

Gartencenter

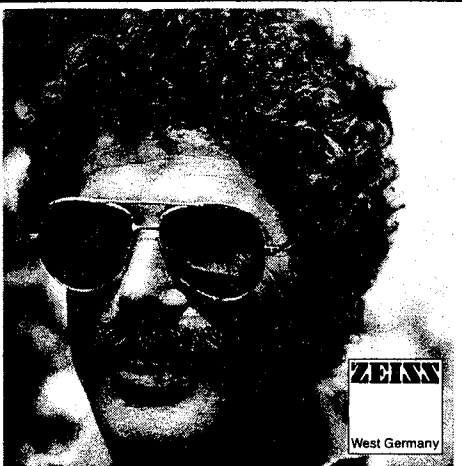
A. Reinold Westerwikstraße 7a
4600 DO-Kirchlinde
Tel. 67891



Alles für Balkon, Naturteich, Naturgarten

- Küchenkräuter, Heilkräuter und Bauerngartenstauden
- Gründüngung- und Blumenwiesensamen
- organische Düngemittel
- Rindenhumus und Rindenmulch

Wir beraten Sie in Gartenfragen.
Wir übernehmen Gartenplanungen.
Kleinere Aufträge werden auch ausgeführt.



SONNENBRILLEN IN IHRER GLASSTÄRKE
DM 79,-- (CYL. DM 89,--)

OPTIK-FOTO HAPPE

Augenoptikermeister
4600 Dortmund-Huckarde
Rahmer Straße 4
Ruf: 31 03 60



Wenn Ihnen Handeln wichtiger als Reden ist.

Wenn Sie wollen, daß sich etwas ändert - hier und in der sogenannten 3. Welt

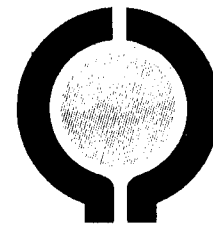
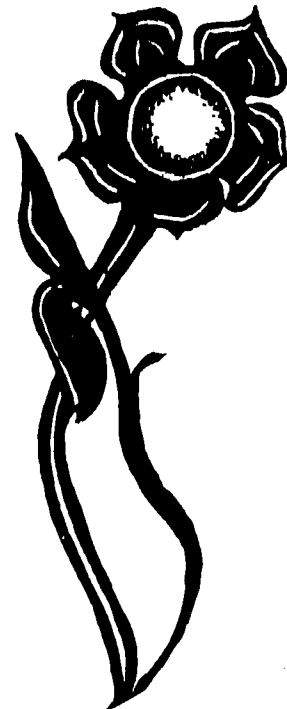
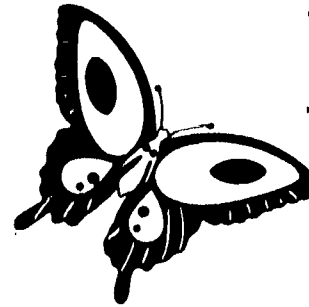


Lebensmittel, Textilien, Juteartikel, Keramik, Umweltschutzpapier u.v.a.

Propstehof 1
4600 Dortmund
Telefon: 140378

geöffnet: täglich 10 - 18.30 h
Samstag 10 - 14.00 h

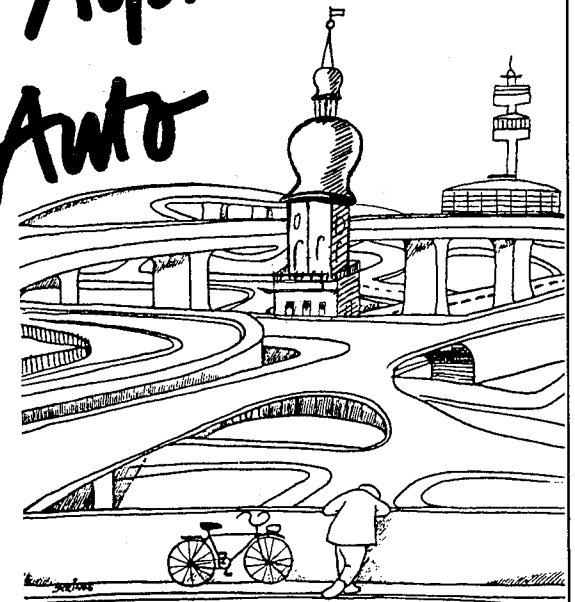
Herzlich willkommen!



2/88

B.U.N.D. FALTER

Alptraum
Auto



IN DORTMUND

Fotoausstellung
10. Juni - 7. Juli

Mitteilungen der Kreisgruppe Dortmund
Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland e.V. · Landesverband NW



Inhaltsverzeichnis

Teil 1. Schwerpunktthema Verkehr

Alptraum Auto in Dortmund	Th. Quittek / H. Mittrich	3
Fotoausstellung Alptraum Auto - Termine		4
Wo die Natur die Straße runtergeht	Christel Vesper	6
Ohne Auto leben, das geht doch gar nicht!	Hartmut Mittrich	7
Neue Suchtgefahr "Auts"	Christel Vesper	9
Entsiegelung von Verkehrsflächen	U.Lichtenthäler/O.Reutter	10
Ein Lichtblick für den Aplerbecker Wald	Frank Weissenberg	14
Dortmunder Fußgänger leben gefährlich	U.Lichtenthäler / O.Reutter / J.Stachowitz	15
Neues von der autogerechten Stadt - zum Stand der Dortmunder Schnellstraßenplanungen	Hartmut Koch	20
Die Seitenstreifenaltlast	U.Lichtenthäler / O.Reutter	27
Wußten Sie schon ... ?	Thomas Quittek	30



Teil 2. Allgemeines und BUND-Internes

Wer ist der BUND?	31
Kreisgruppe Dortmund, wer macht was?	31
Beitrittserklärung	32

Terminübersicht	33
Impressum	33
Vorschau BUND-Treffs	33
Helga Jänsch	35
Kästen frei für Wildblumen	36
Christel Vesper	36
Geplante Deponie Grevel - eine "Altlast" von morgen?	37
Oliver Decken	37
Entgiftung der Kühlschränke	37
Oliver Decken	37
Biotop Haus Rodenberg	38
Georg Kaleck	38
BUND-Sommerfest	39
Helga Jänsch	39
Moorschnuckenpatenschaft	39
Helga Jänsch	39
Schulbiologisches Zentrum	40
Dieter Lehmann	40
Ausstellungsretrospektive	41
Christel Vesper	41
Exkursionsberichte	42
Christel Vesper	42

ANZEIGE

Stellenausschreibung

DIE GRÜNEN KV Dortmund suchen zur paritätischen Besetzung ihrer Kreisgeschäftsstelle frühestens zum 1.7.88 eine

Geschäftsführerin

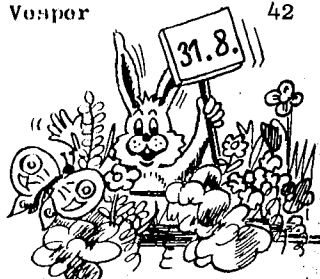
für eine halbe Stelle (vorwiegend nachmittags).

Arbeitsfelder: Organisation, selbständige Erstellung von Textvorlagen, Zuarbeit zu den Gremien des Kreisverbandes;

Voraussetzungen: Büroerfahrungen, Schreibmaschinenkenntnisse; erwartet werden außerdem Kenntnisse und Erfahrungen im grün-alternativen Bereich.

Die Bezahlung erfolgt in Anlehnung an BAT IVa. Für aussagekräftige Bewerbungsunterlagen sind wir dankbar, bis spätestens 10.6.88 an DIE GRÜNEN KV Dortmund, Wilhelmstr. 17a, 4000 Dortmund 1.

Redaktionschluss für den nächsten BUND-Falter:



Alptraum Auto in Dortmund

Hundert Jahre Automobil - der Traum von Freiheit und Beweglichkeit ist für Mensch und Natur auch in Dortmund zu einem Alptraum geworden. 1700 km Straßen allein in Dortmund, zerschnittene Lebensräume von Tieren und Pflanzen, kaum ein Fleckchen Erde verschont von Lärm und Abgasen. Darüber hinaus sind jährlich 40 Tote und 3800 Verletzte auf den Dortmunder Straßen ein makaberes Zeugnis der ungebremsten Automobilisierung unserer Stadt.

Planer und Politiker fühlen sich dadurch aber nicht daran gehindert, ein gigantisches Straßenbauprogramm munter voranzutreiben. "Dortmund im Zentrum schneller Straßen" heißt es denn auch folgerichtig in einer Werbeproschüre der Stadt: Vierspurige Schnellstraßen wie NS IX, OW IIIa und B 236n werden den Bürgern als Entlastungsstraßen verkauft, obwohl damit der Teufelskreis "mehr Straßen - schnellere Verbindungen - mehr Autoverkehr" erst richtig in Gang kommt.

Bei diesem politischen Klima ist es dann auch nicht verwunderlich, wenn bei den wenigen aus Naturschutzsicht geforderten Straßensperrungen (z.B. Aplerbecker Waldstraße) gleich die Grundsatzdiskussion um "Mensch oder Kröte" entbrennt. Da haben es dann auch weitsichtige Planer schwer, wenn sie eine umwelt- und menschenverträgliche Stadtverkehrsplanung fordern und auf positive Beispiele aus anderen Städten (Freiburg, Erlangen, ...) verweisen. Durch aktive Verkehrsberuhigung (Tempo 30, Umgestaltung des Straßenraumes), durch Förderung des Radverkehrs wie auch der Busse und Bahnen und durch bewußten Verzicht auf weiteren Autostraßenbau konnte der Anteil des Autoverkehrs in diesen Städten erheblich vermindert werden.

Gerade im Nahbereich stellt das Zufußgehen und Radfahren eine ernstzunehmende Alternative zum Auto dar. Kaum zu glauben, aber ein Drittel aller Autofahrten ist kürzer als 3 km und sogar 23% aller Wege zwischen

100 und 500 m werden mit dem Auto zurückgelegt.

Umweltfreundliche Verkehrspolitik verlangt von uns allen - Politikern, Planern und Bürgern - durchgreifende Verhaltensänderungen. Ein Ansatzpunkt bietet in diesem Rahmen die Ausstellung Alptraum Auto, die mit eindrucksvollen Fotos und treffenden Begleittexten die Auswirkungen des Automobils auf Menschen und Natur plastisch schildert und zum Nachdenken über die Zukunft anregt.

Auf Initiative des Umweltamtes konnte diese Ausstellung nun nach Dortmund geholt und mit einem begleitenden Rahmenprogramm versehen werden - mit Beiträgen der verschiedenen Dortmunder Umweltverbände und Initiativen: ADFC, VCD, Planerladen, AKOPLAN, DBV, AGARD, plan-lokal, BI-Möllerbrücke, BUND sowie der Polizei. Möge dieser erste Versuch einer gemeinsamen Anstrengung auf dem Weg zu einer lebenswerteren Umwelt nicht nur dem Einzelnen Anstöße zu einem bewußteren Umgang mit dem motorisierten Gefährt geben, sondern sich auch in Politik und Planung widerspiegeln.

Darüber hinaus möchte der BUND mit dem vorliegenden Heft, daß dieses Mal aus Anlaß der Ausstellung dem Schwerpunkt Verkehr gewidmet ist, eine weitergehende Beschäftigung mit mit den Problemen des Straßenverkehrs anregen und Einblicke in die ehrenamtliche Naturschutzarbeit geben - Damit der Wald, Fauna und Flora noch eine Chance haben und die Straße wieder zu dem wird, was sie einmal war: Lebensraum, Aufenthaltsraum und Spielraum für Erwachsene wie auch für Kinder.

Hartmut Mittrich - Thomas Quittek



Alptraum Auto

Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen

Fotoausstellung im Dietrich-Keuning-Haus 10. Juni
Begegnungszentrum Nord bis
Leopoldstraße 50 - 58 07. Juli

Öffnungszeiten des Keuning-Hauses: Anfahrtweg zum Keuning-Haus:

Di - Sa	10.00 - 21.00	U 41, U 45, U 47:
So	10.00 - 18.00 ^{uhm}	Haltestelle Leopoldstraße
Mo	geschlossen	oder Dortmund Hauptbahnhof
17.6.	geschlossen	
24.6.	geschlossene Veranstaltung	

Rahmenprogramm der Ausstellung Alptraum Auto

Freitag, d. 10. Juni

17.30 Uhr: Eröffnung der Ausstellung Alptraum Auto durch Dr. Koch (Vorsitzender des Umweltausschusses der Stadt Dortmund) und Thomas Quittek (Vorstandsmitglied des BUND). Für die musikalische Untermalung sorgt die Gruppe "Schöne Bescherung"

Samstag, d. 11. Juni

10.00 Uhr: Auftaktveranstaltung zur Ausstellung Alptraum Auto auf dem Platz von Leeds (oder auf dem Westenhellweg) mit Informationstisch und vielen, vielen Luftballons vom Umweltamt sowie deren inhaltliche Füllung durch die Umweltverbände. Start der Aktion gegen das rücksichtlose Parken auf Fußwegen, Radwegen und anderen Plätzen, die eigentlich nicht für den Autoverkehr freigegeben sind: Verteilung von Luftballons an falschparkende Kraftfahrzeuge im Stadtgebiet (Eine gemeinsame Aktion der Verbände)

Montag, d. 13. Juni

16.30 Uhr: Rat auf Rad - Radtour durch das Dortmunder Stadtgebiet mit Vertretern aus der Politik (ADFC)

Mittwoch, d. 15. Juni

10.00 Uhr: Fahrradsicherheitstraining und kostenlose Überprüfung der Verkehrssicherheit von Fahrrädern durch die Polizei

10.00 bis 12.00 Uhr: Sendung "Redezeit" des WDR Radio Dortmund live aus dem Keuning-Haus, natürlich zum Thema Verkehr in Dortmund

Donnerstag, d. 16. Juni

10.00 Uhr: Fahrradsicherheitstraining und kostenlose Überprüfung der Verkehrssicherheit von Fahrrädern durch die Polizei

Freitag, d. 24. Juni

9.00 bis 12.00 Uhr: Mobilitätsvergleich durch die Dortmunder Innenstadt mit verschiedenen Verkehrsmitteln: mit dem Fahrrad, mit dem Auto und zu Fuß (Bus und Bahn können benutzt werden) (ADFC)

Sonntag, d. 26. Juni

Zehnter freiwilliger autofreier Sonntag der Dortmunder Kirchengemeinden

11.30 Uhr: Gottesdienst im Grünen (Westpark) mit anschließendem Erbsensuppenessen des AWO-Zentrums, bei Regen findet der Gottesdienst in der nahen kath. St. Suitbertus-Kirche statt

Dienstag, d. 28. Juni

18.00 Uhr: Verkehr 2000, auch ohne Auto mobil?
Podiumsdiskussion mit Vertretern der Umweltverbände, des Verkehrsclub der Bundesrepublik Deutschland VCD eV und voraussichtlich mit Vertretern der Stadtplanung und der Stadtwerke - letzter Stand bei Redaktionsschluß.
Mit im Programm: Kabarett der Gruppe "Laut und lästig"

Darüberhinaus wird im Verlauf der Ausstellung angeboten:

Ausstellungstafeln zur Dortmunder Situation, Erstellt von verschiedenen Umweltverbänden und Initiativen

Führungen durch die Ausstellung:

Dienstags 10.00 Uhr

Mittwochs 10.00 Uhr

Donnerstags 18.00 Uhr (mit anschließendem Gespräch über umweltfreundliches Verhalten im Verkehr)

Sonntags 11.00 Uhr

Sowie am Samstag, d. 25. Juni und am Freitag, d. 1. Juli jeweils um 10.00 Uhr

durch: BUND, ADFC, VCD und planlokal

Sonntags ab 15.00 Uhr: Autoabhängigkeitstest und Beratung zum umweltbewußten Umgang mit dem Automobil (durch den VCD)

Beiträge des VCD zum Problem des Verkehrslärms und des Flächenverbrauchs für Zwecke des Straßenbaus

Videovorführungen zum Thema Automobil (Umweltamt und Verbände)

Infotisch der Umweltverbände

Das Rahmenprogramm wurde zusammengestellt vom Umweltamt in Zusammenarbeit mit: BUND, DBV, AGARD, ADFC, VCD, AKOPLAN, Planerladen, plan-lokal, Polizei.

Die 'Terminübersicht' mit allen übrigen Terminen, die sonst an dieser Stelle des Heftes zu lesen war, finden Sie diesmal auf den Seiten 33-35 im zweiten Teil des Heftes.

gw

Wo die Natur die Straße runtergeht

Klar, bei Umwelt- und Naturschutz ist jeder dabei. Wörter wie "ökologisch" und "bio" sind Markenzeichen. Die Werbung gaukelt uns den schönsten Wiesengrund vor, wenn es nur um den Verkauf ihrer Produkte geht. Die Ökowelle als Marktglücke, während der dramatischste Rückgang biologischer Vielfalt seit dem Sauriersterben vor 65 Millionen Jahren ungebrochen anhält?

Dabei will das kein Mensch! Das Umweltbewußtsein bei der Bevölkerung ist gestiegen. Viele halten Umweltschutz für wichtiger als Verteidigungsausgaben, Kabelfernsehen und auch Straßenbau! Nur unsere Politiker haben das anscheinend noch nicht begriffen. 12.000 Bürger und Bürgerinnen unterschrieben beispielsweise die Forderung nach Sperrung und Renaturierung der Aplerbecker Waldstraße. Das allerdings war für die Bezirksvertretung vor Ort, noch lange kein Grund, sich zu einer ganzjährigen totalen Straßensperrung durchzuringen.

Dabei gibt es wohl keinen Politiker, der sich nicht mit Attributen wie "ökologisch" und "Naturschutz" schmückt. Nur was wird darunter verstanden? "Ein Golfplatz als 'ökologische' Pufferzone" oder eine Familie - mitten im Grünen - Blümchen pflückend (vgl. Entwicklungsprogramm Dortmund-Nord)! Bei solch einem

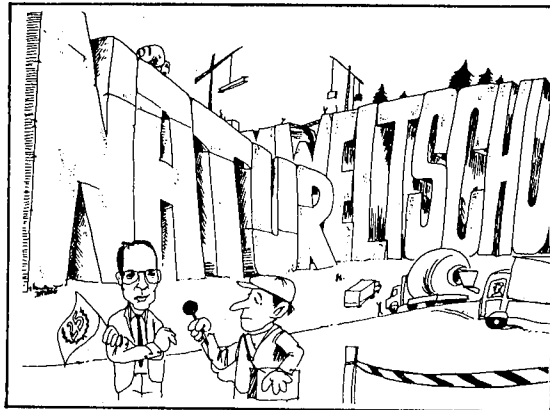
falschverstandenen Ansatz von Naturschutz ist es kein Wunder, daß Nistkästen aufhängen, Teiche ausheben und Bäume pflanzen als das Gelbe vom Ei - publikumswirksam - für die Natur verkauft werden. Wie vor 70 Jahren gilt auch heute noch der Ausspruch von Hermann Löns: "Die Naturverhunzung arbeitet 'en gros', der Naturschutz 'en detail'."

Zum Beispiel ein Waldstück im Dortmund Norden, der Grävingsholz: Die Landschaftsplanung müht sich ab, ihn zu erhalten und ökologisch fortzuentwickeln: Im Entwurf des Landschaftsplanes Dortmund-Nord wurde der Wald als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen, die Wiederaufforstung mit bestimmten Baumarten und das Kahlschlagverbot festgesetzt (= Naturschutz 'en detail').



Gleichzeitig ist aber im Landesstraßenbedarfsplan vorgesehen, Bäume 'en gros' - zugunsten der Verbreiterung der Grävingsholzstraße - abzuholzen. Eine neue Schneise durch den ehe schon kränkelnden Wald zu schlagen, würde bei weitem die positiven Bemühungen von anderer Seite überwiegen. Nur hiergegen anzukämpfen: Das ist für viele gerade so, als ob sie ein Luftschloß bauen sollten. Gefühle, wie 'ich kann's ja ehe nicht ändern', werden mit der Anlage eines Tümpels oder Wildblumenwiese überdeckt. Das ist ein überschaubarer Bereich, der zudem Freude bei der Beobachtung bereitet. Aber Naturschutz muß weitergehen, wenn wir ernstlich das Artensterben stoppen wollen. Auch hier kann der einzelne aktiv werden, indem z.B. die Benutzung des Autos stark eingeschränkt wird. Politiker und Planer begründen ihre Straßenplanung nämlich mit Vorliebe mit den Bürgern, die ja diese Straßen wollen und sonst im Stau stehen würden oder Umwege in Kauf nehmen müßten!

Christel Vesper



"ES GEHT BEIM STRASSENBAU NICHT NUR UM DIE EINFACHE ZUBETONIERUNG DER LANDSCHAFT - NATUR UND UMWELTSCHUTZ WERDEN DABEI GROSSGESCHRIEBEN..."

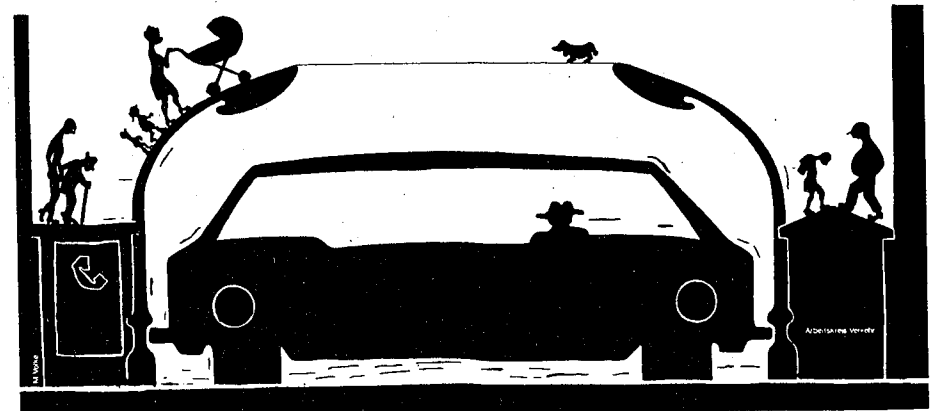
Ohne Auto leben, das geht doch gar nicht!

Ohne Auto leben, das geht doch gar nicht! Das sagt sich so leicht dahin, wenn es um die vielen Probleme geht, die durch den immer mehr zunehmenden Straßenverkehr entstehen. Zugegeben, diese Probleme werden sich nicht von einem Tag auf den anderen lösen lassen - und nicht alle diese Probleme lassen sich allein durch eine Verhaltensänderung lösen. Dafür ist die Entwicklung schon zu weit fortgeschritten, oftmals gibt es kaum noch eine Alternative zur Benutzung des Autos. Das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß auch jeder Einzelne mit seinem Verhalten dazu beitragen kann, daß die Verhältnisse im Straßenverkehr wieder menschlicher werden.

Ohne auch nur einen Meter weniger fahren zu müssen, kann allein schon das Verhalten während der Autofahrt dazu beitragen, die Auswirkungen des Autoverkehrs etwas abzumildern. Haben Sie sich schon einmal beobachtet während der Fahrt? "Gegenseitige Rücksichtnahme" ist hier das Stichwort, eigentlich sogar vorgeschrieben nach der Straßenverkehrsordnung. Aber wer denkt denn schon im trockenen Auto an den Fußgänger, der mit einem Kasten Sprudel im Regen zwischen parkenden Autos steht? Oder an die

Radfahrerin, die im gebührenden Sicherheitsabstand vom Bordstein fährt, damit ein plötzlich notwendiges Ausweichmanöver nicht gleich zu einem Krankenhausaufenthalt führt? Nervöses Hupen wird den Weg ins Krankenhaus nur beschleunigen, nicht aber verhindern. Und wer denkt denn des Nachts schon an die Anwohner, wenn die Straßen doch so schön frei sind und so richtig schön forscht gefahren werden kann?

Ohne ein paar Schritte mehr zu gehen, werden Sie nicht davon kommen, wenn Sie einen anderen Grundsatz beherzigen: Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen. Selbstverständlich? Zwar steht es so sogar im § 2 der Straßenverkehrsordnung, die meisten scheinen diesen Grundsatz beim Wenden und beim Einparken schnell wieder zu vergessen. Fast selbstverständlich wird das Fahrzeug oftmals gedankenlos auf Geh- und Radwegen abgestellt, manchmal auch bewußt, weil garnicht nach einem anderen Platz geschaut wird, wenn vor dem Haus der Fußweg noch frei ist, manchmal auch nur für eine Minute. Aber ich kenne Stellen, da steht jedes Mal, wenn ich vorbei komme, jemand "nur für eine Minute" auf dem Radweg. Ein ordentlicher Abstellplatz kann auch mal ein



Neue Suchtgefahr "Auts"

paar Meter weiter entfernt liegen. Warum sollen Autofahrer eigentlich das Recht haben, direkt am Ziel ihr Fahrzeug abzustellen, die Bus- oder Bahnhaltestelle ist ja in der Regel auch nicht dort.

Ohne auf einen Teil der Autofahrten zu verzichten, werden sich die Verkehrsprobleme auch bei größter Rücksichtnahme während der Fahrt nicht lösen lassen. Ist es denn möglich, auf einige Fahrten zu verzichten? Viele Autofahrten in den Städten sind eigentlich überflüssig, denn die zurückgelegten Entfernungen sind oftmals nur gering und können gut auf andere Art und Weise zurückgelegt werden. Sollte es einmal regnen, dann macht es bei wetterfester Kleidung kaum etwas aus. Haben Sie etwas zu transportieren, dann schauen Sie sich ihre Taschen einmal genauer an - mit einer bequemen Tasche ist auch der Inhalt nur halb so schwer. Und wenn die Zeit schon wieder knapp wird, dann nehmen Sie sich für das nächste Mal vor, besser zu planen, und nicht die Termine so zu legen, daß die wilde Autofahrt der einzige Ausweg bleibt! Und ... Beginnen Sie mit den angenehmsten Wegen und den angenehmsten öffentlichen Verkehrsverbindungen, es werden bestimmt mehr sein, als Sie denken! Aber nicht nur kurze Wege lassen sich leicht ersetzen. Rechnen Sie bei dem Vergleich der Verkehrsmittel immer auch die Parkplatzsuche, den Stau und den Streß während der Fahrt mit ein. Und: Probieren geht über studieren.

Ohne Auto leben, das ist auch schon heute für manche Leute ganz normal. Zugegeben, ein Teil von ihnen gezwungenermaßen. Aber haben Sie schon einmal sämtliche Kosten, die Ihnen durch das Auto entstehen, zusammengerechnet? Und dabei auch den Automobilclub, die Parkgebühren, die Strafmandate und was es noch alles an Kosten gibt, eingerechnet? Und haben Sie mal aufgerechnet, wieviel Zeit Sie für das Auto aufwenden? Einschließlich Parkplatzsuche, Werkstattbesuche, Pflege und nicht zuletzt die Zeit, in der das Geld für die Anschaffung verdient wird? In der Regel kommt das Auto dabei nicht so gut weg. Nun, wie

Sie es auch halten, es ist ein Unterschied, ob Sie 30.000 km oder 3.000 km im Jahr fahren!

Ohne weitere Informationen kann dieser Text nur eine Gedankenanstregung bleiben. Viele, viele weitere Aspekte würden sich hier anführen lassen und es könnte fast ein Buch entstehen. Deshalb sei hier als letztes noch auf eine Broschüre des Arbeitskreis Verkehr und Umwelt hingewiesen, die unter dem Thema "Merkblatt für Autofahrer/innen" viel ausführlicher auf diese Fragen eingeht. Interessenten sei hier kurz die Adresse mitgeteilt, unter der die Broschüre zu beziehen ist: AK Verkehr und Umwelt, Kirchstraße 4, 1000 Berlin 21.

Hartmut Mittrich



Auf dem letzten internationalen Medizinerkongreß wurde eine völlig neue Art von Sucht ("Auts") beschrieben, gekennzeichnet durch die Droge "Ich geb Gas, das macht Spaß". Eingenommen wird diese Droge in einer Art Blechkäfig, ähnlich der Panzerrüstung im frühen Mittelalter. Anders als diese primitiven Geräte bietet die neuzeitliche Entwicklung jedoch die Möglichkeit, atemberaubende Geschwindigkeiten zu erreichen, ja sogar andere Menschen - Freunde natürlich - daran teilhaben zu lassen.



Die Wirkung dieser Droge liegt vor allem in einem Gefühl von Macht und Stärke - zumindest gegenüber den Ungepanzerten wird diese Überlegenheit sofort deutlich. Kleine Unterschiede in Material und Ausgestaltung des Blechkastens werden zum Anlaß genommen, sich einerseits zu einer bestimmten Gruppe zugehörig zu zeigen, z.B. Porschefahrer, und sich andererseits von anderen abzugrenzen. Die Wirkung der Droge, sich mächtig zu fühlen, wird vor allem durch die PS-Zahl und die daraus resultierende Höchstgeschwindigkeit genährt. Der Rausch, die Landschaft an sich vorbeirasen zu lassen, gibt das Gefühl, die Welt zu beherrschen und frei von allen Zwängen zu sein. Kein Wunder, daß sich die Süchtigen vehement gegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 Kilometer pro Stunde wehren und den Spruch "Freie Fahrt für freie Bürger" geprägt haben. Die Illusion von Macht und Stärke führt nicht selten zu einer krankhaften Selbstüberschät-



zung, so lange die Person am Steuer sitzt. Sie fühlt sich jederzeit gewappnet und gibt sich dem tragischen Irrglauben hin, daß ihr nie ein Unfall passieren könnte.

Symptome von "Auts" finden sich in der liebevollen Hinwendung zu dem Gefährt, seiner kulthaften Ausstattung mit persönlichen Attributen wie Kissens und Stofftieren beispielsweise und besonders in der Hinwendung zu einer bestimmten symbolträchtigen Automarke. Beim Bedienen des Suchtgerätes zeigt sich bei Hindernissen Gereiztheit, die sich bis zur gefährlichen Aggression steigern kann. In Verbindung mit einem Revolver kann sie auch - wie in Los Angeles schon geschehen - zum Tod des Widersachers führen.

Langzeitnebenwirkungen von "Auts" sind psychische Abhängigkeit, Aggressionen und organische Schädigungen durch Bewegungsmangel.



Das Gefährliche an der Benutzung dieser Droge ist, daß sie gesellschaftlich vollkommen akzeptiert ist und sogar in gewissen Kreisen als wichtiges Statussymbol von Nöten ist. Die Hauptgefahr dieser Sucht liegt nicht so sehr in der Selbstzerstörung des Abhängigen durch seine Sucht als vielmehr in seiner Gefahr für andere, vor allem Ungepanzterter (Fußgänger, Radfahrer u.a.). Dringt die Huldigung von "Auts" bis zur obersten gesellschaftlichen Etage vor, so äußert sie sich in einem maßlosen Freiraumverbrauch für riesige Schneisen durch unser Land. Eine Sucht, die weltweit um sich greift.

Die Heilungsaussichten sind aufgrund der gesellschaftlichen Achtung dieser Droge und des Umbaus unserer Städte und Dörfer auf die Notwendigkeit ihres Einsatzes hin (z.B. der Arbeitsplatz ist 10km vom Wohnort entfernt) als äußerst gering einzustufen.

Entsiegelung von Verkehrsflächen

Flächenverbrauch und Verkehr

Über eine Million Hektar, das sind 4,4 % der Gesamtfläche (25 Mio. ha), wurden 1985 in der Bundesrepublik Deutschland alleine für Straßen, Wege und Plätze als Verkehrsflächen in Anspruch genommen; dies ist schon fast so viel wie für Gebäude- und Freiflächen (6 %) /1/.

Bedrohlich an dieser Flächenaufteilung sind der andauernde Zuwachs an Verkehrsflächen, ihre räumliche Konzentration und die Folgen der Flächenversiegelung. Zwischen 1981 und 1985 sind täglich nahezu 23 ha meist landwirtschaftlich genutzte Flächen dem Verkehrszweck überlassen worden, das bedeutet 160 qm pro Minute /2/. Dieser Anstieg setzt sich aus Straßenausbau und vor allem Straßenausbau zusammen. Ein besonders hoher Verkehrsflächenanteil an der Gesamtfläche ist in den Ballungsgebieten zu verzeichnen: er beträgt im Ballungsraum Rhein-Ruhr über 11 % /2/. In Dortmund werden 1981 13,8% der Gesamtfläche von Verkehrsflächen beansprucht /3/. Nicht erfaßt sind in diesen Flächenstatistiken private Parkplätze und Hofflächen, die etwa als Autoabstellplatz benutzt werden.

Die Verkehrsflächen sind in der Regel versiegelt, d.h. zubetoniert oder asphaltiert. Der Boden verliert hierdurch seine Funktionsfähigkeit, da ein Austausch mit Luft, Wasser, Nährstoffen und Organismen nicht mehr stattfinden kann. Zusätzlich wird die Versickerung von Regen- und Schneewasser erheblich eingeschränkt mit Gefahren für den Grundwasserspiegel einerseits und erhöhtem Oberflächenwasserabfluß andererseits (Überschwemmungen). Darüber hinaus sind aufgrund

hoher Versiegelungsanteile stadtklimatische Verschlechterungen zu verzeichnen: die Luftfeuchtigkeit wird erheblich reduziert und die Temperaturen in der Stadt sind deutlich erhöht - das Stadtklima ähnelt dem trocken-heißen Klima einer Felsenlandschaft. Ein hoher Verkehrsflächenanteil mindert außerdem die Aufenthalts- und Lebensqualität für die Stadtbewohner.

Jedoch nicht nur in den Städten ist die Versiegelung der Landschaft ein Problem, auch im Außenbereich und in ländlichen Gebieten sind negative Folgen zu verzeichnen. Die Verkehrsstraßen zerschneiden die Landschaft in kleine unzusammenhängende Gebiete und wirken für bodenlebende Tiere oftmals als unüberwindbare Barrieren. Dies führt zur Isolierung der Tiere in Inselbiotopen, vor hindert einen Austausch der Populationen untereinander und kann langfristig das Aussterben bestimmter Arten verursachen.

Möglichkeiten der Entsiegelung

Verbesserungen der heutigen Situation in unseren Städten sind aber möglich. Zum einen muß durch eine umwelt- und sozialverträgliche Verkehrsplanung- und Stadtentwicklung jede weitere Flächeninanspruchnahme durch den motorisierten Verkehr verhindert werden.

Zum zweiten können durch Entsiegelung des isolierenden Oberflächenbelages große Teile der Flächen wieder zu stadtoökologisch nützlichen Bereichen zurückverwandelt werden. Je nach Nutzung der Flächen können sie vollständig abgebaut und renaturiert werden (z.B. für Grünflächen) oder mit wasserdurchlässigen Belägen oder Pflaster gestaltet werden

(z.B. für Rad- oder Fußwege). Zu beachten ist dabei, daß wasserundurchlässige Bereiche nur dort gestaltet werden sollten, wo keine Gefahr des Einwaschens von Schadstoffen wie Benzin oder Öl in den Boden besteht. Diese Schadstoffe würden nämlich den Boden zerstören und das Grundwasser - damit unsere Wasserversorgung - gefährden.

Entsiegelungsmaßnahmen können im Rahmen sehr vieler Handlungsfelder der Stadt- und Verkehrsplanung durchgeführt werden. Flächenhafte Verkehrsberuhigung, Rückbau und Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen, Ortsdurchfahrten, Knotenpunkten und Plätzen, Umgestaltung von Fußgängerzonen und Parkplätzen, Belagsaustausch von Fuß- und Radwegen, Erneuerungsprojekte von Einfamilienhausgebieten und Großwohnsiedlungen der 60er und 70er Jahre - alle diese Konzepte und Einzelmaßnahmen bieten die Chance, versiegelte Flächen dem motorisierten Verkehr zu entziehen, sie einer anderen Nutzung zuzuführen und zu entsiegeln. Insgesamt sind dadurch positive Effekte auf den Boden, die Grundwasserneubildung, das Stadtklima, die Tierwelt, die Vegetationsan-

reicherung und somit auch auf die Aufenthaltsqualität der Städte und das Wohlbefinden der Menschen zu erzielen.

Eine der konsequentesten Maßnahmen zur Entsiegelung ist der vollständige Abbau und die anschließende Renaturierung von Straßen /4/

Pilotprojekt Straßen-Abbau Elbeallee

Im Juni 1987 wurde in Köln Chorweiler mit dem Straßen-Abbau der "Elbeallee" begonnen. Die ca. 300 Meter lange und durchschnittlich 30 Meter breite Straße sowie eine kleinere Stichstraße wird anschließend renaturiert und Teil eines künftigen Stadtteilparks ("Olaf-Palme-Park").

Die Elbeallee ist bundesweit bislang ein einzigartiger Fall von Straßen-Abbau und Renaturierung. Zum ersten Mal wird ein Stück Straße dieser Größenordnung gezielt und vollständig und ersatzlos aus dem Straßennetz genommen. Die Elbeallee ist damit das Pilotprojekt einer breitangelegten Entsiegelungsstrategie. Deshalb fördert das Land



Elbeallee in Köln-Chorweiler

Foto: O. Reutter

Nordrhein-Westfalen dieses Projekt und hat dazu eine Fallstudie in Auftrag gegeben /4/, auf deren Ergebnissen die folgende Kurzdarstellung beruht.

Hintergrund dieses Straßen-Abbaus waren Stadterneuerungsprobleme in Chorweiler, eine Hochhaus-Großsiedlung, die in den 60er und 70er Jahren als neue Stadt gebaut worden war. Mitte der 80er Jahre häuften sich Wohnungsleerstände, weil immer weniger Leute in dem Stadtteil mit dem Negativimage leben wollten. Deshalb beschloß die Stadt Köln 1985 ein umfangreiches Erneuerungsprogramm, das unter anderem auch die Anlage eines Stadtteilparks vorsah. Er soll die Erholungsmöglichkeiten und das Wohnumfeld verbessern, das stark von den betongrauen Hochhäusern geprägt ist.

Die Elbeallee war 1974 gebaut worden, um zusammen mit zwei Stichstraßen hochverdichtete Bürogebäudekomplexe zu erschließen, die man links und rechts der Straße im Rahmen der wachstumsorientierten Aufbauplanung Chorweilers erbauen wollte.



Anstich zum Abbau Foto: O. Reutter

Die vorgehaltenen Büroflächen wurden aber nie genutzt, und die Straßen erfüllten ihren ursprünglich vorgesehenen Zweck nicht. Die Elbeallee blieb anbaufrei und die angrenzenden Freiflächen lagen brach - dort konnte der Park errichtet werden.

Mit dem Straßen-Abbau als Voraussetzung entsteht dort eine zusammenhängende Parkfläche von rund 6,5 ha. Die Fläche der abgebauten Straßenstücke umfaßt rund 1,2 ha. Circa 19% der Parkfläche waren vorher Straßenflächen. Da für die Neuordnung der Verkehrserschließung auch kleine Straßenstücke neugebaut wurden, liegt der Nettogewinn entsiegelter Fläche bei rund 1,1 ha.

Hier von erwartet man sich auch ökologische Verbesserungen. Die Rückgewinnung einer vielfältigen und reicher strukturierten Landschaft und der Wegfall der Straße als Barriere schaffen einen erweiterten Lebensraum für die Tierwelt. Eine erhöhte Versickerungsrate durch die Entsiegelung der Straße ist in diesem Gebiet, einem Trinkwassergewinnungsbereich, besonders bedeutsam. Man erhofft sich auch verbesserte kleinklimatische Austauschbeziehungen zwischen Parkbereich und den bebauten Bereichen.

Die Elbeallee verband bis zu ihrem Abbau lediglich ein Parkhaus mit einer Hauptverkehrsstraße. Mit einer Änderung der Parkhauszufahrt wurde die Elbeallee überflüssig. Eine Verkehrsverlagerungsanalyse ergab, daß die Straße mit 150 KFZ in den Spitzenstunden nur sehr schwach befahren war. Mit einer nennenswerten Verkehrsverlagerung auf andere Straßen war also nicht zu rechnen. Durch geringfügige Änderungen der Verkehrsführung kann der Verkehr problemlos im bestehenden Netz bewältigt werden.

Wasserleitungen, Entwässerungskanäle, Stromkabel und Telefonleitungen, die in der Elbeallee

lagen, beließ man aus Kostengründen an Ort und Stelle im Untergrund. Einige Systeme wurden stillgelegt, die meisten jedoch weiterbetrieben. Das Straßen-Abbaumaterial wird aufbereitet und komplett an anderer Stelle im Tiefbau wiederverwendet.

Planungsrechtlich wird das Projekt durch eine Bebauungsplanänderung abgesichert und es wird ein Straßeneinziehungsverfahren durchgeführt. Weil die Straßen-trasse und die angrenzenden Flächen im Grundeigentum der Stadt Köln sind, gibt es keine Schwierigkeiten mit der Neuordnung der Grundeigentumsverhältnisse.

Das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes NRW bezuschußt die Kosten für den eigentlichen Straßen-Abbau (373.000. DM), die Folgekosten für notwendige Um- und Neubauten (937.000.- DM) und die Kosten für die Parkanlage (2.100.000.- DM) zu 80% aus Städtebauförderungsmitteln. Den Rest bezahlt die Stadt Köln. Außerdem verzichtet das Land auf die Rückerstattung von Baukostenzuschüssen für den früheren Bau der Straße.

Quellen

- /1/ Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 1986 für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden 1986, S.198
- /2/ Michael Höppner/Ursula Pauen-Höppner, Flächenverbrauch durch den motorisierten Verkehr in Nordrhein-Westfalen, Vorstudie im Auftrage des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Berlin 1987 (vor allem S.6, 42, 46, 47)
- /3/ Statistisches Jahrbuch 1984 für Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 1984, S.262 und 263
- /4/ Ulrike Lichtenthäler/Oscar Reutter Straßen-Abbau und Renaturierung - Entsiegelung und Begrünung überflüssiger Straßen als Beitrag zu einer ökologischen Stadterneuerung, Berlin 1987
- /5/ plan-lokal/Oscar Reutter Straßen-Abbau und Renaturierung - Pilotprojekt Elbeallee Fallstudie im Auftrage des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein Westfalen: Dortmund März 1988, unveröffentlichter Forschungsbericht

Ulrike Lichtenthäler (ILS)
Oscar Reutter (plan-lokal)

Ein Lichtblick für den Aplerbecker Wald

Wie ein Lichtblick im tiefsten Dunkel ist die Entscheidung der Bezirksvertretung Aplerbeck über die Aplerbecker Waldstraße zu werten. Am 14.4.88 entschloß man sich, die alte Entscheidung (Offenhaltung der Straße) zu revidieren und einer nächtlichen Sperrung vom 1. März des Jahres bis zum 31. Oktober in der Zeit von 19.30 bis 5.00 Uhr zuzustimmen. Mit 13 gegen 5 Stimmen zeigte man seinen guten Willen zum Kompromiß der AGARD. Selbst die 5 Gegenstimmen der CDU sind lediglich auf die Unzufriedenheit über die Ablehnung ihrer zusätzlichen Forderungen, gleich konkrete Ausbaumaßnahmen der Straße mitzubeschließen, zurückzuführen.

Obwohl weniger die Einsicht über die Notwendigkeit zu dieser Entscheidung führte als vielmehr die Angst, zu viele Wählerstimmen zu verlieren, ist die Entscheidung selber doch ein Schritt in die richtige Richtung. Wenn es auch nur ein kleiner Erfolg ist, so zeigt sich doch wieder, wie wichtig es ist, nicht die Geduld zu verlieren. Nicht rohe Gewalt, sondern Beharrlichkeit führt am sichersten zum Ziel!

Jetzt fehlt lediglich die Umsetzung der Entscheidung in die Tat. Hier kommt es auf den Einsatz der Verwaltung an, wie schnell bzw. wie langsam die Umsetzung der Tat erfolgt. Vielleicht sollte man auf ein Wunder hoffen, damit die Sperrung auch noch dieses Jahr erfolgt, denn einige Stimmen äußern schon jetzt ihre Vermutung, daß eine Sperrung erst nächstes Jahr zustande käme. Doch gerade in einem Stadium, wie es beim Aplerbecker Wald der Fall ist, zählt jeder einzelne Tag!

Es ist nun wohl auch an der Zeit sich noch einmal an den Einsatz der AGARD für die Durchsetzung der Sperrung zu erinnern. Über drei Jahre harte Arbeit mit zahlreichen Aktivitäten wie Informationsständen, Demonstrationen und einem einjährigen Forschungsprojekt sowie einer umfassenden Pressearbeit. Das Thema der Waldstraße gilt wohl als eines der umfassendsten und brisantesten in den Dortmunder Zeitungen. Selbst

über Dortmunds Grenzen hinaus machte die AGARD mit dem Thema "Waldstraße" von sich hören. Über 12.000 Unterschriften wurden bei den Bürgern gesammelt, die dann mangels williger verantwortlicher Personen nicht öffentlich überreicht werden konnten. Zahlreiche Stellen waren an der Diskussion beteiligt, einige davon sogar auf Landesebene. Minister Zöpel, der Regierungspräsident in Arnberg sowie unser Oberbürgermeister Samtlebe, um nur einige zu nennen.

All dies wäre nicht möglich gewesen ohne den Einsatz vieler Personen, die ihren Teil zum Erfolg beigetragen haben. Ihnen soll an dieser Stelle ein herzliches "Dankeschön" ausgesprochen werden.

Obwohl einige dieser Personen einen besonders großen Teil dazu beigetragen haben, möchte ich hier keine Namen nennen, da sonst eine Grenze gezogen werden müßte, was sicherlich nicht möglich ist, weil jeder sich nach seinen Möglichkeiten für die Sache einsetzte. Eine unbeschreibbare Anzahl von Stunden ehrenamtlicher Arbeit für den Erhalt unserer Natur wurden geleistet.

Macht weiter so! *Frank Weissenberg*

Fundsache

"Die lieben Menschen lassen es ja an nichts fehlen, um ihr möglichstes zu tun, was das Fleckchen Erde verunzieren kann, auf dem sie zusammengepfercht zu Hunderttausenden leben: sie decken Steine auf die Erde, sie zerstören das Gras, sättigen die Luft mit Kohlenstaub und Qualm, verschneiden die Bäume und Sträucher, verjagen Vögel und Tiere."

Graf Leo Tolstoi in "Auferstehung" 1899

Dortmunder Fußgänger leben gefährlich

In einem Forschungsprojekt des Institutes für Landes- und Stadtentwicklungsforschung standen Verkehrsunfälle, bei denen Fußgänger verunglückten, im Mittelpunkt. Als ein brisantes Ergebnis der Forschungen, hat sich die Annahme bestätigt, daß der PKW eine Hauptgefahr für gehende Menschen darstellt. In der gesamten Bundesrepublik sind 1986 41.940 Fußgänger und Fußgängerinnen durch einen PKW getötet oder verletzt worden. Statistisch ausgedrückt heißt das, daß von 1000 Fußgängern ca. ein dreiviertel Mensch (in Zahlen: 0,7) getötet oder verletzt wurde. In Dortmund liegt die Verunglücktenrate noch wesentlich höher: Auf 1000 gehende Menschen kommen hier 1,2 Verletzte oder Getötete.

Tragischen Rekord in der Unfallhäufigkeit hält die Dortmunder Nordstadt. Das liegt zum einen an den großzügig ausgebauten Hauptverkehrsstraßen, wie z.B. der Mallinckrodtstraße, und zum anderen an der engen Wohnbebauung. Hier wohnen besonders viele Familien mit Kindern. Und gerade diese trifft es besonders: 39 Kinder und Jugendliche verunglückten 1986 in der Nordstadt. Spielen Kinder in der Nähe der Wohnung, so ist dies zwangsläufig an einer Straße. Und wie schnell rollt beim Kinderspiel der Ball auf die Straße! Autofahrer haben immer noch nicht gelernt: Kinder sind überfordert durch die Menge des Verkehrs, der Geschwindigkeit der Autos und durch die Sichtbehinderung durch parkende Autos. Hier hilft nur ein Rückbau von Straßen mit gleichzeitiger Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/Stunde! Es folgt nun ein detaillierter Überblick über die Ergebnisse des Forschungsprojektes, die Ulrike Lichtenthäler (ILS), Oscar Reutter (plan-lokal) und Jens Stachowitz (plan-lokal) für uns zusammengefaßt haben.

Christel Vesper



FußgängerInnen-Verkehrsunfälle in Dortmund

Die folgende Darstellung basiert auf den Ergebnissen eines Forschungsprojektes zu den "Sozialen Schäden durch den motorisierten Individualverkehr" /1/, das wir 1987 für das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) durchgeführt haben.

Bei insgesamt 41.940 Unfällen mit Personenschaden 1986 in der Bundesrepublik Deutschland, an denen FußgängerInnen beteiligt waren, sind an fast 80% der Unfälle (32.862 Unfälle) PKW mitbeteiligt

gewesen /2/. Der PKW/Fußgänger-Unfall stellt quantitativ wie auch hinsichtlich der Schwere der Unfallfolgen eine Hauptgefahr für gehende Menschen dar.

Im Jahre 1985 ereigneten sich im Dortmunder Stadtgebiet 715 Unfälle mit 734 beteiligten FußgängerInnen und 1986 728 Unfälle mit 765 beteiligten FußgängerInnen /3/. Bei 608.515 Bewohnern (am 31.12.1986) /4/ entspricht dies einer Unfallbelastung von 1,2 verunglückten FußgängerInnen auf 1.000 Bewohner im Durchschnitt beider Jahre. Die Verunglücktenrate für FußgängerInnen in Dortmund ist damit fast doppelt so hoch wie der Bundesdurchschnitt.

Abb.1: Anzahl und Rate der verunglückten FußgängerInnen in Dortmund und der BRD (innerorts)			
	Getötete und verletzte FußgängerInnen	Bevölkerung (in 1000)	Getötete und verletzte FußgängerInnen je 1.000
Dortmund (Durchschnitt 1985/86)	750	608	1,2
BRD 1986	43.134	61.066	0,7

Quelle: /2/

Die Unfallbelastung der FußgängerInnen ist in der Nordstadt fast doppelt so hoch wie im Dortmunder Durchschnitt. In Kirchhörde ist sie mit einem Drittel des Dortmunder Durchschnittswertes vergleichsweise niedrig.

Die Nordstadt ist durchzogen von mehreren vierspurigen Hauptverkehrsstraßen, auf denen generell zu schnell gefahren wird. Die Straßen haben alle auch Wohnfunktion und in einigen Fällen Versorgungsfunktion für das umliegende Quartier. Außerdem kennzeichnet ein hoher Anteil an gewerblichem Verkehr und große Fahrzeugmengen die Verkehrssituation. Es sind vor allem die

Mallinckrodtstraße, die Borsigstraße, die Brackeler Straße, die Schützenstraße, die Uhlandstraße sowie die Steinstraße. Auf diesen Straßen sind 1985 mit 72 Fußgängerbeteiligten bei Unfällen (Nordstadt insgesamt: 106) 67,9% der FußgängerInnenunfälle im Untersuchungsgebiet registriert worden /3/.

Innerhalb der gründerzeitlichen Blockstruktur ist die Baudichte in der Nordstadt relativ hoch und das Freiflächenangebot relativ gering. Außerdem ist der Anteil der kleinen Wohnungen besonders groß.

In der Nordstadt müssen aufgrund einer geringeren Mietzahlungsfähigkeit relativ viele Menschen

Abb.2: Unfallbelastung ausgewählter Dortmunder Stadtteile 1985/86				
	Getötete und verletzte FußgängerInnen		Einwohner 1986	Verunglückte FußgängerInnen je 1000 Einwohner 1985/86
	1985	1986		
Dortmund insgesamt	711	734	608.515	1,2
Kirchhörde	4	8	17.009	0,4
Mengede	11	20	25.036	0,6
Brackel	11	28	17.956	1,1
Nordstadt	106	126	56.068	2,1

Quellen: /3/ und /4/

wohnen, die gesellschaftlich benachteiligt leben. Dies zeigen Indikatoren wie Ausländeranteil, Anteil der Arbeiter oder Anteil der Menschen mit Volksschulabschluss als höchstem Bildungsabschluss /5/. Es wird also deutlich daß die Bewohner der Nordstadt sowohl im Vergleich zu den anderen betrachteten Stadtteilen "sozial schwächer" gestellt sind als auch schlechtere Wohn- und Wohnumfeldbedingungen haben und gleichzeitig auch eine signifikant höhere Unfallbelastung als FußgängerInnen hinzunehmen haben.

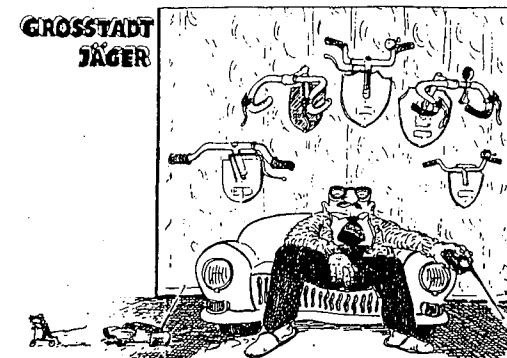
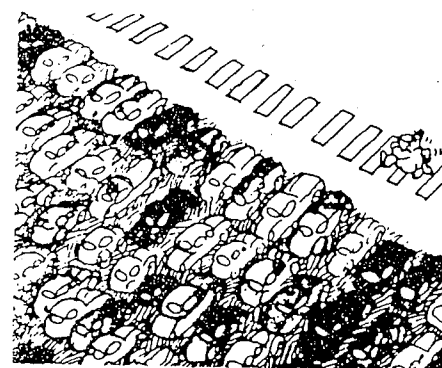


Abb.3: Unfallbelastung der FußgängerInnen in Dortmund und in der Nordstadt 1985/86 nach Nationalitäten				
	Getötete und verletzte FußgängerInnen		Einwohner 1986	Verunglückte FußgängerInnen je 1.000 Einwohner 1985/86
	1985	1986		
Dortmund	711	734	608.515	1,2
Deutsche	636	645	557.447	1,1
Ausländer	75	89	50.553	1,6
davon				
TürkInnen	40	49	20.051	2,2
Nordstadt	106	126	56.068	2,1
Deutsche	72	85	39.665	2,0
Ausländer	34	41	16.403	2,3
davon				
TürkInnen	16	19	6.135	2,9

Quellen: /3/ und /4/



Eine Analyse der FußgängerInnen-Unfälle in der Nordstadt nach Nationalitäten zeigt, daß bezogen auf 1.000 Einwohner der Nationalitätsgruppe mehr AusländerInnen als Deutsche als FußgängerInnen in der Nordstadt verunglücken. Besonders betroffen sind dabei die türkischen BewohnerInnen und bei diesen wiederum die Kinder und Jugendlichen. Von 35 verunglückten türkischen FußgängerInnen in den Jahren 1985 und 1986 waren 24 unter 18 Jahre alt (=68,5%) /3/.

Abb.4: Verunglückte FußgängerInnen in der Nordstadt nach Altersgruppen 1985/86 im Vergleich mit Dortmund 1986

Alter	Nordstadt			Verungl. Fußg. je 1.000 Einw. 1985/86	Dortmund Verungl. Fußg. je 1.000 Einw. 1986
	Verungl. Fußg. 1985	Verungl. Fußg. 1986	Einwohner 1986		
0 - 6	12	16	3230	4,3	2,8
6 - 18	27	34	6951	4,4	2,7
18 - 65	55	57	37785	1,5	0,8
65 und älter	9	15	9129	1,5	1,5
o.A.	3	4	-	-	-
Gesamtzahl	106	126	56068	2,1	1,2

o.A.= ohne Altersangabe
Quellen: /3/ und /4/

Untersucht man die Altersstruktur der verunglückten FußgängerInnen in der Dortmunder Nordstadt, so wird deutlich, daß bezogen auf 1.000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe erheblich mehr Kinder und Jugendliche verunglücken als im Dortmunder Durchschnitt.

Dabei ist die durchschnittliche Unfallbelastung Dortmunder Kinder ohnehin schon höher als der Bundesdurchschnitt. Bezogen auf 100.000 Einwohner der Altersklasse 0-15 verunglücken in Dortmund 322 Kinder, in der BRD insgesamt 160. Das Risiko zu verunglücken ist

also in Dortmund für die Kinder doppelt so groß wie in der BRD insgesamt. Verglichen mit den anderen Altersgruppen in Dortmund ist das Risiko der Kinder, in dieser Stadt als FußgängerIn zu verunglücken, fast dreimal so hoch wie für den Dortmunder Durchschnitt. Reiht man Dortmund in einen Rangplatz innerhalb der Bundesrepublik /6/, so haben nur 38 von 328 Städten und Landkreisen im Jahr 1984 höhere Unfallraten bei den 0-5jährigen Kindern. Bei den 6-14jährigen liegt Dortmund sogar auf Rang 8.

Abb.5: Anzahl und Rate der verunglückten FußgängerInnen im Alter von 0-15 Jahren

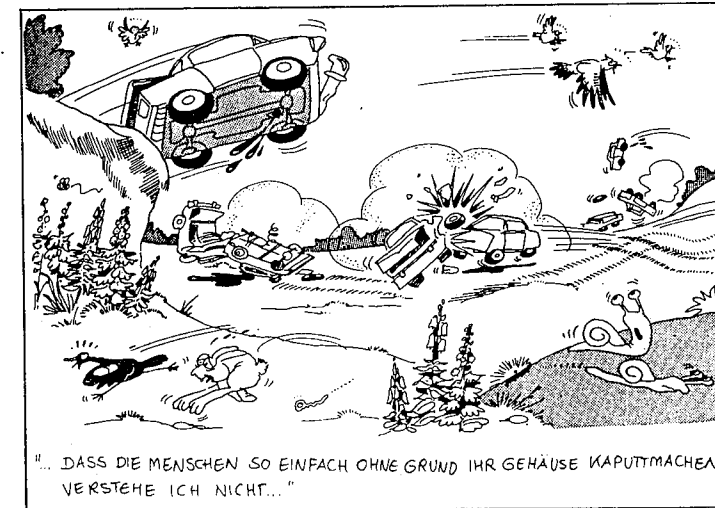
Bezugsraum	Bevölkerungsanzahl der Altersgruppe	Anzahl der verunglückten FußgängerInnen	verungl. FußgängerInnen je 1.000 der Altersgruppe
BRD 1986	9.078.000	13.967	1,5
Dortmund 1985	76.148	245	3,2

Quellen: /2/ und /3/

"Eine schreckliche Bilanz! Hinter diesen Zahlen stecken persönliche Schicksale: Leben wird zerstört, Menschen werden für immer an den Rollstuhl gefesselt, Eltern verlieren ihre Kinder. Wer ermißt das damit verbundene Leid?" /7/. "Solche Opfer, darunter ein Großteil Kinder, hat kein technisches System bisher erfordern, das nicht zum Krieg diente" /8/.

Umfassende Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind also in ganz Dortmund und vordringlich in der Dortmunder

Nordstadt notwendig, um die Unfallgefahr zu senken. Es kommt dabei vor allem auf geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen an, da überhöhte Fahrgeschwindigkeiten der Autos eine Hauptsache für Verkehrsunfälle sind /9/. Konkret heißt dies Tempo 30 in Wohngebieten und auf Hauptverkehrsstraßen zu fordern. Um dieses Ziel wirkungsvoll zu erreichen, müssen die Wohngebiete verkehrsberuhigt und gerade die Hauptverkehrsstraßen zurückgebaut werden.



Ulrike Lichtenthäler (ILS)
Oscar Reutter (plan - lokal)
Jens Stachowitz (plan - lokal)

Quellen

- /1/ Ulrike Lichtenthäler/Oscar Reutter/Jens Stachowitz, Sozialen Schäden durch den motorisierten Individualverkehr. Dortmund 1988 (Veröffentlichung beim Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen in Vorbereitung)
- /2/ Statistisches Bundesamt, Straßenverkehrsunfälle 1986, Stuttgart/Mainz 1987, (vor allem S. 21, 23, 99, 100, 156)
- /3/ Kreispolizeibehörde Dortmund, Unfallstatistik Dortmund für das Jahr 1985 und 1986, Auswertung der FußgängerInnenunfälle durch das Landeskriminalamt Nordrhein Westfalen (unveröffentlicht), Dortmund 1987, eigene Auswertungen
- /4/ Amt für Statistik und Wahlen Dortmund, Bevölkerungsstatistik 1986 - Sonderheft 109, Dortmund 1987,
- /5/ Michael Vannahme, Wohnen, Arbeiten und Stadtentwicklung - Zusammenhänge zwischen Teilarbeitsmärkten und Wohnungsteilmärkten als Bedingung für die Stadtentwicklung, Dortmund 1982
- /6/ Hanns Chr. Heinrich/Dieter Hohenadel, Unfallatlas - Verunglückte Kinder bei Straßenverkehrsunfällen in der Bundesrepublik Deutschland 1984, Stuttgart 1986, S.21 und 23
- /7/ Forum Mensch und Verkehr/Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit, Erhöhte Verkehrssicherheit durch Geschwindigkeitsdämpfung, Berlin 1986, S. 5
- /8/ Helmut Holzapfel/Klaus Traube/Otto Ullrich, Autoverkehr 2000 - Wege zu einem ökologisch und sozialverträglichen Straßenverkehr, Karlsruhe 1985, S. 11
- /9/ Bundesminister für Verkehr, Verkehr in Zahlen 1987, Bonn 1987, S. 145 und aktuell; Dietmar Otté, Geschwindigkeit und Unfallfolgen, Vortrag gehalten auf der Tagung Verkehrs(Un)sicherheit am 21.4.1988 in Herford

GUTE FAHRT

Ein Kind, das bei Grün über die Straße ging, wurde angefahren und auf die Straße geschleudert. "Tut mir leid" rief das Kind, "aber ich wußte nicht, daß Sie es so eilig haben."

Hardy Scharf

Neues von der autogerechten Stadt - zum Stand der Dortmunder Schnellstraßenplanungen

Während in Dortmund auf der einen Seite durch Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche und bauliche Maßnahmen die negativen Folgen des Autoverkehrs zumindest eingedämmt werden sollen, wird gleichzeitig mit dem Bau von Schnellstraßen der alte Gedanke der autogerechten Stadt verfolgt.

Mit dem Schnellstraßenbau werden Wunschträume der Verkehrsplaner realisiert, die zum großen Teil auf die 20er Jahre (!) zurückgehen und ein regelmäßiges Raster von Ost-West- und Nord-Süd-Strassen vorsahen.

Ausgerechnet in der heutigen Zeit, in der die negativen Folgen ungebremsten Automobilverkehrs, wie Verkehrsunfälle, Lärm- und Schadstoffbelastung und Stadtzerstörung immer deutlicher nach Lösungen verlangen, verschärft die Stadt Dortmund mit der Vervollständigung ihres Schnellstraßensystems derartige Probleme noch. Weder die wachsende Bedeutung von Aspekten des Umweltschutzes, noch die schlechte Finanzlage der Stadt (bzw. der öffentlichen Kassen) konnten bislang eine grundsätzliche Revision der Planungen bewirken. Auch neuere Erkenntnisse von Verkehrswissenschaftlern, die den Nutzen sogenannter "Entlastungsstraßen" bezweifeln und für eine Verringerung des Autoverkehrs statt immer neuer Straßenbauprojekte plädieren, haben die Stadt Dortmund nicht von der Verfolgung ihrer Schnellstraßenplanungen abhalten können.

Kritikern dieser Planungen wird immer entgegeng gehalten, die Notwendigkeit neuer Straßen werde mit dem Generalverkehrsplan (kurz: GVP) bewiesen. Abgesehen davon, daß der GVP Normalbürgern und -bürgerinnen - zu denen auch Politiker gehören, die neue

Straßenplanungen beschließen - kaum verständlich ist, stimmt diese Aussage aus zwei Gründen nicht:

1. Im GVP wurde gar keine Alternative zu den Schnellstraßenplanungen untersucht. Alle großen Schnellstraßen wurden vorab für unverzichtbar erklärt und finden sich deshalb in allen Netzmodellen.
2. Bei der anschließenden Netzberechnung wird davon ausgegangen, daß Autofahrer die zeitlich günstigste Route wählen. Da die Schnellstraßen von vornherein für hohe Geschwindigkeiten und schnelles Fortkommen geplant wurden, wundert es nicht, daß die Autofahrer diese Straßen bevorzugt benutzen.

Bei dieser "Beweis"führung wird der freien Fahrt für das Auto oberste Priorität eingeräumt, so daß andere, ausgewogenere Lösungen gar nicht untersucht werden.

Die Tatsache, daß mehr Straßen auch insgesamt mehr Verkehr verursachen, wird im GVP nicht erwähnt, ebenso fehlt dort die Berücksichtigung von Umweltbelastungen und Kosten.

Im folgenden Abschnitt sollen die geplanten Schnellstraßen und ihre wesentlichen Auswirkungen vorgestellt werden. Lage und Verlauf der Straßen gehen aus dem Plan in der Mitte dieses Heftes hervor.

1. NS IX

Diese Straße, auch unter dem Namen L 609n bekannt, soll als Nord-Süd-Verbindung von der Universität, wo ein Autobahnkreuz mit der B 1 geplant wird, über

Dorstfeld und Huckarde bis zur Autobahn A 2 in Mengede geführt werden. Glaubt man den Aussagen von Planern und Politikern, so soll die NS IX die Straßenzüge Wittener Str. und Möller-/Lindemannstr. sowie den Ortsbereich Mengede vom Durchgangsverkehr entlasten.

Diese Entlastung fällt aber entweder kaum merklich aus (wie im GVP für die Möller-/Lindemannstr. berechnet) oder die entlasteten Straßenzüge bleiben noch stark befahren, so daß in Zukunft zwei Hauptverkehrsstraßen parallel verlaufen (wie z.B. Wittener Str. und NS IX). Zudem ist heute unbestritten, daß durch Straßenneubau das Autofahren insgesamt attraktiver wird, so daß mehr Fahrten mit dem Auto durchgeführt werden - überwiegend zu Lasten des öffentlichen Nahverkehrs.

Auf der anderen Seite sind die Umweltauswirkungen der NS IX derart gravierend, daß allein deshalb der Bau nicht zu vertreten ist:

- * In Dorstfeld werden Ackerflächen durch die Trasse und den Knoten mit der B 1 zerstört, die laut Klimagutachten des Kommunalverbandes Ruhrgebiet

wichtig für die Kaltluftproduktion sind. Außerdem können sich die Autoabgase in der Emerschmulde stauen und dadurch vorhandene Kleingärten und die Siedlung "Im Wiesengrund" beeinträchtigen.

- * In Huckarde müssen für eine Verbreiterung der Fahrspuren und Lärmschutzwände entlang der Huckarder Str. die dortigen Gartenflächen und begrünte Vorgärten der Häuser am Walkmühlenweg in Anspruch genommen werden (trotzdem riecht der Lärmschutz nicht aus).
- * In Mengede wird wertvoller Freiraum zerschnitten, das Naherholungsgebiet Volksgarten verläßt und von den Grünbereichen am Kanal abgetrennt. Hier wird die NS IX auch besonders überdimensioniert mit 4 Fahrstreifen plus Mittelstreifen für eine Geschwindigkeit von 80 km/h ausgebaut.

2. OW IIIa

Die Ost-West-Verbindung (stellenweise L 663n genannt) verläuft von der A 45 im Westen über Wischlingen, dann im Stras-

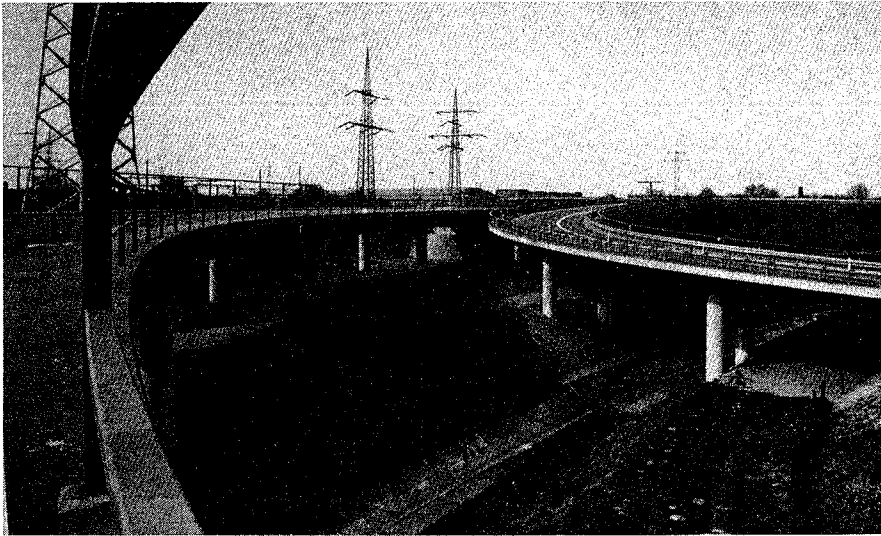


Großbaustelle NS IX / L 609n in DO-Mengede (Nov. 87)



Strassenbauprojekte
in Dortmund

AKPLAN



Knoten OW IIIa - B 236 n

senzug Mallinckrodtstr./Borsigstr./Brackeler Str. und weiter durch das gesamte östliche Stadtgebiet bis zur Stadtgrenze Unna. Während im Westen über die zur Zeit im Bau befindliche Hafenerbrücke (Kosten ohne Stadtbahn: 106 Mio. DM) der Hafen an die Autobahn angebunden werden soll, wird im Osten eine Entlastung des Hellweges erhofft.

Gegenüber dieser im GVP errechneten Entlastungswirkung ist aus den bereits genannten Gründen Skepsis angebracht. Umso gravierender sind die Auswirkungen dieser autobahnähnlichen Straße:

* Im Westen wird der Freiraum nördlich des Naturschutzgebietes Hallerey durchschnitten und von benachbarten Freiräumen in Rahm und Huckarde abgetrennt.

* Weil sich durch die OW IIIa eine günstige Verbindung von der A 45 zur Nordstadt und in die City ergibt, befürchten Planer und Politiker für die dichtbewohnten Quartiere beiderseits der Mallinckrodtstr. eine erhebliche Zunahme von

Verkehrslärm und Abgasen. Nun soll dort mit kompensatorischen Maßnahmen das Schlimmste verhindert werden - gerade so, als hätte man sich diese Auswirkungen nicht von Anfang an denken können.

* Im Dortmunder Osten wird der gesamte Freiraum nördlich des Hellweges zerschnitten, das Wickeder Holz und das Ostholz werden vom umgebenden Freiraum abgetrennt. Da die Stadt Unna die befürchteten Verkehrsmengen nicht dulden will, wird derzeit noch um den Anschluß der OW IIIa im Osten gestritten - eine befriedigende Lösung kann es hier nicht geben.

3. B 236n

Diese Autobahn, die neben der Bezeichnung NS X bereits als A 441 geführt wird, ist zur Zeit von der A 2 bis zum Ausbauende in Wambel dem Verkehr übergeben. Der gigantische Knoten mit der OW IIIa läßt schon heute ahnen, wie das zukünftige Kreuz mit der B 1 und die südliche Fortsetzung

über Hörde und Berghofen bis zur Stadtgrenze Schwerte einmal aussehen werden.

Die verfehlte Schnellstraßenplanung der Stadt Dortmund läßt sich an diesem Beispiel besonders gut belegen:

Da wird anstelle einer augenblicklich zweispurigen, stellenweise verwinkelt geführten Bundesstraße mit maximal 20.000 Fahrzeugen am Tag (in B 1-Nähe) eine vierspurige Autobahn für Tempo 120 bzw. 100 km/h und bis zu 50.000 Kfz täglich gebaut, die südlich der B 1 pro laufenden Meter Fahrbahn über 39.000 DM kostet. Weil aber diese Autobahn nur wenige Anschlußstellen besitzt ist sie für innerstädtische Entlastungen kaum zu gebrauchen.

Ebenso gigantisch wie die Kosten (rd. 370 Mio. DM kostet der zu bauende Abschnitt) sind auch die Umweltschäden dieser Autobahn:

* Der Knoten mit der B 1 verschlingt mit 25 Hektar soviel Fläche, wie sie einem Drittel des Westfalenparks entspricht

und erfordert zudem das Fällen zahlloser Bäume.

* Wegen der Beanspruchung von Gelände der britischen Streitkräfte soll als "Ersatz" ein Panzerübungsplatz gebaut werden, der Brachflächen südlich der Kasernen vernichtet und erhebliche Emissionen verursacht.

* In Schüren wird wertvolles Gartenland zerstört und im Bereich Berghofen sogar mehrere Hektar alter Waldbestände gerodet.

Der landschaftspflegerische Begleitplan, der eigentlich die Umweltschäden der Trasse ausgleichen soll, entpuppt sich bei genauerem Hinsehen als Verwertungsplan für überschüssigen Bodenaushub:

Die beim Bau des Berghofer Tunnels anfallenden Bodenmassen werden nämlich in der Nähe der Trasse so abgelagert, daß vorhandene wertvolle Bereiche einfach zugeschüttet und anschließend - wie es im Plan heißt - landschaftsgerecht gestaltet werden.



OW III a - Trasse in Wambel (Mai 88)

- * Der zusätzliche Verkehr auf der B 236n/A 441 wird den Naturhaushalt und die Erholungsfunktion des Schwerter Waldes empfindlich stören, ohne daß für diese Schäden ein Ausgleich vorgesehen ist.

4. Bundesstraße 1

Zu den Problemen der B 1 in Dortmund bedarf es keiner besonderen Erläuterungen: Lärmbelastungen der Anwohner, Stauungen in den Spitzenzeiten und hohe Unfallziffern sind nur einige der Argumente, mit denen für einen weiteren Ausbau oder seit neuerer Zeit für einen Tunnel geworben wird.

Denjenigen, die in einem Ausbau in der Ebene oder dem Tunnel (auch dieser ein Ausbau, weil dadurch 2 zusätzliche Fahrspuren entstehen) die Lösung der Probleme sehen, sollen nachfolgend einige Kritikpunkte genannt werden:

- * Ein Ausbau der B 1 - gleich welcher Art - schafft zwar kurzfristig eine gewisse Erleichterung; langfristig aber - und hier ist die A 430 in Essen das beste Beispiel - entstehen auch auf 6-spurigen Abschnitten ohne Ampeln Stauungen, dann allerdings mit weitaus höherem Verkehrsmengen und entsprechenden Folgewirkungen.
- * Während ein Ausbau in der Ebene Eingriffe in die Landschaft und in die Vorgärten der Gartenstadt erfordert, liegen die Probleme des Tunnels in konzentrierten Abgasbelastungen an den Lüftungsschächten, bautechnischen Problemen und in den enormen Kosten.
- * Das Hauptargument gegen jeglichen Ausbau der B 1 ist die damit verbundene Förderung des motorisierten Individualverkehrs. Bei einer geplanten Bausumme von 900 Mio. DM für einen B 1-Tunnel stellt

sich die Frage, ob dieser Beitrag nicht wesentlich effizienter - beispielsweise zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs - eingesetzt werden könnte.

Zusammenfassung

Die dargestellten Straßenzüge stellen nur die Hauptachsen des geplanten Straßennetzes dar. Hinzu kommen noch Semerteichstr., L 556n (verlegte Asselburgstr., verlegte Lindenhorster Str., Ausbau der Grävlingholzstr., Nordumgehung Aplerbeck usw....

Schon heute ist abzusehen, daß mit diesem aufgeblähten Straßennetz die Probleme des Autoverkehrs in Dortmund nicht gelöst sondern verschärft werden. Es mutet nachgerade schizophran an, wenn auf der einen Seite mit Verkehrsberuhigung und Appellen an die Autofahrer eine angepaßte Verhaltensweise erreicht werden soll, auf der anderen Seite aber den Autofahrern im Stadtgebiet geradezu Rennpisten angeboten werden, wo weder Radfahrer noch Fußgänger den Autoverkehr stören und freie Entfaltung für das Auto signalisiert wird. Während andere Städte und namhafte Verkehrswissenschaftler Straßenrückbau und Stärkung aller Nichtautofahrer propagieren, sieht Dortmund goldenen (?) Autozeiten entgegen.

Daß es auch anders geht, muß ausgerechnet die als konservativ belächelte Schweiz uns vorführen: Aufgrund eines nationalen Gesetzes, das ab 1994 die Einhaltung von Immissionsgrenzwerten vorschreibt, hat die Stadt Zürich ein 80-Millionen-Franken-Programm vorgelegt, das eine (mindestens) 10-prozentige Senkung des privaten Autoverkehrs vorsieht. Durch Umbaumaßnahmen, veränderte Ampelschaltungen und Bevorzugung von Bussen und Bahnen soll dieses Ziel erreicht werden.

Hartmut Koch (AKOPLAN)

Die Seitenstreifenaltlast

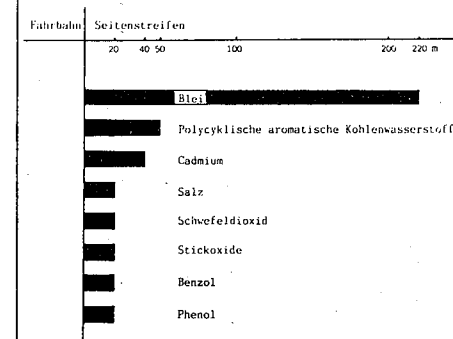
Vom Kraftfahrzeugverkehr werden in erheblicher Menge Schadstoffe ausgestoßen, die nicht nur Luft und Wasser verschmutzen, sondern auch die Böden entlang der Straßen belasten. Die Schadstoffe lagern sich dort ab und reichern sich im Boden an, weil sie schlecht oder gar nicht abbaubar sind: es entsteht eine Seitenstreifen-Altlast /1/. Über verschiedene Aufnahmewege können die Schadstoffe zur Gefahr für Pflanzen, Tiere und Menschen werden. Die Gefahren, die hiervon ausgehen, hängen ab von der Schadstoffart, der Verkehrsbelastung auf der Straße, ihrer Betriebsdauer, den lokalen Ausbreitungsbedingungen und der Nutzungsart auf den Straßen-Seitenstreifen.

Besonders problematisch sind die Schadstoffe polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), Salze und die Schwermetalle Blei und Cadmium. Aus der Medizin weiß man, daß diese Stoffe z.T. Vergiftungserscheinungen im menschlichen Körper hervorrufen können. Einige sind krebserzeugend oder wirken erbgutverändernd.

Die Abbildung 1 bietet einen schematischen Überblick zur Reichweite der Seitenstreifen-Altlast. Wir haben die Zonen aufgetragen, in denen im Vergleich zu den jeweiligen Bezugsgrößen (Grenzwerte, Richtwerte, Orientierungswerte, der gemessenen Hintergrundbelastung) erhöhte Schadstoffbelastungen gemessen wurden.

Aus Gründen der Umweltvorsorge ist generell von einer Altlasten-Verdachtszone von 220m in unbebauten Bereich beiderseits von Stark befahrenen Straßen auszugehen, wobei der unmittelbare Nahbereich an den Straßen (0-20m bzw. 20-50m) besonders stark belastet ist. Nur wenn Bodenproben und Meßwerte in jedem Einzel-

Abbildung 1:
Reichweiten der Seitenstreifen-Altlasten (Zusammenstellung nach Angaben aus der Literatur - aus: Lichtenthaler/Reutter 1987)



fall eine engere Grenzziehung erlauben, darf für die genau ermittelten Flächen der Altlastenvorbehalt aufgehoben werden.

Im Bereich von Seitenstreifen-Altlasten müssen schadstoff sensible Nutzungen (Nahrungsmittelproduktion oder Boden-Haut Kontakt) aufgehoben werden. Vor allem sind dies Kinderspielflächen, Sportplätze, Zelt- und Campingplätze, Spiel- und Liegewiesen in Parks, Freibädern oder Erholungsgebieten, Wiesen und Weiden (Tierfutterproduktion), landwirtschaftliche oder erwerbsgartenauliche Nutzflächen sowie Gartenanlagen aller Art und schließlich Trinkwassergewinnungsgebiete. Bei hochbelasteten Böden erscheint als einzige Zwischennutzung bis zur Entgiftung der Böden eine Renaturierung sinnvoll zumal bodenschonende Entgiftungsmethoden noch nicht vorhanden sind.

Um eine erste Abschätzung der Größenordnung des Problems Seitenstreifen-Altlast zu erreichen, abstrahieren wir bewußt von lokalen Ausbreitungs-

bedingungen. Wir übertragen die Angaben aus der Abbildung 1 zunächst auf die Netzlänge des Straßennetzes der Bundesrepublik Deutschland und dann auf das Straßennetz in einem Teilraum Dortmunds. Für die Überschlagerrechnung haben wir aus allen Straßen die Bundesautobahnen, die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie die außerörtlichen Gemeindestraßen ausgewählt. Hauptsächlich solche Straßen führen durch unbebaute Bereiche, wo sich die Schadstoffe im Boden anreichern können.

Tabelle 2:
Überschlagerrechnung zur Flächeninanspruchnahme durch die Seitenstreifen-Altlast

Länge der Straßen in der BRD am 1. Jan. 1986 in km (nach BmV 1986, S. 99)	Breite der Verdachtsfläche der Seitenstreifen-Altlast links und rechts von Straßen in qkm			
	2 x 20 m- Zone	2 x 50 m- Zone	2 x 220 m- Zone	
Bundesautobahnen:	8 350	334	835	3 674
Bundesstraßen:	31 372	1 254	3 137	13 803
Landesstraßen:	63 296	2 531	6 329	27 850
Kreisstraßen:	70 222	2 808	7 022	30 897
Gemeindestraßen, außerorts	124 000	4 960	12 400	54 560
Gesamt:	297 240	11 889	29 723	130 785

Je nachdem welche Reichweite man anlegt, sind 11.889 bis 130.785 qkm als Seitenstreifen-Altlast-Verdachtsfläche anzusehen. Zum Vergleich: Der Flächenanteil der Straßen, Wege und Plätze in der Bundesrepublik beträgt 1985 knapp 11.000 qkm und die Gesamtfläche der Bundesrepublik beträgt 248.694 qkm. Das Ausmaß der belasteten Flächen ist beträchtlich.

Die Karte verdeutlicht beispielhaft an Universitäts-Umland im Südwesten Dortmunds, in welchem großen Ausmaß dort die noch unbebauten Flächen durch den Verdacht einer Seitenstreifen-Altlast belastet sind. Die Verdichtungsräume, die ein dichtes Straßennetz durchzieht, sind besonders betroffen.

Die Kosten für die Dekontamination, für Entschädigungszahlungen

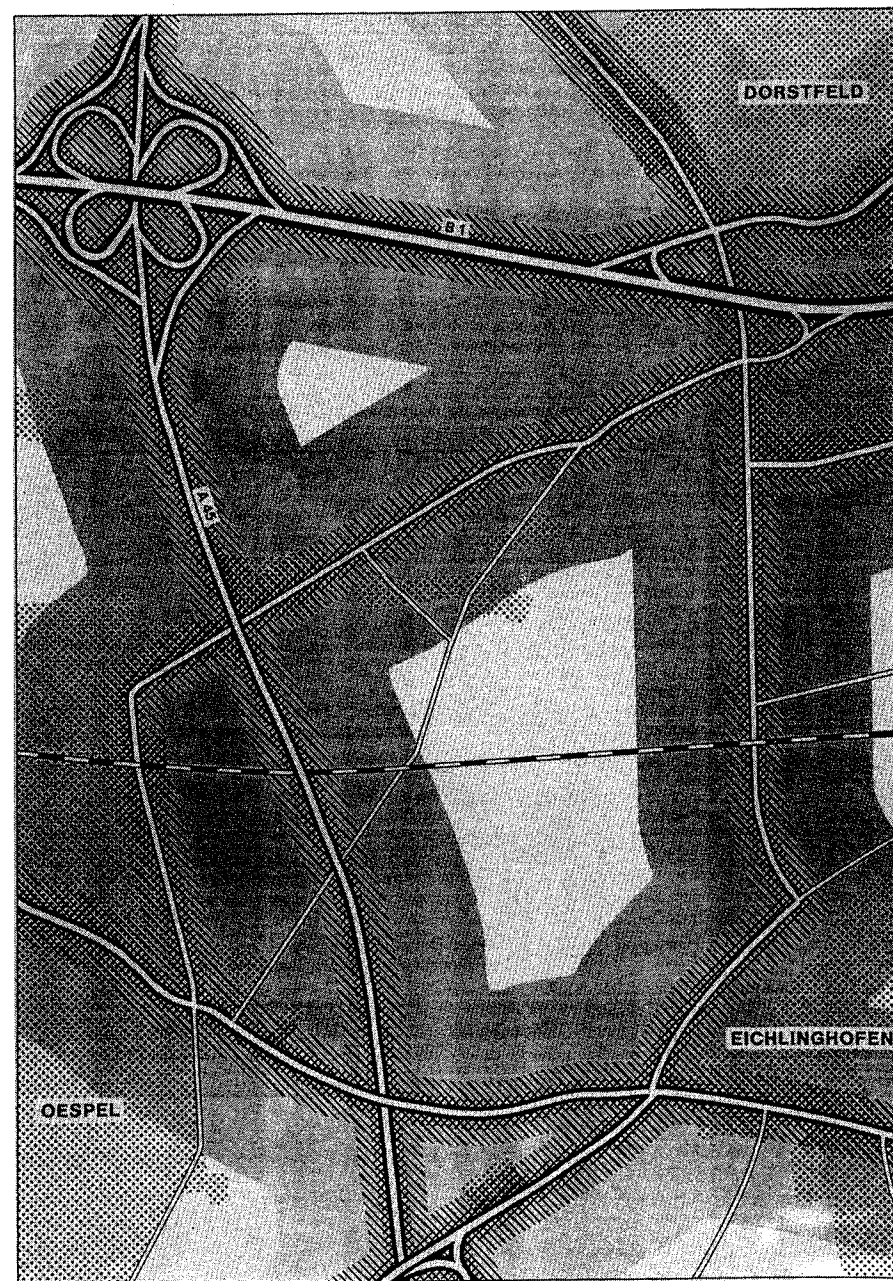
Legende zur nebenstehenden Karte 'Seitenstreifen-Altlasten':

Siedlungsbereiche	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
Reichweiten der Seitenstreifen-Altlast	0 bis 5000 Kfz/24h
20 m - Zone 50 m - Zone	5000 bis 10000 Kfz/24h
	10000 bis 35000 Kfz/24h
220 m - Zone	über 35000 Kfz/24h

(z.B. an die betroffenen Landwirte und Kleingärtner) für Flächenstilllegungen und für die Neuanlage verdrängter Nutzungen (z.B. Spiel- und Sportplätze) erscheinen uns noch völlig unüberschaubar. Bestimmte Folgen sind nicht nur monetär zu messen, z.B. die weitere Verknappung der Trinkwasservorkommen, wenn die Trinkwassergewinnung in Bereichen der Seitenstreifen-Altlast eingestellt wird. Besonders problematisch ist auch die Frage der Verursacherfeststellung als Haftungsvoraussetzung. Ist der Staat als Erbauer und Betreiber der Infrastrukturanlage Straße verantwortlich? Ist der Staat als Gesetzgeber verantwortlich, der mit seinen Bestimmungen zur Schadstoffminderung der Autos umweltpolitisch versagt hat? Ist der automobilindustrielle Komplex (Straßenbauindustrie, Automobilherstellung, Mineralölindustrie) verantwortlich, dem es kaum gelingt, den Schadstoffausstoß der Autos merklich zu senken? Sind "wir Autofahrer" verantwortlich, bei rund 24 Millionen PKWs statistisch gesehen immerhin fast jede zweite Person der Bevölkerung?

Da noch viele Wissensdefizite bezüglich der Seitenstreifen-Altlast bestehen, ist ein Schwerpunktforschungsprogramm dringend erforderlich.

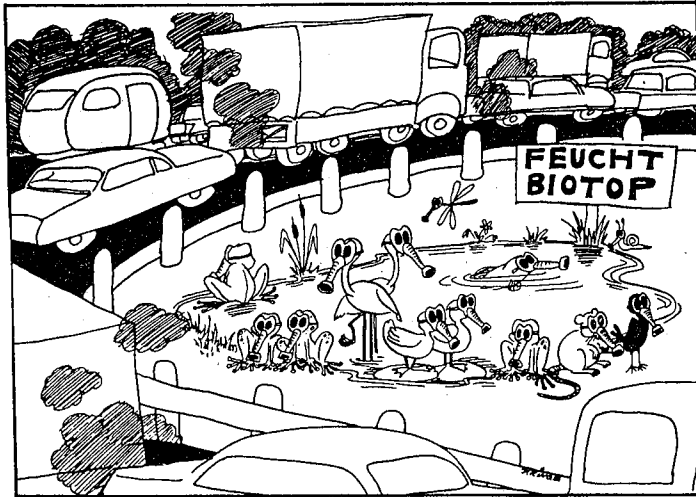
Abbildung 3:
Seitenstreifen-Altlasten -
Schematische Darstellung entlang unterschiedlich stark befahrener Straßen im Südwesten Dortmunds



/1/ Eine differenzierte Problemdarstellung mit ausführlichen Literaturhinweisen findet sich bei:
Ulrike Lichtenthäler/Oscar Reutter, Die Seitenstreifen-Altlast - indirekte Flächeninanspruchnahme des Kraftfahrzeugverkehrs durch Schadstoffbelastungen der Böden entlang von Straßen in: ILS-Schriftenreihe Nr.7, Flächenverbrauch und Verkehr, Dortmund 1987 und:

Ulrike Lichtenthäler/Oscar Reutter, Straßen-Abbau und Renaturierung - Entsiegelung und Begrünung überflüssiger Straßen als Beitrag zu einer ökologischen Stadterneuerung, Berlin 1987, S 37 71

Ulrike Lichtenthäler (ILS)
Oscar Reutter (plan-lokal)



Wußten Sie schon...?

daß 1986 in Dortmund 262 826 Kraftfahrzeuge zugelassen waren und somit -statistisch gesehen- jeder 2. Dortmunder über ein Auto verfügen müßte?

daß die Länge des Dortmunder Straßennetzes 1700 km beträgt, was in etwa der Strecke München-Oslo oder Rom-Hannover entspricht?

daß die Straßenflächen (ohne Randstreifen und Parkplätze) 8% der Gesamtfläche des Dortmunder Stadtgebietes einnehmen (21 km²)?

daß der neue Flächennutzungsplan der Stadt 25 geplante Hauptverkehrsstraßen ausweist, wovon allein die beiden Stadtautobahnen NS IX und B 236n 650 Mio DM verschlingen werden?

daß von der Stadt Dortmund von 1977 bis 1985 für die Unterhaltung des Straßennetzes 150 Mio DM und für den Ausbau 334 Mio DM ausgegeben wurden?

daß im Jahr 1984 nur 500 000 DM für den Ausbau des Radwegenetzes ausgegeben wurden?

daß der bundesdeutsche Durchschnittsbürger zwar 19 Automarken aber nur 7 Tierarten und 5 Pflanzenarten auseinander halten kann?

daß im Jahr 1987 24 661 Unfälle auf Dortmunder Straßen passierten, bei denen 38 Menschen (21 Fußgänger und 2 Radfahrer) getötet und 3648 Menschen verletzt wurden.

daß in den letzten 10 Jahren fast 600 Menschen auf Dortmunder Straßen ums Leben kamen?

Thomas Quittek



Wer ist der B.U.N.D.?

Der BUND ist eine bundesweit tätige Umweltschutzorganisation mit derzeit 150.000 Mitgliedern, die sich in Landes-, Kreis- und Ortsverbände gliedert. Als anerkannter Verband nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz muß er bei umweltrelevanten Planungen (z.B. Straßenbau, Landschaftsplänen) gehört werden. Dabei versucht der BUND, bremsenden Einfluß auf den ständig steigenden Freiraumverbrauch und die Verschmutzung des Wassers, Luft und Boden zu nehmen. Er setzt sich u.a. für alternative Energien, Vermeidung und Verwertung von Abfallstoffen und die Erhaltung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen ein.

Die Kreisgruppe Dortmund setzt die allgemeinen Ziele des BUND auf örtlicher Ebene um. Es werden Stellungnahmen zu Straßenplanungen, Gewässerausbauten und Bauleitplänen abgegeben. Arbeitsgruppen beschäftigen sich mit Abfall- und Recyclingfragen, Gewässeruntersuchungen, Pflege und Anlage von Tümpeln, der Umwandlung von Rasenflächen in Wildwiesen und der Betreuung eines naturnahen Gartens. Über die Arbeit in den Arbeitsgruppen, Veranstaltungen und Exkursionen berichtet der vierteljährlich erscheinende "BUND-Falter", die Mitglieder- und Informationsbroschüre des BUND auf Kreisebene.

Kreisgruppe Dortmund - Wer macht was?

B Ü R O	10 50 99	B A S A R P L A N U N G	
Öffnungszeiten: donnerstags	17.00 - 19.00	Fam. Wilms	48 03 49
V O R S T A N D		P L A N U N G S G R U P P E	
Martin Kneisel	85 50 15	Hans-Peter Mietner	80 32 83
Thomas Quittek	75 38 63	Thomas Quittek	75 38 63
Christel Vesper	85 60 11	AG A B F A L L	
K A S S E N W A R T I N		Oliver Decken	71 92 95
Barbara Weber	75 21 69	Gerda Schäfer	40 36 88
A D R E S S V E R W A L T U N G		R E D A K T I O N B U N D - F A L T E R	
Irmgard und Martin Kucharzewski	75 66 91	Gerd Wegner	02373/7 78 13

Fortsetzung S.32



Rufen Sie uns an!





**AG UMWELTSCHUTZ
 IM HAUSHALT**

Hans-Dieter Neumann 77 01 47
 Familie Wilms 48 03 49

AG WASSER

Ulrich Marggraf 0 23 04 / 4 41 23
 Rolf Bandur 77 34 58

AG WILDKRAUT

Günter Westphal 17 04 19
 Rainer Nolz 61 32 71

**BIOTOPSCHUTZ -
 GRUPPE**

Brigitte Stevens 67 16 03
 Martin Kneisel 85 50 15

BAUMSCHUTZSATZUNG

Dieter Lehmann 73 55 59

KONTO

(Geschäftskonto der
 Kreisgruppe, kein
 Spendenkonto!)
 PGiro A Dortmund
 6624 - 464
 (BLZ 440 100 46)

Verbandsübergreifend:

NATURSCHUTZ JUGEND

Volker Heimel 28 13 86

AGARD

Detlef Münch 45 28 08
 Wilhelm Schulz 73 62 53

AGARD - BÜRO

Am Büter 32
 4600 Dortmund 30
 (Schüren)

Beitrittsklärung

Ich, Name Vorname , geb. am
 möchte dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband NW e.V., beitreten als
 Einzelmitglied (DM 60,-) Rentner oder Person in der Berufsausbildung (DM 30,-) Schüler (DM 24,-)
 bzw. zusammen mit meinem Ehepartner

als Ehepaar (DM 90,-). Meine/unsere Anschrift lautet
 Name Vorname , geb. am


Ich/wir überweise(n) den oben in Klammern genannten Jahresbeitrag von DM nach
 Erhalt der Beitragsrechnung. Ich bin/wir sind damit einverstanden, daß der Beitrag jährlich abgebucht wird von meinem/
 unserem Konto Nr. bei BLZ

Ort, Datum Unterschrift (bei Ehepaarmitgliedschaft beide)

Terminübersicht

- 5.6. 10.00 BUND-Radtour zum Haus Rodenberg, Treff: Reinoldikirche (um ca. 10.30 Halt am Steinernen Turm)
- 6.6. 16.15 Kolloquium 'Biologie und Gesellschaft', Vortrag von Prof. Dr. Wolfgang Erz (Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie, Bonn - Bad Godesberg): Beeinträchtigung von Natur und Landschaft durch den Sport, Campus Nord, Emil-Figge-Str. 50, Raum 4.428
- 6.-8.6. INFU-Symposium "15 Jahre angewandte Umweltforschung" im Rahmen des Jubiläums "20 Jahre Uni Dortmund"
- 7.6. 17.30 BUND-AG Wildkraut, Exkursion Feuchtgebiet Kemminghausen, Treff: Brechtener Str./Am Gulloh
- 9.6. 19.00 DBV-Diskussion über den Stand der Eulen- und Greifvogel- erfassung, im DBV-Vereinsheim, Strobelallee 58
- 9.6. 19.30 VCD-Treffen im Planerladen, Burgholzstr. 18
- 10.6. - 7.7. Fotoausstellung 'Alpträum Auto' Einzelheiten und sämtliche Termine des Rahmenprogramms finden Sie auf den Seiten 4 und 5
- 14.6. 18.00 BUND-Planungsgruppe im BUND-Büro, Redtenbacher Str. 30
- 16.6. 17.00 BUND-Arbeitsbesprechung im Büro, Redtenbacher Str. 30
- 17. - 19.6. DBV-Exkursion zum Kaiserstuhl und an den Oberrhein, Auskünfte und Anmeldung bei R.Neugebauer (Tel. 46 87 80)
- 20.6. 16.15 Kolloquium 'Biologie und Gesellschaft', Vortrag von Prof. Dr. Paul Leidinger (Fachber. Geschichte der Univ. Münster): Grundfragen einer historischen Ökologie — Beispiele zur Gewässer- und Luftverschmutzung, Campus Nord, Emil-Figge-Str. 50, Raum 4.428
- 21.6. 18.00 BUND-AG Wildkraut, Exkursion Deipenbecker Wald, Treff: Am Nocken / Dellwiger Straße

Impressum



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband NWe.V., Kreisgruppe Dortmund
 Red.: Helga Jänsch, Martin Kneisel, Hartmut Mitt- rich, Reinhard Noklies, Christel Vesper, Gerd Weg- ner, Frank Weissenberg
 Anschrift: Redtenbacher Str. 30, 4600 Dortmund 1
 Auflage dieses Heftes: 2 500
 Gedruckt bei Grafia-Druck, Haumannstr. 22, DO 70
 Anzeigenannahme: Helga Jänsch, Märkische Str. 231, 4600 Dortmund 1, (Tel. 41 62 87)
 Es gilt Anzeigenpreisliste 87/1

- 22.6. 14.15 INFU-Kolloquium, Vortrag von Prof. Kauder:
Eine neue Technologie zur dezentralen Abwärmenutzung
mit Schraubenmotoren,
Campus Nord, Hörsaalgebäude II, Hörsaal 4
- 24.6. 19.30 BUND-Biotopschutzgruppe im BUND-Büro, Redtenbacher
Straße 30
- 26.6. 11.30 Zehnter 'Autofreier Sonntag', Aktion und Aufruf der
ev. Martingemeinde, Treff zum Gottesdienst 11.30 im
Westpark Nähe AWO-Zentrum Eugen-Krautscheidt-Haus mit
anschließendem Erbsensuppenessen im AWO-Zentrum
- 28.6. 19.30 DBV-Ökotreff, Filmvortrag von G.Lehmenkühler und
A.Westiner: Pyrenäen und Cota Donana,
Vortragsraum Tierpark, Mergelteichstr. 80
Verwaltungsgebäude neben dem Haupteingang
- 2.7. 15.00 BUND-Sommerfest im Gartencenter bei Annette Reinold
- 4.7. 16.15 Kolloquium 'Biologie und Gesellschaft', Vortrag von
Dr. Gerd Schulte (LÖLF, Recklinghausen):
Regionaler und überregionaler Biotopverbund im Feucht-
wiesenschutzprogramm,
Campus Nord, Emil-Figge-Str. 50, Raum 4.428
- 6.7. 14.15 INFU-Kolloquium, Vortrag von Dipl.-Ing. Harges und
Dipl.-Ing. Toennes: Ansätze zur Erfassung und Erstbe-
wertung von gefahrverdächtigen Altstandorten — Alt-
lastenforschung am INFU,
Campus Nord, Hörsaalgebäude II, Hörsaal 4
- 6.7. 18.30 BUND-Treff, Besichtigung des BUND-Gartens, Treff
Stockumer Straße / Baroper Straße (siehe S. 36)
- 12.7. 18.00 BUND-AG Wildkraut, Exkursion ins Pferdebachtal,
Treff am Rombergpark beim Torhaus
- 21.7. 17.00 BUND-Arbeitsbesprechung im BUND-Büro, Redtenbacher
Straße 30
- 2.8. 18.00 BUND-AG Wildkraut, Exkursion zur ehem. Zeche Scharnhorst,
Treff Wambeler Holz/Am Westheck
- 3.8. 18.00 BUND-Treff, gemeinsamer Waldspaziergang unter fachkun-
diger Leitung, Treff am BUND-Büro, Redtenbacher Str. 30
(siehe S. 35)
6. - 7.8. Büchermarkt 'Antiquare und Musici' mit Beteiligung der
BUND-Kreisgruppe, am Alten Markt
- 18.8. 17.00 BUND-Arbeitsbesprechung im Büro, Redtenbacher Str. 30
- 23.8. 18.00 BUND-AG Wildkraut, Exkursion zur Bergehalde DO-Grevel,
Treff Rote Fuhr / Luftschacht
- 28.8. 7.00 DBV-Exkursion in die Rieselfelder Münster, Leitung
E.Kretzschmar, Abfahrt ab Busbahnhof Dortmund,
Anmeldung bei E.Kretzschmar, Tel. 63 67 30

- 7.9. 18.30 BUND-Treff, Besichtigung des Guts Altmengede (Kompostie-
rungsanlage und ökologischer Gartenbau), siehe S. 35
- 11.9. 10.00 BUND-Radtour in den Dortmunder Westen (Ölbachtal),
Treff um 10.00 am Reinoldikirchplatz
- 17.-18.9. BUND-Exkursion zum Diepholzer Moor, Einzelheiten siehe
Seite 39, Anmeldung bis zum 22.8. im BUND-Büro oder bei
Helga Jänsch (Tel. 41 62 87)

Vorschau BUND-Treffs

Die Themen der nächsten drei Mo-
nate versprechen recht interes-
sant zu werden.
Zum 1. Termin am Mi. 6.7.88 um
18.30 Uhr lädt die Kreisgruppe
alle Interessierten zu einer
geführten Besichtigung der BUND-
Wiese in Eichlinghofen ein (Treff-
punkt siehe Terminübersicht).
Gleichzeitig besteht die Möglich-
keit, sich über das Ergebnis der
überaus erfolgreichen Balkonka-
sten-Aktion vom April dieses Jah-
res anschaulich zu informieren
und an Fachleute fragen zu stel-
len (s.a. Beitrag: Kästen frei
für Wildblumen).

Kurz zur BUND-Wiese: Die Wild-
krautgruppe legte vor 2 Jahren
auf einem gepachteten Grundstück
eine "Wildwiese" an. Die arbeits-
intensiven Vorbereitungen und die
Anlage selbst sind bereits in
einem Diavortrag festgehalten,
der um die Ergebnisse des laufen-
den Jahres erweitert wird. Ziel
der Arbeit war zum einen, in Ver-
einen und Schulen mit diesem Vor-
trag Informations- und Anschau-
ungsmaterial zu bieten, zum an-
deren aber allen interessierten
Mitbürgern die Möglichkeit zu
geben, sich vor Ort selbst eine
Meinung über naturnahe Flächen
zu bilden und zum Nachmachen
anzuregen.

Der 2. Termin am 3.8.88 findet
ebenfalls um 18.30 Uhr statt und
soll uns nach Tiefendorf im Hage-
ner Norden führen (Treffpunkt
s. Terminübersicht!)
Herr Elkmann, für Dortmund zu-
ständiger Förster vom Forstamt
Gevelsberg, hat sich bereit er-
klärt, uns auf einem "Waldspa-
ziergang" die Grundlagen und Zu-

sammenhänge eines Waldökosystems
zu erläutern und an Beispielen
auch die Belastungen aufzuzeigen,
denen der Wald besonders heute
ausgesetzt ist (wie z.B. geschä-
digte Bäume durch "Sauren Regen").
Daneben werden allerdings die
schönen Seiten des Waldes nicht
zu kurz kommen, wir sollten uns
auf einige botanische Kostbar-
keiten freuen!

Kommen wir nun zum Termin im Sep-
tember: am 7.9.88 um 18.30 Uhr
steht die Besichtigung von "Gut
Altmengede" auf dem Programm.
(Treffpunkt s. Terminübersicht!)
Hier werden mit Hilfe des Förder-
vereins "Sinnvolle Arbeit e.V."
Bildungsmaßnahmen für Jugendliche
und Erwachsene durchgeführt, die
gemeinsam von Arbeits- und Sozial-
amt unterstützt werden. Mit der
Kombination von Düngerherstellung
aus Laub, Gras- und Baumschnitt
in der Kompostieranlage und der
Verwendung im eigenen biologischen
Gemüseanbau wird das Ziel ver-
folgt, umwelt- und sozialverträg-
liche Projekte in Ausbildung und
praktischer Arbeit zu fördern.
Der hergestellte Kompost wird
auch verkauft, so daß hier eine
Alternative zu den herkömmlichen
Wirtschafts- und Mineraldüngern
angeboten wird.

Zu allen angegebenen Terminen be-
steht die Möglichkeit, Fahrge-
meinschaften zu bilden. Bitte je-
weils rechtzeitig im BUND-Büro
melden bzw. bei den Kontaktpersonen
der AG's (siehe unter:
Wer macht was?)

Helga Jänsch

Kästen frei für Wildblumen!

RN vom 9. April 88

BUND gibt Tips für ein „wildes“ Balkon-Paradies

Es müssen nicht immer Petunien und Geranien sein, die den Balkon in eine blühende Insel verwandeln. Wie wäre es mit Duftwicke, Nachtkerze und Prachtscharte, mit Schleifenblume und Wildgräsern?

Wildblumen, Kräuter, Rank- und Schlingpflanzen sorgen nicht nur für einen besonders lebendigen Balkonschmuck, sie sind auch Lebensraum und Nahrungsquelle für verschiedene Insekten. Darauf weist der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) hin.

Er hat eine Broschüre „Lebendiger Balkon – Wie es selbst gemacht wird“ erarbeitet und gleich eine Samenmischung dazugelegt. Sie ist gegen Voreinsendung von 3,60 DM in Briefmarken unter dem Stichwort „Lebendiger Balkon“ beim BUND, Redtenbacher Straße 30, erhältlich.

Die Broschüre enthält auch Anleitungen zum Selbstmachen von umweltfreundlichen Pflanzgefäßen sowie Tips zu Erde und Kompost.



WDR-Fototermin

Angeregt durch das große Interesse am naturnahen Balkon planen wir beim BUND-Treff im Juli, am Mittwoch den 6.7.88 um 18.30 Uhr eine Besichtigung des BUND-Gartens, den die Wildkrautgruppe betreut (Treffpunkt: Stockumer Straße / Ecke Baroper Straße). Thema des Abends werden naturnahe Pflanzen im Garten und auf dem Balkon sein. Klar, daß auch ein blühender Wildblumenkasten zur Demonstration und zur Bestimmung der einzelnen Pflanzen mit von der Partie sein wird. Alle Interessierten sind dazu ganz herzlich eingeladen!

Christel Vesper



Das Ergebnis der Aussaat

Vor allem in den ersten zwei Wochen kamen viele interessierte Leute gleich selbst im Büro vorbei oder gaben telefonisch ihre Bestellung ab. Es ist den Leuten von AKOPLAN, vor allem Hartmut Koch und Reinhard Weitz, hoch anzurechnen, daß sie die Aktion nicht nur mit Fassung und Humor unterstützten, sondern auch noch Broschüren verkauften, Bestellungen und sonstige Anfragen für uns notierten.

An unserer Aktion zum "wildem" Balkon hatte sogar das Fernsehen Interesse und drehte einen kurzen Film für die Aktuelle Stunde im 3. Programm. Allerdings Pech für uns, daß dem Chef vom Dienst dann doch andere Filmbeiträge wichtiger waren und daher gerade dieser Film bisher noch nicht gesendet wurde.

Geplante Deponie Grevel

Eine "Altlast" von morgen?!

Die in Grevel geplante neue Großdeponie ist ein Faß ohne Boden: Sie soll ungeheure Müllmengen schlucken obwohl die Durchlässigkeit der Bodenabdichtung schon heute absehbar ist.

Die enorme Größe der Deponie, auf 140 Hektar soll der Müllberg bis auf 70 Meter Höhe anwachsen, ist völlig überzogen. Der laut Landschaftspflegerischem Begleitplan "größte und wertvollste Freiraum" im Dortmunder Norden verkommt zum Selbstbedienungsladen für kommunale Müllbürokraten.

In wenigen Jahren laufen die Dortmunder Deponien voll, so daß akuter Bedarf für eine neue Anlage besteht. Dieser "Abfallnotstand" ist nicht zuletzt das Ergebnis der rückständigen Dortmunder Abfallpolitik. Die Stadt hat es bisher versäumt, alle Möglichkeiten zur Abfallvermeidung und -verwertung zu nutzen und setzt voll auf das überkommene Prinzip "Vergraben und Vergessen". Hier ist ein grundlegendes Umdenken erforderlich.

Es ist aber auch eine beliebte Taktik der Kommunen, erst einen Abfallnotstand herbeizuführen, um dann so unseriöse Deponieplanungen

politisch durchsetzbar zu machen.

Sollten die Politiker und der Regierungspräsident in Arnsberg an dieser Deponie festhalten, sind erhebliche Nachbesserungen der Planung erforderlich, um die Umweltbelastung zu verringern:

1.) Die alte Deponie Grevel sowie eine der Bergehalden verschmutzen das Grundwasser. Diese Flächen dürfen nicht weiter überschüttet werden und die Stadt muß sofort ein Sanierungskonzept für diese Altlasten erarbeiten.

2.) Die geplante Deponie muß erheblich von dem ökologisch wertvollen und empfindlichen Hiembergswald abrücken. Hier ist eine breite Pufferzone zum Schutz des Waldes unerlässlich.

3.) Die geplante Deponie muß nach allen Seiten wirkungsvoll abgedichtet werden. Die vorgesehenen Dichtungen reichen zum Schutz des Grundwassers nicht aus.

4.) Die geplante Anlieferung von 34 Sondermüllarten muß aufs schärfste abgelehnt und hat zu unterbleiben.

Oliver Decken

Entgiftung der Kühlschränke

BUND begrüßt Beschluß der Politiker

Ende letzten Jahres hat der BUND in einem Bürgerantrag ein Entsorgungskonzept für ausgediente Kühlschränke gefordert. Die Geräte enthalten wassergefährdendes Schmieröl und das als Klimagift bekannte FCKW. Die bisherige Beseitigungspraxis über die Müllkippe und den Schrotthandel führt zu erheblichen Umweltbelastungen.

Einstimmig hat der Eingabeaus-

schuß am 18.3. diesen Bürgerantrag angenommen: Die Verwaltung wurde beauftragt, ein Konzept für die umweltschonende Zwischenlagerung zu erstellen. Inzwischen hat auch die SPD-Ratsfraktion ein Entsorgungskonzept gefordert.

Der BUND begrüßt die Grundsatzentscheidung der Politiker und erwartet nun, daß dieses Problem zügig angegangen wird. Dazu muß die Verwaltung in einer der nächsten Sitzungen des Umweltausschusses ein Konzept vorlegen.

Oliver Decken

Biotop Haus Rodenberg

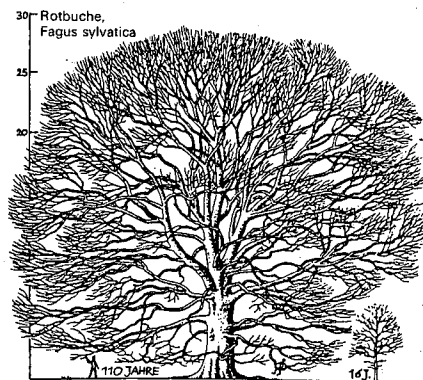
Reich strukturiert, mit dörflicher Vegetation, Altholz, Hecken, einem Dorfteich, alten Gebäuden und Mauern, jedoch noch frei von Beton, Versiegelung und frei von artenausrottender Gartengestaltung. Fast unwirklich für unsere heutige Zeit, so können wir jetzt noch das Biotop "Rodenberg" erleben. Ein typischer Lebensraum des Zaunkönigs, ein typischer Lebensraum heimischer Pflanzengesellschaften, jedoch sehr rar geworden. Typisch der Nistplatz für Schwalben in einem Gebäude, jedoch heute sehr selten geworden. Dabei sollte nicht vergessen werden, daß Rauchschwalben nur durch Gähnung von Nistplätzen in Gebäuden Überlebensmöglichkeiten haben. Wichtig der Teich für heimische Tierarten, ebenfalls auch als letzter Lebensraum für viele von "Tierliebhabern" ausgesetzte Tiere. Für 1,1 Millionen Mark soll dieses Ökosystem nun "künstlich gestaltet" und "begrünt" werden. Das geplante Mehrwegekonzept ist eine harte Zersplitterung des Areals, ein Ökosystem wird "historisch gestaltet". Dabei sind weder historische Gegebenheiten noch Vergleiche zu ländlichen Wasserburgen möglich. Für ein Mehrwegekonzept ist das Areal einfach zu klein. Für die seltene Ruderalvegetation, für Mauervegetation, Pflanzengesellschaften und einige seltene Tierarten gibt es heute keine Ausweichmöglichkeiten mehr. Ökologische Grundsätze lassen sich in der Planung einfach nicht erkennen. Wildtiere brauchen sichere Ruheplätze, diese müssen in der kalten Jahreszeit sonnenexponiert sein. Wildtiere bleiben nur, wenn die Fluchtdistanz gewahrt bleibt. Konflikte sind für die Mauervegetation ebenso wie durch das ungeschützte Ufer der Birnbaumallee vorprogrammiert. Frei herumlaufende Hunde, vergessener Müll mitgebrachter Lebensmittelverpackungen, die notwendige Beleuchtung der vielen Wege und "Pflanzenliebhaber"

werden das Biotop zerstören.

Sollte der ständig geforderte Schutz der Arten etwa nur auf dem Papier stehen? Sind die ständigen Forderungen, heimische Ökosysteme zu erhalten, nur Lippenbekenntnisse? Andernorts werden heute für Renaturierungsmaßnahmen enorme Anstrengungen unternommen, um die Rückkehr heimischer Pflanzengesellschaften und Tierarten zu ermöglichen. Kulturgüter sind heute Lebensräume für Schwalben, Zaunkönig, Rotkehlchen, Baumläufer, Zilp-Zalp, Grasmücken. Gewässer sind nur sinnvoll, wenn sie vor Verschmutzung bewahrt werden können und Uferbereiche vor Hunden. Unsere eigene Umwelt ist laut und hektisch, wir sollten und müssen jedoch der Natur endlich sichere Lebensräume überlassen.

Unsere Aufgabe, die Aufgabe einer Gemeinde, muß es sein, vertraute Mitgeschöpfe zu erhalten.

Georg Kaleck



BUND - Sommerfest

Zur altbewährten Zeit - am letzten Samstag vor den Sommerferien - am altbewährten Ort - Gartencenter Reinold in Kirchlinde - findet dieses Jahr das BUND-Sommerfest statt. Also bitte vormerken:

Am Samstag 2. Juli 1988 ab 15.00 Uhr im Gartencenter Reinold (Westerwikstr. 7a in Kirchlinde) geht die Post ab!

Für die Organisation konnten wir erfreulicherweise noch einmal Familie Wilms gewinnen. Und sie würden sich freuen, wenn auch diesmal viele fleißige Hände bei der Vorbereitung und dem Auf-/Abbau helfen könnten!

Was aber mindestens so wichtig ist: wer ist willens und fähig, einen Kuchen und/oder einen Salat mitzubringen (es muß kein Werk der Vollwertküche sein, wäre aber auch willkommen)?

Und schließlich: wer hat noch Ideen/Beiträge, die so eine Fete etwas auflockern können? Laßt Eurer Phantasie freien Lauf und meldet Euch bitte (massenhaft) bei

Fam Wilms, Wasserkunst 15,
46 DO 30
(0231/48 03 49)

Helga Jänsch

Moorschnucken - Patenschaft

Aus der Idee, die Frau Wilms vor einigen Monaten hatte, ist Wirklichkeit geworden: die Kreisgruppe Dortmund hat 2 Patenkinder! Genauer gesagt: 2 Paten-Moorschnucken. Für 120,-DM pro Tier und Jahr unterstützen wir damit die Arbeit in der Diepholzer Moorniederung.

Worum geht es?

Die Moorschnucken sind eine aussterbende Schafrasse: sie wachsen langsam, setzen nicht sehr viel Fleisch an und erzielen somit beim Verkauf keinen sonderlich guten Preis. Andererseits sind sie aber an den Lebensraum "Hochmoor-Randzone" gut angepaßte Tiere, sind leicht und widerstandsfähig und verwerten das nährstoffarme Futter recht gut. Auf diese Weise sind sie die idealen Helfer bei der Pflege und Erhaltung der Hochmoor-Randzonen (das sind u.a. Heide- und Wiesenflächen, Wälder und Gehölze, Randsümpfe und offene Gewässer). Diese vielfältigen Landschaftsteile sind notwendige Lebensräume für zahlreiche andere Pflanzen- und Tierarten (u.a. Heufalter, Schlingnatter, Birkhuhn).

Da aber die Unterhaltung der Gebäude, die Löhne, Maschinen und Geräte nicht allein aus dem Verkauf der Wolle und der Tiere selbst bestritten werden kann, braucht der BUND in Niedersachsen noch Paten.

Damit also jeder persönlich "unsere" Patenkinder kennenlernen kann, findet am Sa.17./So.18.9.88 eine Fahrt zur Diepholzer Moorniederung statt, auf der die Gesamtproblematik heutigen Moorschutzes von einem Projektbetreuer erläutert wird. Übernachtungsmöglichkeiten gibt es in umliegenden Gasthöfen oder der Jugendherberge. Aus Organisationsgründen bitten wir alle Interessenten, sich bis zum 22.8.88 entweder im Büro, Redtenbacher Str. 30 oder bei Helga Jänsch, Märkische Str. 231, 46 DO 1, anzumelden. Es wäre sinnvoll, Fahrgemeinschaften zu bilden!

Helga Jänsch



Zur Zeit betreuen etwa 10 Lehrerinnen und Lehrer - von ihren Schulen abgeordnet oder als ABM-Lehrer - sowie Tierpfleger und zwei Gärtner die interessierten Klassen und ermuntern deren Lehrer, Unterrichts-Abenteuer "vor Ort" künftig auch selbst zu wagen.

Die Zooschule

Umgang mit lebenden Tieren und themenbezogene Beobachtungsaufgaben stehen im Mittelpunkt des Unterrichts im Dortmunder Tierpark. Die Zoo-Lehrer bahnen so den lebendigen Kontakt der Kinder zu den Tieren, kennen sie doch jedes mit Namen, mit Herkunft und Ansprüchen, Vorlieben und Tücken und können besondere Verhaltensweisen bei ihnen auslösen.

Sie diskutieren auch das Gehege als Lebensraum und den Sinn von Tierhaltung in Zoos überhaupt - vor allem vor dem Hintergrund der Vernichtung vieler angestammter Lebensräume und dem damit verbundenen Aussterben zahlreicher darin lebender Tierarten.

Die Grüne Schule

Im Winter werden die Tropenhäuser, im Sommer die Anlagen des Botanischen Gartens Rombergpark mit ihren reichen Pflanzenbeständen zum Schauplatz für "Biologie vor Ort". Aber auch eine große Obstwiese mit Lehmmaus und Teich, ein Schulgarten und seit Ende April ein geräumiger Pavillon stehen zur Verfügung.

Bei den Unterrichtsgängen kommen Namen und Aussehen der Pflanzen, Blühzeit, Klimaansprüche und Nutzen für Mensch und Tier zur Sprache, Artenkenntnis und Denken in ökologischen Beziehungen werden geübt.

Aber auch das Leben in den Bächen und im Boden des Parks sowie auf Rinde, Blatt und Blüte der Obstbäume wird zum Thema für die besuchenden Schüler. Suchen, Beobachten, Sammeln, Untersuchen in den Arbeitsräumen des Pavillons, ergänzt durch einfache chemische Analysen, sollen zu einer vertieften Begegnung mit Ausschnitten der lebendigen Umwelt und letztlich zur Einsicht in ihre Schutzbedürftigkeit führen.

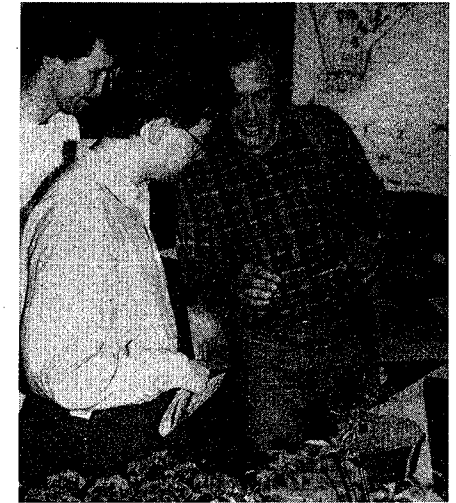
Auch die praktischen Konsequenzen aus der Einsicht können geübt werden: so können auf dem Gelände des SchBiZ ökologisch interessante Teile von Biotopgärten angelegt werden wie Trockenmauer, Mager- und Feuchtblächen, Tümpel, Kräuterspirale, Ruderal- und Dorfplantengesellschaften.

Zuletzt seien noch zwei Anlagen erwähnt: Das "Insekten-Heimstättenwerk" zeigt, wie solitär lebenden Bienen und Wespen bei ihrer Brutpflege geholfen werden kann und wie selbst Hummelvölker zu Gartenbewohnern werden. Der Bienenstand ermöglicht Beobachtung des Lebens und Einblick in das soziale Gefüge eines Bienenvolkes.

Fortsetzung folgt. Dieter Lehmann

'Vom Ölbachtal zum Dellwiger Bach' eine gelungene Ausstellung

Am 7. und 8. Mai stand Naturschutz auf dem Stundenplan des Pädagogischen Zentrums in Lütgendortmund. Rund 600 Interessierte kamen, diskutierten und schauten sich die von Brigitte Stevens, Ursula Dunker (beide BUND) und Felix Ostermann (DBV) eindrucksvoll organisierte Ausstellung an. Im Mittelpunkt stand die Darstellung der beiden vorläufig unter Schutz gestellten Gebiete "Ölbachtal" und "Dellwiger Bach". Phantastische Farbfotos charakterisierten die Schönheit der Natur, aber auch die Gefahren derer sie ausgesetzt ist. Umfangreiche Texte ergänzten das Bildmaterial und wiesen auf Verbesserungsmöglichkeiten zum Schutz der Natur hin. Ergänzt wurde diese Ausstellung durch zahlreiche Beiträge, die zum einen aufzeigten, was der einzelne selbst tun kann (z.B. Bau von Nisthilfen und -kästen für Insekten und Vögel, naturnahe Garten- und Balkongestaltung) und zum anderen die Aktivitäten der evangelischen Kirchengemeinde Hangenberg, der AGARD, der Bürgerinitiative "Aktion Volksgarten" und des Verkehrsclub Deutschland VCD e.V. dokumentierten. Abgerundet wurde der Ausstellungsteil durch Informationsstände des BUND, DBV und des Imker-Vereins sowie durch Diavorträge und Videofilme. Als eine besondere



Dieter Lehmann zeigt Insektennisthilfen

Attraktion konnte dabei am Tisch der Hobby-Imker ein lebendes Bienenvolk beobachtet werden. Brigitte Stevens und Ursula Dunker bedanken sich ganz herzlich bei den vielen Helfern der Ausstellung: "Ohne die großartige Unterstützung wäre die Ausstellung wohl kaum solch ein Erfolg geworden." Christel Vesper



Brigitte Stevens mit Ausstellungsbesuchern

Exkursionsberichte



Gebannt hören die Dortmunder Naturschützer Herrn Albrecht (1. von links) zu.

Besuch der "Öko-Zelle"

Gemeinsam erlebten die Leute der Igelschutzgruppe, der AGARD-Scharnhorst und der BUND-Wildkrautgruppe am 22.4. ein Stück Naturidylle in Unna-Mühlhausen. Auf 6600 reich strukturierten Quadratmetern finden sich zwei Teiche, für die Gegend typische Kopfweiden und Erlen, Holz-, Stein- und Komposthaufen, Nisthilfen für Insekten und Vögel, ein großes Vermehrungsbeet für Wildpflanzen u.a. mehr. Nur ein paar Schritte weiter, quer über den Sportplatz und den Mühlbach, gelangt man zu einer großen Feuchtwiese mit Teich. Ihre Schönheit und Vogelwelt läßt sich von einem eigens dazu errichteten Hochstand ungestört bestaunen.

Sollte jemand Lust auf einen schönen Ausflug haben: Das schöne Fleckchen Erde ist auf der Bruchstraße in Unna-

Mühlhausen zu finden. Sonntags ist fast immer jemand da, der sich über Besuch, Mithilfe und/oder Fragen freut. Führungen durch die Öko-Zellen sind nach vorheriger Absprache mit Herrn Albrecht (Ruf 02303/4635) möglich.

Freizeitpark im Dortmunder Norden?

Auf abgelegenen Wegen erkundete eine an Planungsfragen interessierte Gruppe per Rad das Gebiet westlich und östlich des Kanals zwischen Ellinghauser Straße und Hafen Minister Achenbach. Dabei wurden wertvolle Einsichten gewonnen, die am nächsten Tag, am 15.5.88, bei der Arbeitssitzung gleich mit in die lebhafteste und sehr fruchtbare Diskussion einfließen. Eine kritische Stellungnahme zum Entwicklungsprogramm Dortmund-Nord wurde erarbeitet; der umfassende Bericht dazu folgt im nächsten BUND-Falter.

Christel Vesper



BUNDler auf Erkundungstour: Genießen wir's, so lang wir können. Hier hinter uns soll nach Vorstellungen der Stadt ein Surfsee entstehen!

Kunterbunt
Baby- und Kinderbekleidung neu & gebraucht

Iris Luthé
Kreuzstr. 63
4600 Dortmund 1
(0231) 12.72.73

Unterwäsche, Windelhosen aus unbehand. Wolle Pullover, Anoraks und Mützen aus Naturfasern

Fruchtbare Erde

Ein Naturkostladen als Vermittler zwischen Erzeuger und Verbraucher

tägl. geöffnet: 8Uhr-13Uhr
15Uhr-18Uhr
samstags 8Uhr-13Uhr

Kettelerweg/Ecke Landoisweg
Do-Gartenstadt Tel.: 0231/420018

Vollwertnahrung Feine Lebensmittel

kornhaus
Folkmar Bohle

Neuer Graben 78 · 4600 DORTMUND 1 · Tel 0231 / 102041

Geöffnet: Mo - Fr 9.30-13.00, 15.00-18.00
Sa 9.30-13.00

NATURWAREN

Heimservice
4600 Dortmund 1 - Bomstraße 12

Wir liefern ins Haus, Büro, Betrieb usw....

Auftragsannahme:

Telefon: 0231 / 57 74 30

Dienstag	Montag	14.00 - 18.30 Uhr
	Freitag	10.00 - 18.30 Uhr
	Samstag	10.00 - 14.00 Uhr

Telefon: 0231 / 16 09 31

Dienstag	Montag	18.30 - 20.30 Uhr
	Freitag	8.00 - 9.00 Uhr
	und	18.30 - 20.30 Uhr

LÖWENSTADT
Babywoll-Kleidung

...der Naturkost-Laden in der Dortmunder City!

NATURKOST
3. WELT ARTIKEL

Hohe Luft (Brückstr. 20-26) neben POSTERGALERIE