

PROJEKT IRRWITZ

Polen und Tschechien bereiten Schritt für Schritt den Bau des Donau-Oder-Elbe-Kanals vor. In Österreich steht ein Naturjuwel auf dem Spiel

PROJEKTBSCHREIBUNG UND FOTOS:
BENEDIKT NARODOSLAWSKY



Fortsetzung von Seite 51

Er kann fluchen wie ein Seemann. Die Putin-kritische Band Pussy Riot schimpfte er „Huren“, ein Gesetz bezeichnete er als „verschissen“, und die Flüchtlingskrise 2015 nannte er „organisierte Invasion“. Der letzte Vergleich fiel in seiner Fernseh-Weihnachtsansprache, denn Miloš Zeman, 76 Jahre alt, ist seit 2013 gewählter Präsident der Tschechischen Republik.

Seit Jahren geht der Staatsmann am Stock, sein politischer Weg verlief so ungleichmäßig, wie sein Gang ist. Einst war er bei den Kommunisten, dann Chef der Tschechischen Sozialdemokratie, er zerstritt sich mit ihr und gründete eine neue Partei, die bei Wahlen erfolglos blieb. Irgendwie wurde er trotzdem Staatsoberhaupt. Auf der letzten Etappe seiner Karriere verfolgt er beharrlich einen Traum, der sein politisches Lebenswerk krönen soll: den Bau des Donau-Oder-Elbe-Kanals.

Die Wasserstraße ist ein Megaprojekt. Frachtschiffe könnten über die drei mitteleuropäischen Ströme in die Ostsee, die Nordsee und das Schwarze Meer schippern. Gleichzeitig würde es die österreichischen Flüsse Donau und March verändern. Zeman hat jahrelang für sein Unterfangen lobbyiert, auch in Österreich suchte er nach Verbündeten. Er unterstützte Norbert Hofer (FPÖ) bei der Bundespräsidentenwahl 2016, drei Jahre später sagte ihm der damalige Verkehrsminister Hofer zu, das Projekt in grenzüberschreitenden Arbeitsgruppen zu prüfen. Daraus wurde zwar nichts. Aber Zemans Traum scheint heute so greifbar wie nie zuvor. Denn die Visegrád-Staaten wollen sein Projekt vorantreiben.

Zemans Vision ist uralte, seit Jahrhunderten träumen Herrscher davon, die drei Meere zu verbinden. Schon der römisch-deutsche Kaiser Karl IV. soll im 14. Jahrhundert davon fantasiert haben. Den letzten Versuch, den Plan zu verwirklichen, unternahm die Nationalsozialisten.

Rückblende 8. Dezember 1939, Blechhammer in Oberschlesien. Ein Polier drückt Rudolf Heß einen Spaten in die Hand. Erst am Vormittag hat Hitlers Stellvertreter wenige Kilometer östlich in Gleiwitz den neuen Adolf-Hitler-Kanal eröffnet, an dem sechs Jahre gearbeitet wurde. Der Abschluss soll der Beginn eines viel imposanteren Projekts werden: des Donau-Oder-Kanals. Nach dem soeben fertiggestellten Adolf-Hitler-Kanal von 41 Kilometern Länge „wird jetzt der Spatenstich getan zu einem solchen von 320 Kilometer Länge. Das ist wie ein Symbol für die Entwicklung des neuen Reiches“, sagt Heß, steigt von der Ehrentribüne hinab und rammt den Spaten in die Erde von Blechhammer.

Bald darauf dröhnen die Maschinen, Bäume, die dem Kanal auf dem Gelände im Weg stehen, werden weggesprengt. Heß bleibt, bis der erste Zug mit ausgehobener Erde davondampft. So dokumentiert es der *Völkische Beobachter*. Als der Artikel erscheint, ist das Nazi-Regime schon drei Monate lang im Krieg mit der Welt. Das hetzerische Propagandablatt der Nazis verbreitet Lüge um Lüge, aber die Zeilen vom Symbol des Donau-Oder-Kanals für die Entwicklung des „Reiches“ werden sich bewahrheiten. Denn das Projekt wird zum Desaster. Schon nach kurzer Zeit werden die Bauarbeiten, für die auch Zwangsarbeiter eingesetzt wurden, eingestellt.

Was Heß damals im Krieg noch zynisch ein „gewaltiges Werk des Friedens“ nannte



Tschechiens Präsident Miloš Zeman will sich mit dem Kanal ein Denkmal setzen



Umweltministerin Leonore Gewessler (Grüne) stellt sich klar gegen das Projekt ...



... so wie auch Niederösterreichs Umweltlandesrat Stephan Pernkopf (ÖVP)

und der *Völkische Beobachter* zu den „Großtaten der deutschen Technik“ zählte, kann man heute an der Grenze zwischen Wien und Niederösterreich als Rest vergangener Großmannsucht betrachten. Wie eine blaue Gerade zielt ein Kanal vom Wiener Ölhafen Lobau direkt ins Nirgendwo und endet inmitten der braunen Ackerlandschaft von Groß-Enzersdorf. Wo sich die Nazis die große europäische Schifffahrt ausmalten, wird heute friedlich gefischt und gebadet.

Nun greifen Tschechien und Polen den Plan vom Kanal auf. Polen führt bis Mitte 2021 den Vorsitz der Visegrád-Gruppe, der neben Tschechien und Polen die Slowakei und Ungarn angehören. Dort stimmen sich die vier Länder ab, um die EU-Politik zu beeinflussen und Projekte voranzutreiben. „In der Binnenschifffahrt ist das Donau-Oder-Elbe-Projekt eine der Prioritäten“, halten die Polen in ihrem Programm für die Visegrád-Präsidentschaft fest. Die vier Staaten sollen darüber beraten, den Kanal als „bequeme Transportalternative für südeuropäische Länder“ zu bauen. Das Ziel soll sein, „eine möglichst hohe EU-Finanzierung für grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte“ herauszuschlagen, insbesondere für das Donau-Oder-Elbe-Projekt.

Auch im Rahmen der sogenannten Drei-Meere-Initiative, die die Zusammenarbeit der zwölf mittel- und osteuropäischen EU-Staaten verbessern soll, haben die Polen das Transportprojekt „Donau-Oder-Elbe-Kanal“ eingereicht. „Es handelt sich um das fehlende Glied des europäischen Wasserstraßennetzes, das im Interessengebiet der Tschechischen Republik, der Slowakischen Republik und der Republik Polen liegt“, erklären die Polen in der Projektbeschreibung. Es wirkt beinahe so, als ob Österreich dabei keine Rolle spielen würde. Doch der Eindruck täuscht.

Das zeigt eine Machbarkeitsstudie für das Mega-Projekt, an der die Tschechen zwei Jahre arbeiteten und die das Verkehrsministerium 2018 präsentierte. Sie kommt

zu folgendem Ergebnis: Ein Bau des Donau-Oder-Elbe-Kanals wäre kompliziert, aber technisch möglich. Er würde geschätzt 22,5 Milliarden Euro kosten. Für die bevorzugte Route müsste die Oder mit dem slowakisch-österreichischen Grenzfluss March verbunden werden, die schließlich nahe Hainburg in die Donau mündet. Damit Frachter über die kleine Flusspassage fahren können, müsste das letzte Teilstück der March stark ausgebaut werden. Es geht damit um ein verhältnismäßig kleines Teilstück österreichischer Flusslandschaft, aber es ist gleichzeitig ökologisch verhältnismäßig kostbar.

Das Areal liegt am Rande des streng geschützten Nationalparks Donau-Auen und steht als Teil der Donau-March-Thaya-Auen durch die internationale Ramsar-Konvention unter Schutz. Die Donau-March-Thaya-Auen sind ein Naturjuwel mit großer Artenvielfalt, zu dem mehr als 900 Farn- und Blütenpflanzen und mehr als 5000 Tierarten zählen.

Es ist nicht das einzige Naturschutzgebiet, das vom Bau betroffen ist. Sarah Höfler arbeitet für das technische Büro Blattfisch und begleitet ökologische Planungen für grenzüberschreitende Gewässerprojekte. Sie hat den Plan der Tschechen mit dem Natura-2000-Netzwerk in Polen, Tschechien und der Slowakei abgeglichen, also jene Gebiete, die durch EU-Naturschutzrecht geschützt sind. „Insgesamt liegen zwischen 25 und 30 Gebiete auf oder direkt neben der Trasse“, sagt Höfler. „In jedem von ihnen gibt es geschützte Arten und Lebensräume. Wenn das Projekt einen negativen Einfluss auf diese hat, braucht es für jedes Gebiet eine Naturverträglichkeitsprüfung.“ Aus der EU-Kommission heißt es, man würde die Entwicklung des Projekts sehr genau beobachten.

Die tschechische Regierung hat indes den ersten Schritt zur Realisierung des Projekts gesetzt. Im Oktober leitete das Verkehrsministerium die Vorbereitung für den

ersten Bauabschnitt ein: Die Oder soll von der osttschechischen Industriestadt Ostrava bis Kožle in Südwestpolen schiffbar gemacht werden. Zwar steht vor dem Bau eine Umweltverträglichkeitsprüfung an, aber das Ministerium ließ bereits verkünden: „Basierend auf dem genehmigten Zeitplan soll der Kanal bis 2031 fertiggestellt werden.“ 15 Milliarden Tschechische Kronen (570 Millionen Euro) sollen laut erster Schätzung in den Abschnitt bis zur polnischen Grenze fließen. Außerdem soll zwischen Bohumín (Tschechien) und Racibórz (Polen) eine neue Binnenwasserstraße entstehen.

„Wir erwarten von der Oderschifffahrt einen umweltfreundlichen und wettbewerbsfähigen Transport“, erklärte der tschechische Verkehrsminister Karel Havlíček, Industrie und Logistik im schlesischen Ballungsraum bekämen „einen besseren Zugang zu den europäischen und weltweiten Märkten“. Au-

ßerdem könne der Kanal zur Erholung und für den Tourismus genützt werden. Was wie Werbung klingt, alarmiert Europas Naturschützer. Im Dezember hat sich die Europäische Grüne Partei (EGP) in einer Resolution gegen den Bau des Kanals ausgesprochen. Der EU-Abgeordnete und EGP-Parteivorsitzende Thomas Waitz nennt das Projekt einen „wirtschaftlichen Irrwitz“.

Ein Bau des Kanals wäre „extrem umweltschädlich“, warnen Umwelt-NGOs aus Tschechien, der Slowakei, Polen, Deutschland und Österreich in einem gemeinsamen Brief an die EU-Kommission. Er würde massiv in die Flüsse und deren Auen eingreifen, Kulturlandschaft und Böden zerstören. Streng geschützte Lebensräume gingen verloren.

Gleichzeitig erwarte man durch die Stau-stufen und die kanalisierten und vertieften Flussbetten eine Verschlechterung des Hoch-

Reste vom Traum: Der Donau-Oder-Kanal hätte Wien mit der Ostsee verbinden sollen, er endete in der Nachbargemeinde

wasserschutzes und ein höheres Risiko für Überflutungen. Es brauche den Kanal gar nicht, schließlich gebe es bereits eine gut funktionierende Eisenbahnverbindung. Es wäre klüger, darin zu investieren, argumentieren die Umweltschützer.

In Österreich hat sich der WWF dem Protestbrief angeschlossen. Alle paar Jahre würde der Donau-Oder-Elbe-Kanal als Projekt aufpoppen und wieder verschwinden. „Aber nun hat das eine neue Qualität“, sagt Jurrien Westerhof angesichts des Lobbyings der Visegrád-Staaten. Er betreibt beim WWF die March-Thaya-Auen.

Das Megaprojekt würde nicht nur die Natur zerstören, Westerhof hält es für schlicht nicht durchführbar. „In einem trockenen Sommer ist das Wasser in der March 50 bis 70 Zentimeter tief, da mit Schiffen durchzufahren, ist illusorisch“, sagt Westerhof. „Man müsste eine Stautecke machen, um die nötige Wassertiefe hinzukriegen. Aber nicht mal für die Schleusen reicht die Wassermenge.“ Und das in Zeiten des Klimawandels, wo der Pegelstand der March ohnehin kontinuierlich zurückgeht.

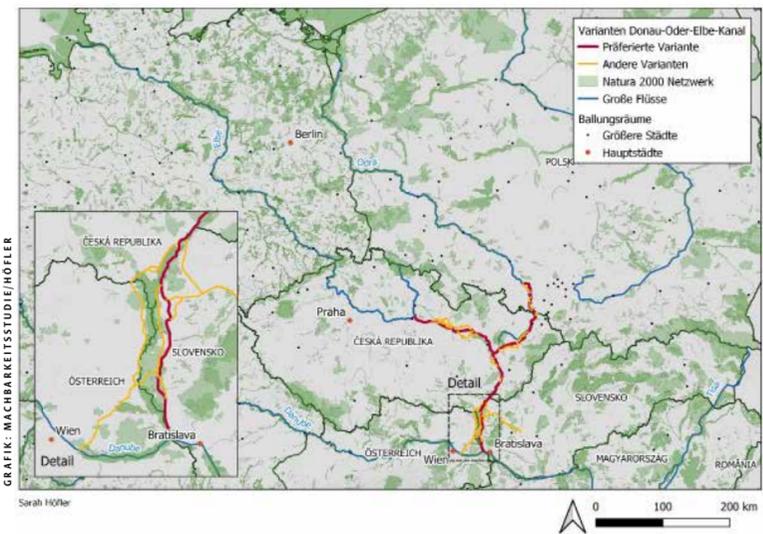
Mit dem Klimawandel argumentiert auch das tschechische Verkehrsministerium: Der Green Deal der EU verlange, dass die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs bis 2050 auf ein Minimum sinken. „Diese Ziele können wir nur erreichen, wenn wir signifikant die Infrastruktur der Binnenwasserstraßen und ihre Intermodalität mit dem Schienenverkehr verbessern.“ Wenn die Wasserstraßen „intelligent und modern gebaut“ würden, könne man Umweltschäden vermeiden und das Hochwasserrisiko senken, behauptet ein Sprecher des Ministers.

In Österreich gibt es noch keine Lobby für den Bau. „Wir setzen uns für Nachhaltigkeit ein“, kommentiert Fritz Lehr, er ist zugleich kaufmännischer Geschäftsführer des Hafens Wien und Präsident von Pro Danube Austria, einer Interessengemeinschaft für die Donau-Binnenschifffahrt. Lehr begrüße zwar prinzipiell jedes Wasserstraßenprojekt, „aber solange es kein Modell gibt, das nachhaltig ist und bei dem es keine Eingriffe in die Umwelt gibt, ist das Projekt für uns kein Thema.“

Während die Visegrád-Staaten von der Zukunft träumen, ruft man sich hierzulande die Besetzung des Auwalds in Hainburg im Jahr 1984 in Erinnerung. Sie gilt neben der Abstimmung über das Kernkraftwerk Zwentendorf als Geburtsstunde der österreichischen Ökologiebewegung. Mit dem Kanalprojekt käme dieselbe Region unter Druck wie 1984.

„Auf Seiten Niederösterreichs sehen wir für den Donau-Oder-Elbe-Kanal keine Realisierungschancen“, heißt es aus dem Büro von Stephan Pernkopf (ÖVP), dem niederösterreichischen Umweltlandesrat und Landeshauptfraustellvertreter. „Wir werden uns auch an keiner Machbarkeitsstudie beteiligen.“ Und Verkehrsministerin Leonore Gewessler (Grüne) stellt klar: „Wir sehen die Möglichkeit einer Umsetzung eines Donau-Oder-Elbe-Kanals unter österreichischer Beteiligung bzw. auf österreichischem Staatsgebiet nicht gegeben.“

Während Polen und Tschechen bereit sind, Millionen zu investieren, könnte das Nein aus Österreich dem Projekt schon vor dem ersten Spatenstich den Garaus machen. Alles, was dann von Zemans altem Traum bliebe, wären die Badekanäle in der Lobau und in Groß-Enzersdorf.



Tschechiens bevorzugter Plan des Donau-Oder-Elbe-Kanals berührt auch das letzte Stück der March in Österreich

FOTOS: BENEDIKT NARODOSLAWSKY, APA/NFP /PATRICK KOVARIK/MICHAL CIZEK, APA/HERBERT PFARRHOFFER, APA/HANS-KLAUS TECHT