

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut mezinárodních studií

Katedra německých a rakouských studií

Bakalářská práce

2021

Klára Čechová

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut mezinárodních studií

Katedra německých a rakouských studií

**Německá jednota: dopravní síť jako jedna z priorit
německého znovusjednocení**

Bakalářská práce

Praha 2021

Autor práce: Klára Čechová

Studijní program: Mezinárodní teritoriální studia

Studijní obor: Česko-německá studia

Vedoucí práce: doc. PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Rok obhajoby: 2021

Prohlášení

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracovala samostatně a použila jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 27. 7. 2021

Klára Čechová

Bibliografický záznam

ČECHOVÁ, Klára. *Německá jednota: dopravní síť jako jedna z priorit německého znovusjednocení*. Praha, 2020. 54 s. Bakalářská práce. Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut mezinárodních studií, Katedra německých a rakouských studií. Vedoucí práce doc. PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Rozsah práce: 76 406 znaků

Abstrakt

Bakalářská práce pojednává o tématu německého znovusjednocení, a to v oblasti dopravní sítě. Je zde představen program Aufbau Ost, tedy opatření podniknutá za účelem vyrovnání hospodářské a životní úrovně nových a starých spolkových zemí, a jeho financování pomocí Fondu Německé jednoty a následně mechanismu finančního vyrovnání. Příkladem využití těchto financí je sjednocení dopravní sítě, které se stalo jednou z hlavních priorit programu a prostředkem k zajištění německé jednoty. Nejprve je nastíněn stav dopravní sítě před sjednocením. Následně se práce věnuje způsobu procesu plánování spolkových dopravních cest, a tedy tzv. Bundesverkehrswegeplan. Poté je zmíněn první takový společný plán, jehož základní částí byly dopravní projekty německé jednoty. Procesem jejich schvalování, realizací a finanční stránkou se zabývá poslední část práce.

Abstract

This bachelor's thesis deals with the topic of German reunification of the transport network. Paper introduce the Aufbau Ost program, what measures were taken to balance the economic and living standards of the new and old countries and its financing through the German Unity Fund, and then the equalization payments mechanism. The demonstration of the use of this funding is the unification of the transport network, which has become one of the main priorities of the program and a means of ensuring German unity. First the thesis outlines the state of the transport network before the unification. After that, it deals with the process of planning federal transport routes, and thus the so-called Bundesverkehrswegeplan. Then, it discusses the first joint plan, the basic parts of which were German Unification Transport Projects. Their approval, implementation and financial aspect are the last part of this work.

Klíčová slova

Bundesverkehrswegeplan, dopravní projekty německé jednoty, financování německé jednoty, německá dopravní síť, německé znovusjednocení, nové spolkové země, program Aufbau Ost

Keywords

Bundesverkehrswegeplan, German Unity Transport Projects, financing of German unity, German transport network, German reunification, new states of Germany, program Aufbau Ost

Title

German unity: transport network as one of priorities of the German reunification

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala panu docentu Tomáši Nigrinovi za vedení mé bakalářské práce, jeho věcné připomínky a také ochotu a vstřícnost během celého studia.

Obsah

Úvod.....	1
1. Program Aufbau Ost a finanční stránka německé jednoty.....	5
1.1. Hospodářská, sociální a měnová unie a její dopady.....	5
1.2. Program Aufbau Ost.....	7
1.3. Princip německé solidarity a finančního vyrovnání.....	8
1.4. Fond německé jednoty	9
1.5. Pakt solidarity I a II.....	10
2. Dopravní infrastruktura v NDR a SRN	12
2.1. Obecná charakteristika dopravní infrastruktury.....	12
2.2. Vývoj německé dopravní sítě.....	13
2.2.1. Železniční síť	14
2.2.2. Silniční síť	16
2.2.3. Síť vnitrozemských vodních cest	18
2.3. Proměna dopravní sítě po roce 1990	19
3. Spolkový plán dopravních cest z roku 1992 (BVWP) a dopravní projekty německé jednoty v politickém rozhodování.....	21
3.1 Spolkový plán dopravních cest jako politický nástroj v procesu výstavby jednotné dopravní sítě	22
3.2. Cesta k BVWP 92	24
3.3. VDE jako první stavební kámen BVWP 92.....	27
3.4. Politická opatření k urychlení realizace VDE	29
4. Realizace VDE do roku 2017.....	31
4.1. 17 VDE a jejich stav do roku 2017	32
4.1.1. Železniční VDE	33
4.1.2. Silniční projekty	36
4.1.3. Vodní projekt.....	38
4.2. Financování VDE a opravy dopravní sítě v nových spolkových zemích	40
Závěr	42
Summary.....	44
Literatura.....	46

Úvod

Již od úplného počátku znovusjednocení byla za účelem srovnání životních poměrů a hospodářské úrovně na obou území Spolkové republiky Německo (dále jako SRN), tedy v nových a starých spolkových zemích, přijímána různá politická a hospodářská opatření. Tato opatření spojoval spolu s jejich cílem i název, program *Aufbau Ost*¹, tedy program Výstavby Východu. Veřejnost očekávala, že během několika málo let se novým spolkovým zemím bude dařit hospodářsky stejně jako těm starým, i přesto, že se mělo jednat o jejich celkovou modernizaci. Tyto odhady se brzy ukázaly jako nereálné, transformace území pokračovala během následujících třiceti let, kdy do nových spolkových zemí v rámci programu plynuly z ostatních zemí obrovské sumy peněz.

Strukturální problémy nově sloučené SRN byly zpočátku nesmírně výrazné. Žádný jiný evropský stát nemusel v rámci svých hranic sjednotit dvě tak rozdílná území, co se hospodářské síly, ale i celkové vybavenosti týče. Jedním z prvních úkolů programu *Aufbau Ost*, a zároveň i důležitý faktor celkového rozvoje nových spolkových zemí a německé jednoty, bylo zajistit podmínky pro vytvoření výkonu schopné a moderní dopravní infrastruktury, která zde byla po čtyři desetiletí existence Německé demokratické republiky (dále jako NDR) velmi zanedbaná. Měla být vytvořena kvalitní a rozvinutá dopravní síť u všech druhů dopravy, a tím zajištěno dobré dopravní spojení se západem Německa, napojení na transevropské sítě, ale i celková dopravní dostupnost. Zároveň se jednalo o předpoklad, pro úspěšný a konkurenceschopný hospodářský vývoj nových zemí.

Z hlediska obsahu se práce opírá o dva hlavní pilíře. Prvním z nich je téma samotného programu *Aufbau Ost* a jeho financování. Druhý opěrný bod představuje přiblížení jednoho z hlavních a prvotních cílů zmíněného programu, a to vybudování jednotné a moderní dopravní sítě.

S ohledem na tyto dva stěžejní body si práce klade za cíl zodpovězení otázky, jaké politické kroky, byly za účelem modernizace dopravních sítí nových spolkových zemí podniknuty, s čímž je úzce spjato představení fungování německého systému plánování dopravních cest. Klíčové pro tento proces bylo schválení tzv. *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit* (Dopravní projekty německé jednoty, dále jako VDE), a proto se k cílům práce řadí vyložení jejich významu pro německou jednotu. Záměrem práce je rovněž

¹ V práci bude dále užíván pouze německý název.

demonstrovat, jakým způsobem byla opatření přijímaná v rámci Aufbau Ost, a tedy i zmíněná modernizace dopravní infrastruktury, financována.

Téma německé dopravní sítě a jejího obnovení v nových zemích je v česky psané literatuře téměř nezastoupené, i proto by práce mohla mít svůj přínos v představení tématu českým čtenářům. Ačkoli se práce zaměřuje především na hospodářské aspekty německé jednoty, v popředí stojí obecný předpoklad, že v rámci procesu znovusjednocení a následně i programu Aufbau Ost měla v počáteční fázi přednost politická rozhodnutí před těmi ekonomickými.

Z hlediska časového je práce zasazena primárně do období mezi roky 1989–2017. Jde tedy o období od prvních společných dopravních jednání až do roku, kdy byl do provozu uveden jeden z hlavních a celkově nejnáročnější projektů, a to VDE 8.1. K nutnému uvedení do kontextu rozdílného vývoje dopravních sítí v dříve rozděleném Německu se úsek práce zabývá i dobou počínající rokem 1980. Z geografického pohledu se práce zaměřuje na SRN, zvláště pak na nové spolkové země.

Co se struktury týče, je práce vedle úvodu a závěru členěna do čtyř hlavních kapitol. První z nich se věnuje historickým hospodářským souvislostem znovusjednocení a tématu finanční podpory nových spolkových zemí. Jednotlivé podkapitoly rozebírají jak program Aufbau Ost, tak finančním vyrovnání, Německý fond jednoty a na něj navazující Pakty solidarity I a II. Cílem této kapitoly je představit samotný program a jeho finanční zajištění. V pořadí druhá kapitola pojednává o německé dopravní infrastruktuře v bývalé NDR i SRN. Její podkapitoly obsahují informace o vývoji železniční a silniční dopravní sítě od 80. let 20. století až do roku 2017, ale také představují vnitrozemskou síť vodních cest. Ve třetí kapitole je uveden způsob spolkového plánování dopravních cest. Nejprve se kapitola věnuje obecně tzv. *Bundesverkehrswegeplan* (Spolkový plán dopravních cest, dále jako BVWP) a jeho mechanismům. Následuje analýza politických kroků, které vedly ke schválení prvního společného BVWP 1992. Součástí jsou podkapitoly, které rozebírají postavení VDE v rámci BVWP 1992 a politické kroky, které jim zajistily prioritní postavení. Záměrem poslední, čtvrté kapitoly, je představit, jakým způsobem probíhala realizace jednotlivých projektů, kdo byl jejich stavbou pověřen, ale také jejich finanční náročnost.

Práce vychází z většiny z německých zdrojů. Obecnější část, tedy ta pojednávající o samotném Aufbau Ost a jeho financování se opírá převážně o literaturu věnující se

hospodářským aspektům německého znovusjednocení. Pro práci byla přínosná především monografie *Die Bilanz: eine wirtschaftliche Analyse der Deutschen Einheit*², vydaná v roce 2009. Autorem je německý ekonom Karl-Heinz Paqué, který zde podrobně rozebírá dopad znovusjednocení na východoněmecké hospodářství a s odstupem téměř dvaceti let hodnotí v rámci programu přijatá opatření a jejich výsledky. K přesnému pochopení fungování mechanismu finančního vyrovnání, a tedy i financování nových spolkových zemí velmi napomohla práce Romany Mynaříkové *Bohatým brát, chudým dávat: finanční vyrovnání spolkových zemí jako klíčové vnitroněmecké politikum přelomu tisíciletí*.³

Problémem pro práci představovalo nezpracování tématu samotných VDE a spolkového plánování dopravních cest v knižně vydaných a dostupných publikacích. Výjimku představuje kniha *Handbuch Verkehrspolitik*⁴, vydaná kolektivem autorů, která obsahuje i kapitolu věnující se BVWP, a to jak na obecné úrovni, tak i konkrétně BVWP 1992. Informace o procesu plánování dopravních cest jsou doplněny z disertační práce *Bundesverkehrswegeplanung als Produkt der Mehrebenenverflechtung*⁵, obhájené v roce 2017 na Technische Universität Darmstadt.

Podstatná část práce však vychází z elektronicky dostupných zdrojů. Údaje o vývoji a podobě dopravní sítě v NDR i SRN v druhé kapitole pochází z online dostupných německých statistických ročenek mezi lety 1981 a 2019, tzv. *Statistische Jahrbuch*.⁶ Přínosná pro analýzu politických kroků ohledně VDE byla elektronicky vydaná publikace *20 Jahre DEGEGES 1991-2011: Band 2*⁷, vypracovaná u příležitosti výročí založení této firmy, která stála za stavbou všech silničních VDE.

Neopomenutelnou skupinu zdrojů tvoří německé zákony, ale také oficiální dokumenty a výroční zprávy spolkových ministerstev. Především to jsou tzv.

² Karl-Heinz Paqué, *Die Bilanz: Eine wirtschaftliche Analyse der Deutschen Einheit* (München: Carl Hanser Verlag, 2009).

³ Romana Mynaříková, *Bohatým brát, chudým dávat: finanční vyrovnání spolkových zemí jako klíčové vnitroněmecké politikum přelomu tisíciletí* (Praha: Matfyzpress, 2011).

⁴ Weert Canzler, Andreas Knie a Oliver Schöller, *Handbuch Verkehrspolitik* (Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2007).

⁵ Carsten Fischer, „*Bundesverkehrswegeplanung als Produkt der Mehrebenenverflechtung: Eine Analyse anhand der Bundesverkehrswegeplanung von 1990 bis 2004 unter besonderer Berücksichtigung der Länder Brandenburg und Nordrhein-Westfalen*“ (doktorská disertace, Technische Universität Darmstadt, 2017).

⁶ Jejich seznam na stranách 47 a 48.

⁷ Bodo Baumbach, Dirk Brandenburger, Jürgen Huber, *20 Jahre DEGEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2* (Berlin: Deutsche Einheit Fernstraßenplanungsund – bau GmbH, 2011), https://www.deges.de/wp-content/uploads/2019/08/20J_DEGEGES_Bd2.pdf (staženo 13. 12. 2019).

Jahresberichte der Bundesregierung zum Stand der Deutschen Einheit (Výroční zprávy spolkové vlády ke stavu německé jednoty).⁸ Pro poslední kapitolu byly klíčovým zdrojem oficiální, tištěné brožury vydané německým ministerstvem dopravy, z ledna 1992 a září 1997 informující o VDE.⁹ Údaje z nich doplňuje tzv. *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit* (Zpráva o pokroku VDE) z června roku 2018¹⁰, přičemž tyto zprávy o VDE vydává ministerstvo dopravy aktualizované každý rok.

⁸ Kompletní seznam na straně 46.

⁹ Der Bundesminister für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Für wirtschaftliche Aufschwung, für sichere Arbeitsplätze, für Verkehrssicherheit und Umweltschutz* (Bonn: Bundesminister für Verkehr, 1992) a Bundesministerium für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Informationen zum Neu – und Ausbau der Verkehrswege in den neuen Bundesländern* (Bonn: Bundesministerium für Verkehr, 1997).

¹⁰ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni 2018* (Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018), https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/sachstandsbericht-verkehrsprojekte-deutsche-einheit-2018.pdf?__blob=publicationFile (staženo 15.4. 2020).

1. Program Aufbau Ost a finanční stránka německé jednoty

V úvodu bylo zmíněno, že německé znovusjednocení dalo na území bývalé NDR vzniknout pěti novým spolkovým zemím: Braniborsku, Meklenbursku-Přednímu Pomořansku, Sasku, Sasku-Anhaltsku a Durynsku. Jejich nejzranitelnějším místem se stalo hospodářství, které bylo potřeba za účelem vyrovnání životních poměrů občanů NDR restrukturalizovat a přeměnit po vzoru SRN.

Již od úplného začátku bylo jasné, že tato transformace z centrálně plánovaného hospodářství na tržní konkurenceschopný a evropskému trhu otevřený hospodářský systém nebude jednoduchý úkol. Zdejší hospodářství bylo totiž v době před sjednocením vzdálené stále rostoucímu trendu liberalizace a globalizace a nebylo příliš efektivní.¹¹ Hodnota produktivity práce, která byla jedním z měřítek hospodářské výkonnosti, si stála vůči SRN v poměru 1:3.¹² Zároveň v NDR většina podniků patřila pod majetek státu, a tak zde nebylo potřeba principu hospodářské soutěže, ceny neurčoval trh, ale byly byrokraticky stanoveny. Mezinárodní obchod probíhal v podstatě pouze v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci s ostatními státy východního bloku.

1.1. Hospodářská, sociální a měnová unie a její dopady

Na výše zmíněné skutečnosti bylo potřeba reagovat. Oba dřívější německé státy si musely během krátké doby ujasnit vnitropolitické podmínky jejich sjednocení, ke kterým v první řadě patřilo vytvoření společné Hospodářské, měnové a sociální unie k datu 1. července 1990. Tento den platil pro mnoho občanů bývalé NDR jako výchozí bod nové éry, jako den německého sjednocení, a to i přesto, že všeobecně za Den německé jednoty měl být považován 3. říjen 1990.¹³

Základem hospodářské unie bylo zavedení tržního hospodářství v nových spolkových zemích. Měla zde vzniknout hospodářská soutěž a stanovování cen dle nabídky a poptávky. Sociální unie měla za cíl restrukturalizovat sociální systém podle vzoru SRN. Její velké úskalí představovalo odstranění sociálních benefitů, které do té

¹¹ Paqué, *Die Bilanz*, 5-6.

¹² *Ibid.*, 1.

¹³ Hannes Bahrmann, Christoph Links, eds., *Am Ziel vorbei: die Deutsche Einheit-eine Zwischenbilanz* (Berlin: Links, 2005), 75.

doby NDR poskytovala svým občanům a které v SRN nebyly obvyklé.¹⁴ Nejvýraznější dopad na hospodářství nových spolkových zemí mělo zavedení měnové unie. Novou měnou na východě Německa měla být západoněmecká marka (dále jako DM), která pro obyvatele nových spolkových zemí platila jako vstupenka do západních poměrů.¹⁵

Představy občanů NDR a odborníků se však značně rozcházely v tom, v jakém poměru směnit východoněmeckou marku za DM, mezi nimiž doposud neexistoval žádný oficiální kurz a zároveň východoněmecká marka nikdy nedosáhla výše DM. Proto se zdálo být jasné, že by měl být směnný kurz vyšší než 1:1.¹⁶ Konečné rozhodnutí na kurz 1:1 opravdu padlo. Platil pro platy, stipendia, důchody, nájmy a další opakující se platby. Převod hotovosti a bankovních úspor probíhal složitěji, a to dle výše úspor a věku občana. Ostatní finance, jako například dluhy, byly převáděny v poměru 2:1. V konečném důsledku se tak jednalo spíše o politické rozhodnutí, jehož ekonomické důsledky se ukázaly později.¹⁷

Pro již tak dost nemocné hospodářství NDR, bylo zavedení DM posledním krokem ke zhroutilí. Jeho výkonnost klesla, měřeno dle HDP, během několika málo měsíců o jednu třetinu.¹⁸ Značné množství podniků se ocitlo již ke konci roku 1991 před vstupem do insolvence. K propadu přispělo také otevření hranic. Se změnou režimu se i trh otevřel novému zahraničnímu zboží. Po tuzemské nabídce tudíž již nebyla poptávka a spolu se zavedením měnové unie to znamenalo propad průmyslová produkce NDR v srpnu 1990 zhruba na polovinu hodnoty srpna roku 1989.¹⁹ Příčiněním uvedených událostí se na území rapidně zvýšila nezaměstnanost, čímž se hospodářské krize ještě více prohloubila. Počty nezaměstnaných v nových spolkových zemích stouply z 1 milionu v roce 1991 na více jak 1,5 milionu v roce 1997 (17,7 %).²⁰

¹⁴ Andreas Rödder, *Deutschland einig Vaterland: die Geschichte der Wiedervereinigung* (München: Beck, 2009), 317-318.

¹⁵ Bahrmann, Links, eds., *Am Ziel vorbei*, 75.

¹⁶ *Ibid.*, 79.

¹⁷ *Ibid.*, 90.

¹⁸ *Ibid.*, 86.

¹⁹ Rödder, *Deutschland einig Vaterland*, 309.

²⁰ Der Beauftragte der Bundesregierung für die Neuen Bundesländer, *Jahresbericht der Bundesregierung zum Stand der Deutschen Einheit 2018*, (Berlin: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, 2018), https://www.beauftragter-neue-laender.de/BNL/Redaktion/DE/Downloads/Publikationen/Berichte/jahresbericht-de-2018.pdf?__blob=publicationFile&v=7 (staženo 21.3. 2020), 106.

1.2. Program Aufbau Ost

Proces sjednocení a vyrovnání hospodářských poměrů na obou německých území neskončil se zavedením tržního hospodářství a jednotné měny. Úkolem německé politiky po roce 1989 bylo pomocí různých hospodářských a politických prostředků překonat rozdíly, zajistit příznivý hospodářský vývoj a finanční soběstačnost novým spolkovým zemím a přilákat na toto území nové investory. Tato opatření se týkala vedle vybudování konkurenceschopných hospodářských struktur, zavedení systému privátního vlastnictví podniků, moderního právního řádu a administrativy, také zlepšení nabídky finančních a pojišťovacích služeb. K opatřením se řadila i nutná revitalizace měst, výstavba společné a kvalitní infrastruktury, jak dopravní, tak i technické a občanské. Jednalo se tedy i o oblasti jako ochrana životního prostředí, podpora vědy a výzkumu, sportu a vzdělání.

Kroky společnost spojovala, pod již zmíněným názvem *Aufbau Ost* či *Aufschwung Ost*. Program měl zamezit masivnímu odchodu obyvatel z území bývalé NDR za lepším podmínkami na západ země tím, že vybuduje stejné zázemí na východě. Muselo zde vzniknout velké množství perspektivních pracovních míst, za srovnatelný plat jako ve starých spolkových zemích.²¹

Většina opatření přijatých sledovala dvojí záměr. Vedle zlepšení úrovně života místních obyvatel, šlo o přilákání nových soukromých investorů a jejich firem, a tedy získání jejich podpory pro místní hospodářství. Německý ekonom K.H. Paqué²² zmiňuje dva hlavní pilíře tohoto programu, které měly zajistit novým spolkovým zemím status atraktivní hospodářské oblasti pro nové investory. V první řadě se jednalo o celkové zlepšení podmínek pro rozvoj a zlepšení hospodářských struktur. Bylo třeba zcela obnovit nabídku veřejných služeb, a tedy například modernizovat, popř. vystavět dopravní cesty, či zajistit fungující správu. Druhý pilíř v podobě podpory privátních investic zahrnoval např. úlevy na daních pro investory či finanční podporu z veřejných prostředků.

První výsledky programu byly znatelné již v první polovině 90. let. Jednalo se především o na první pohled viditelné opravy měst a ulic, takže jejich vzhled se nelišil od měst ve starých spolkových zemích, přičemž samotné stavebnictví se v první letech po znovusjednocení stalo motorem východoněmeckého hospodářství. Tyto změny měly velký psychologický efekt, protože se díky nim podařilo udržet obyvatele v regionech

²¹ Paqué, *Die Bilanz*, 20.

²² *Ibid.*, 87.

a přilákat nové, a to s pocitem, že mnoho práce je již hotovo.²³

Program jako takový se i přes ostatní politické kontroverze tehdejších let stal všeobecně uznávaným, jak politiky, tak širokou veřejností. Ačkoli se tomu může díky ekonomické povaze některých opatření zdát jinak, jednalo o v rámci programu spíše o politická rozhodnutí a cíle. Program měl být ukončen v té chvíli, kdy životní poměry v nových spolkových zemích dosáhnou úrovně starých spolkových zemí. Formálně však nejpozději v roce 2019, a to společně s koncem platnosti paktu solidarity II, což je více rozebráno v následujícím úseku.

Přestože není jednoduché přesně stanovit částku, která by určovala, kolik celý tento proces Německo stál, mluví se o 1,6 bilionů euro.²⁴ Při zpětném pohledu se ukazuje, že podstatná část investic, a tedy celkově i tehdy stanovený žebříček priorit, byly smysluplné a správné. Dobrým příkladem jsou tomu i VDE, o kterých pojednává hlavní část této bakalářské práce. Způsob, jakým byly novým spolkovým zemím podpůrné finanční částky z veřejných prostředků vypláceny, je popsán níže.

1.3. Princip německé solidarity a finančního vyrovnání

Na základě hlavních principů německého federalismu, tedy principu samostatnosti, rovnosti a solidarity vyplývá, že jednotlivé spolkové země by i přes své odlišnosti měly mít stejná práva a kompetence. Spolek a spolkové země navzájem jsou pak povinni podporovat členské země, které nejsou ve stavu zvládat plnit úkoly, které jim ukládá ústava. Pomoc přichází v podobě stabilizace rozpočtu a celkové hospodářské situace.²⁵

Je logické, že i v době před znovusjednocením staré spolkové země vykazovaly vlivem různých faktorů rozdílnou hospodářskou výkonnost, kterou bylo třeba vyrovnat. V průběhu let se za tímto účelem vyvinul mechanismus tzv. *Finanzausgleich* (finanční vyrovnání, dále jako FA), který Mynaříková ve své studii týkající se právě FA označuje za „nejdůležitější instrument německého federalismu.“²⁶

Mechanismus FA je zakotven v článku 107 německé ústavy, jehož druhý odstavec stanovuje nutné vyrovnání různé finanční síly jednotlivých spolkových zemí,²⁷ přičemž

²³ Paqué, *Die Bilanz*, 104.

²⁴ Cordula Eubel, Georg Ismar, Hans Monath, Thorsten Mumme, „Wie es um Deutschlands Einheit bestellt ist“, *Der Tagesspiegel*, 3.10. 2019, <https://www.tagesspiegel.de/politik/30-jahre-nach-dem-mauerfall-wie-es-um-deutschlands-einheit-bestellt-ist/25075578.html> (staženo 23.2. 2020).

²⁵ Mynaříková, *Bohatým brát, chudým dávat*, 5.

²⁶ *Ibid.*, 6.

²⁷ Článek 107, odstavec 2 *Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland*, ve znění z 15.11. 2019,

ekonomicky silné, spolkové země poskytují část svých finančních prostředků slabším spolkovým zemím. FA lze rozdělit na vertikální a horizontální. Během vertikálního FA dochází k rozdělení daňových výnosů mezi zeměmi a spolkem, přičemž spolek navíc zemím poskytuje doplňkové příspěvky. Horizontální rovina FA představuje rozdělení finančních výnosů mezi jednotlivými zeměmi.²⁸ Význam samotného mechanismu vzrostl až po znovusjednocení Německa, kdy bylo jasné, že na podporu nových spolkových zemí a zlepšení jejich hospodářské situace, bude nutné poskytnout vysoké finanční obnosy.²⁹

Do roku 1990 byl objem částky v rámci FA relativně nízký, země si byly do vysoké míry rovné. Po znovusjednocení se řešila otázka, jak by mělo FA fungovat nadále. Přidání pěti nových zemí do mechanismu ihned v roce 1990 by mělo fatální důsledky pro staré spolkové země. Jeho výše by se dle některých propočtů zvedla z 3,5 mld. na 20 mld. DM. Částka by se tedy více jak z pětinasobila. Všechny staré spolkové země, i ty slabší, by tak dostaly v rámci FA statut plátců a musely by platit obrovské částky na podporu nových zemí a programu Aufbau Ost.³⁰

1.4. Fond německé jednoty

Hledalo se vhodné řešení, jak tomuto problému předejít. Z navrhovaných řešení byla vybráno to, kdy se nové spolkové země dočasně nestaly součástí celoněmeckého finančního vyrovnání. Náklady, které nové země nebyly schopné ze svého rozpočtu zaplatit samy, se dělily třetinově mezi spolek, staré a nové spolkové země.³¹ Peníze bývalému území NDR poskytoval Fond německé jednoty, zřízený v polovině roku 1990.³² Jeho úkolem bylo novým zemím zajistit dostatečné finanční zázemí, i přes jejich prozatímní neúčast na FA. Částka, kterou byl fond do roku 1994 vybaven, se pohybovala okolo 115 mld. DM. Spolek přislíbil do fondu přispět ze svých úspor 20 mld. DM. Zbývající část měly financovat staré spolkové země a spolek poskytováním půjček fondu.³³ Částka byla v průběhu let dvakrát navýšena, ještě v roce 1990 na 146,3 mld. DM a později v roce 1993 na konečných 160,7 mld. DM.³⁴ Prostředky na splácení

<https://www.gesetze-im-internet.de/gg/GG.pdf> (staženo 23.2.2020).

²⁸ Mynaříková, *Bohatým brát, chudým dávat*, 18.

²⁹ *Ibid.*, 6.

³⁰ *Ibid.*, 26.

³¹ *Ibid.*

³² *Gesetz über die Errichtung eines Fonds "Deutsche Einheit" (DEFEG)*, ve znění z 12.7. 2006, <http://www.gesetze-im-internet.de/defg/DEFG.pdf> (staženo 23.2. 2020).

³³ Mynaříková, *Bohatým brát, chudým dávat*, 26-27.

³⁴ Paqué, *Die Bilanz*, 187.

poskytnutých půjček pocházely z podílu daně z obratu spolkových zemí.³⁵ V roce 2005 byl zbývající dluh z půjček zahrnut do státního dluhu, tzn. přešel na spolek. V roce 2019 byl fond dle zákona zrušen a jeho majetek i závazky přešly na spolek.³⁶

Založením Fondu jednoty se odsunulo plné zahrnutí nových zemí do systému FA na rok 1995. Před jejich začleněním byl systém upraven, tak aby vytvořil kompromis mezi zeměmi a spolkem. V rámci úprav byla na úkor spolku posílena pozice západoněmeckých zemí, které chtěly co nejvíce omezit výši svých příspěvků na nové spolkové země. Následkem bylo zvýšení daní, které nejvíce postihlo tzv. solidární přírážku³⁷ (*Solidaritätszuschlag, Soli*).³⁸

1.5. Pakt solidarity I a II

V roce 1993 byl ujednáán tzv. Pakt solidarity I, který vstoupil v platnost na začátku roku 1995, kdy, jak již bylo zmíněno, byl reformován systém FA, do nějž byly včleněny i nové spolkové země. Pakt představoval první dlouhodobější ujednání v rámci financování německé jednoty. Do roku 2004 byl součástí vertikální roviny FA, v jejímž rámci spolek novým zemím poskytoval tzv. doplňkové příspěvky spolku pro zvláštní potřeby (*Sonderbedarfs-Bundesergänzungszuweisungen, SoBEZ*). SoBEZ se týkaly pouze nových spolkových zemí a měly v rámci FA speciální přechodnou funkci. Představovaly nástroj financování mimořádných nákladů vzniklých v důsledku znovusjednocení.³⁹ Pakt solidarity I tedy doplňoval reformovaný systém FA a novým spolkovým zemím poskytoval finanční prostředky, které jim chyběly i po přerozdělení financí v rámci všech zemí, a to až do roku 2005, kdy na něj navázal Pakt solidarity II.

V roce 2001 byla schválena do té doby pravděpodobně nejvýznamnější reforma FA, která obsahovala Zákon o pokračování Paktu solidarity, jež se stal součástí Zákona

³⁵ Článek 5, odstavec 1, *Gesetz über die Errichtung eines Fonds "Deutsche Einheit"*.

³⁶ *Ibid.*, článek 6a a 11.

³⁷ Mynaříková, *Bohatým brát, chudým dávat*, 31.

³⁸ Jedná se o 5,5% přírážku na daně z příjmu. Byla zavedena v roce 1991 a jedním z jejích účelů byla spoluúčast na financování nákladů německé jednoty. Původně mělo jít o dočasné opatření, přírážka ale byla v roce 1995 obnovena. Platí za vedlejší zdroj financování německé jednoty a programu Aufbau Ost. Je to proto, že ji musí odvádět i obyvatelé nových spolkových zemí a občané ji platí, až pokud dosáhnou jejich příjmy stanovené úrovně. O zrušení této přírážky se dlouhou dobu vedou politické diskuse. V roce 2019 byl představen návrh zákona, díky kterému by 90 % daňových poplatníků od roku 2021 nemělo povinnost solidární daň platit. "Kabinett billigt Soli-Abschaffung" <https://www.tagesschau.de/inland/soli-abschaffung-103.html> (staženo 24.2. 2020).

³⁹ Paqué, *Die Bilanz*, 187-189.

o finančním vyrovnání (*Finanzausgleichgesetz*, FAG).⁴⁰ Tento zákon, který upravuje a konkretizuje celkový mechanismus FA, vstoupil v platnost v roce 2005. Díky němu získal zákonný platný rámec i Pakt II, který obsahoval dva koše. Košem I se spolek zavázal zemím poskytnout pomoc ve výši 105 mld. euro, které měly být využity k odstranění přetrvávajících mezer v infrastruktuře a k vyrovnání finanční síly. Koš II pak měl obsahovat 51 mld. euro. Tato část zahrnovala příspěvky na podporu programu Aufbau Ost, v oblastech hospodářství, výzkumu, vzdělání, bydlení, rozvoje měst či oblasti sportu.⁴¹ Příspěvky pro nové spolkové země se měly postupně snižovat a s koncem roku 2019 zcela vymizet. V tomto roce měla vypršet platnost samotnému FAG, a tedy i Paktu II.

Od roku 2020 mělo tedy být s novými zeměmi v rámci FA nakládáno stejně jako s těmi starými a měly obdržet pouze tu částku, která jim náležela v rámci přerozdělení financí mezi jednotlivými zeměmi. Již před jejich vypršením však bylo jasné, že i po roce 2019 bude hospodářská síla východu stále zaostávat za celkovým německým průměrem, a proto bude i nadále nutné podnikat podpůrná finanční opatření, která by nastolila rovné poměry v obou částech Německa. Forma FA byla proto reformována. V roce 2017 byla sjednána nová pravidla a platnost FAG prodloužena. Pakt solidarity II vypršel, dle plánu. Od roku 2020 má vyrovnání probíhat skrze daň z obratu a podíl jednotlivých zemí má být rozdělen dle počtu obyvatel a modifikován prostřednictvím přírážek a úlev na daních podle finanční síly dané spolkové země. Horizontální FA doplňuje příspěvek spolku ve výši ca 9,7 mld. euro ročně, čímž se jeho podoba významně změnila. Příspěvek ulehčuje zemím, které byly dlouhodobě v rámci vyrovnání v roli plátce. Spolek na oplátku získává větší kompetence v některých oblastech, a to např. v oblasti správy daní.⁴²

⁴⁰ *Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern (Finanzausgleichsgesetz – FAG)*, ve znění z 21.12.2019, http://www.gesetze-im-internet.de/finausglg_2005/FAG.pdf (staženo 23.2. 2020).

⁴¹ Der Beauftragte der Bundesregierung, *Jahresbericht der Bundesregierung zum Stand der Deutschen Einheit 2018*, 18.

⁴² „Das ändert sich zwischen Bund und Ländern“, *Der Spiegel*, 1.6. 2017, <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/bund-laender-finanzen-was-das-reformpaket-aendert-a-1150264.html> (staženo 25.2. 2020).

2. Dopravní infrastruktura v NDR a SRN

Tato kapitola pojednává o německé dopravní infrastruktuře a vývoji dopravní sítě, jak železniční, tak silniční. Vývoj délky jednotlivých typů sítí je demonstrován pomocí grafů. Časově je vývoj rozdělen na období před rokem a po roce 1990, mezní událostí je tedy německé znovusjednocení.

2.1. Obecná charakteristika dopravní infrastruktury

Pojem infrastruktura je obecně chápán jako „soubor odvětví ekonomiky usnadňující tok statků a služeb mezi výrobcí a spotřebiteli.“⁴³ Může se vztahovat k ekonomickým odvětvím jako doprava, dodávky energie, výstavba obydlí a kanalizace, ale i sociálním jako vzdělávací či kulturní instituce. Zjednodušeně řečeno, jedná se o jakési vybavení oblasti, které je nezbytné pro fungování její ekonomiky a které napomáhá pozitivnímu hospodářskému i kulturnímu rozvoji. Platí při tom, že čím hustší a kvalitnější infrastruktura v dané oblasti je, tím pozitivnější jsou její účinky.

Jedno z nejdůležitějších infrastrukturních ekonomických odvětví představuje dopravní infrastruktura. Tento typ infrastruktury zahrnuje všechny dopravní cesty, obslužná dopravní zařízení a prostředky, jak pozemní, tak vodní či letecké, a je tedy součástí územního plánování. Dopravní infrastruktura by měla disponovat maximálním výkonem, rychlostí, pohodlím a sloužit rozvoji území, přičemž by si měla nárokovat minimální prostor, energii a výrazně neovlivňovat životní prostředí.⁴⁴ Na její kvalitě značně závisí rozvoj národního hospodářství, ale i jednotlivých menších správních celků v rámci každého státu. Je to z toho důvodu, že rozvinutá dopravní síť, tedy hlavní součást dopravní infrastruktury, umožňuje dopravu nejen osob, ale především výrobků a komodit a zajišťuje tak spojení mezi hospodářskými subjekty.

Kvalitní dopravní infrastruktura a její funkčnost tvoří předpoklad nejen pro celkový rozvoj společnosti, ale také se významně podílí na kvalitě životní úrovně občanů.⁴⁵ Tato

⁴³ Hana Bradnová et al., eds, *Encyklopedický slovník* (Praha: Odeon, 1993), 440.

⁴⁴ František Nantl, „C.7 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA“, v *Principy a pravidla územního plánování, internetová verze 2017, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Ústav územního rozvoje*, (Brno: Ústav územního rozvoje, 2017), <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/pap-komplet-pro-tisk-2017.pdf> (staženo 18.3. 2020), C.7–2-3.

⁴⁵ Klaus Schubert, ed., *Handbuch des ökonomischen Systems der Bundesrepublik Deutschland* (Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 2005), 237-238.

kapitola se věnuje vývoji dopravní sítě, jak železniční, tak silniční, v obou německých státech. Krátce je také zmíněna síť vnitrozemských vodních cest.

2.2. Vývoj německé dopravní sítě

Celková východoněmecká infrastruktura byla v době procesu sjednocování se SRN ve stavu, kdy nutně potřebovala opravit a zmodernizovat. Tato potřeba se zvláště týkala dopravní a telekomunikační infrastruktury. Své příčiny měla nastala situace již v polovině 50. let, tedy těsně po konci druhé světové války, kdy německé území podléhalo cizí správě.

Na obou územích se na zhoršení stavu dopravní infrastruktury podepsalo především velké množství demontovaných průmyslových zařízení, odvoz strojů, ale také demontáž železničních tratí. Ze SRN, která podléhala západním vlivům, se brzy po válce stala tzv. konzumní společnost, a tak měla dostatek prostředků, které mohla investovat i do rozvoje dopravních cest. Proměna NDR a její společnosti v důsledku omezeného množství finančních prostředků probíhala pomaleji, i proto neměla tak vysoké nároky ani v oblasti dopravy, což na podobu a stav dopravních cest mělo značný vliv.⁴⁶

Je jasné, že se dopravní systémy obou států až do roku 1989 v závislosti na rozdílných politických a hospodářských systémech odlišovaly. Zatímco v SRN volba dopravních prostředků nákladní dopravy náležela svobodné volbě strany poptávajícího, východoněmecký dopravní systém se řídil dle centrálního plánu, který platil jak pro podniky poskytující dopravní služby, tak pro zasílatele.

V době před rokem 1990 byla dopravní síť v okolí vnitřní hranice významně řídkší než na zbytku území obou německých států. Mezi NDR a SRN existovalo pouze 10 silničních a 8 železničních přechodů.⁴⁷ S pádem železné opony a otevřením hranic mezi evropskými státy začalo sjednocené Německo navazovat nová obchodní spojení, zároveň občané bývalé NDR nově nabyli svobody volně cestovat, a tak se v Německu otevřel prostor pro vznik nových dopravních proudů. Vedle severojižních tahů tak začala doprava významně proudit i západovýchodním směrem. Dopravní síť na nově

⁴⁶ Tomáš Nigrin, *Železniční Reforma v Německu* (Praha: Karolinum, 2017), 15.

⁴⁷ Der Beauftragte der Bundesregierung für die Neuen Bundesländer, *Jahresbericht der Bundesregierung zum Stand der Deutschen Einheit 1998* (Berlin: Bundesministeriums des Innern, Bundesministeriums für Wirtschaft, 1998), https://www.beauftragter-neue-laender.de/BNL/Redaktion/DE/Downloads/Publikationen/Berichte/jahresbericht_de_1998.html (staženo 20.3. 2020), 39.

přistoupeném území SRN nebyla na tento nápor připravena a uzpůsobena.⁴⁸

2.2.1. Železniční síť

Během poválečných let byla velká část železniční sítě demontována. Hodnota těchto demontáží v sovětské zóně by se dala vyčíslit částkou 2,6 mld. amerických dolarů. V ostatních třech západních okupačních zónách tato hodnota nabývala výše pouze 0,6 mld. dolarů.⁴⁹

V důsledku rozdělení Německa na dva státy s odlišným politickým zřízením byly některé úseky vedoucí přes vnitřní německou hranici vyřazeny z provozu.⁵⁰ Ani během následujících 40 let se v NDR nepodařilo tuto mezeru v železniční infrastruktuře vyrovnat a tratě obnovit. Z grafu níže jde rozpoznat, že pro obě německá území je tento trend snižování délky železniční sítě typický i během následujících let. V bývalé SRN železnice ustupovala stále oblíbenější silniční dopravě. Nerentabilní tratě tak byly odstraňovány, zároveň však ty nejvíce využívané modernizovány.⁵¹

Přes zmíněný deficit platila NDR až do znovusjednocení jako „země železnic“. Převážná většina zboží se totiž přepravovala touto cestou, a to i přesto, že se místní železniční tratě nenacházely v dobrém stavu, čímž trpěla také rychlost přepravy. V NDR bylo zasílatelům zboží předepsáno, jakým způsobem má být doručeno a ve většině případů se jednalo právě o transport po železnici. V souladu s tímto byl v posledním roce existence NDR podíl železnice na nákladní dopravě více než třikrát vyšší než SRN.⁵² Ještě v roce 1991 se v nových spolkových zemích po silnici transportovalo pouze 20 % zboží. Oproti tomu na dřívějším území SRN podíl zboží převáženého po silnici tvořil 70 %. V následujících letech se situace začala obracet ve prospěch silnice oproti železnici.⁵³

⁴⁸ Bärbel Laschke, „Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur begünstigen die Wirtschaftsansiedlung in Ostdeutschland“, *Raumforschung und Raumordnung* 56, č. 5-6 (1998): 406-413, <https://doi.org/10.1007/BF03183763> (staženo 20.3. 2020), 406.

⁴⁹ Tobias Jaeck, „Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland“, *Bundeszentrale für politische Bildung*, 16.8. 2010, <https://www.bpb.de/geschichte/deutsche-einheit/langewege-der-deutschen-einheit/47271/infrastruktur> (staženo 18.3.2020).

⁵⁰ Nigrin, *Železniční reforma*, 27.

⁵¹ Tomáš Nigrin, *Od nepostradatelnosti ke stagnaci? Železniční odvětví v Československu v 70. a 80. letech 20. století* (Praha: Dokořán, 2020), 170.

⁵² Claus-Friedrich Laaser, „Implikationen der deutschen Vereinigung für die Verkehrspolitik“, *Die Weltwirtschaft* 2 (1990): 110-125, <http://hdl.handle.net/10419/1452> (staženo 20.3. 2020), 111.

⁵³ Ute Lenssen, „Wieder die gleichen Fehler? Verkehrssituation und –planung in ostdeutschen Städten“, v *Stadtentwicklung in Ostdeutschland: Soziale und räumliche Tendenzen*, Hartmut Häussermann, ed. Rainer Neef (Wiesbaden: Springer Fachmedien, 1996), 195, <https://books.google.cz/books?id=dASnBgAAQBAJ&lpg=PA195&dq=Str%C3%9Feninfrastruktur%20in%20der%20DDR&hl=cs&pg=PA205#v=onepage&q=Str%C3%9Feninfrastruktur%20in%20der%20DDR&f=false>.

Hustota železniční sítě byla v minulosti na obou územích téměř vyrovnaná, s mírnou převahou NDR.⁵⁴ Zde je však také nutné podotknout, že ačkoli NDR disponovala hustější železniční sítí, která byla také více využívána, její kvalita, hodnoceno např. dle počtu vícekolejných tratí, míry jejich elektrifikace či rychlosti, za SRN markantně zaostávala.⁵⁵

Po roce 1990 bylo uvedeno zpět do provozu množství železničních tratí, zejména těch, které vedly přes hranice dřívějšího východoněmeckého státu. Musely být náležitě modernizovány a obnoveny. Zároveň bylo nutné vybudovat nová napojení mezi velkými městy na západě a východě země a zajistit dobré spojení s novým hlavním městem.⁵⁶

Graf č. 1 znázorňuje vývoj délky německé železniční sítě⁵⁷ v průběhu let 1980-2017, jak v bývalé NDR, tak i SRN. Údaje pochází z tzv. *Statistische Jahrbücher*, tedy statistických ročenek. Je důležité vysvětlit, proč je část grafu znázorněna přerušovanou čarou. Pro časové období 1994-2004, nejsou v ročenkách k dispozici samostatné údaje o délce pro nové a staré spolkové země. Ročenky uvádějí čísla pouze pro Německo jako celek. Přerušovaná křivka tedy značí předpokládaný vývoj.⁵⁸

⁵⁴ Jaeck, „Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland“, <https://www.bpb.de/geschichte/deutsche-einheit/langewege-der-deutschen-einheit/47271/infrastruktur> (staženo 18.3.2020).

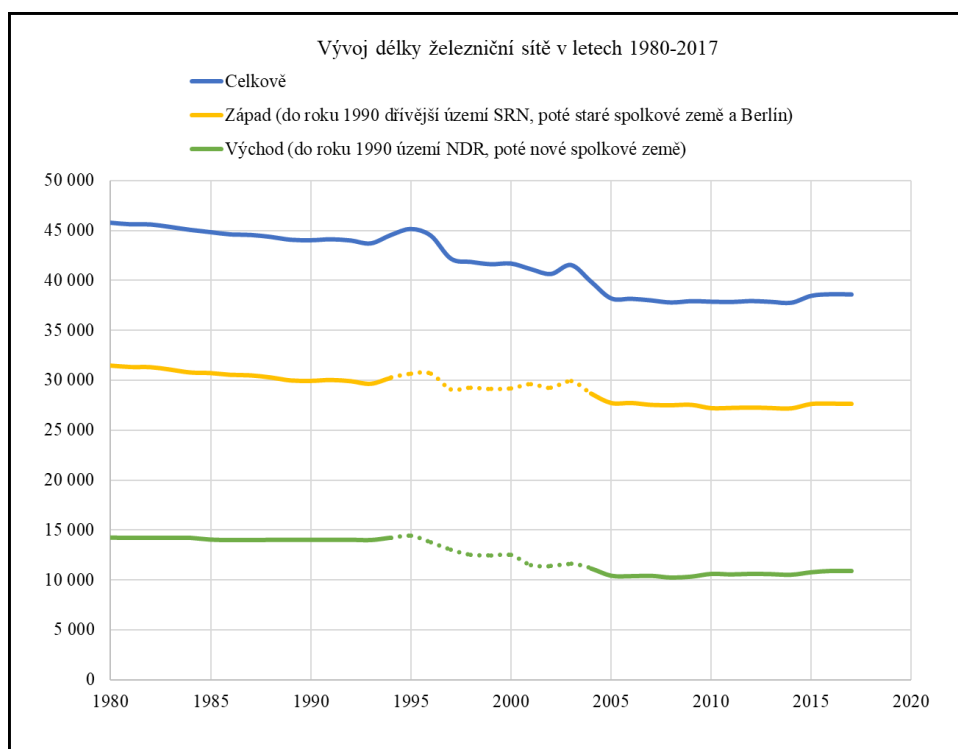
⁵⁵ Laaser, „Implikationen der deutschen Vereinigung für die Verkehrspolitik“, 112.

⁵⁶ Nigrin, *Železniční reforma*, 27.

⁵⁷ Údaje v grafu se týkají tzv. *Betriebslänge*, tedy délky železniční sítě v provozu. Od roku 2005 byla změněna metodika výpočtu délky tratí. Údaje v grafu tedy od toho roku odpovídají tzv. *Streckenlänge nach Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung*.

⁵⁸ Křivka je stanovena na základě předpokládaného rozdělení celkového počtu km mezi obě oblasti v jednotlivých letech. Tento předpoklad vychází z vývoje před a po tomto období.

Graf č. 1: Vývoj délky železniční sítě v letech 1980-2017 v km.



Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z německých statistických ročenek z let 1981-2019⁵⁹

2.2.2. Silniční síť

Silniční síť v bývalé NDR se skládala ze státních silnic, pod které spadaly dálnice a rychlostní silnice. Další kategorií tvořily tzv. *Bezirksstraßen*, tedy silnice okresní.⁶⁰ Z grafu č. 2 je možno vypožorovat, že jejich společná délka se za posledních 10 let existence NDR výrazně nezměnila. Pohybovala se stále těsně kolem 47 000 km, z čehož na státní silnice připadalo průměrně 13 160 km, 14 % z této délky tvořily dálnice.⁶¹ Dálniční síť v NDR se dlouhou dobu skládala pouze z cest, které byly vybudovány během Třetí říše.⁶²

Až v 50. letech vláda rozhodla o vybudování několika nových úseků. Ty se

⁵⁹ Jedná se o tzv. Statistisches Jahrbuch der DDR 1981-1990, Statistisches Jahrbuch für die BRD 1981-1990, Statistisches Jahrbuch 1991 für das vereinte Deutschland, Statistisches Jahrbuch 1992-2019 für die BRD. Jejich kompletní seznam se nachází na str. 47 a 48 této práce.

⁶⁰ Dále se statistických ročenkách objevuje pojem *Kommunale Straßen*. Údaj o jejich délce je uveden s velkými časovými rozestupy, proto s jejich délkou nepracuji.

⁶¹ Staatliche Zentralverwaltung für Statistik, *Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik 1989* (Berlin: Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik, 1989), http://www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN514402644_1989|log46&physid=phys269#navi (staženo 18.3.2020), 214.

⁶² Florian Stark, „Hitlers Wahn und Ulbrichts Albtraum“, *Welt*, 25.10.2013, <https://www.welt.de/geschichte/article121213417/Hitlers-Wahn-und-Ulbrichts-Albtraum.html> (staženo 19.3.2020).

v důsledků nedostatku finančních prostředků stavěly z méně kvalitních materiálů, a tak bylo brzy nutné je znovu opravit.⁶³ Výjimkou byly tzv. *Transitautobahnen*. Tyto tranzitní dálnice spojovaly SRN se západním Berlínem a byly financovány ze strany SRN.⁶⁴ Kvůli průběžně nízkým investicím NDR do opravy silnic a dálnic byl jejich stav ke konci 80. let žalostný. Více jak třetina východoněmeckých dálnic měla těžce poškozenou svrchní i spodní vrstvu vozovky.⁶⁵ V roce 1989 tedy silniční síť neodpovídala, jak kvalitativním, tak kvantitativním požadavkům nové doby.

Po znovusjednocení se na území již bývalé NDR v důsledku politických a hospodářských změn, otevřely i nové možnosti v silniční dopravě, jak osobní, tak nákladní. Kupní síla obyvatel nových spolkových zemí se díky nově otevřenému trhu a zavedení jednotné měny zvýšila, a tak měli snadnější přístup ke koupi automobilu. Náhle se na území rapidně zvedl počet motorových vozidel. V tomto momentě se nejvíce projevila zchátralost a nedostatečnost silniční infrastruktury NDR, která ve své tehdejší podobě nemohla zvládnout tak výrazný nárůst vozidel a najetých kilometrů.

Graf č. 2 vypovídá o tom, že s momentem znovusjednocení začíná být na východě Německa rozšiřována silniční síť. Nejvýraznější nárůst silničních kilometrů v rámci bývalého území NDR připadá na období mezi roky 1990-2003. Během těchto let se silnice prodloužily téměř o 10 000 km. Při počátečním stavu 47 201 km⁶⁶ v roce 1990 a stavu 57 130 km v roce 2003⁶⁷, se na východě přistavělo více jak 20 % silnic. Takto markantní nárůst na území starých spolkových zemí za posledních více jak 30 let pozorovat nelze. Od roku 1980 do již zmíněného roku 2003 zde přibylo pouze necelých 3 000 km.⁶⁸

⁶³ Stark, „Hitlers Wahn und Ulbrichts Albtraum“.

⁶⁴ „Vier Autobahnen nach Berlin“, *Zeitreisen: Deutsch deutscher Alltag*, <http://www.geschichtedoku.de/deutsch-deutscher-alltag/themen/?a=transit> (staženo 19.3. 2020).

⁶⁵ Laaser, „Implikationen der deutschen Vereinigung für die Verkehrspolitik“, 113.

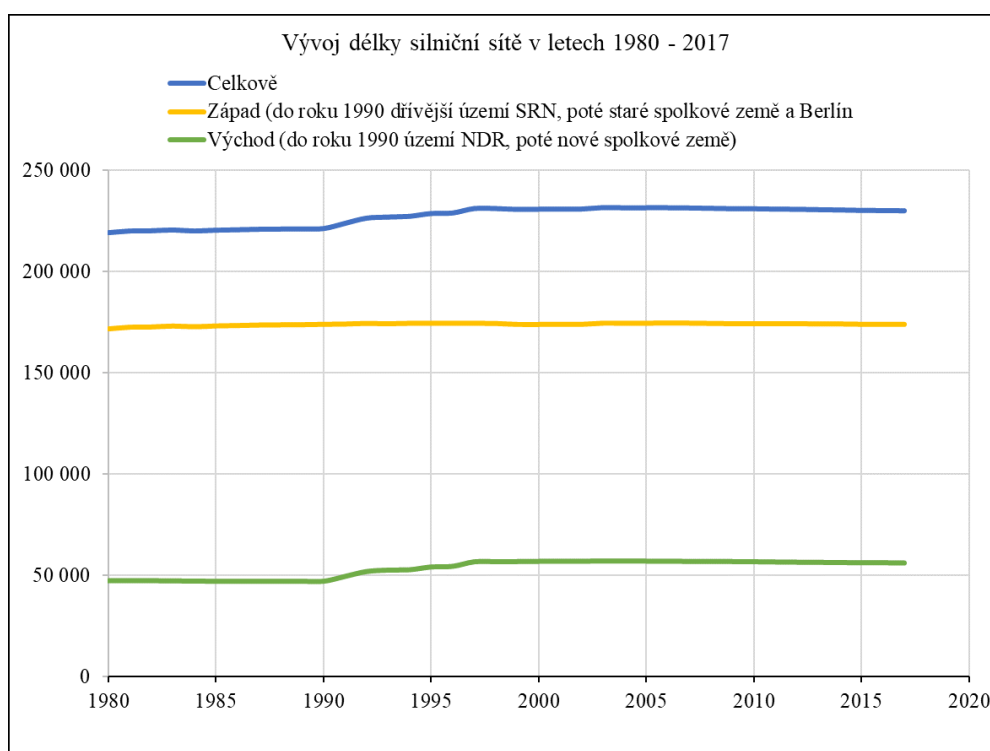
⁶⁶ Statistisches Bundesamt, *Statistisches Jahrbuch 1991 für das vereinte Deutschland* (Wiesbaden: Metzler Poeschel, 1991), http://www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN635628112_1991|LOG_0004&physid=PHYS_0001#navi (staženo 18.3. 2020), 316.

⁶⁷ Statistisches Bundesamt, *Statistisches Jahrbuch 2004 für die Bundesrepublik Deutschland* (Wiesbaden: Statistisches Bundesamt, 2004), http://www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN635628112_2004|LOG_0027&physid=PHYS_0455#navi (staženo 18.3. 2020), 463.

⁶⁸ Přesně 2 930 km. Stav v roce 1980 - 171 521 km, v roce 2003 - 174 451 km.

Statistisches Bundesamt, *Statistisches Jahrbuch 1981 für die Bundesrepublik Deutschland* (Wiesbaden: W. Kohlhammer, 1981), http://www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN514402342_1981%7Clog44 (staženo 18.3.2020), 278 a Statistisches Bundesamt, *Statistisches Jahrbuch 2004*, 463.

Graf č. 2: Vývoj délky silniční sítě v letech 1980-2017 v km



Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z německých statistických ročenek z let 1980-2019⁶⁹

Hustota silniční sítě SRN, počítaná jako počet kilometrů silnic na rozlohu daného území, byla v době německého rozdělení znatelně vyšší než v NDR, byl patrný především nízký podíl vysokorychlostních silnic.⁷⁰ Tento stav si staré spolkové země zachovaly i po roce 1990. Ačkoli se síť silnic NDR během pár let po znovusjednocení mnohonásobně prodloužila, její hustota stále zaostává za západními zeměmi. V tomto ohledu je také nutné přihlídnout k celkově nižší hustotě sídelní struktury na východě Německa.⁷¹

2.2.3. Síť vnitrozemských vodních cest

Za vnitrozemskou vodní dopravu se považuje druh dopravy zajišťovaný plavbou po vodních tocích, především tedy řekách a uměle vybudovaných kanálech. Německé vodní cesty výrazně přispívají k uspokojení poptávky v dopravě zboží. Funkce spolkových vodních cest však mimo to spočívá i v rekreaci, zásobování pitnou a užitkovou vodou, udržování srážek či odvodňování oblastí při povodních, rybolovu, ale též při výrobě

⁶⁹ Jedná se o tzv. Statistisches Jahrbuch der DDR 1981-1990, Statistisches Jahrbuch für die BRD 1981-1990, Statistisches Jahrbuch 1991 für das vereinte Deutschland, Statistisches Jahrbuch 1992–2019 für die BRD. Jejich kompletní seznam se nachází na str. 47 a 48 této práce.

⁷⁰ Laaser, „Implikationen der deutschen Vereinigung für die Verkehrspolitik“, 112–113.

⁷¹ Jaeck, „Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland“.

elektrické energie.⁷² Vnitrozemská plavba po řekách a kanálech je jako způsob přepravy všeobecně vnímána jako jeden z nejekologičtějších přepravních druhů. I proto bylo úkolem dopravní politiky po roce 1990 modernizovat na území bývalé NDR hlavní vodní cesty, které byly v důsledku hospodaření NDR v horším stavu než ve starých spolkových zemích. Krátce po znovusjednocení Německa bylo ve starých spolkových zemích přepravováno touto cestou ca 25 % zboží. Oproti tomu v nových spolkových zemích podíl vodní dopravy na přepravě zboží tvořil pouze 3 %.⁷³

Současná dopravní síť spolkových vodních cest čítá přibližně 23 000 km² mořských cest a 7 300 km vnitrozemských vodních cest, z čehož 75 % tvoří říční cesty a zbylých 25 % kanály.⁷⁴ Pro vnitrozemskou vodní nákladní dopravu v Německu mají svůj velký význam především řeky Rýn a jeho přítoky Neckar, Mohan, Mosela a Saar, ale i řeka Dunaj či Vezera. Pro nové spolkové země a jejich vodní dopravu má největší význam Labe, ale také Havola, Spréva a část Odry. Klíčovou funkci v rámci vodních cest plní uměle vytvořené toky, tedy kanály, které jednotlivé řeky spojují. Nejvýznamnějším a nejdelším z nich je tzv. *Mittellandkanal*. Tento Středoněmecký průplav propojuje Berlín s Porýním. Pro bývalé území NDR měly a mají svůj význam především Havolský kanál, Labsko-havolský kanál a kanál Odra-Spréva. V současnosti správa, rozvoj a modernizace vodních cest v SRN kompetenčně spadá do působnosti spolkového ministerstva dopravy. Konkrétní činnosti zabezpečují regionální pobočky tzv. *Wasser – und Schifffahrtsverwaltung des Bundes*, tedy ředitelství vodních cest.

2.3. Proměna dopravní sítě po roce 1990

Churavějící a zanedbaná dopravní síť na bývalém území NDR ani zdaleka nedostačovala západním požadavkům. Jak již bylo také dříve zmíněno, dopravní infrastruktura se významně podílí na hospodářském vývoji oblasti. Špatná dopravní infrastruktura všeobecně zapříčiňuje dlouhé přepravní časy a vysoké finanční náklady na dopravu, osobní i nákladní.

Tento stav převládal i na bývalém území NDR, což po roce 1990 výrazně

⁷² „Hintergrund und Ziele der Bundesverkehrswegeplanung“, *Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur*, <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplanung/bundesverkehrswegeplanung.html> (staženo 5.4. 2020).

⁷³ Der Bundesminister für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*, 12.

⁷⁴ „Bundeswasserstraßen“, *Wasserstraßen – und Schifffahrtsverwaltung des Bundes*, https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/01_bundeswasserstrassen/bundeswasserstrassen-node.html (staženo 10.4. 2020).

ovlivňovalo hospodářské aktivity místních podniků a současně snížilo motivaci ostatních firem, aby zde založily svá sídla.⁷⁵ Rychle se ukázalo, že většina společností bude do bývalého území NDR investovat až poté, co budou tyto nedostatky odstraněny. Přilákání nových společností na území nových spolkových zemí bylo klíčem k vytvoření nových pracovních míst a vyrovnání rozdílu v kapitálu stávajících východoněmeckých podniků, a tedy nutné k pozvednutí východoněmeckého hospodářství.

Ještě v roce 1997 průměrná doba jízdy k nejbližšímu dálničnímu připojení v nových spolkových zemích pohybovala kolem 23 minut.⁷⁶ Ve starých zemích se jednalo v průměru o 10 minut.⁷⁷ Na bývalém území NDR tak tento čas byl i 7 let po znovusjednocení více jak dvakrát delší, což nové spolkové země stále výrazně znevýhodňovalo. Větší pozornost investorů všeobecně získávají oblasti s dobrým připojením k dálnici a celkově rozvinutou dopravní sítí. Pozdější vývoj toto tvrzení dokazuje. V souvislosti s výstavbou dálnic v nových zemích a s tím spojeného vlivu na jejich hospodářství používá německý ekonom K. H. Paqué pojem *Autobahnökonomie*. Jako „dálniční ekonomika“ označuje jev, kdy se v nových zemích podél dálnic a dalších vysokorychlostních silnic usídlily nové a moderní podniky. Jejich sídla se nachází především v okolí dříve hospodářsky nevýznamných a menších měst, které se v důsledku výstavby dálnice staly pro investory lukrativními oblastmi. Tomu napovídá i skutečnost, že s rostoucí vzdáleností od dálnic klesá počet sídel společností, výše investic do území, ale také počet pracovních míst.⁷⁸

Dalším z faktorů poukazující na zlepšení stavu infrastruktury na východě je i tzv. stupeň modernity,⁷⁹ který v tomto případě vyjadřuje to, jaké procento majetku nejví výrazné známky opotřebení a poskytuje informace o procesu stárnutí majetku. Výsledkem obsáhlých investic do dopravní infrastruktury v nových spolkových zemích se stupeň modernity dopravní cest z 54 % v roce 1991 zvedl na 64 % v roce 1995. Tato hodnota již byla srovnatelná s celkovým stupněm modernity dopravních cest na západě, tedy ca 70 %.⁸⁰

⁷⁵ Walter Komar, „Ostdeutsche Verkehrsinfrastruktur: Weiterhin hoher Investitionsbedarf“, *Wirtschaft im Wandel* 6, č. 5, (2000): 130-137, <http://hdl.handle.net/10419/143031> (staženo 20.3. 2020), 131.

⁷⁶ Počítáno jako průměr sídla.

⁷⁷ *Ibid.*, 133.

⁷⁸ Paqué, *Die Bilanz*, 174-175

⁷⁹ Tzv. *Modernitätsgrad* je vyjádřen jako poměr mezi čistým a hrubým dlouhodobým majetkem.

⁸⁰ Laschke, „Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur“, 407

3. Spolkový plán dopravních cest z roku 1992 (BVWP) a dopravní projekty německé jednoty v politickém rozhodování

Soukromí investoři se budou na výstavbě celkové infrastruktury dané oblasti podílet pouze tehdy, pokud budou mít ze svých investic další profit. Německé regiony, které nebyly a nejsou v zájmu soukromých investorů, např. průmyslově nevýrazné oblasti, musí v tomto ohledu finančně podporovat stát.

Vedle zmíněného článku 107 německého Základního zákona je v německé ústavě povinnost spolku podílet se na vytvoření rovnocenných životních poměrů ve všech spolkových zemích upravena i článkem 72. Ten říká, že v určitých odvětvích má spolek legislativní právo po dobu, dokud budou tato legislativní opatření potřebná na vytvoření rovnocenných životních podmínek v celé zemi a dokud budou ve společném zájmu všech spolkových zemí. Mimo jiné se jedná i o silniční dopravu, výstavbu a údržbu dálnic a cest pro dálkovou dopravu.⁸¹ Ačkoli byl tento článek primárně myšlen jako opatření upravující legislativní právo v oblastech, kde si konkurovala práva spolku a spolkových zemí, byl vždy vnímán spíše jako politický a dlouhodobý rozvojový cíl pro realizaci vnitřní německé jednoty.⁸²

Stát má tedy povinnost zasahovat v těch oblastech, které podléhají zájmu všech jeho občanů. V oblasti dopravy to znamená, že by měl zajistit pokrytí celého svého území výkonnou dopravní infrastrukturou a dopravními službami. Zároveň je dle článků 89 a 90 Základního zákona majitelem spolkových vodních cest a silnic určených pro dálkovou dopravu, tedy i dálnic.⁸³ Spolkové železniční tratě spravuje *Deutsche Bahn Netz*, dceřiná firma *Deutsche Bahn*, která je však majetkem spolku, i tratě tak spadají pod jeho majetek. Toto vlastnictví pak upravuje v Základním zákoně článek 87e.

⁸¹ Článek 72 odstavec 2 a článek 74 odstavec 22, *Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland*.

⁸² Fischer, „Bundesverkehrswegeplanung als Produkt der Mehrebenenverflechtung“, 42-43.

⁸³ Článek 89 a 90, *Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland*.

3.1 Spolkový plán dopravních cest jako politický nástroj v procesu výstavby jednotné dopravní sítě

Z předchozích odstavců vyplývá, že je to z velké části právě spolek, který je zodpovědný za financování, výstavbu a správu dopravních cest. V tomto procesu spočívá jeho primární role v postupném ovlivňování, snaze angažovat i soukromé firmy, a přitom kontrolovat vytyčené cíle jako je dopravní bezpečnost, ochrana životního prostředí a další. V praxi je velmi náročné tyto požadavky plnit, proto v SRN již od 70. let funguje tzv. *Bundesverkehrswegeplan* (Spolkový plán dopravních cest, BVWP), který je jeden z nejdůležitějších politických nástrojů plánování a řízení výstavby dopravní infrastruktury.⁸⁴

Spolkové dopravní plánování v podobě tohoto BVWP zahrnuje všechny tři druhy dopravních cest, kterým se tato práce věnuje, a tedy silnice, železnice a vodní cesty. Představuje tak jeden ze základů německé dopravní politiky a infrastrukturního plánování. Pomocí spolkového plánu určuje vláda dlouhodobé politické a investiční cíle pro celkovou německou dopravní síť a v rámci jednoho společného konceptu koordinuje plány pro jednotlivé druhy dopravy, jedná se o tzv. *Verkehrsträger übergreifende Planung*.⁸⁵ Pomocí plánů má být zajištěno, že špatný stav dopravní infrastruktury nebude stát v cestě dalšímu ekonomickému rozvoji.⁸⁶

Vytvoření BVWP podléhá kompetenci spolkového ministerstva dopravy (*Bundesministerium für Verkehr*, dále jako BMV)⁸⁷ a musí být schváleny spolkovou vládou. Jednotlivé BVWP se zabývají již existujícími dopravními cestami zmíněných dopravních druhů, jejich rozšiřováním a modernizací, ale také zcela novými stavebními projekty cest. Spolkové plány dopravních cest udávají směr dopravního plánování na 10 až 15 let, jsou platné však zpravidla do té doby, než je schválen plán nový.

BVWP je základem dalších rozšiřujících zákonů, které určují konkrétní stavební

⁸⁴ Fischer, „Bundesverkehrswegeplanung als Produkt der Mehrebenenverflechtung“, 43.

⁸⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau – und Wohnungswesen, *Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland, Bundesverkehrswegeplan 2003* (Berlin: Bundesministerium für Verkehr, Bau – und Wohnungswesen, 2003),

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2003.pdf?__blob=publicationFile (staženo 11.3. 2020), 3.

⁸⁶ Canzler, Knie, Schöller, *Handbuch Verkehrspolitik*, 227.

⁸⁷ Název ministerstva se v průběhu let měnil. Pro práci jsem zvolila název užívaný do roku 1998, tedy *Bundesministerium für Verkehr*. Od roku 2013 nese název *Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur*.

opatření pro každý druhy dopravy, jedná se o tzv. *Ausbaugesetze* (zákony o výstavbě). Dopravní plány a proces jejich tvoření se dotýkají i jiných ministerstev než BMV. Jedná se především o resorty financí, hospodářství, vnitřních záležitostí spolku, výstavby měst či ochrany životního prostředí a přírody.⁸⁸

S ohledem na finance, které jsou pro aktuální období k dispozici, stanovují jednotlivé BVWP předběžnou výši investic do údržby a rozvoje dopravní sítě. Plánování slouží především k tomu, aby se ve světle dlouhodobějších cílů spolku, podařilo upřednostnit ty projekty, které vedou k jejich plnění, a tedy stanovit priority pro výstavbu, přestavbu spolkových dopravních cest. Během sestavování plánů je přihlíženo k hospodářské smysluplnosti a potřebnosti jednotlivých projektů. Zároveň jsou posuzovány z ekologického, ale i z urbanistického hlediska, pomocí čehož je v plánech stanoveno pořadí naléhavosti realizace projektů ve dvou stupních.

Prvním jsou projekty označené jako „*vordringlicher Bedarf*“. Jedná se o neodkladné projekty, tedy ty, které by měly být zrealizovány do konce období aktuálního plánu. Projekty, které by mohly být realizovány v příštím plánu, jsou označeny jako „*weiterer Bedarf*“, tedy projekty další potřeby.⁸⁹

Je důležité zmínit, že ačkoli plán udává výši investic, nejedná se o závazný program financování, ale o rámcový vládní program pro oblast výstavby a údržby dopravní sítě, bez legislativního charakteru. Legislativní rámec získávají úseky z BVWP až na základě schválení zmíněných zákonů o výstavbě, které obsahují konkrétní opatření a povolení k podrobnějšímu plánování a realizaci dopravních projektů. Ačkoli se spolkový sněm a spolková rada na zpracování BVWP aktivně nepodílí, mají důležitou roli při schvalování těchto zákonů.⁹⁰

Pro každé dopravní odvětví je přijímán speciální zákon. Existuje tedy *Bundesschienenwegeausbaugesetz*⁹¹ pro železnici, *Bundeswasserstraßenbaugesetz*⁹²

⁸⁸ Fischer, „Bundesverkehrswegeplanung als Produkt der Mehrebenenverflechtung“, 48-49.

⁸⁹ Canzler, Knie, Schöller, *Handbuch Verkehrspolitik*, 227.

⁹⁰ Fischer, „Bundesverkehrswegeplanung als Produkt der Mehrebenenverflechtung“, 50.

⁹¹ Více zde: *Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz)*, ve znění z 23.12. 2016. Dostupné na: <http://www.gesetze-im-internet.de/bswag/BSWAG.pdf> (staženo 11.4. 2020).

⁹² Pro vodní cesty byl první zákon schválen až v roce 2016. Více zde: *Bundeswasserstraßenbaugesetz (WaStrAbG)*, ve znění z 23.12. 2016. Dostupné na: <https://www.gesetze-im-internet.de/wastrabg/WaStrAbG.pdf> (staženo 11.4. 2020).

pro vodní cesty a *Fernstraßenausbaugesetz*⁹³ pro silnice. Každý z těchto zákonů obsahuje jako přílohu tzv. *Bedarfsplan* (plán potřeby). Jedná se v podstatě o pořadník projektů, které jsou zde seřazeny dle naléhavosti. Jejich popis obsahuje začátek a konec, tedy nepodrobnou trasu, u silnic je doplněn o třídu a plánovaný počet jízdnic pruhů. Tyto plány jsou každých pět let podrobeny přezkoumání s cílem přizpůsobit je aktuálnímu hospodářskému a dopravnímu vývoji Německa. Výsledky přezkoumání nemají přímý vliv na podobu BVWP, avšak mohou ovlivnit rozhodování parlamentu při příštím schvalování, popř. dát podnět vládě k sestavení zcela nového BVWP.⁹⁴ Spolkové plány dopravních cest tedy udávají směr německému dopravnímu plánování. V podobě zákonů o výstavbě jsou pak dána konkrétní rozhodnutí a plány jsou postoupeny do další fáze jejich realizace.

3.2. Cesta k BVWP 92

V roce 1990 byl v SRN platný BVWP z roku 1985. Podnětem k vytvoření nového BVWP byly především významné politické změny, které přinesly německé znovusjednocení. Otevření hranic s východní Evropou mělo za následek i uvolnění evropského dopravního trhu, který měl nyní širší rozsah, větší objem a také se změnil směr dopravních proudů. Znovusjednocení mělo tak na podobu dopravní infrastruktury a sítě značný vliv.

Bezprostředně po pádu Berlínské zdi zintenzívnila všeobecná jednání mezi SRN a NDR, jejichž součástí bylo i téma společného dopravního plánování, jehož hlavním bodem se stal budoucí BVWP.⁹⁵ V bývalé SRN začaly předběžné přípravy nového BVWP již v roce 1987, v době, kdy ještě nikdo netušil, že se plán bude týkat většího území než doposud. Konečné rozhodnutí o termínu jeho vytvoření však nepadlo.⁹⁶

Již v prosinci roku 1989 bylo na schůzce Helmut Kohla a Hanse Modrowa v Drážďanech sjednáno vytvoření tzv. *Kommission Verkehrswege* (Komise dopravních cest), a to za účelem projednávání nového společného BVWP pro SRN a NDR. Komise dopravních cest byla poté oficiálně založena o měsíc později, 9. ledna 1990. Mezi její

⁹³ Jedná se o vůbec první Ausbaugesetz, jehož první podoba byla schválena již v roce 1971. Více zde: *Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG)*, ve znění z 23.12.2016. Dostupné na: <https://www.gesetze-im-internet.de/fstrausbaug/fstrabg.pdf> (staženo 11.4.2020).

⁹⁴ „Hintergrund und Ziele der Bundesverkehrswegeplanung“, *Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur*, <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplanung/bundesverkehrswegeplanung.html> (staženo 5.4.2020).

⁹⁵ Fischer, „Bundesverkehrswegeplanung als Produkt der Mehrebenenverflechtung“, 50.

⁹⁶ *Ibid.*, 57.

členy patřili především zástupci BMV obou států a ministerstva financí.⁹⁷

V prvních měsících patřilo k jejím úkolům především odstranit mezery v dopravní síti mezi NDR a SRN, např. obnovit bývalé cesty v okolí hranic. V návalu euforie ze znovusjednocení byly tyto úseky často obnovovány z vlastní iniciativy místních obyvatel, ale i stavitelských firem, a tedy i v podstatě bez oficiálního nařízení.⁹⁸ Těmto aktivitám se však musela dát spořádaná a oficiální forma. Komise v květnu 1990 představila program přibližně 130 menších opatření, která měla zajistit obnovu a doplnění nejnужnějších mezer dopravní sítě. V podstatě spojit cesty, které již dříve spojené byly. Z toho důvodu se počítalo s relativně nízkými náklady 1,9 mld. DM. Většina mezer byla během let 1990-1991 úspěšně odstraněna.⁹⁹ K povinnostem komise dále patřilo připravit opatření, díky kterým by východoněmecká dopravní síť co nejdříve dosáhla stejné úrovně jako ve starých spolkových zemích. Bylo ji tedy nutné celkově obnovit, popř. modernizovat a rozšířit, především východozápadním směrem.¹⁰⁰

Komise sloužila jako platforma pro jednání mezi NDR a SRN do doby, než došlo k jejich sjednocení. Po 3.10. 1990 byly věci spojené s plánováním obnovy dopravní sítě projednávány v rámci tzv. *Arbeitskreis Bundesverkehrswegeplan*. Jednalo se o grémium skládající se jak z členů BMV, především dopravních a stavebních expertů, tak ze zástupců jednotlivých spolkových zemí, ke kterým se nově přidaly i zástupci nových zemí.¹⁰¹ Skupina se poprvé sešla v listopadu 1990, kdy projednávala výsledky předchozí práce Komise dopravních cest, dále však i předběžné scénáře společného dopravního vývoje, ale i první finanční odhady.¹⁰² Později se v rámci plánování BVWP 92 skupina soustředila především na základní otázky plánu, železniční a vodní projekty.

Diskuse týkající se BVWG 92 probíhaly na několika úrovních. Předchozí odstavec popisoval formát jednání mezi spolkem a spolkovými zeměmi. V rámci BMV a jeho oddělení byla v prosinci 1991 zřízena tzv. *Arbeitsgruppe Bundesverkehrswegeplan 1992*. Tato pracovní skupina byla tvořena 8 stálými ministerskými zaměstnanci a převzala zodpovědnost za koordinaci plánování aktuálně projednávaného BVWP.¹⁰³ Velkou roli v procesu plánování hrála také tzv. *Verkehrsministerkonferenz* (dále jako VMK),

⁹⁷ Baumbach, Brandenburger, Huber, *20 Jahre DEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2*, 11.

⁹⁸ *Ibid.*, 12.

⁹⁹ Canzler, Knie, Schöller, *Handbuch Verkehrspolitik*, 236.

¹⁰⁰ Baumbach, Brandenburger, Huber, *20 Jahre DEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2*, 12.

¹⁰¹ Fischer, „Bundesverkehrswegeplanung als Produkt der Mehrebenenverflechtung“, 51.

¹⁰² Baumbach, Brandenburger, Huber, *20 Jahre DEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2*, 12.

¹⁰³ Fischer, „Bundesverkehrswegeplanung als Produkt der Mehrebenenverflechtung“, 48.

konference ministrů dopravy jednotlivých spolkových zemí.

Vliv tehdejšího Evropského společenství na vytváření dopravního plánu byl téměř zanedbatelný, převažovala spíše klasická bilaterální jednání se sousedními zeměmi. Jisté je, že BVWP 92 musel být uzpůsoben tak, aby bylo možné německou dopravní síť spojit s dopravními cestami ostatních států a aby se tak stala součástí evropské dopravní infrastruktury.¹⁰⁴

V NDR byl po prvních svobodných volbách jmenován nový ministr dopravy Horst Gibtner, který sliboval první návrh nového BVWP již na konci roku 1990. Skutečnost byla taková, že po zhodnocení stavu východoněmecké dopravní infrastruktury, se tento slib stal nereálným. Nový termín pro celkový návrh BVWP 1992 byl konec roku 1991. Ve skutečnosti se doba ještě o půl roku prodloužila.¹⁰⁵ V dubnu 1992 spolkový ministr dopravy Krause představil konečný návrh BVWP 92, který byl ještě krátce projednáván a 15. července pak schválen vládou, a tedy uveden v platnost.¹⁰⁶ I přes ztížené podmínky způsobené sjednocováním států se podařilo BVWP 92 uzavřít relativně včas a bez výrazných politických kontroverzí. Na začátku 90. let sledovaly politické strany v důsledku nastalé situace v podstatě stejné cíle.¹⁰⁷

K hlavním cílům BVWP 92 patřilo především překonání následků německého a evropského rozdělení, posílení základů vnitřního evropského trhu, podpora železniční dopravy a výstavba dopravního systému šetrného k životnímu prostředí, rychlé zlepšení dopravní infrastruktury na území nových spolkových zemí a vyrovnání její úrovně na roveň na západě Německa. Dalším ze záměrů bylo vytvoření kooperace mezi jednotlivými druhy dopravy, které mezi sebou neměly soupeřit, ale vzájemně se doplňovat a spolupracovat.¹⁰⁸

Frekvence vzniku nového BVWP není nijak legislativně stanovena, proto je rozhodnutí spíše politickým krokem. V říjnu 1998 nastoupila do úřadu zcela nová vláda SPD a Zelených, vedená Gerhardem Schröderem, která označila stávající BVWP 92 jako podfinancovaný. BVWP 92 sestavený vládou Helmuta Kohla počítal mezi lety 1991–2012 s investicemi do přestavby a výstavby železnic, silnic a vodních cest, ale i jejich

¹⁰⁴ Fischer, „Bundesverkehrswegeplanung als Produkt der Mehrebenenverflechtung“, 50.

¹⁰⁵ Ibid., 57-58.

¹⁰⁶ Ibid., 66.

¹⁰⁷ Ibid., 77.

¹⁰⁸ Der Bundesminister für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*, 5-6.

údržby na celém území Německa ve výši 414 mld. DM.¹⁰⁹ V období 1991–2001, tedy v první polovině BVWP 1992, již bylo vyčerpáno téměř 50 % z celkového předpokládaného objemu investic. Pokud by BVWP 92 měl nadále stejný finanční rámec, vznikl by ke konci plánovaného období investic výrazný schodek rozpočtu. K příčinám mimo jiné patřily příliš nízké předpoklady na investiční výdaje spojené s dopravními cestami zejména v nových spolkových zemích, ale také zvýšení výdajů na ochranu životního prostředí.¹¹⁰ Rudo-zelená koalice tak byla nucena nastavit nové priority, a tedy sestavit zcela nový BVWP, který by odpovídal aktuálním nárokům obyvatel na mobilitu a byl by financovatelný. Dříve než byl nový plán předložen, byl schválen „*Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002*“. Tento investiční program pro výstavbu dopravní cest mezi roky 1999 a 2002 byl brán jako nutné přechodné řešení pro pokračování plánování a výstavby do doby, než bude starý BVWP 92 ukončen. Objem investic v programu dosahoval ca 65 mld. DM.¹¹¹ Vláda pak v roce 2003 schválila nový BVWP, který byl posléze v roce 2016 nahrazen BVWG 2030, který je aktuální do dnes.

3.3. VDE jako první stavební kámen BVWP 92

Pro dopravní politiku byla situace krátce po znovusjednocení relativně komplikovaná. Bylo jasné, že stávající BVWP 85 neodpovídal aktuálnímu stavu. Ačkoli se výstavba společné a výkonné dopravní infrastruktury řadila k nejpřednějším a nejnutnějším úkolům, dalo se předpokládat, že vytvoření nového a prvního společného BVWP nějaký čas potrvá. Dle BMV bylo řešením soustředit se nejprve na nejdůležitější části nového BVWP.¹¹²

Z počátku se během jednání o novém plánu probíraly spíše základní a teoretické otázky a uvažování politického rázu. Teprve v červnu 1990 se stal proces konkrétnější. Komise dopravních cest představila první návrhy projektů klíčových pro hlavní dopravní síť. Tzv. „*Vorhaben mit herausragender überregionaler Bedeutung und Dringlichkeit*“, tedy projekty s mimořádným národním významem a naléhavostí, znamenaly první impuls

¹⁰⁹ Canzler, Knie, Schöller, *Handbuch Verkehrspolitik*, 236.

¹¹⁰ Bundesministerium für Verkehr, Bau – und Wohnungswesen, *Grundlagen für die Zukunft der Mobilität*, 7.

¹¹¹ Gerd Aberle, Paul Klemmer, Reinhard Klimmt, „Wie sollte die Verkehrsinfrastruktur finanziert werden?“, *Wirtschaftsdienst* 80, č. 11 (2000): 647-656, <https://www.wirtschaftsdienst.eu/pdf-download/jahr/2000/heft/11/beitrag/wie-sollte-die-verkehrsinfrastruktur-finanziert-werden.html> (staženo 16.4. 2020), 647-648.

¹¹² Baumbach, Brandenburger, Huber, *20 Jahre DEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2*, 12.

pro další intenzivnější práci na propojení německých dopravních cest, a tedy i předchůdce pozdějších VDE.¹¹³

První návrh konceptu 17 prioritních dopravních projektů pro železnici, silnice a vodní cesty s názvem „*Verkehrsachsen Deutsche Einheit*“ (Dopravní osy německé jednoty) byl představen 27. prosince 1990. Přičemž použití označení „*Deutsche Einheit*“, německá jednota, určovalo jejich primární účel.¹¹⁴ 17. ledna 1991 vstoupila do úřadu nová vláda Helmuta Kohla a novým ministrem dopravy se stal Günther Krause. Již o pár dní později, 24. ledna 1991, mu byl předložen seznam 17 „*Strecken Deutsche Einheit*“.¹¹⁵ Protože plány byly považovány za relevantní pro německou jednotu, měly přednostní význam, a proto bylo v politickém zájmu zajistit jim v rámci BVWP speciální právní status a také urychlit jejich realizaci pomocí legislativních opatření.¹¹⁶

Tímto dokumentem byl představen základ pro první obsahová ustanovení nového BVWP 92. Zmíněných 17 plánů dostalo později pojmenování „*Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*“ (VDE). Přesněji se jednalo o 9 železničních projektů, 6 silničních projektů a jeden projekt vodních cest. Koncem února 1991 byly VDE představeny VMK a poté 9. dubna schváleny spolkovým kabinetem.¹¹⁷ Díky schválení se z prvotních analýz a příprav staly z VDE konkrétní politická opatření. Do BVWG 92 byly VDE implementovány mimo obvyklý proces projednávání a schvalování plánu. Základní struktura projektů zůstala od doby jejich schválení v podstatě totožná, později byly VDE číselně odlišeny, železniční projekty dostaly čísla 1-9, silniční 10-16 a poslední vodní projekt byl označen číslem 17.¹¹⁸ Konkrétní podoba projektů, bude rozebrána v dalším úseku práce. V roce 1992 spustilo BMV kampaň s názvem *Neue Wege braucht das Land. Jetzt!* (Země potřebuje nové cesty. Teď!), v jejímž rámci byla vydána i brožura shrnující jednotlivé projekty a jejich kontext pro širokou veřejnost. Jako součást kampaně bylo pro VDE navrženo i vlastní logo.¹¹⁹

¹¹³ Fischer, „Bundesverkehrswegeplanung als Produkt der Mehrebenenverflechtung“, 58.

¹¹⁴ Označení „*Deutsche Einheit*“ bylo užito již u *Tag der Deutschen Einheit*, či *Der Fonds Deutsche Einheit* aj., a mělo tak spojovat kroky podniknuté za účelem spojení německých států. Baumbach, Brandenburger, Huber, *20 Jahre DEGEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2*, 12.

¹¹⁵ Baumbach, Brandenburger, Huber, *20 Jahre DEGEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2*, 12.

¹¹⁶ Fischer, „Bundesverkehrswegeplanung als Produkt der Mehrebenenverflechtung“, 58.

¹¹⁷ *Ibid.*, 58-59.

¹¹⁸ Baumbach, Brandenburger, Huber, *20 Jahre DEGEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2*, 13.

¹¹⁹ Der Bundesminister für Verkehr, Verkehrsprojekte, *Deutsche Einheit, Für wirtschaftliche Aufschwung, für sichere Arbeitsplätze, für Verkehrssicherheit und Umweltschutz* (Bonn: Bundesminister für Verkehr, 1992).

Obrázek č. 1: Logo VDE



Zdroj: Der Bundesminister für Verkehr, Verkehrsprojekte, Deutsche Einheit, Für wirtschaftliche Aufschwung, für sichere Arbeitsplätze, für Verkehrssicherheit und Umweltschutz (Bonn: Bundesminister für Verkehr, 1992).

3.4. Politická opatření k urychlení realizace VDE

Schválením VDE jejich politická cesta nebyla u konce. Přijetí s sebou přineslo i další politická opatření, která měla urychlit konkrétnější plánování a realizaci projektů. Na bývalém území SRN se během posledních 40 let vyvinul systém plánování spojený s určitými legislativními opatřeními. Dle tehdejšího platného práva by celý proces plánování a schvalování takto velkých projektů mohl trvat 10 až 20 let, což by v případě VDE znamenalo neúnosné zpomalení a pro nové spolkové země ohrožení jejich dalšího hospodářského rozvoje. Důvodem takto časově náročného procesu byly především dlouhé schvalovací postupy plánů a správní kontroly.¹²⁰ Použití zavedených metod tedy mohlo mimo jiné ohrozit vytvoření ekonomické jednoty Německa. O nutnosti zrychlení procesu plánování nebylo sporu, a proto ani samotní politici nechtěli proces zjednodušení nikterak blokovat.

Jako první krok k urychlení procesu sjednocení dopravní sítě se dá považovat samotné schválení VDE. Významným mezníkem v urychlení jejich realizace pak bylo 16. prosince 1991 potvrzení tzv. *Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz* (Zákon o urychlení plánování dopravních cest, dále jako VerkPBG).¹²¹ Zákon byl velmi specifický a platný pouze pro nové spolkové země a Berlín, kde reguloval klíčové části stávajícího

¹²⁰ Der Bundesminister für Verkehr, *Verkehrsprojekte, Deutsche Einheit*, 8-9.

¹²¹ *Gesetz zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz)*, ve znění z 31.8.2015. Dostupné na: <https://www.gesetze-im-internet.de/verkpbg/VerkPBG.pdf> (staženo 15.4. 2020).

procesu plánování a upravoval jej tak, aby byly odstraněny největší překážky pro rychlou realizaci VDE, aniž by tyto změny poškodily subjektivní práva dotčených osob.¹²²

Jednalo se především o vypuštění zvláštních územně plánovacích postupů, zavedení lhůt pro připomínky a stanoviska úřadů, zkrácení lhůt vyložení plánů, koncentrace správního řízení do rukou jedné instance, a to Spolkového správního soudu. V určitých případech zákon velmi usnadňoval udělení schválení plánům.¹²³

Brzy byly vidět první účinky tohoto zákona, a proto byl 17. prosince 1993 schválen Zákon o zjednodušení postupů plánování pro dopravní cesty, *Planungsvereinfachungsgesetz*, který převzal velkou část opatření z VerkPBG a byl platný pro celé území SRN.¹²⁴

Jako další opatření za účelem rychlé realizace VDE bylo vytvoření a schválení tzv. *Investitionsmaßnahmengesetzen* (dále jako IMG). Jednalo se o zákony, jejichž hlavním právním motivem bylo zkrácení doby plánování, a to tím způsobem, že na místo administrativy, tedy moci výkonné, to byl zákonodárce, kdo vydával stavební povolení. Schválením IMG se přeskočil dlouhý proces plánovacího řízení a jednotlivé úseky VDE byly stanoveny zákonem. Využití IMG mělo smysl v té chvíli, kdy nedostačoval účinek výše zmíněného VerkPBG. Celkově byly schváleny pouze dva IMG. V rámci VDE 4 se jednalo o úsek železničního obchvatu u města Stendal.¹²⁵ Druhým úsekem byl obchvat města Wismar na dálnici A 20¹²⁶, jako součást VDE 10, přičemž oba úseky byly dokončeny do roku 1997.¹²⁷

Situace kolem znovusjednocení byla sama o sobě výjimečná, a i proto si žádala výjimečná řešení, jako v těchto případech, kdy moc zákonodárná byla oprávněna jednat i v pravomocích exekutivy. Bylo nutné použít zcela nových právních postupů, které měly svá rizika i kritiky, kteří se obávali např. ohrožení garance právního státu a oddělení pravomocí.¹²⁸

¹²² Baumbach, Brandenburger, Huber, *20 Jahre DEGEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2*, 15.

¹²³ Der Bundesminister für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*, 9.

¹²⁴ Baumbach, Brandenburger, Huber, *20 Jahre DEGEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2*, 15.

¹²⁵ Více zde: *Gesetz über den Bau der "Südfahrt Stendal" der Eisenbahnstrecke Berlin-Oebisfelde*, ve znění z 31.8. 2015. Dostupné na: https://www.gesetze-im-internet.de/s_dumfstg/S%C3%BCdumfstG.pdf (staženo 15.4. 2020).

¹²⁶ Více zde: *Gesetz über den Bau des Abschnitts Wismar West-Wismar Ost der Bundesautobahn A 20 Lübeck-Bundesgrenze (A 11)*, ve znění z 31.8. 2015. Dostupné na: <https://www.gesetze-im-internet.de/babwismarg/BABWismarG.pdf> (staženo 15.4. 2020).

¹²⁷ Baumbach, Brandenburger, Huber, *20 Jahre DEGEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2*, 15.

¹²⁸ Baumbach, Brandenburger, Huber, *20 Jahre DEGEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2*, 14-15.

4. Realizace VDE do roku 2017

V předchozí kapitole bylo popsáno, jaké kroky spolková vláda podnikla k tomu, aby usnadnila realizaci VDE. Naskytá se otázka, kdo byl samotnou realizací pověřen. Za tímto účelem byly založeny dvě privátní společnosti. První z nich *Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs – und – bau GmbH*, spíše známá pod zkratkou DEGES, byla zodpovědná za silniční projekty. Druhou založenou firmou byla *Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit* (dále jako PBDE) a jejím polem působnosti byla realizace železničních projektů.

Společnost DEGES, byla založena 7. října 1991 a měla za cíl postavit všechny silniční VDE „ve stejné kvalitě, za stejné náklady ale v kratším čase“¹²⁹ než by bylo v tehdejší době možné ve starých spolkových zemích. Jejími vlastníky byl z 25 % spolek a z 25 % společnost *Rhein-Main-Donau AG*¹³⁰, která měla zkušenosti se stavbou velkých infrastrukturních projektů, a představovala tak nutnou podporu v začátcích společnosti. Zbýlých 50 % bylo rozděleno mezi pět nových spolkových zemí.¹³¹

PBDE jako společnost pověřená stavbou železničních VDE byla založena v srpnu 1991 a původně fungovala jako dceřiná společnost *Deutsche Reichsbahn* a *Deutsche Bundesbahn*. Rámcové podmínky pro její fungování a práci byly tedy vytvořeny jimi. Také její zaměstnanci byli většinou odborníci z řad zaměstnanců německých drážních společností.¹³²

Obě privátní společnosti převzaly odpovědnost spolku a spolkových zemí týkající se plánování a výstavby dopravních cest. K výhodám obou společností patřilo především to, že měly přesně daný a časově omezený úkol, spojené síly zaměstnanců a odborníků, jak ze státní, tak soukromé sféry z nových i starých spolkových zemí, ale také kontrola rychlé realizace VDE, spojená s odpovědností vůči svým akcionářům a zadavatelům zakázek. U obou firem byli zadavateli zakázek pouze jejich akcionáři. Jednalo se o tzv. in-house zadávání, na které se nevztahovala klasická pravidla pro

¹²⁹ Baumbach, Brandenburger, Huber, *20 Jahre DEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2*, 31.

¹³⁰ Společnost fungující již od roku 1921 byla majetkem spolku a Bavorska. Jejím úkolem byla stavba průplavu Rýn-Mohan-Dunaj, tedy jednoho z důležitých dopravních a vodních projektů. RMD však svůj podíl v DEGES v roce 1995 prodala.

¹³¹ Baumbach, Brandenburger, Huber, *20 Jahre DEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2*, 31.

¹³² Bergisch Gladbach, Sigfried Mängel, „Die Bahn – ein technisch höchst komplexes System, etwas für Könnner“ <http://docplayer.org/80564332-Die-bahn-ein-technisch-hoehst-komplexes-system-etwas-fuer-koenner.html> (staženo: 15.4. 2020).

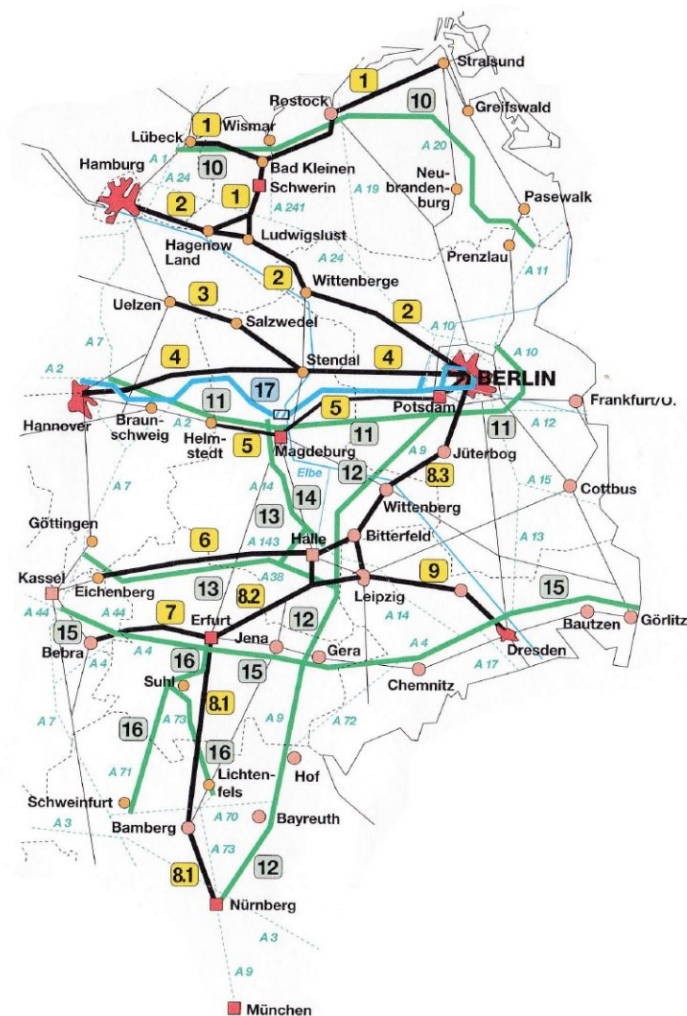
zadávání veřejných zakázek.¹³³

4.1. 17 VDE a jejich stav do roku 2017

Následující část krátce představuje jednotlivé VDE a jejich význam pro německou dopravní síť. U každého z projektů, je nastíněn jeho stav realizace do konce roku 2017, to je do doby, kdy byl ukončen poslední velký projekt VDE 8.1. Z předchozího textu vyplývá, že důležitost VDE spočívala především ve srůstání nových a starých spolkových zemí. Díky projektům měla být vytvořena německá jednota v oblasti dopravních cest, jak železničních a silničních, tak vodních. Vedle těchto cílů měly VDE především propojit důležitá hospodářská centra obou částí země, zajistit vytvoření moderní a výkonu schopné dopravní infrastruktury, která by podpořila hospodářské prostředí v nových zemích. Obrázek č. 2 zobrazuje trasy jednotlivých VDE.

¹³³ Baumbach, Brandenburger, Huber, *20 Jahre DEGEG, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2*, 31.

Obrázek č. 2: Průběh jednotlivých VDE



Černá barva – železniční projekty
Zelená barva – silniční projekty
Modrá barva – vodní projekt

Zdroj: Bundesministerium für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Informationen zum Neu – und Ausbau der Verkehrswege in den neuen Bundesländern* (Bonn: Bundesministerium für Verkehr, 1997).

4.1.1. Železniční VDE

Jaké postavení měla doprava po železnici v obou dřívějších německých státech, bylo popsáno ve druhé kapitole této práce. V nově spojeném Německu byla doprava po železnici oproti dopravě po silnici vnímána jako šetrnější k životnímu prostředí. Proto měly VDE u tohoto druhu dopravy podpořit nejen dopravu nákladní, ale také osobní, a to tím způsobem, že se díky jejich realizaci měly viditelně zkrátit doby jízdy mezi jednotlivými východními a západními velkoměsty. Doba jízdy vlakem by se tak vyrovnala době jízdy po silnici. Informační brožura o VDE z roku 1992 uvádí pět železničních koridorů, na kterých bylo plánováno všech 9 železničních VDE. Jednalo se především o spojení Berlína s Hannoverem a dále do Porúří, s přístavy u Severního moře,

ale také se Stuttgartem a Mnichovem. Další směr koridorů bylo napojení Saska a Durynska se západními hospodářským centry jako Porýní a Porúří.¹³⁴ Díky VDE mělo být 1400 km tratí na těchto koridorech modernizováno a 600 km nově vystaveno.¹³⁵ Svůj význam měly jak pro dopravu v rámci Německa, tak pro mezinárodní dopravní síť.

První železniční projekt **VDE 1: Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund** tvořila přestavba a modernizace již existujících tratí na severu Meklenburska-Předního Pomořanska. Projekt byl klíčový pro napojení této spolkové země na staré spolkové země. V mezinárodním měřítku měl velký význam pro lepší a rychlejší spojení Německa, ale i Evropy se Skandinávií, a to přes přístavní města u Baltského moře (Wismar, Rostock a Stralsund). Velká část projektu byla úspěšně dokončena v roce 2008, přičemž se po přezkoušení úseku Rostock – Stralsund neprojevil kýžený pozitivní hospodářský efekt, a tak byl projekt ukončen dříve. Díky modernizaci se podařilo čas jízdy po těchto tratích zkrátit o hodinu.¹³⁶

V rámci VDE 1 byl plánován i úsek spojující Schwerin, tedy hlavní zemské město Meklenburska-Předního Pomořanska s Berlínem, a to díky napojení VDE 1 na **VDE 2: Hamburg–Büchen–Berlin**. Tento projekt si kladl za cíl vytvořit dobré spojení mezi novými spolkovými zeměmi a zbytkem východní Evropy. Dalším cílem bylo dobré napojení na přístavy u Severního moře a také výkonný a rychlý spoj mezi Berlínem a Hamburkem.¹³⁷ Doba jízdy vlakem se mezi těmito dvěma městy zkrátila o více než polovinu, z původních 4 hodin na přibližně 1,5 hodiny. Technickým cílem VDE 2 bylo uzpůsobit zdejší tratě k výkonům až 200 km/h, čehož bylo dosaženo v roce 2004, kdy byla celá trať uvedena do provozu.¹³⁸

VDE 3: Uelzen–Salzwedel–Stendal dokončený v roce 1999, jehož další modernizace je součástí BVWP 2030¹³⁹, zajistil napojení pro nákladní dopravu z východu Německa na přístav Brémy a zároveň na vysokorychlostní trať **Hannover–Stendal–Berlin**, která byla vybudována jako **VDE 4**. Trasa tohoto projektu je součástí evropské

¹³⁴ Der Bundesminister für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*, 11.

¹³⁵ Bundesministerium für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Informationen zum Neu – und Ausbau*.

¹³⁶ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni*, 7.

¹³⁷ Der Bundesminister für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*, 19.

¹³⁸ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni*, 9.

¹³⁹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni*, 10.

vysokorychlostní sítě a patří k jedním z hlavních tratí evropského infrastrukturního plánu.¹⁴⁰ Uvedením tratě do provozu v roce 1998 se významně snížil čas jízdy mezi Berlínem a Hannoverem na 1,5 hodiny z původní 4,25 hodiny.¹⁴¹

Jako **VDE 5**, je pojmenována modernizace tratě spojující **Helmstedt-Magdeburg-Berlín**, která byla dokončen v roce 1995.¹⁴² Modernizace trati **Eichenberg-Halle** spojující průmyslové oblasti v okolí Halle a Lipska se západem Německa dostala označení **VDE 6** a byla dokončena již 1994.¹⁴³ Úsek železnice **Bebra-Erfurt**, jehož modernizace byla plánována pod projektem **VDE 7**, byla z velké části dokončena v roce 1995.¹⁴⁴

V rámci všech VDE je nejnákladnějším projektem **VDE 8: Norimberk-Erfurt-Halle/Lipsko-Berlín**. Mezi železničními projekty se jedná o ten nejdelsí. Proto byla stavba 481 km dlouhého VDE 8 rozdělena do tří úseků.

První úsek **VDE 8.1 Norimberk-Erfurt** mezi Erfurtem a Ebensfeldem byl dokončen a zprovozněn v roce 2017, na to navazující část Ebensfeld-Norimberk stále čeká na dokončení. Velká část etapy **Erfurt-Lipsko/Halle**, tedy **VDE 8.2**, byla dokončena již v roce 2003. Zbýlá část pak přešla v provoz v roce 2015.

Poslední a nejdelsí úsek **VDE 8.3** spojující **Lipsko/Halle a Berlín** byl dokončen již v roce 2006.¹⁴⁵ V tomto roce však měly být v provozu, dle odhadů z roku 1997, již všechny tři úseky VDE 8.¹⁴⁶ Díky projektu se čas jízdy mezi Berlínem a Norimberkem snížil z původních 6,6 hodin v roce 1990¹⁴⁷ na 4,6 hodin, přičemž konečný cíl jsou necelé 3 hodiny.¹⁴⁸ VDE 8 má svůj velký význam nejen v rámci transevropské dopravní sítě tzv. TEN-T, ale také v rámci Německa jako projekt propojující velká německá města jako Halle, Lipsko, Erfurt, Norimberk a Mnichov s Berlínem, a tak i nové spolkové země

¹⁴⁰ Der Bundesminister für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*, 23.

¹⁴¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni*, 11.

¹⁴² *Ibid.*, 12.

¹⁴³ Bundesministerium für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Informationen zum Neu – und Ausbau*.

¹⁴⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni*, 16-17.

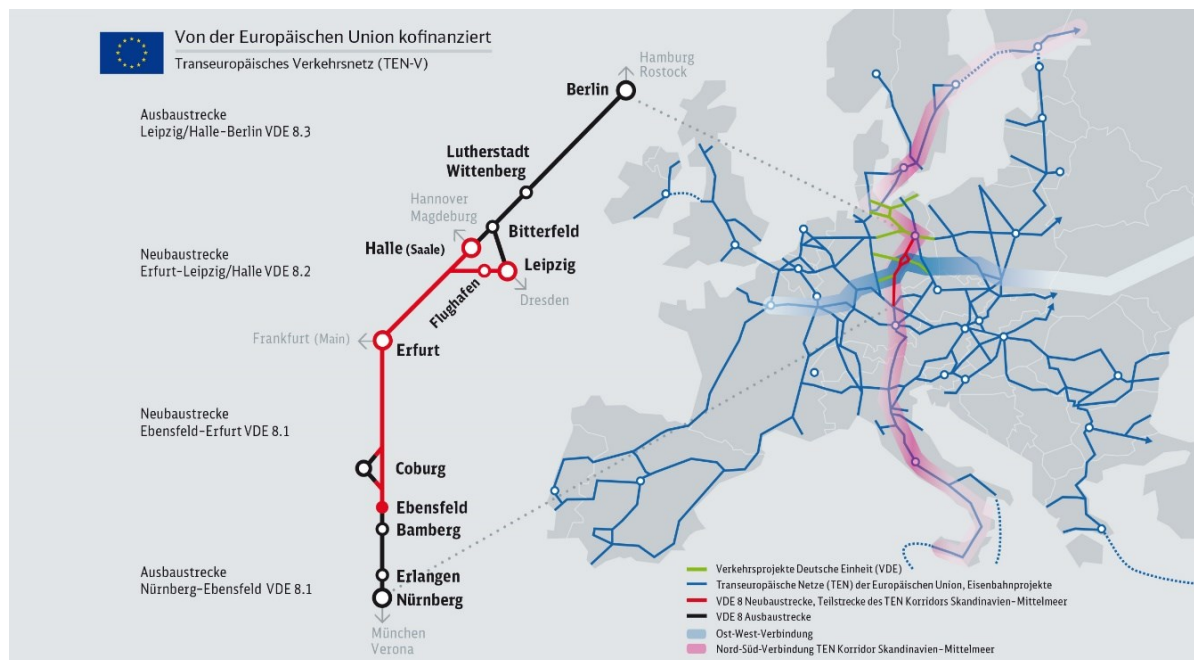
¹⁴⁶ VDE 8.1 v roce 2004, VDE 8.2 v roce 2001, VDE 8.3 v roce 2000. Bundesministerium für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Informationen zum Neu – und Ausbau*.

¹⁴⁷ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni*, 15.

¹⁴⁸ „Neue Fahrzeiten und Linien“, *Verkehrsprojekt der Deutschen Einheit Nr. 8*, <http://www.vde.de/de/fahrzeiten-linien> (staženo 15.4. 2020).

s Bavorskem¹⁴⁹, což lze pozorovat na níže přiloženém obrázku, který mimo průběh TEN-T a VDE 8 zhruba ukazuje i směr ostatních VDE.

Obrázek č. 3: Zobrazení transevropské dopravní sítě a VDE 8



Zelená – VDE

Modrá – transevropská dopravní síť TEN (železniční projekty)

Červená – nově vystavený úsek VDE 8, jako součást TEN koridoru propojujícího Skandinávií a Středozemní moře

Černá – VDE 8

Světle modrá – zobrazení napojení projektů na hlavní východozápadní dopravní tah

Růžová – zobrazení severojižního spojení TEN koridoru mezi Skandinávií a Středním mořem

Zdroj: „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8“, *Verkehrsprojekt der Deutschen Einheit Nr. 8*, http://www.vde8.de/---_site.project..ls_dir._likecms.html (staženo 15.4. 2020).

Posledním železničním projektem v rámci VDE byla plánována přestavba úseku mezi **Lipskem a Drážďany** s označením **VDE 9**, který zajistil Sasku lepší propojení s Porúřím, Porýním, ale také Bavorskem. Projekt byl ukončen z velké části v roce 2016, avšak práce na něm stále pokračují.¹⁵⁰

4.1.2. Silniční projekty

7 silničních VDE tvořilo téměř 1200 km přestavby a 800 km výstavby nových silnic.¹⁵¹ Jak již bylo popsáno v druhé kapitole, po znovusjednocení východoněmecká síť

¹⁴⁹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni*, 15.

¹⁵⁰ *Ibid.*, 18.

¹⁵¹ Bundesministerium für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Informationen zum Neu- und Ausbau*.

silnic trpěla pod enormním nárůstem provozu a nedokázala jej zvládnout. Nejvíce to ovlivnilo život ve východoněmeckých městech, která se nenacházela v blízkosti dálnice a jejich ulice tak byly najednou zatíženy tranzitní dopravou, např. i hlukem a plyny z výfuků. Zároveň zvýšený provoz s sebou nesl i navýšení počtu dopravních nehod.¹⁵² Modernizace a rozšíření dálniční sítě v podobě VDE představovala jedinou možnost, jak situaci změnit a ulehčit jak obyvatelům nových spolkových zemí, tak projíždějícím. Zároveň díky tomu mohly být obvyklé doby jízdy zkráceny přibližně o třetinu až polovinu.¹⁵³ Do konce roku 2017 bylo dokončeno a uvedeno do provozu 97 % všech silničních VDE, celkem 1940 km.¹⁵⁴

V pořadí první silniční projekt **VDE: 10: A 20 Lübeck-Štětín**, zahrnoval výstavbu nové dálnice A 20, která spojila Meklenbursko-Přední Pomořansko, tj. pobřeží Baltského moře, ale také Braniborsko a Polsko se starými spolkovými zeměmi a evropskou dálniční sítí. Vybudování tohoto nového vysokorychlostního spojení mezi východem a západem Evropy výrazně pomohlo zvládnout vysoké množství tranzitní dopravy.¹⁵⁵

Rozšíření **A 2 Hannover–Berlín** a **A 10 Berliner Süd a Ostring**, označené jako **VDE 11**, bylo z velké části dokončeno v roce 2001. Úsek A 10 v okolí Berlína byl dokončen v roce 2020.¹⁵⁶ VDE 11 zajišťuje silniční spojení Berlína, Braniborska a Saska-Anhaltska s Dolním Saskem a území Porúří a Porýní. Součástí projektu je i napojení A 2 na projekt VDE 14, tedy stavba nové dálnice A 14, spojující Magdeburg a Halle. A 2 tak pomohla A 14 zvládnout množství proudící dopravy mezi hospodářskými centry na severozápadě Německa a průmyslovými oblastmi v okolí Halle a Lipska.¹⁵⁷

Přímé dálniční napojení Berlína s Bavorskem, zajišťuje dálnice A 9, jejíž nutná modernizace a rozšíření na šest pruhů patřila pod projekt **VDE 12: A9 Norimberk–**

¹⁵² Der Bundesminister für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*, 12.

¹⁵³ Deutsche Einheit Fernstraßenplanungsund – bau GmbH, *20 Jahre DEGES 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 1* (Berlin: Deutsche Einheit Fernstraßenplanungsund -bau GmbH, 2011), https://www.deges.de/wp-content/uploads/2019/09/20J_DEGES_Bd1.pdf (staženo 15.4. 2020), 52.

¹⁵⁴ Der Beauftragte der Bundesregierung, *Jahresbericht der Bundesregierung zum Stand der Deutschen Einheit 2018*, 55.

¹⁵⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni*, 20.

¹⁵⁶ *Ibid.*, 21.

¹⁵⁷ Bundesministerium für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Informationen zum Neu – und Ausbau*.

Berlín, který je až na jeden úsek kompletně v provozu.¹⁵⁸

VDE 13: A 38 Göttingen-Halle a A 143 Westumfahrung Halle je projekt dokončený z velké části v roce 2009 a vytvořený za cílem postavit přímé dálniční napojení průmyslové oblasti v okolí Halle a Lipska k Porýní a Porúří, a to díky spojení s úsekem A 44 ve směru Dortmund-Kassel.¹⁵⁹

V roce 2000 byl jako první úspěšně dokončený silniční projekt uveden do provozu již zmíněný **VDE 14: A 14 Magdeburg–Halle**.¹⁶⁰ Nově vybudovaný úsek dálnice mezi Saskem a Saskem-Anhaltskem, tvoří v současné době významný spojovací článek mezi východozápadní a severojižní dopravní osou.

Dalším z důležitých dálničních spojení mezi jihem bývalého území NDR, respektive i celou jihovýchodní Evropou a průmyslovými oblastmi na západě Německa jsou dálnice A 4 a A 44. Úspěšná modernizace a rozšíření v úsecích **A 44 Kassel–Eisenach** a **A 4 Eisenach–Görlitz** spadala pod projekt **VDE 15**, přičemž první jmenovaný úsek se stále nachází v procesu výstavby.¹⁶¹ Se vstupem Polska do EU v roce 2004 vzrostl ještě více význam dálnic A 4 a A 44 jako evropské magistrály, protože přes zmíněné dálnice Německem prochází Evropská silnice E 40.¹⁶² Poslední silniční projekt **VDE 16: A 71 Erfurt-Schweinfurt a A 73 Suhl–Lichtenfels** kompletně dokončený rokem 2008 měl svůj velký význam pro Durynsko, především jeho hospodářství a turismus. Dokončení projektu znamenalo překonání přírodní bariéry v podobě Durynského lesa¹⁶³ a přispělo ke zlepšení dopravního napojení nejen na Bavorsko, ale také na ostatními spolkové země.¹⁶⁴

4.1.3. Vodní projekt

Po roce 1989 se objevila potřeba investic i do dopravní sítě vnitrozemských vodních cest, pro jejichž rozvoj bylo klíčové propojit hlavní německé přístavy u Severního moře

¹⁵⁸ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni*, 22.

¹⁵⁹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni*, 23.

¹⁶⁰ *Ibid.*, 24.

¹⁶¹ *Ibid.*, 25-26.

¹⁶² Deutsche Einheit Fernstraßenplanungsund – bau GmbH, *20 Jahre DEGEGES 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 1*, 51.

¹⁶³ A 71 je díky své poloze, tedy tomu, že prochází přes hlavní hřeben Durynského lesa, a tak musí překonat četná údolí, dálnicí s nejvíce mosty na relativně krátkém úseku (na ca 150 km se nachází více než 130 mostů, přičemž 31 leží ve výšce přes 100 m).

¹⁶⁴ Deutsche Einheit Fernstraßenplanungsund – bau GmbH, *20 Jahre DEGEGES 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 1*, 52.

a hospodářské oblasti na západě SRN s průmyslovými oblastmi kolem měst Magdeburg a Berlín. Nutná byla také sanace a přestavba nejdelsí německé umělé vodní cesty, již zmíněného Středoněmeckého průplavu, který prochází přes Severní Porýní-Vestfálsko, Dolní Sasko a Sasko-Anhaltsko. U Magdeburgu dochází ke křížení kanálu s řekou Labe a také k jeho napojení na kanál Labe – Havola.¹⁶⁵

Jediný vodní projekt a poslední v rámci VDE, jehož trasa je zobrazena na příloženém Obrázku č. 3, **VDE 17: Hannover–Magdeburg–Berlin**, byl navržen jako řešení výše zmíněných záležitostí. Stěžejními body projektu byla modernizace první poloviny Dolní havolské vodní cesty, kanálu Labe-Havola, vybudování mimoúrovňové křižovatky vodních cest u Magdeburgu a oprava Středoněmeckého průplavu. Projekt postupuje západovýchodním směrem, poslední dva jmenované body jsou tedy již dokončeny. Zbývající úseky jsou stále v procesu realizace a plánované dokončení připadá na rok 2025.¹⁶⁶

Obrázek č. 4: Průběh VDE 17

Projekt 17 Wasserstraße: Ausbau Hannover – Berlin



Gesamtlänge: ca. 280 km

Zdroj: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni 2018* (Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018), https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/sachstandsbericht-verkehrsprojekte-deutsche-einheit-2018.pdf?__blob=publicationFile (staženo 15.4. 2020), 28.

¹⁶⁵ Der Bundesminister für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*, 49.

¹⁶⁶ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni*, 4, 28-29.

4.2. Financování VDE a opravy dopravní sítě v nových spolkových zemích

Nejdříve je nutné zmínit, že první peníze do opravy dopravní sítě na území nových spolkových zemích byly investovány již v době bezprostředně po znovusjednocení, tedy před jakýmkoli oficiálními finančními propočty. První odhady výše investic stanovilo ministerstvo financí v říjnu 1990 na 127 mld. DM.¹⁶⁷ Předpokládalo se, že by se mohlo jednat pouze o spodní hranici částky. Byl brán v potaz možný budoucí nárůst cen.¹⁶⁸ Přesná kalkulace částky byla také ztížena zavedením měnové unie.

Pozdější odhady částky potřebné pro srovnání dopravní infrastruktury obou území a zalepení mezer vzniklých v důsledku znovusjednocení se pohybovaly kolem 210 mld. DM.¹⁶⁹ S ohledem na tyto propočty se objevily otázky, jakým způsobem podpořit financování oprav. V případě dálnic bylo jako jedna možností navrženo zavedení plošných poplatků za jejich užívání. Plány však byly hned v počátku jednání pozastaveny. Existovala i možnost, že některé úseky dálnic budou v privátním vlastnictví firem, které je opraví, popř. vybudují a za jejich využití bude vybíráno mýtné.¹⁷⁰

Ve starých spolkových zemích byla před rokem 1990 stavba a nutná údržba dopravních cest financována ze spolkového, zemských a obecních rozpočtů, potažmo tedy z daní. O tom, že výstavbu moderní a výkonu schopné infrastruktury nové země nebudou moci pokrýt z vlastních finančních prostředků, nebylo pochyb. Důvodem byl nejen špatný stav východoněmecké ekonomiky, popsáný v první části práce, ale také onen stav cest a nutnost je opravit v co nejkratším možném čase, a tak potřeba vysokých investic během krátkého období.¹⁷¹ Financování těchto investic nakonec připadlo z velké části do kompetencí spolku a starých spolkových zemí v rámci programu *Aufbau Ost*.

Nové spolkové země tak zároveň získaly nepřiměřeně velký podíl, měřeno dle rozlohy jejich území a podílu počtu obyvatel, z investičních prostředků stanovených v rámci BVWG 1992. Do všech německých spolkových cest investoval spolek během let

¹⁶⁷ V této sumě jsou společně s investicemi do železnice, silnic a vnitrozemských vodních cest i náklady týkající se letištní infrastruktury a městské hromadné dopravy.

¹⁶⁸ Laaser, „Implikationen der deutschen Vereinigung für die Verkehrspolitik“, 114.

¹⁶⁹ Laschke, „Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur“, 407

¹⁷⁰ Laaser, „Implikationen der deutschen Vereinigung für die Verkehrspolitik“, 115-116.

¹⁷¹ Ibid., 116.

1991 až 2016 celkem 296 mld. euro.¹⁷² Reálný celkový stav investic do východoněmecké infrastruktury důležitý pro časové období této práce, tedy mezi lety 1991 a 2017 se pohybuje kolem 100 mld. euro, z čehož velkou část, přesněji 36,8 mld. euro, tvoří investice do samotných VDE.¹⁷³

Co se týče předpokládaných investic do VDE, je nutné podotknout, že jejich objem se časem relativně měnil. První odhady z roku 1991 počítaly s 56 mld. DM.¹⁷⁴ V roce 1997 se již jednalo o 70 mld. DM.¹⁷⁵ Aktuální zprávy o stavu německé jednoty hovoří o celkovém objemu 42 mld. euro, ca 82 mld. DM.¹⁷⁶ Přičemž výše zmíněná částka 36,8 mld. euro znamená, že necelých 88 % plánovaných investic je již realizováno. Finančně nejnáročnější část, 22,3 mld. euro, představuje 9 železničních projektů. Předpokládané náklady na silniční VDE dosahují výše kolem 17,5 mld. euro. Vodní projekt předpokládá investice ve výši 2 mld. euro.¹⁷⁷

¹⁷² Der Beauftragte der Bundesregierung, *Jahresbericht der Bundesregierung zum Stand der Deutschen Einheit 2018*, 55.

¹⁷³ *Ibid.*, 55.

¹⁷⁴ Der Bundesminister für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*, 4.

¹⁷⁵ Bundesministerium für Verkehr, *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Informationen zum Neu – und Ausbau*.

¹⁷⁶ Der Beauftragte der Bundesregierung, *Jahresbericht der Bundesregierung zum Stand der Deutschen Einheit 2018*, 55.

¹⁷⁷ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni*, 2.

Závěr

Bakalářská práce se věnuje německému znovusjednocení a následnému vývoji v nových spolkových zemích, a to z hospodářského pohledu. Jedná se především o financování opatření přijímaných v rámci programu Aufbau Ost, s jehož pomocí mělo být území bývalé NDR modernizováno a transformováno po vzoru starých spolkových zemí. Zde byla životní úroveň v důsledku jiného politického systému vyšší. Tomuto účelu, a tedy i německé jednotě, mělo výrazně pomoci vybudování jednotné a moderní dopravní sítě. Toto téma je hlavní náplní práce.

První část práce pojednává o německé jednotě z pohledu hospodářské, sociální a měnové unie a následné finanční pomoci novým spolkovým zemím. Pro opatření, která za tímto účelem byla přijímána, se vžilo označení Aufbau Ost. Tento program musel být financován především spolkem a starými spolkovými zeměmi, protože rozpočty nových spolkových zemí by na rozsáhlé investice nestačily. Zároveň na základě principů německého federalismu bylo povinností slabším členským zemím pomoci.

Prostředkem této pomoci je především mechanismus finančního vyrovnání, jehož plnou součástí se ovšem nové spolkové země staly až v roce 1995. Do té doby byla podpora vyplácena v rámci tzv. Fondu německé jednoty. Mezi tím byl systém finančního vyrovnání reformován a doplněn, a to o Pakt solidarity I, později o Pakt solidarity II, které měly ulehčit starým spolkovým zemím zvládat finančně náročnou situaci spojenou s obnovou německé jednoty.

Demonstrací toho, jakým způsobem byly peníze využity, je sjednocení a modernizace německé dopravní sítě, která byla důležitým předpokladem nejen pro sjednocení jako takové, ale také pro hospodářský rozvoj nových spolkových zemí. Dopravní cesty na bývalém území NDR byly často ve špatném stavu, byl jich nedostatek a v důsledku izolace země chybělo jakékoli napojení na okolní státy, především pak státy západní Evropy. Rychlá obnova a dostavba dopravních cest se tak stala jednou z hlavních priorit. V SRN bylo dopravní plánování navázáno na spolkový plán dopravních cest (*Bundesverkehrswegeplan*), který převzalo i nově sjednocené Německo. Jedná se o politický nástroj předběžného plánování dopravní infrastruktury v horizontu 10 až 15 let. Co z plánů, tedy z předběžných cílů, dělá závazná rozhodnutí, jsou pak zákony o výstavbě (*Ausbaugesetze*), které podléhají legislativnímu procesu. Každý druh dopravy má svůj zákon.

Politické změny konce 80. let byly podnětem k vytvoření nového společného plánu. Vznikl tak BVWP 1992, který obsahoval prvotní projekty, které by pomohly překonat dlouholeté rozdělení dopravní sítě, a to nejen uvnitř Německa, ale i v rámci Evropy. Zmíněný plán se postupem času ukázal jako podfinancovaný, a proto byl vytvořen nový, který pak byl ovšem také nahrazen, a to aktuálním BVWP 2030.

Všechny zmíněné plány spojuje to, že obsahují tzv. dopravní projekty německé jednoty (*Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*). Tyto projekty tvořily klíčovou část prvního plánu dopravních cest z roku 1992, přičemž byly schváleny separátně, ještě před jeho vydáním, a tím tvořily jeho základ. Zároveň zde mezi ostatními projekty měly přednostní postavení. Tento fakt dokazuje jejich význam a nepostradatelnost v rámci budování jednotné dopravní sítě.

Jednalo se celkem o 17 projektů, přičemž prvních 9 se věnovalo železnici, následujících 7 silnicím a poslední projekt byl projektem vodních cest. VDE byly provázeny i propagační kampaní. Německé ministerstvo dopravy pro ně nechalo vytvořit také vlastní logo. Jak významné bylo jejich včasné dokončení, ukazuje i skutečnost, že s cílem urychlit jejich plánování, které by za normálních podmínek trvalo i desítky let, byl schválen speciální zákon. Tento byl platný pouze pro území nových spolkových zemí a Berlína, tedy tam, kde se počítalo s výstavbou VDE. Za účelem realizace VDE byly založeny dvě společnosti. První z nich, DEGES, byla zodpovědná za silniční projekty, druhá, PBDE, pak za projekty železniční.

Sledované období je ukončeno rokem 2017, tedy rokem, kdy byl do provozu uveden VDE 8, přičemž se jednalo o poslední významný úsek v rámci železničních a silničních VDE. Práce na vodním projektu stále postupují a jeho dokončení je plánováno na rok 2025. Čas, který výstavba projektů zabrala, významně přesáhl původní odhady. Výsledkem je ovšem moderní, sjednocená dopravní síť, která splnila svůj účel, výrazně přispěla k vybudování německé jednoty a vyrovnání úrovně nových a starých spolkových zemí.

V úvodu zmíněné tvrzení, že v rámci prvních let procesu znovusjednocení měla přednost politická rozhodnutí před ekonomickými, se prokázalo nejen na příkladu finančního vyrovnání, ale také na prvním podfinancovaném BVWP. Dalším důkazem tohoto tvrzení je reálná časová náročnost realizace VDE, která z velké části neodpovídá původním odhadům.

Summary

The bachelor's thesis deals with German reunification and subsequent development in the new states of Germany (new Länder) from an economic point of view. I take into consideration primarily the aspect of financing measures taken under the Aufbau Ost program, with the help of which the territory of the former German Democratic Republic (GDR) was to be modernized and transformed along the lines of the old states of Germany. Here, living standards were higher as a result of another political system. The building of a unified and modern transport network should have significantly helped to this purpose and thus also to unifying of Germany.

The first part of this thesis deals with German unity from the point of view of economic, social and monetary union and subsequent financial assistance to the new states of Germany. The Aufbau Ost program in question had to be financed primarily by the union and the old German states, since the budgets of the new German states would not be sufficient for large-scale investments. The means of this assistance is primarily a financial compensation mechanism, of which the new German states did not become a full part until 1995. Until then, the aid had been paid under the so-called German Unity Fund aid scheme.

A demonstration of how the money was used is the unification and modernization of the German transport network, which was an important requirement not only for unification as such, but also for the economic development of the new states. Transport routes in the former GDR territory were often in poor condition, there were not enough of them, and as a result of the country's isolation, the country lacked a connection to the surrounding European states, especially to Western Europe. The rapid renewal of transport routes had thus become one of the main priorities.

In Federal Republic of Germany, traffic planning was linked to the Federal Road Transport Plan (*Bundesverkehrswegeplan*), which the newly united Germany also adopted. It is a political tool for preliminary planning, but also for the subsequent construction of transport infrastructure. The political changes of the late 1980's prompted the creation of a new common plan. This created the Federal Transport Plan 1992, which included initial projects that would help overcome the long-term division of the transport network, not only within Germany, but also within Europe.

The basis of Federal Transport Plan 1992 were German Unification Transport

Projects (*Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*). There were a total of 17 projects, with the first 9 dedicated to railways, the following 7 to roads and the last project was a waterway project. There were two companies set up for the implementation of the German Unification Transport Project. The first, DEGES, was responsible for road projects, the second, PBDE, for railway projects.

I determined the year 2017 as the time horizon for this thesis, a year when VDE 8 was put into operation, which was the last significant section within the VDE railway and road construction. Work on the water project is still in progress and is scheduled to be completed in 2025. The time it took to build the projects far exceeded the original estimates. The result, however, is a modern, unified transport network that has fulfilled its purpose, made a significant contribution to building German unity and evening out the differences of the new and old Länder.

The introduction to the argument that political decisions took precedence over economic decisions in the early years of the reunification process was demonstrated, not only by the example of financial compensation, but also by seeing how underfunded FTP first was. Another basis for this statement is the real time required to implement VDE, which largely does not correspond to the original estimates.

Literatura

Primární literatura

Oficiální dokumenty a výroční zprávy

Bundesministerium für Verkehr. *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Informationen zum Neu – und Ausbau der Verkehrswege in den neuen Bundesländern*. Bonn: Bundesministerium für Verkehr, 1997.

Bundesministerium für Verkehr. Bau – und Wohnungswesen. *Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland, Bundesverkehrswegeplan 2003*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr, Bau – und Wohnungswesen, 2003, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2003.pdf?__blob=publicationFile (staženo 11. 3. 2020).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. *Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni 2018*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/sachstandsbericht-verkehrsprojekte-deutsche-einheit-2018.pdf?__blob=publicationFile (staženo 15. 4. 2020).

Der Beauftragte der Bundesregierung für die Neuen Bundesländer. *Jahresbericht der Bundesregierung zum Stand der Deutschen Einheit 1998*. Berlin: Bundesministeriums des Innern, Bundesministeriums für Wirtschaft, 1998, https://www.beauftragter-neue-laender.de/BNL/Redaktion/DE/Downloads/Publikationen/Berichte/jahresbericht_de_1998.html (staženo 20. 3. 2020).

Der Beauftragte der Bundesregierung für die Neuen Bundesländer. *Jahresbericht der Bundesregierung zum Stand der Deutschen Einheit 2018*. Berlin: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, 2018, https://www.beauftragter-neue-laender.de/BNL/Redaktion/DE/Downloads/Publikationen/Berichte/jahresbericht-de-2018.pdf?__blob=publicationFile&v=7 (staženo 21. 3. 2020).

Der Bundesminister für Verkehr. *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Für wirtschaftliche*

Aufschwung, für sichere Arbeitsplätze, für Verkehrssicherheit und Umweltschutz.
Bonn: Bundesminister für Verkehr, 1992.

Nantl František. „C.7 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA“, v *Principy a pravidla územního plánování, internetová verze 2017*, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Ústav územního rozvoje. Brno: Ústav územního rozvoje, 2017, <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/pap-komplet-pro-tisk-2017.pdf> (staženo 18. 3. 2020).

Statistické ročenky DDR a SRN z let 1981 až 2019

Staatliche Zentralverwaltung für Statistik. *Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik 1981-1990*. Berlin: Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik, 1981-1990, <http://www.digizeitschriften.de/dms/toc/?PID=PPN514402644> (staženo 18. 3. 2020).

Staatliche Zentralverwaltung für Statistik. *Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik 1989*. Berlin: Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik, 1989, http://www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN514402644_1989|log46&physid=phys269#navi (staženo 18. 3. 2020)

Statistisches Amt der DDR. *Statistisches Jahrbuch der Deutschen demokratischen Republik 1990*. Berlin: Rudolf Haufe, 1990, http://www.digizeitschriften.de/dms/toc/?PID=PPN514402644_1990 (staženo 18. 3. 2020).

Statistisches Bundesamt. *Statistisches Jahrbuch 1981-1989 für die Bundesrepublik Deutschland*. Wiesbaden: W. Kohlhammer, 1981-1989, <http://www.digizeitschriften.de/dms/toc/?PID=PPN514402342> (staženo 18. 3.2020).

Statistisches Bundesamt. *Statistisches Jahrbuch 1990 für die Bundesrepublik Deutschland*. Wiesbaden: Metzler-Poeschel, 1990, http://www.digizeitschriften.de/dms/toc/?PID=PPN514402342_1990 (staženo 18. 3. 2020).

- Statistisches Bundesamt. *Statistisches Jahrbuch 1991 für das vereinte Deutschland*.
Wiesbaden: Metzler-Poeschl, 1991,
http://www.digizeitschriften.de/dms/toc/?PID=PPN635628112_1991 (staženo 18.
3. 2020).
- Statistisches Bundesamt. *Statistisches Jahrbuch 1992-2000 für die Bundesrepublik
Deutschland*. Wiesbaden: Metzler-Poeschl, 1992-2000,
<http://www.digizeitschriften.de/dms/toc/?PID=PPN635628112> (staženo 18. 3.
2020).
- Statistisches Bundesamt, *Statistisches Jahrbuch 2001-2009 für die Bundesrepublik
Deutschland* (Wiesbaden: Statistisches Bundesamt, 2001-2009),
<http://www.digizeitschriften.de/dms/toc/?PID=PPN635628112> a
https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DESerie_mods_00000493
(staženo 18. 3. 2020).
- Statistisches Bundesamt. *Statistisches Jahrbuch 2010-2011 für die Bundesrepublik
Deutschland mit Internationalen übersichten*. Wiesbaden, Statistisches Bundesamt,
2010-2011,
https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DESerie_mods_00000496
(staženo 18. 3. 2020).
- Statistisches Bundesamt. *Statistisches Jahrbuch Deutschland und Internationales 2012-
2019*. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt, 2012-2019,
https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DESerie_mods_00000498
(staženo 18. 3. 2020).
- Statistisches Bundesamt. *Statistisches Jahrbuch 1981 für die Bundesrepublik Deutschland*.
Wiesbaden: W. Kohlhammer, 1981,
http://www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN514402342_1981%7Clog44
(staženo 18. 3.2020)
- Statistisches Bundesamt. *Statistisches Jahrbuch 2004 für die Bundesrepublik
Deutschland*. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt, 2004,
[http://www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN635628112_2004|LOG_0027
&physid=PHYS_0455#navi](http://www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN635628112_2004|LOG_0027&physid=PHYS_0455#navi) (staženo 18. 3. 2020).

Zákony

Bundeswasserstraßenausbaugesetz (WaStrAbG), ve znění z 23. 12. 2016. Dostupné na: <https://www.gesetze-im-internet.de/wastrabg/WaStrAbG.pdf> (staženo 11. 4. 2020).

Gesetz über die Errichtung eines Fonds "Deutsche Einheit" (DEFEG), ve znění z 12. 7. 2006. Dostupné na: <http://www.gesetze-im-internet.de/defg/DEFEG.pdf> (staženo 23. 2. 2020).

Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern (Finanzausgleichsgesetz – FAG), ve znění z 21. 12. 2019. Dostupné na: http://www.gesetze-im-internet.de/finausglg_2005/FAG.pdf (staženo 23. 2. 2020).

Gesetz über den Bau der "Südumfahrung Stendal" der Eisenbahnstrecke Berlin-Oebisfelde, ve znění z 31.8. 2015. Dostupné na: https://www.gesetze-im-internet.de/s_dumfstg/S%C3%BCdumfstG.pdf (staženo 15. 4. 2020).

Gesetz über den Bau des Abschnitts Wismar West-Wismar Ost der Bundesautobahn A 20 Lübeck-Bundesgrenze (A 11), ve znění z 31. 8. 2015. Dostupné na: <https://www.gesetze-im-internet.de/babwismarg/BABWismarG.pdf> (staženo 15. 4. 2020).

Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz), ve znění z 23. 12. 2016. Dostupné na: <http://www.gesetze-im-internet.de/bswag/BSWAG.pdf> (staženo 11. 4. 2020).

Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG), ve znění z 23.12. 2016. Dostupné na: <https://www.gesetze-im-internet.de/fstrausbau/FStrAbG.pdf> (staženo 11. 4. 2020).

Gesetz zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz), ve znění z 31. 8. 2015. Dostupné na: <https://www.gesetze-im-internet.de/verkpbg/VerkPBG.pdf> (staženo 15. 4. 2020).

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, ve znění z 15. 11. 2019. Dostupné na: <https://www.gesetze-im-internet.de/gg/GG.pdf> (staženo 23. 2. 2020).

Sekundární literatura

- Aberle, Gerd, Paul Klemmer a Reinhard Klimmt. „Wie sollte die Verkehrsinfrastruktur finanziert werden?“. *Wirtschaftsdienst* 80, č. 11 (2000): 647-656, <https://www.wirtschaftsdienst.eu/pdf-download/jahr/2000/heft/11/beitrag/wie-sollte-die-verkehrsinfrastruktur-finanziert-werden.html> (staženo 16. 4. 2020).
- Bahrman, Hannes a Christoph Links, eds. *Am Ziel vorbei: die Deutsche Einheit-eine Zwischenbilanz*. Berlin: Links, 2005.
- Baumbach Bodo, Dirk Brandenburger a Jürgen Huber. *20 Jahre DEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2*. Berlin: Deutsche Einheit Fernstraßenplanungsund – bau GmbH, 2011, https://www.deges.de/wp-content/uploads/2019/08/20J_DEGES_Bd2.pdf (staženo 13. 12. 2019).
- Bradnová Hana et al., eds. *Encyklopedický slovník*. Praha: Odeon, 1993.
- Canzler, Weert, Andreas Knie a Oliver Schöller. *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2007.
- Deutsche Einheit Fernstraßenplanungsund – bau GmbH. *20 Jahre DEGES 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 1*. Berlin: Deutsche Einheit Fernstraßenplanungsund – bau GmbH, 2011, https://www.deges.de/wp-content/uploads/2019/09/20J_DEGES_Bd1.pdf (staženo 15. 4. 2020).
- Fischer Carsten, „Bundesverkehrswegeplanung als Produkt der Mehrebenenverflechtung: Eine Analyse anhand der Bundesverkehrswegeplanung von 1990 bis 2004 unter besonderer Berücksichtigung der Länder Brandenburg und Nordrhein-Westfalen“. Doktorská disertace, Technische Universität Darmstadt, 2017, <https://tuprints.ulb.tu-darmstadt.de/6943/1/FischerCarsten-Dissertation-Ver%C3%B6ffentlichungstext-2018.pdf> (staženo 11. 3. 2020).
- Laschke, Bärbel. „Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur begünstigen die Wirtschaftsansiedlung in Ostdeutschland“. *Raumforschung und Raumordnung* 56, č. 5-6 (1998): 406-413, <https://doi.org/10.1007/BF03183763> (staženo 20. 3. 2020).
- Laaser, Claus-Friedrich. „Implikationen der deutschen Vereinigung für die Verkehrspolitik“. *Die Weltwirtschaft* 2 (1990): 110-125, <http://hdl.handle.net/10419/1452> (staženo 20. 3. 2020).

- Lenssen, Ute. „Wieder die gleichen Fehler? Verkehrssituation und –planung in ostdeutschen Städten“. v *Stadtentwicklung in Ostdeutschland: Soziale und räumliche Tendenzen*, eds. Hartmut Häussermann a Rainer Neef. Wiesbaden: Springer Fachmedien, 1996, 189-204, <https://books.google.cz/books?id=dASnBgAAQBAJ&lpg=PA195&dq=Str%C3%9Feninfrastruktur%20in%20der%20DDR&hl=cs&pg=PA205#v=onepage&q=Str%C3%9Feninfrastruktur%20in%20der%20DDR&f=false>.
- Mynaříková, Romana. *Bohatým brát, chudým dávat: finanční vyrovnání spolkových zemí jako klíčové vnitroněmecké politikum přelomu tisíciletí*. Praha: Matfyzpress, 2011.
- Nigrin, Tomáš. *Železniční Reforma v Německu*. Praha: Karolinum, 2017.
- Nigrin, Tomáš. *Od nepostradatelnosti ke stagnaci? Železniční odvětví v Československu v 70. a 80. letech 20. století*. Praha: Dokořán, 2020.
- Paqué, Karl-Heinz. *Die Bilanz: Eine wirtschaftliche Analyse der Deutschen Einheit*. München: Carl Hanser Verlag, 2009.
- Rödder, Andreas. *Deutschland einig Vaterland: die Geschichte der Wiedervereinigung*. München: Beck, 2009.
- Schubert, Klaus, ed. *Handbuch des ökonomischen Systems der Bundesrepublik Deutschland*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 2005.
- Walter, Komar. „Ostdeutsche Verkehrsinfrastruktur: Weiterhin hoher Investitionsbedarf“, *Wirtschaft im Wandel* 6, č. 5, (2000): 130-137, <http://hdl.handle.net/10419/143031> (staženo 20. 3. 2020).

Internetové zdroje

- „Bundeswasserstraßen“, *Wasserstraßen – und Schifffahrtsverwaltung des Bundes*. https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/01_bundeswasserstrassen/bundeswasserstrassen-node.html (staženo 10. 4. 2020).
- „Das ändert sich zwischen Bund und Ländern“. *Der Spiegel*, 1.6. 2017, <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/bund-laender-finanzen-was-das-reformpaket-aendert-a-1150264.html> (staženo 25. 2. 2020).

- Eubel, Cordula, Georg Ismar, Hans Monath a Thorsten Mumme. „Wie es um Deutschlands Einheit bestellt ist“, *Der Tagesspiegel*, 3.10. 2019, <https://www.tagesspiegel.de/politik/30-jahre-nach-dem-mauerfall-wie-es-um-deutschlands-einheit-bestellt-ist/25075578.html> (staženo 23. 2. 2020).
- Gladbach, Bergisch, Sigfried Mängel. „Die Bahn – ein technisch höchst komplexes System, etwas für Könner“ <http://docplayer.org/80564332-Die-bahn-ein-technisch-hoehst-komplexes-system-etwas-fuer-koenner.html> (staženo: 15. 4. 2020).
- „Hintergrund und Ziele der Bundesverkehrswegeplanung“, *Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur*, <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplanung/bundesverkehrswegeplanung.html> (staženo 5.4. 2020).
- Jaeck Tobias. „Infrastruktur und Infrastrukturlücke in Ostdeutschland“, *Bundeszentrale für politische Bildung*, 16.8. 2010, <https://www.bpb.de/geschichte/deutsche-einheit/lange-wege-der-deutschen-einheit/47271/infrastruktur> (staženo 18. 3.2020).
- „Kabinett billigt Soli-Abschaffung“, *Tagesschau*, 21.8. 2019, <https://www.tagesschau.de/inland/soli-abschaffung-103.html> (staženo 24. 2. 2020).
- „Neue Fahrzeiten und Linien“, *Verkehrsprojekt der Deutschen Einheit Nr. 8*, <http://www.vde8.de/de/fahrzeiten-linien> (staženo 15. 4. 2020).
- Stark, Florian, „Hitlers Wahn und Ulbrichts Albtraum“, *Welt*, 25.10.2013, <https://www.welt.de/geschichte/article121213417/Hitlers-Wahn-und-Ulbrichts-Albtraum.html> (staženo 19.3.2020).
- „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8“, *Verkehrsprojekt der Deutschen Einheit Nr. 8*, http://www.vde8.de/---_site.project..ls_dir._likecms.html (staženo 15. 4. 2020).
- „Vier Autobahnen nach Berlin“, *Zeitreisen: Deutsch deutscher Alltag*, <http://www.geschichte-doku.de/deutsch-deutscher-alltag/themen/?a=transit> (staženo 19. 3. 2020).
- „Wasserstraßen“, *Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur*, <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Wasser/Bundeswasserstrassen/bundeswasserstrassen.html> (staženo 10. 4. 2020).

TEZE BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno:
Klára Čechová

E-mail:
69037883@fsv.cuni.cz

Studijní obor:
Česko-německá studia

Semestr a školní rok zahájení práce:
ZS 2019/2020

Semestr a školní rok ukončení práce:
LS 2020/2021

Vedoucí bakalářského semináře:
doc. PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Vedoucí práce:
doc. PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Název práce:
Německá jednota: dopravní síť jako jedna z priorit německého znovusjednocení

Charakteristika tématu práce (max. 10 řádek):

Za účelem vyrovnání hospodářské a životní úrovně v nových a starých spolkových zemích byla již od roku 1990 přijímána různá opatření, označovaná jako program „Aufbau Ost“. V rámci programu do nových spolkových zemí tak plynula vysoká finanční podpora ze západní části země. Jedním z prvních a prioritních cílů byla výstavba nové a jednotné dopravní sítě, která byla poznamenána existencí německé vnitřní hranice, a tak mezi novými a starými zeměmi neexistovalo rychlé a kompaktní spojení. Zároveň byla rozvinutá dopravní síť předpokladem hospodářské prosperity bývalé NDR. V roce 1991 byly proto schváleny tzv. Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE), které měly dopravní síť sjednotit a modernizovat.

Zdůvodnění úprav a změn tématu od zadání projektu do odevzdání práce (max. 10 řádek):

Téma práce se od zadání projektu významně nezměnilo. Došlo k částečnému přehodnocení struktury práce. První část se oproti původnímu projektu nevěnuje tolik programu Aufbau Ost a jeho cílům, ale spíše jeho financování a také mechanismu německého finančního vyrovnání. Hlavní část, tedy kapitoly 2, 3 a 4, se týká dopravní sítě, projektů VDE a jejich plánování a realizace. Oproti původnímu projektu práce je zde více prostoru věnováno procesu spolkového plánování dopravních cest, a to protože je to klíčové téma, úzce spjaté s VDE. Teprve 4. kapitola se věnuje jednotlivým VDE a jejich finanční náročnosti.

Struktura práce (hlavní kapitoly obsahu):

1. Program Aufbau Ost a finanční stránka německé jednoty
2. Dopravní infrastruktura v NDR a SRN
3. Bundesverkehrswegeplan 1992 a dopravní projekty německé jednoty v politickém rozhodování
4. Realizace VDE do roku 2017

Prameny a literatura (výběrová bibliografie, max. 30 hlavních titulů):

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Stand Juni 2018. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/sachstandsbericht-verkehrsprojekte-deutsche-einheit-2018.pdf?_blob=publicationFile (staženo 15.4. 2020).

Der Beauftragte der Bundesregierung für die Neuen Bundesländer. Jahresbericht der Bundesregierung zum Stand der Deutschen Einheit 2018. Berlin: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, 2018, https://www.beauftragter-neue-laender.de/BNL/Redaktion/DE/Downloads/Publikationen/Berichte/jahresbericht-de-2018.pdf?_blob=publicationFile&v=7 (staženo 21.3. 2020).

Der Bundesminister für Verkehr. Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Für wirtschaftliche Aufschwung, für sichere Arbeitsplätze, für Verkehrssicherheit und Umweltschutz. Bonn: Bundesminister für Verkehr, 1992.

Baumbach Bodo, Dirk Brandenburger a Jürgen Huber. 20 Jahre DEGEGES, 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 2. Berlin: Deutsche Einheit Fernstraßenplanungsund – bau GmbH, 2011, https://www.deges.de/wp-content/uploads/2019/08/20J_DEGES_Bd2.pdf (staženo 13.12. 2019).

Deutsche Einheit Fernstraßenplanungsund – bau GmbH. 20 Jahre DEGEGES 1991–2011, Wege sind unser Ziel, Band 1. Berlin: Deutsche Einheit Fernstraßenplanungsund – bau GmbH, 2011, https://www.deges.de/wp-content/uploads/2019/09/20J_DEGES_Bd1.pdf (staženo 15.4. 2020).

Fischer Carsten, „Bundesverkehrswegeplanung als Produkt der Mehrebenenverflechtung: Eine Analyse anhand der Bundesverkehrswegeplanung von 1990 bis 2004 unter besonderer Berücksichtigung der Länder Brandenburg und Nordrhein-Westfalen“. Doktorská disertace, Technische Universität Darmstadt, 2017, <https://tuprints.ulb.tu-darmstadt.de/6943/1/FischerCarsten-Dissertation-Ver%C3%B6ffentlichungstext-2018.pdf> (staženo 11.3. 2020).

Mynaříková, Romana. Bohatým brát, chudým dávat: finanční vyrovnání spolkových zemí jako klíčové vnitroněmecké politikum přelomu tisíciletí. Praha: Matfyzpress, 2011.

Paqué, Karl-Heinz. Die Bilanz: Eine wirtschaftliche Analyse der Deutschen Einheit. München: Carl Hanser Verlag, 2009.

Nigrin, Tomáš. Od nepostradatelnosti ke stagnaci? Železniční odvětví v Československu v 70. a 80. letech 20. století. Praha: Dokořán, 2020.

Podpis studenta a datum

Schváleno	Datum	Podpis
Vedoucí práce		
Vedoucí bakalářského semináře		
Garant oboru		