

Der Rhein-Main-Donau-Kanal

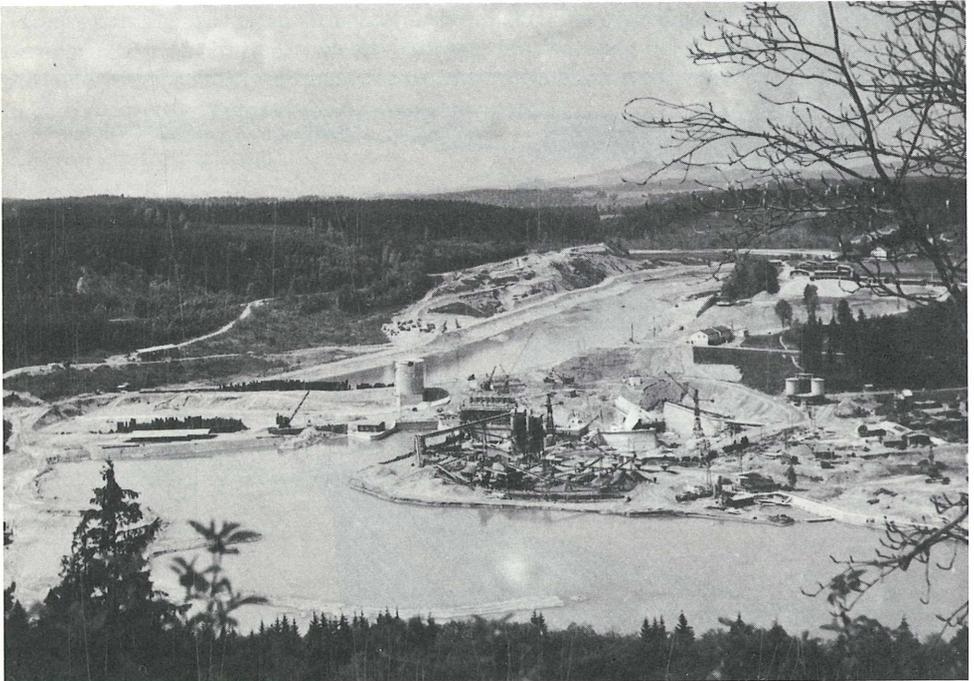
In den letzten Monaten ist in Deutschland der Rhein-Main-Donau-Kanal wieder verstärkt in den Blickpunkt des öffentlichen Interesses gerückt. So bezeichnete der sozialistische Bundesverkehrsminister Volker Hauff, den Bau des Kanals zwischen Nürnberg und Vilshofen als das dümmste Projekt nach dem Turmbau von Babel.

Vor allem die Frage, warum Milliarden DM ausgegeben werden, um dann Milliarden Verluste zu machen, beschäftigt nun immer mehr die Politiker. Daß der Kanal wirtschaftlich sein würde, glaubt heute kaum noch einer. In der Tat, für jede Mark, die investiert wird, entsteht ein Nutzen von 50 Pfennig.

Schon Karl der Große hatte das Ziel, Nordsee und Schwarzes Meer über Rhein-Main-Donau zu verbinden. Der Versuch scheiterte, geblieben ist der "Karlsgraben", ein Kanalfragment. Der neue Kanal, an dem schon seit 60 Jahren gebaut wird, ist in Deutschland bis Nürnberg fertiggestellt.

Jetzt soll das Altmühltal, eine großartige Flußlandschaft, mit einer 55 m breiten und 4 m tiefen, weitgehend asphaltierten Kanalarinne nebst Großschleusenwerken, Stau- und Uferdämmen, sowie Begleitstraßen ausgebaut werden. Die Arbeiten dazu haben begonnen.

Noch schwerwiegender sind die Eingriffe im Donautal, wo der Fluß in eine



So sehen "verbaute" Flußlandschaften aus

Kette von Laufstauseen verwandelt werden soll.

Zu der ökologischen Frage der Feuchtwiesen, Altwässer und Auwälder kommt nun das ökonomische Problem. In einem Gutachten des bayerischen Obersten Rechnungshofes steht höflich formuliert: ein wirtschaftliches Bedürfnis für den Weiterbau der Schifffahrtsstraße über Nürnberg hinaus sei nicht feststellbar. Denn dort werden nicht die erwarteten 2,5 Millionen Tonnen jährlich gelöscht, sondern nur 500.000. Statt "Schiff ahoi" hat es sich in Nürnberg eingebürgert "hoi a Schiff" zu sagen.

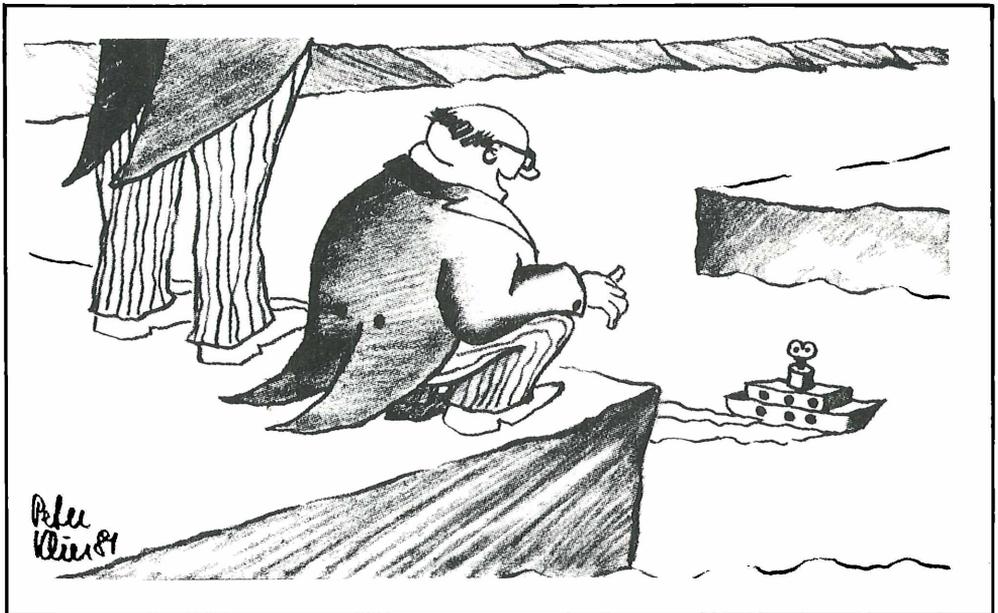
Auch das Argument, beim Transport auf dem Wasser werde mehr Energie gespart, gilt hier nicht. Denn um den Fränkischen Jura zu überwinden, müssen die Lastkräne durch 10 Schleusen, um 103 m gehoben und dann um 63 m gesenkt zu werden, Das kostet mehr Energie, als wenn man die Schiffsladung per Bahn transportiert. Und überdies ist ein Schiff von Passau nach

Mainz 100 Stunden, ein Zug 10 Stunden unterwegs.

Im Hinblick auf die seit Jahren zum ersten Mal gegebene reelle Chance, den Kanalbau abzustoppen, hat der Bund Naturschutz Bayern zur Gründung einer bundesweiten Aktionsgemeinschaft gegen den Rhein-Main-Donau-Kanal aufgerufen. 16 Organisationen, darunter die Gruppe Ökologie, der Deutsche Naturschutzring, Alpenverein, Naturfreunde und die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, sind dem Aufruf gefolgt.

Der Österr. Naturschutzbund hat sich dieser Aktionsgemeinschaft angeschlossen, da der Ausbau des Kanals auch eine Gefährdung für die Wachau bedeuten würde.

Wir schließen uns vollinhaltlich der Meinung des Bundesministers Hauff an, der das Kanalprojekt als wirtschaftlich bedenklich, ökologisch problematisch, verkehrspolitisch fragwürdig und finanzpolitisch eine schwere Hypothek nannte.



"Hiermit übergebe ich den Rhein-Main-Donau-Kanal seiner Bestimmung"

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): Anonymus

Artikel/Article: [Vernunft oder Diktat - Der Rhein-Main-Donau-Kanal 41-42](#)