



Auszug aus der Publikation von Frau Dr. Lina Schröder

„Einleitung

2016: das Kanalprojekt Rhein-Maas ist tot, es lebe der Teilstromkanal Niederrhein-Maas-Schelde!

Mit diesem Kanal schließen wir „eine Infrastrukturlücke durch ein integriertes Projekt zu unseren westlichen Nachbarn, zum Schutz von Umwelt und Klima, zur Daseinsvorsorge und Versorgungssicherheit einhergehend mit einem hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen. Die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung des Projektes ist unbestritten.“

Es bedarf politischer Verantwortung und Mut zur Durchführung!“ 1)

Dreißig Jahre nach dem Versickern der Kanaldebatte über den Rhein-Maas-Kanal im Jahr 1955 sind u. a. diese Formulierungen einer verfassten Stellungnahme zur Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 zu entnehmen.

Wem die Debatte der 1950er und 60er um die angeführte Wasserstraße als dringende Infrastrukturmaßnahme bekannt ist, fühlt sich sofort in die Zeit der vergangenen Jahrzehnte zurückversetzt. Bis zum Februar 2016 hätte die Verfasserin nie daran gedacht, dass sie außerhalb des wissenschaftlichen Diskurses noch einmal mit ernsthaft

geführten Diskussionen über die Realisationschancen des Rhein-Maas-Kanals im 21. Jahrhundert konfrontiert werden würde. Die Argumentation der regionalen Verfechter heute bewegt sich dabei auf der gleichen Ebene wie früher, vom neu hinzugekommenen Argument des Schutzes von Umwelt und Klima vor Hochwasser am Niederrhein abgesehen. Während in den ersten 20 Jahren der Nachkriegszeit grenzübergreifend neben der „Tausendjährigen Historie“ des Projektes vor allem das „gemeinsame WirtschaftsEuropa“ Antriebsmotor und Zugpferd der Diskussionen bildete, ist es im Jahr 2016 das „gemeinsame Umwelteuropa“, das die Diskussionspartner argumentativ zusammenführt.

Damals wie heute suchen regionale Verfechter, diesmal als private Initiative organisiert, die vermeintliche Infrastrukturlücke in der West-Ost-Magistrale mittels der Konstruktion einer neuen Kanal-Netzwerkzelle zu schließen. Die Befürworter des 21. Jahrhunderts bauen ihre Argumentation auf den früheren Ergebnissen auf und nehmen die damals diskutierte Mittellinie als den „optimal“ an die Bedürfnisse aller beteiligten Länder angepassten Trassenverlauf zum Ausgang.

Der Begriff „Infrastruktur“ und das Projekt «Rhein-Maas-Kanal» haben dabei etwas gemeinsam: Sie erfuhren beide vor dem Hintergrund der zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtung Europas, insbesondere nach Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, eine beachtliche Aufmerksamkeit. Während, wie Dirk van Laak darlegt, der Begriff Infrastruktur "über die EWG nach und nach den Weg in die internationale Planersprache fand", war der Rhein-Maas-Kanal bis zum JAHR 1985 sozusagen ein Dauerthema der regionalen Presse und ein viel diskutiertes Projekt politischer Gremien und der Wirtschaftsverbände. Die diesbezüglichen Diskussionen und Planungen betrafen einen „uralten Plan“,

1) Feldmann, H.-Peter, Sprecher der HochWasserSchutz-Initiative und Infrastrukturschutz am Niederrhein (HWS): Stellungnahme zur Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplan 2030“

Auszug durch HWS Feldmann, Xanten 06/2017