

ÖKOLOGIE KENNT KEINE GRENZEN

Der Kampf für und wider den Rhein-Main-Donau-Kanal hat in Deutschland einen neuen Höhepunkt erreicht. Überraschend haben die Natur- und Umweltschützer von Politikern aller Parteien außerhalb Bayern Rückendeckung erhalten. Verkehrsminister Hauff sprach vom Rhein-Main-Donau-Kanal als "dümmstes Bauwerk nach dem Turmbau zu Babel" Gewichtige wirtschaftliche Interessen werden dabei gegen den Kanal ins Feld geführt. Es gibt dabei Aussagen, daß jede investierte Mark nur 50 Pfennig bringt, daß als zwingende Konsequenz zur Rettung der Bedeutung von Hamburg als Hafenstadt ein weiterer Kanal, der Hamburg mir dem Schwarzen Meer verbinden soll, gebaut werden müßte.

Oder daß es volkswirtschaftlich fragwürdig sei, der staatlich betriebenen Bundesbahn, die derzeit schon große Defizite verursacht, einen ebenfalls nur durch massive staatliche Stützungen lebensfähigen Konkurrenten in der Schifffahrt zu erzeugen. Eine Schifffahrt, die in Österreich schon jetzt von nichtösterreichischen, praktisch ausschließlich aus Ostblockländern stammenden Gesellschaften dominiert wird.

Dem werden die bisher getätigten Investitionen entgegen gehalten, die Bedeutung, die eine derartige "Wirtschaftsklammer" für die Friedenspolitik haben kann, die Hoffnungen, im Donaauraum doch noch ein österreichisches Ruhrgebiet aufbauen zu können.

Neben diesen Argumenten kommen vielen die ökologischen Bedenken, die seit Jahren und Jahrzehnten gegen dieses Projekt vorgebracht wurden, geradezu nachrangig vor. Doch diese vordergründige Argumentation, bei der ökologischen Grundwahrheiten, wenn sie nicht auch ökonomisch zumindest mittelfristig "rentabel" werden, als nachrangig eingestuft werden, hat sich gerade in der letzten Zeit immer wieder an absurdum geführt. Betrachtet

man aus der Sicht des Natur- und Umweltschutzes in Österreich ganz nüchtern das Projekt, so kann wohl unbestritten festgehalten werden:

Unsicher ist, ob der Kanal überhaupt fertiggestellt wird.

Unsicher ist, ob er nach Fertigstellung die Erwartungen erfüllen kann oder nicht das gleiche Schicksal erfährt wie sein historischer Vorgänger, der Karl-Kanal.

Sicher ist, daß Österreich nicht verpflichtet ist, die Donau für den EUROPA-KAHN schiffbar zu halten.

Sicher ist, daß durch diese Art von Ausbau die Wachau ernstlich bedroht ist.

Sicher ist, daß bei völligem Einstellen der Bauarbeiten auch die jetzigen Pläne der Staustufe Hainburg in der vorliegenden, für die dortige Natur- und Kulturlandschaft existenzbedrohenden Form hinfällig wäre.

Sicher ist, daß die Donau ihren typischen Charakter einbüßen würde.

Sicher ist, daß 15 m³ Donauwasser pro Sekunde Richtung Rhein abgeleitet würden, eine Wassermenge, die auch bei Niederwasser zwar nur wenige Prozent des Donauwassers ausmacht. Bedenkt man jedoch, wie um jeden m³ Restwasser ansonst gekämpft wird, erscheint diese Großzügigkeit der Energiegesellschaften eigentlich überraschend.

Niemand kann heute sagen, welche Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt, die Stabilität der vorhandenen Lebensräume, die Struktur der Landwirtschaft usw. durch dieses Projekt auf den Donaauraum zukommen.

Entscheidungen sollten jedoch erst dann getroffen werden, wenn die Auswirkungen ausreichend abgeschätzt werden können.

Walter Kofler

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1982

Band/Volume: [1982_2-3](#)

Autor(en)/Author(s): Kofler Walter

Artikel/Article: [Vorwort: Ökologie kennt keine Grenzen 39](#)