werden muß. Sie dient nur einem Bruchteil der Bevölkerung, da etwa 80% der Bahnreisen im Nahverkehr bis 50 km Entfernung stattfinden. Hoher Energieverbrauch, Lärm, Landschaftszerstörung und Emissionen gehen zwangsläufig einher. Unsere Ziele entfernen sich immer weiter von uns und machen in zunehmendem Maße das Zurücklegen längerer Wege mit allen negativen Umweltauswirkungen erforderlich.

● Der Zeitgewinn wird bei zunehmenden Geschwindigkeiten über 200 km/h immer geringer. Wichtiger ist hingegen die Vernetzung der vorhandenen Verkehrsträger und damit die Optimierung der Reisezeiten von Haus zu Haus.

● Jede Parallelinvestition neben einem vorhandenen Verkehrsweg bedeutet unsinnige Konkurrenz und hat die Notwendigkeit weiterer Subventionen durch den Steuerzahler zur Folge.

● Viele Politiker kennen die vielschichtigen Zusammenhänge im Bereich der Verkehrspolitik nicht, treffen aber an höchster Stelle wichtige Entscheidungen.

● Projekte wie Transrapid verhindern die Entwicklung der Bahn und erzeugen neuen Verkehr statt ihn zu vermeiden. Der Verdacht erhärtet sich, daß eine Verlagerung von Autoverkehr auf die Bahn gar nicht gewollt ist. Von wem wird hier eigentlich die Politik gemacht?

Um Projekte durchzusetzen, wenden die Planer neue Methoden an

● Mit hochmanipulierten Verkehrsprognosen wird die dringende Notwendigkeit der Projekte beschworen.

● Maßnahmen werden unter falschen finanziellen Voraussetzungen beschlossen; die wahren Kosten, die oftmals ein vielfaches betragen, stellen sich erst viel später heraus. Die Mehrkosten müssen dann aus den Haushalten für Soziales und die Bahn herausgekürzt werden.

● Die als Allheilmittel angepriesenen Privatfinanzierungen sind Scheinlösungen, da sie den Staat nur weiter in die Schuldenkrise stürzen.

● Aus Steuermitteln bezahlt, wird im Stile der Werbung Öffentlichkeitsarbeit organisiert, um die Bürger bei Laune zu halten.

● Hochglanzbroschüren und Werbefilme preisen das Produkt wie ein Waschmittel an. Vor Falschaussagen und Lügen schreckt man dabei nicht zurück.

● Durch massive Beeinflussung von Bürgerinitiativen, Presse und politischen Mandatsträgern soll Akzeptanz erreicht werden.

● Die Veröffentlichung von Beiträgen, die ans Eingemachte gehen, wird von manchen Medien boykottiert.

● Fachliche Gremien, die sich kritisch äußern, erhalten einen Maulkorb und werden damit kaltgestellt.

Neue Gesetze ebnen den Weg

● Unter dem Vorwand, die lahme Bürokratie auf Trab zu bringen, werden neue, maßgeschneiderte Gesetze gemacht, welche die Planungsverfahren beschleunigen, in erster Linie aber die Rechte der Bürger einschränken, gesetzliche Einspruchsmöglichkeiten unmöglich machen und die Enteignung vereinfachen sollen.

● Der Bedarf für ein Projekt wird nicht mehr nachgewiesen, sonder einfach per Gesetz beschlossen und braucht fortan nicht mehr geprüft zu werden.

Die Verkehrswende – wo bleiben die Vorsätze der Parteien für eine neue Verkehrspolitik?

In den Programmen der Parteien wird der Wille zu umweltfreundlicher Abwicklung der Verkehre und Verkehrsvermeidung bekundet. Im Handeln jedoch findet keine Abkehr von der autoorientierten Verkehrspolitik statt, solange die Automobilindustrie für das Barometer des Wohlergehens der deutschen Wirtschaft gehalten wird.

Das alles soll uns aber nicht entmutigen! Unsere Arbeit muß langfristig angelegt sein, dann können uns auch zeitweilige Mißerfolge nicht von unserem Weg abbringen.

– Ulrich Seibt –



Das Emblem der Bürgerinitiativen gegen Transrapid hat Tradition: Unter diesem Zeichen verhinderten Bürger und Verbände erfolgreich eine Anwendungsstrecke zwischen Hannover und Hamburg. Auch der erste Versuch, eine Magnetbahnverbindung zwischen Essen und Bonn zu verwirklichen, scheiterte kläglich.

Kontakt über Ulrich Seibt, Dorfstraße 3, 21493 Basthorst
Telefon 041 59/292 – 040/37032245

Transrapid – ein Lehrbeispiel der Verkehrspolitik

Vor genau fünf Jahren, unmittelbar, nachdem die Planungsabsicht bekannt wurde, kündigten wir massiven Widerstand gegen den Bau einer Magnetbahnstrecke durch den Kreis Herzogtum Lauenburg an. Für viele war der Transrapid damals einfach nur eine moderne »Bahn«, während wir schon wußten, wie sehr schädlich er verkehrspolitisch, aber auch natürlich für Mensch und Natur in unserem Heimatgebiet sein mußte.

Bald schon gründeten sich erste Bürgerinitiativen, und wir schufen ein Netz von Verbindungen zu gleichgesinnten Bürgern und Gruppen zwischen Hamburg und Berlin. Unser wichtigstes Anliegen war, erst einmal Öffentlichkeit und Politiker über die wahren Fakten aufzuklären. In einer Vielzahl von Veranstaltungen mit Vertretern der Magnetbahngesellschaft, Verkehrsfachleuten und Politikern, in Leserbriefen und Pressebeiträgen wurde viel Hintergrundwissen an die Öffentlichkeit weitergetragen. Dabei gelang es fast immer, die stereotyp wiederholten falschen Behauptungen der Befürworter zu widerlegen.

Man mußte schon einen langen Atem haben, um über eine so lange Zeit die Arbeit gegen den Transrapid weiterzuführen. Daß dieser alle politischen Hürden genommen hatte, wirkte nicht gerade motivierend. Berge von Unterlagen, die nun studiert werden sollten, um im Rahmen des Raumordnungsverfahrens eine Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange zu den Planungen abzugeben, haben vermutlich so manchen Behörden- oder Gemeindevertreter in die Resignation getrieben.

Es war für alle Beteiligten eine Zumutung, diese Berge von Papier alle zu lesen und zu kommentieren.

Meine Motivation, diese Arbeit für den BUND-Landesverband zu tun, war jedoch ungebrochen. Die Haushaltslage in Bonn wurde immer kritischer und die für den Herbst '96 angekündigte neue Wirtschaftlichkeitsberechnung – die inzwischen vom Verkehrsminister kassiert worden ist – dürfte für die Befürworter ernüchternd werden, denn irgendwann lassen sich nun einmal die wahren Zahlen nicht mehr wegmanipulieren.

Außerdem hatten wir im Laufe der Jahre über die Kontakte mit Fachleuten so viele Argumente gegen das Magnetbahnprojekt gesammelt, daß ich das Gefühl hatte, die vielen Lügen der Transrapid-Manager nicht mehr