

Petition gegen die Klimahysterie

Die Bürgerrechtsbewegung Solidarität hat am 19. April auf ihrer Internetseite eine "Petition wider die Klima-Hysterie" gestartet, die mit möglichst zahlreichen Unterschriften an die Bundeskanzlerin und Mitglieder des Deutschen Bundestages geschickt werden soll. Darin heißt es: "Seit dem Erscheinen des unwissenschaftlichen Films des Hedgefonds-Managers Al Gore und des 4. Sachstandsberichts des IPCC findet eine regelrechte Indoktrinierung, bis hin zu 'Umerziehungskampagnen' an Schulen durch das Bundesumweltministerium unter Sigmar Gabriel, statt. Die wissenschaftliche Grundlage für die Hypothese des anthropogenen Klimawandels ist entgegen der massiven Propaganda nicht etabliert, und die mediale Darstellung eines wissenschaftlichen Konsenses gegenüber der Bevölkerung in gefährlicher Weise irreführend."

In der Petition werden die Bundesregierung und der Deutsche Bundestag aufgefordert, "eine offenen Debatte in Deutschland zu diesem Thema zuzulassen... und unter keinen Umständen Gesetzgebung auf der Grundlage einer äußerst fragwürdigen und offensichtlich politisierten Theorie einzubringen." Der ganze Wortlaut und das Formular zum Unterschreiben auf <http://www.bueso.de/klimapetition>.

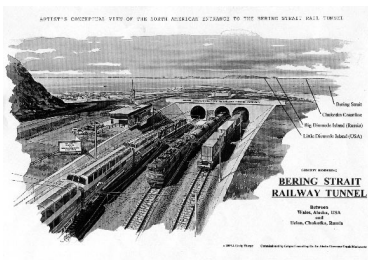
Dänisches Schiller-Institut präsentiert Vorschlag eines Magnetbahnnetzes

Der Vorsitzende des dänischen Schiller-Instituts, Tom Gillesberg, präsentierte am 12. April vor dem Verkehrsausschuß des dänischen Parlaments in einem Powerpoint-Vortrag den Vorschlag einer Magnetbahnverbindung zwischen der Hauptstadt Kopenhagen und der zweitgrößten Stadt Dänemarks, Århus, als ersten Schritt zu einem umfassenderen Magnetbahnnetz. Anschließend beantwortete er 15 Minuten lang Fragen der anwesenden Abgeordneten.

Gillesberg verwies darauf, daß das Schiller-Institut seit dem Sommer 2006 50.000 Exemplare einer Flugschrift verbreitet hat, in der zum Bau einer solchen Strecke aufgerufen wird, welche die Reisezeit zwischen Kopenhagen und Århus auf 25 Minuten reduzieren würde. Das solle jedoch nur der erste Schritt zu einem Hochgeschwindigkeitsnetz zwischen den größten Städten Dänemarks sein. Gillesberg: „Ein solches Magnetbahnnetz sollte in die Pläne der Infrastruktur-Kommission und des Parlaments für die zukünftige Infrastruktur Dänemarks aufgenommen werden. Wir sind deshalb heute hier, um den Verkehrsausschuß dazu zu bewegen, daß er eine offizielle Studie über diesen Vorschlag anfordert.“

Ein solches dänisches Magnetbahnnetz sollte später an ein gesamteuropäisches Schnellbahnnetz angeschlossen werden, wie es der amerikanische Ökonom Lyndon LaRouche unter der Bezeichnung „Eurasische Landbrücke“ vorgeschlagen habe.

Die Welt braucht den Beringstraßen-Tunnel!



Künstlerische Darstellung des Eingangs zum Bahntunnel unter der Beringstraße.

(Zeichnung: J. Craig Thorpe, im Auftrag der Cooper Consulting Co., 2003)

Mehrere hundert Teilnehmer versammelten sich am 24. April in Moskau zu einer Konferenz mit dem Titel „Megaprojekte im Osten Rußlands: Eine transkontinentale eurasisch-amerikanische Verkehrsverbindung über die Bering-Straße“. Die Berichte über diese Konferenz lösten in vielen Ländern eine Welle des Optimismus aus, daß nun die Zeit für eines der größten Infrastrukturprojekte gekommen ist: ein Tunnel unter der Beringstraße zwischen Alaska und der russischen Region Tschukotka.

Zwei Amerikaner aus der Weltkriegs-Generation vertraten bei der Konferenz die Idee, daß solche großen Entwicklungsprojekte den Weg zur Kriegsvermeidung weisen. Dies waren der frühere amerikanische Innenminister und Gouverneur Alaskas, Walter Hickel, der sich seit Jahren für das Beringstraßen-Projekt einsetzt, und Lyndon LaRouche, dessen Beitrag „Die politische Weltkarte verändert sich: Mendelejew würde zustimmen“ bei der Konferenz verlesen wurde. LaRouche, der schon 1978 eine Verbindung über die Beringstraße gefordert hatte, verfaßte seine Erklärung auf Bitte der Veranstalter, die sie auch in der Konferenz-Dokumentation abdrucken werden. Die Amerikaner verbreiteten Zuversicht, daß Nordamerika für die Perspektive der eurasischen Entwicklung, wie sie die Shanghaier Organisation für Zusammenarbeit vertritt, gewonnen werden könne. Das wäre, wie LaRouche schon 2001 in Moskau erklärte, „die größte Transformation der Biosphäre in der Geschichte“.

An der Konferenz nahmen hochrangige russische Spezialisten aus den Bundesbehörden, den regionalen Regierungen und der Russischen Akademie der Wissenschaften teil, zusammen mit Experten aus Japan und Korea. Es war die erste einer Veranstaltungsserie „Megaprojekte in

Rußlands Fernem Osten“, die vom Rat der russischen Akademie der Wissenschaften für Produktivkräfte (SOPS), dem Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung und Handel (MERT), dem Verkehrsministerium, dem Staatskonzern Russische Eisenbahnen sowie mehreren Regionalregierungen Sibiriens und des russischen Fernen Ostens ausgetragen werden.

Indien erwägt Eisenbahnbau nach Nepal

Laut Berichten im Indian Express und anderen Regionalzeitungen vom 7. April erwägt Indien, Eisenbahnverbindungen in fünf Städte des angrenzenden Himalajastaats Nepal zu bauen. China hat bereits die große Herausforderung gemeistert, eine Bahnverbindung nach Lhasa in Tibet zu verwirklichen, und wird diese bis nach Xigaze, ca. 100 km südwestlich in Richtung auf Nepal und den indischen Bundesstaat Sikkim ausbauen. Im nächsten Jahrzehnt will China die Tibetbahn noch weiter bis nach Chomo oder sogar bis nach Yadong ausbauen, 315 km südwestlich von Lhasa nahe an dem strategisch wichtigen Nathu-La-Paß nach Indien.

Nach dem Bericht werde der technische Dienst der Indischen Bahn (RITES) sehr bald einen Bericht über die möglichen Streckenführungen vorlegen. Die bisher einzige Bahnverbindung zwischen Indien und Nepal verläuft zwischen dem nepalesischen Binnenhafen Birgunj und Raxaul im indischen Bundesstaat Bihar. Fünf Strecken werden in Betracht gezogen, die indische Städte in Uttar Pradesh mit Nepalgunj und/oder Bhairawaha in Nepal, Jogbani in Bihar mit Viratnagar, Neu Jaipalguri mit Kakrabitta und/oder Jaynagar mit Birdibas verbinden würden. Alle Strecken sind „technisch machbar“, die Frage ist die Finanzierung. Indiens Interesse am Bau dieser Bahnverbindungen nach Nepal wird oft als geopolitische Sorge über den chinesischen Eisenbahnbau hingestellt. Zwar sind große Teile des indisch-chinesischen Grenzverlaufs immer noch nicht eindeutig geklärt, und die beiden Länder führten 1962 einen kurzen Grenzkrieg gegeneinander. Aber inzwischen ist die Grenze aber seit Jahrzehnten friedlich, und der grenzüberschreitende Handel entwickelt sich deutlich. Wenn die Zusammenarbeit zwischen Indien und China fortschreitet und das geopolitische Erbe der britischen Herrschaft in Indien vollends überwunden sein wird, kann ein solches Projekt zum Teil der Eurasischen Landbrücke und ein technisches Weltwunder in sich werden.

Rußland: Erstes schwimmendes Kernkraftwerk wird gebaut

Der erste schwimmende Atomreaktor Rußlands, die Lomonossow, wird ab 2010 Energie für die Stadt Sewmasch am Weißen Meer liefern. Andere potentielle Orte für den Bau von sieben weiteren geplanten schwimmenden Kraftwerken bis 2015 sind Städte im fernen Osten und Sibirien, darunter Tschukotka, Kamtschatka, Jakutien und Tamir, berichtet Novosti in einem heute veröffentlichten Kommentar.

Der Leiter der russischen Atomenergiebehörde, Sergej Kirijenko, betonte in seiner Rede zum Beginn der Fertigung in Sewerodwinsk am 15. April die Sicherheit der Technologie. „Dieses Kraftwerk hat mehrere Sicherheitsstufen. Damit wird es viel sicherer als seine landgestützten Äquivalente sein“, sagte Kirijenko. Er nannte das Beispiel des Kernreaktors des im Jahr 2000 gesunkenen U-Bootes Kursk, der die Explosion des Unterseebootes überstanden und sich selbst abgeschaltet hatte. Man fand den Reaktor bei der Bergung des U-Bootes intakt vor. „Es wird kein schwimmendes Tschernobyl geben“, versicherte Kirijenko den Zuhörern. „Das gewaltige Fachwissen, das wir durch die russische Flotte von Atomeisbrechern mit ihren 7000 Reaktorjahren aufgebaut haben, gibt diese Garantie.“

Das erste schwimmende Kernkraftwerk, nach dem russischen Wissenschaftler des 18. Jh. Michail Lomonossow benannt, wird innerhalb von sieben Jahren seine Kosten von 200 Millionen \$ wieder erwirtschaften und eine Lebenszeit von 38 Jahren haben. Doch dies ist nur ein Pilotprojekt, spätere Kraftwerke werden weniger kosten. Schwimmende Kraftwerke, so der Kommentar, „sind ein Traum für stromhungrige Regionen und große Industrieunternehmen, die ununterbrochene Stromversorgung brauchen und über keine zentralisierte Quelle verfügen.“

Zwölf weitere Nationen, u.a. Indonesien, Malaysia und China, sind interessiert, berichtet die russische Atomenergiebehörde (ROSATOM). Das Kraftwerk in Sewmasch wird ein Arbeitsmodell für andere Nationen sein. Ein Kraftwerk kann eine Stadt von bis zu 200.000 Menschen versorgen. Wird es zur Wasserentsalzung genutzt, kann es täglich 240.000 m³ Trinkwasser erzeugen.