem Smíšené komise je provádět monitorování parametrů plavební dráhy mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty ve smyslu článků 3 a 4 této dohody. Smluvní strany obdrží Smíšenou komisí odsouhlasená doporučení a nezávazná stanoviska ke skutečnostem týkajícím se využití mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty vnitrozemskou plavbou.
- (4) Vedoucí delegace každé smluvní strany může požádat vedoucího delegace druhé smluvní strany o podklady, které považuje za nezbytné pro vypracování doporučení a stanovisek Smíšené komise. Vedoucí delegace druhé smluvní strany předloží vyžádané podklady, má-li je k dispozici.

- (5) Smíšená komise přijímá svá rozhodnutí na základě vzájemné shody vedoucích obou delegací.

#### Článek 7

##### Urovnání sporů

Smluvní strany budou řešit případné spory týkající se výkladu a provádění této dohody výlučně diplomatickou cestou.

#### Článek 8

##### Vstup v platnost

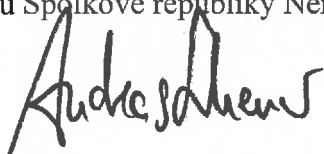
Tato dohoda vstoupí v platnost prvního dne třetího měsíce následujícího po dni doručení pozdější z diplomatických nót, jimiž si smluvní strany navzájem sdělí, že byly splněny jejich vnitrostátní předpoklady pro vstup této dohody v platnost.

Článek 9  
Závěrečná ustanovení

- (1) Tato dohoda se uzavírá na dobu neurčitou. Může být změněna nebo doplněna pouze písemně a po vzájemné dohodě smluvních stran.
- (2) Dojde-li při provádění dohody k závažným problémům nebo změní-li se podstatně situace, která existovala při uzavření dohody, smluvní strany zahájí na žádost jedné ze smluvních stran jednání o změně dohody.
- (3) Každá smluvní strana může tuto dohodu písemně vypovědět. Platnost dohody končí uplynutím doby šesti měsíců ode dne doručení oznámení o výpovědi druhé smluvní straně.

Dáno v Berlíně a Praze dne 20. července 2021 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazyce německém a českém, přičemž obě znění mají stejnou platnost.

Za vládu Spolkové republiky Německo



Za vládu České republiky

