



Pressemitteilung 13/25 von Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene

Konstruktive Zusammenarbeit statt diffamierende fossile Lobbyarbeit

Bürgerbahn unterstützt die DUH Deutsche Umwelthilfe gegen infame Vorwürfe. Es gilt die seriöse Dialogfähigkeit der Umwelt-, Klima- und Bahnpolitik wiederzuherstellen.

DUH wird von der Fossil- und Chemielobby attackiert

Die Deutsche Umwelthilfe ist schon lange eine ernst zu nehmende Stimme in der deutschen Umwelt-, Klima- und Verkehrs sowie Bahnpolitik. Weil sie immer wieder die Widersprüche zwischen „heren“ Ankündigungen und frustrierend unambitionierten politischen Weichenstellungen aufgreift. In einigen besonders krassen Fällen hat sie ihre Klagen gegen umwelt- und klimaschädliche Beschlüsse und Planungen gewonnen. Deshalb wird sie von der Fossil- und Chemielobby sowie der Bahnlobby neuerdings immer heftiger angegriffen, als angebliche Investitionsbremse. Dass im Gegenteil die DUH alternative Konzepte entwickelt und neue Märkte für eine nachhaltige Verkehrswirtschaft aufzeigt, geht in der Hysterie der emotionalen Kritik unter.

„Hexenjagd“ gegen Jürgen Resch

Vor allem gegen den Geschäftsführer Jürgen Resch wird inzwischen eine Hexenjagd inszeniert. Dafür haben sich in den „asozialen Medien“ mittlerweile ungefähr 50.000 Personen im neuen Facebook-Forum „Stoppt die Deutsche Umwelthilfe“ verabredet. Hier ein paar Beispiele für die aktuellen Drohbotschaften der vergangenen Wochen: „Wann entfernt man diesen Idioten?“, „Resch kann weg. Braucht kein Mensch“, „Den Resch abschaffen“, „Kann jemand diesen Verbrecherverein stilllegen?“, „Jetzt ist das Volk dran, um diese Korrupten zur Strecke zu bringen“, „Anpissen und unterpflügen.“

Tarnorganisation „Initiative Transparente Demokratie“

Dies alles wird forciert durch die im Mai gegründeten Tarnorganisation „Initiative Transparente Demokratie“ (ITD). In ihr kooperieren exponierte Vertreter der Chemieindustrie wie z. B. der amtierende Bayer-Monsanto-Kommunikationschef Christian Martin sowie Vertreter der Autowirtschaft wie der ehemalige VW-Chef Matthias Müller. Die Lobbyisten warnen vor einer vermeintlichen Übermacht und „Schattenagenda“ der Umwelt-, Klima- und Verkehrsverbände. Und diffamieren die DUH und ihren Geschäftsführer als Muster für eine angeblich intransparent finanzierte NGO. Dabei kann man alles über die DUH und ihre Finanzen im Netz erfahren.

Bürgerbahn solidarisiert sich mit der DUH

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene solidarisiert sich mit der DUH und Jürgen Resch als Opfer dieser Hetzkampagne. Bürgerbahn verweist auf die 35 Empfehlungen der „Initiative für einen handlungsfähigen Staat“, die einen neuen Politikstil fordern. Allerdings fehlt dort ein eigenes Kapitel zum Mobilitätsbereich. Denn in diesem Bereich prallen die verschiedenen Interessen hart aufeinander und Autolobby sowie Straßenbaulobby spielen eine besonders exponierte Rolle, mal offen, mal versteckt.

Ein handlungsfähiger Staat braucht im Verkehr fundierte Grundlagen

Bundesverkehrspolitik und Bahn arbeiten immer noch ohne ein integriertes Mobilitätskonzept. Sie „verbrennen“ die vielen Milliarden in Großprojekten, ohne dass sich dadurch die Verkehrsstrukturen nennenswert verändern würden. Der Rest des Netzes und die ländlichen Regionen werden weiter von der Bahnpolitik vernachlässigt. Die vielen Reaktivierungen und nötigen Lückenschlüsse bleiben auf der Strecke, ebenso die komplette Elektrifizierung.

Mehr Bürgerräte könnten helfen

Immerhin will die Initiative für einen handlungsfähigen Staat mehr Beteiligung der Bevölkerung, z. B. in Form von Bürgerräten. Einen solchen Bürgerrat gab es in Form der sog. Schlichtung zum umstrittenen Bahnprojekt Stuttgart 21. Eine Woche lang haben 2011 Experten beider Seiten pro und contra auf Augenhöhe ausgetauscht. Und Millionen von Bürgerinnen und Bürgern haben an den Radios und im Fernsehen daran teilgenommen. Leider blieb das aber eine seltene Ausnahme. Und die mittlerweile über 760 Montagsdemonstrationen für eine Umplanung des Projekt S 21 haben die vier prominenten Protagonisten der Initiative leider nicht zur Kenntnis genommen.

Intensive Bürgerinnenbeteiligung könnte viele Fehlplanungen bei Großprojekten verhindern

Intensive Bürgerinnenbeteiligung hilft aber nur, wenn ihre Ergebnisse auch Ernst genommen werden. Bei der Schlichtung wurden die hochkarätigen Informationsinputs und Empfehlungen am Ende von der Politik und dem Bahnvorstand missachtet. Deswegen konnte das Fiasko um die Kostenexplosionen und Zeitverzögerungen und Kapazitätsprobleme einfach weiter gehen. Im Nachhinein ist S 21 ein Lehrstück des Versagens der demokratischen Kontrolle von Großprojekten. Und leider folgten inzwischen schon wieder weitere ähnlich gigantische und aus dem Ruder laufende Großprojekte, z. B. in Hamburg oder München.

Generalsanierung ohne kritische Begleitung

Das ärgerlichste Beispiel ist die immer wieder kritiklos zitierte Generalsanierung von 41 Hauptachsen des deutschen Bahnnetzes. Alle kritischen Analysen zu Problematik dieses Sanierungskonzepts verhallen ungehört. Weder im Verkehrsausschuss noch im Bahntower noch im Verkehrsressort wird ein angemessenes Forum für diesen Diskurs geboten, der das Schlimmste verhindern könnte. Aber die DB hat sich mit ihrem Topmanagement im Vorstand und den Führungsetagen im Bahntower verschanzt und verweigert jeden Austausch auf Augenhöhe. Und auch im Verkehrsausschuss des deutschen Bundestages und in der Verkehrsministerkonferenz wartet man vergeblich auf eine angemessene Intensität einer Konzeptdiskussion.

Schweiz als Vorbild

In der Schweiz hat es eine solche Diskussion in den 1980er Jahren gegeben, die alle wichtigen Umwelt- und Verkehrsverbände einbezogen hat. Heraus kam das Konsenskonzept „Bus und Bahn 2000“ mit seinem integralen Taktfahrplan. Mit dem dann die Investitionen sinnvoll im Netz verteilt werden konnten sowie planbar in einem eigenen stetig gefüllten Fonds finanziert werden konnten. In Deutschland werden stattdessen die milliarden schweren Großprojekte der Hochgeschwindigkeitsbahn und der Immobilienspekulation an Großbahnhöfen weiter durchgezogen, ohne inne zu halten. Der Sachverstand der engagierten und professionell arbeitenden Verkehrs- und Umweltverbände wird ignoriert.

Bürgerbahn – Denkfabrik fordert daher:

- 1.** Die deutsche Umwelt-, Klima- und Verkehrspolitik muss sich schützend vor die deutsche Umwelthilfe stellen und die immer hysterischer, ausfälligeren Hasstiraden und Drohungen im Netz angemessen verfolgen.
- 2.** Die Politik braucht mehr kritische Distanz zur Auto- und Straßenbaulobby. Und darf sich nicht mit Brandstiftern „gemein“ machen.
- 3.** Die deutsche Bahnpolitik in der DB, dem Parlament und Verkehrsressort hat eine Bringschuld gegenüber ihren Kritikern. Sie müssen endlich eine zeitgemäße Strategie entwickeln.
- 4.** Die Dominanz der Großprojekte in den geplanten Investitionen der Bahn muss zu Gunsten von kleineren Projekten, vor allem auch in ländlichen Regionen, abgebaut werden.
- 5.** Die geplante sog. Generalsanierung muss in ihrer bisher geplanten Form mit vielen langandauernden Totalsperrungen wichtiger Bahnkorridore abgeblasen werden, Statt dessen muss die minimal invasive Sanierung im ganzen Netz angegangen werden. Langdauernde Totalsperrungen müssen unterbleiben.
- 6.** Eine Bürgerinnenbeteiligung ist nicht nur für die Vorbereitung einzelner Baumaßnahmen nötig, sondern muss auch auf der Ebene der Konzepte und Strategien eingeleitet werden.
- 7.** Die Rolle der Gemeinden und Regionen in solchen Prozessen muss gestärkt werden. Echte Regionalisierung braucht eine „Bahn von unten“, in der nicht die Großprojekte dominieren dürfen, sondern die Idee einer Flächenbahn für das ganze Land verfolgt wird.

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine Starke Schiene“

„Die Bundesregierung muss sich von der Hetzjagd der in der Tarnorganisation „Initiative Transparente Demokratie“ kooperierenden Lobbyisten der Chemie- und Fossilindustrie auf die Deutsche Umwelthilfe und den massiven Drohungen und schäbigen Diffamierungen gegen Jürgen Resch distanzieren. Die Strafverfolgungsbehörden müssen die schlimmsten Drohungen und Beleidigungen verfolgen.“

Die „Initiative für einen handlungsfähigen Staat“ sollte ihre Arbeit weiterführen und endlich auch den Mobilitätsbereich kritisch analysieren. Deutschland braucht endlich einen zeitgemäßen Mobilitätsplan. Und für dessen Erstellung eine seriöse Streitkultur mit Gesprächsbereitschaft auf allen Seiten.

Der Verkehr eignet sich nicht für einen hysterischen Kulturkampf. In diesem Zusammenhang haben die Medien eine große Verantwortung. Gründliche Analyse und mehr Distanz zu den typischen Fake-News sind dringend geboten.

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von Bahnexperten und Initiativen.

www.buergerbahn-denkfabrik.org

Hamburg 21.7.2025