

## Beitrittserklärung

Ich, 

Name
------

Vorname
---------

 geb. am 

--

möchte dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) beitreten und zwar als (zutreffendes bitte ankreuzen)

- Einzelmitglied (DM 90,-)       Sozialhilfeempf. oder Person in der Berufsausbildung (DM 30,-) bzw. zusammen mit meinem Ehepartner

Name
------

Vorname
---------

 geb. am 

--

- als Familie (DM 120,-; die angegebenen Beträge sind die Jahresbeiträge). Meine / unsere Anschrift lautet

Straße	Nr.	PLZ	Ort
--------	-----	-----	-----

- Ich / wir überweise(n) den genannten Jahresbeitrag von DM 

--

 nach Erhalt der Beitragsrechnung. Oder:

- Ich bin / wir sind damit einverstanden, daß der Beitrag jährlich abgebucht wird von meinem / unserem Konto Nr.

--

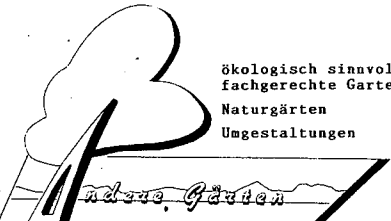
 bei 

--

 BLZ 

--

Ort und Datum	Unterschrift(en, d.h. bei Ehepaarmitgliedschaft beide)
---------------	--



ökologisch sinnvolle und fachgerechte Gartenpflege  
Naturgärten  
Umgestaltungen

*Ökologische Gärten*

Ökologischer Gartenbau  
Garth & Spiegelberger  
Baroper Str. 256  
4600 Dortmund 50  
Tel.: 0231 / 24 05 07

Vollwertnahrung      Feine Lebensmittel

**kornhaus**  
Folkmar Bohle

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

### Welches Modell fahren Sie dieses Jahr?

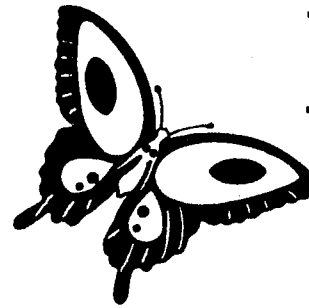


Mehr als 8000 Verkehrstote jedes Jahr, hunderttausende werden verletzt, verstümmelt an Körper und Seele. Milliarden Kosten für das Gesundheitssystem, die alle - auch die Nichtautofahrer - bezahlen müssen. Das Auto, für viele ein Traum, ist für noch mehr Menschen zum Alptraum geworden. Der VCD fordert den umweltbewußten Umgang ...it dem Auto und den Schutz von Mensch und Natur vor den schädlichen Auswirkungen des Autoverkehrs. Tempolimit und 0-Promille-Grenze könnten viele Leben retten.

Fordern Sie kostenloses Informationsmaterial an. Oder rufen Sie uns an.



**VCD** Verkehrsclub der Bundesrepublik Deutschland e.V.  
Kalkuhlstraße 24  
5300 Bonn 3  
☎ (0228) 440006



# B.U.N.D. FALTER

## Kein Bestandsschutz für AKW's!

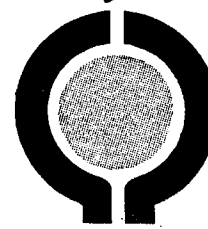


Wir sind das Volk!

Wir fordern Schutz!

Ausstieg ist Politikerpflicht!

Wir sagen es immer wieder:  
Der Betrieb von AKW's ist gesetz- und verfassungswidrig!



3 / 93

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

## Aus dem Inhalt

BUND-Termine	3
Andere Termine	4
Rettet die Verbraucherberatung in Dortmund	5
Atomdiktatur vor der Tür	6
Dog-Sharing	8
PARK & RIDE - Kein Wundermittel zur Reduzierung der Autoflucht	10
Rettet die Straßenbahn	12
Straßenbau und kein Ende: NS 9 in Dorstfeld	14
Naturschutz erfordert Ausnahme: Zechenbrüche Scharnhorst nicht wieder nutzen !	16
VEW forever	17
Macht Hansi Lungenkrebs?	19

Redaktionsschluß für den nächsten BUND-Falter:

12.11.93



## Kreisgruppe Dortmund

BÜRO: Tel. 16 28 24 (Anrufbeantworter außerhalb der Öffnungszeiten)  
Huckarder Str. 12, 44147 Dortmund  
Öffnungszeiten: montags 17.00-18.30

⊕ "DO-West" mit S4  
"Ofenstraße" mit Straba 403 oder Bus 463, 492, 494

### FACHGRUPPEN:

**Planung** Thomas Quittek 75 38 63  
Gabriele Rechmann 28 57 31

**Abfall** Dieter Güttmann 77 38 11

**Umwelterziehung**  
Petra Klewes 77 08 87  
Gudrun Zillmer 31 28 97

**Ardeywälder** Frank Weissenberg 45 32 46

### ANSPRECHPARTNER/INNEN:

**Energie** Michael Paschko 721 45 01

**Verkehr** Hartmut Mittrich 85 60 11

### SPENDENKONTO:

Überweisungen bitte mit dem Vermerk  
"zugunsten Kreisgruppe Dortmund"  
auf das Konto Nr. 8204700  
bei der Bank für Sozialwirtschaft  
(BLZ 37020500)

### Impressum:

BUND-Kreisgruppe Dortmund  
Redaktion dieses Heftes:  
Gaby Marquis, Michael Paschko,  
Gabriele Rechmann, Frank Weissenberg  
Anschrift: Huckarder Str. 12  
44147 Dortmund  
Auflage dieses Heftes: 1500  
Anzeigenannahme im BUND-Büro  
(Es gilt die Anzeigenpreisliste 1992)  
Gedruckt bei: Druckwerk,  
Penningskamp 12a, 44263 Dortmund  
Namentlich gekennzeichnete Beiträge  
geben nicht unbedingt die Meinung der  
Redaktion wieder.

## BUND-Termine auf einen Blick

Soweit nicht ausdrücklich ein anderer Ort angegeben ist, finden alle Termine im BUND-Büro im der Huckarder Str. 12 statt.

### Liebe Kinder,

leider habe ich die Kinder-Seiten für diese Ausgabe nicht fertig bekommen. Ich mußte einiges für die Dortmunder Umwelttage vorbereiten. Für Euch ist an folgenden Tagen ein Stand in der Dortmunder Westfalenhalle vorbereitet:

Sa 2.10. 10-13 Uhr  
So 3.10. 11-14 Uhr  
Sa 9.10. 10-13 Uhr  
So 10.10. 10-13 Uhr

Dort erwarten Euch ein paar Umweltspiele und eine Pflanzaktion.

Übrigens sind alle Erwachsenen auch herzlich eingeladen !

2.10. 10.30 Seminar: "Die Atomkraft und das Grundgesetz" (siehe Kasten rechts)

4.10. 18.30 Treff des AK Abfall

10.10. 9.00 BUND-Tour durch den Hagener Süden (siehe Kasten rechts)

14.10. 18.00 Treff Planungsgruppe

21.10. 18.00 BUND-Treffen

8.11. 18.30 Treff des AK Abfall

11.11. 18.00 Treff Planungsgruppe

18.11. 18.00 BUND-Treffen

18.11. 19.30 Vortrag Atomkraft und das Grundgesetz (siehe Kasten rechts)

6.12. 18.30 Treff des AK Abfall

9.12. 18.00 Treff Planungsgruppe

16.12. 18.00 BUND-Treffen

### BUNDtour durch den Hagener Süden

Zu einer Tageswanderung in den Hagener Süden laden wir für Sonntag, den **10. Oktober 1993** alle Mitglieder und Freunde des BUND herzlich ein.

**Treffpunkt:**  
Hauptbahnhof Dortmund (Eingangshalle)

**Uhrzeit:**  
9.00 Uhr (Abfahrt des Zuges Richtung Hagen ist um 9.10 Uhr, Ankunft in Hagen: 9.45 Uhr)

Dauer der Wanderung: ca. 4 Stunden. Einkehr in eine Gaststätte ist vorgesehen.

Hinweis für Fahrkarten: Hagen ist mit VRR-Preisstufe B zu erreichen. Am günstigsten dürfte die Lösung eines Tagestickets für 11 DM sein, auf dem 5 Personen mitfahren können.

18.11. 19.30 Vortrag Atomkraft und das Grundgesetz im Union-Gewerbehof  
Huckarder Str. 12

Traute Kirsch von der Initiativegruppe "Grundrecht auf Stilllegung atomarer Anlagen" berichtet über geplante Änderungen des Atom- und Grundgesetzes.

Redaktionsschluß:  
12.11.93

Liebe BUND-Mitglieder,  
seit einigen Jahren bin ich nun  
Kassenwartin der KG Dortmund.  
Leider kann ich diese Aufgabe nicht  
mehr weiterführen. Ich suche ab  
Januar 1994 eine/n Nachfolger/in.

Meldet Euch bitte, falls Ihr Inter-  
esse habt, bei mir:  
Tel.: 77 08 87  
oder im BUND-Büro !

Sa 2.10. 10.30-16.00 Uhr  
Seminar: "Die Atomkraft und das  
Grundgesetz"

Ist eine Grundgesetzänderung zu  
befürchten ?

Veranstaltung im Westfalenkolleg  
Rheinische Str. 67  
44137 Dortmund

Tagungsbeitrag: 20,- DM (incl.  
Mittagessen)  
Voranmeldung erforderlich  
(siehe auch S.6)

## Andere Termine

7.10. 19.30 Uhr im Umweltladen, Katharinenstr.

5 Referenten des "Bund Naturschutz Bayern" zu dem  
Thema: "Tourismus aus der Sicht der Betroffenen -  
Beispiel Obersdorf/Kempton"  
(mit Ausstellung)

Veranstalter: Hochschulsport, Umweltamt

Im AGARD-Naturschutzhaus im Westfalenpark finden jeden ersten  
Mittwoch im Monat Vorträge statt:

6.10.93 19.30 G. Hallmann: "Die letzten Reptilien in Dortmund"  
3.11.93 19.30 H. Bennwitz: "Die vielen Leben der Schmetter-  
linge"  
1.12.93 19.30 V. Heilmel: "Schwebfliegen - alles Tarnung"

Desweiteren sind folgende Ausstellungen dort zu sehen:

11.10.-7.11. "Quellen erleben - Was Quellen erleben"  
8.11.-5.12. "Vogelimport ist Mord - Der Handel mit exotischen  
Vögeln"

## Rettet die Verbraucherberatung in Dortmund

Die Stadt Dortmund beabsichtigt, die Mitfinan-  
zierung der Verbraucherberatungsstelle (sie be-  
trägt bislang 18 % der Gesamtkosten) ab 1994  
einzustellen. Damit stünde auch die unabhängige  
Umwelt- und Energieberatung auf dem Spiel.

Wie man hört, überlegt die SPD-Fraktion zwar,  
die allgemeine (soziale) Verbraucherberatung  
aufrecht zu erhalten, Umwelt- und Energiebe-  
ratung (letztere ab 1995) würden aber auf jeden  
Fall auf der Strecke bleiben.

In einem Schreiben an die Ratsfraktionen von  
SPD, CDU und GRÜNEN haben wir gegen die  
Schließung protestiert:

"Wir wissen um die schwierige Haushaltslage der  
Stadt, meinen aber, daß gerade im Sozial- und  
Umweltbereich besonders sensibel mit Einspa-  
rungen umgegangen werden muß. Wir können  
nicht akzeptieren, daß nach der bevorstehenden  
Schließung der städtischen Umweltberatung im  
Umweltladen (Übergabe an die EDG) eine wei-  
tere Einrichtung der umweltbezogenen Verbrau-  
cherberatung dem Rotstift zum Opfer fallen soll.  
Hierdurch würden auch die besonderen Mög-  
lichkeiten der VZ in Rechtsfragen, z.B. Abmah-  
nungen bei produktbezogenen Verstößen gegen  
Umwelt- und Gesundheitsschutzbestimmungen  
(z.B. pestizidbelastete Textilien), entfallen.

Als größter Umweltverband in Dortmund wer-  
den wir täglich von Bürgerinnen und Bürgern  
angerufen oder persönlich aufgesucht, die Fra-  
gen zu umweltbewußtem Alltagsverhalten haben.  
Häufig verweisen wir diese Personen an die Ver-  
braucherberatung, da wir selbst als ausschließlich  
ehrenamtlich Tätige umfassende Beratung nicht  
leisten können. Die Schließung der Verbrau-  
cherberatung würde zudem in eine Zeit fallen, in  
der die freien Träger wegen Streichung der  
ABM-Mittel ihre Beratungstätigkeit einstellen  
müssen.

Wir möchten Sie auch auf die umweltpolitische  
Dimension dieser Entscheidung hinweisen. Der  
Rat der Stadt Dortmund hat im Jahr 1992  
beschlossen, dem Klimabündnis beizutreten und  
sich damit verpflichtet, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in den  
nächsten Jahren erheblich zu reduzieren. Dies  
wird ohne die aktive Mitarbeit von Bürgerinnen  
und Bürgern nicht erreichbar sein. Die Verbrau-  
cherberatung leistet mit ihren Einzelberatungen  
(z.B. Energieeinsparung im Haushalt), aber auch  
mit ihren Kampagnen (zuletzt u.a. "100 Tage  
ohne Auto" und "Umweltschutz im Schulalltag")  
sowie diversen Aktionen zur Abfallvermeidung  
einen wichtigen Beitrag zur Umwelterziehung.

Wir möchten Sie deshalb eindringlich bitten, sich  
für die Erhaltung der Verbraucherberatungsstelle  
mit Umwelt- und Energieberatung einzusetzen."

Thomas Quittek



# ATOMDIKTATUR VOR DER TÜR

## Politiker wollen den lebensschützenden Rechtsstaat beseitigen.

Die von Bundesumweltminister Töpfer vorgeschlagene Änderung des Atomgesetzes sowie die bundesweiten Gespräche für einen sogenannten "Energiekonsens" zielen ab auf die Renaissance der Atomenergie.

Treibende Kräfte dieser Entwicklung sind die Atomindustrie sowie führende CDU- und SPD-Politiker. Bereits infrage steht der Beschluß der SPD, spätestens zehn Jahre nach einer Regierungsübernahme aus der Atomkraft auszusteigen.

"Restlaufzeiten" von 30 bis 40 Jahren für bestehende Atomkraftwerke sind im Gespräch.

Die geplante Änderung des Atomgesetzes greift massiv in die Rechtsschutzmöglichkeiten der Bevölkerung ein. Nicht mehr die menschliche Gesundheit, sondern das technisch Machbare steht im Mittelpunkt.

### Rechtsstaatlichkeit erfordert

### Ausstieg aus der Atomkraft!

Würden wir in dem so oft beschworenen Rechtsstaat leben, so müßten sämtliche Atomkraftwerke sofort stillgelegt werden.

Denn:

Das Atomgesetz läßt den Betrieb von Atomkraftwerken nur dann zu, wenn zweifelsfrei die Beherrschbarkeit der Technologie gegeben ist. Diese Bestimmung leitet sich ab aus Artikel 2, Abs. 2 des Grundgesetzes: "Jeder hat ein Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit" und aus 7 Abs. 2 Nr. 5 Atomgesetz: "die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn die nach dem Stand von Wissenschaft und Technik erforderliche Vorsorge gegen Schäden durch die Errichtung und den Betrieb der Anlage getroffen ist."

Fakten sind aber, daß:

- die Katastrophe jederzeit in jedem Atomkraftwerk eintreten kann,
- bereits im Normalbetrieb gefährliche Niedrigstrahlung freigesetzt wird,
- der Atommüll nicht sicher gelagert werden kann.

Die Atomtechnik ist nicht beherrschbar. Folglich müssen alle Atomkraftwerke sofort stillgelegt werden.

Bislang hat die Atomlobby die konsequente Anwendung von Grundgesetz und Atomgesetz verhindern können.

### Problem wegdefiniert.

### Das neue Atomgesetz.

Mit Hilfe eines neuen Atomgesetzes will die Atomlobby eine bessere Rechtslage für die Atomkraftwerksbetreiber schaffen. Denn der Rechtsschutz der Bevölkerung gegen die Risiken der Atomenergienutzung soll beseitigt werden.

Nach dem neuen Gesetz soll nicht mehr die dem Grundrechtsschutz entsprechende Vorsorge gegen Schäden gelten, sondern lediglich eine beschränkte "Vorsorge gegen Risiken".

Dieser "kleine" Formulierungsunterschied hätte weitreichende Folgen: der risikoträchtige Betrieb von Atomkraftwerken wird akzeptiert; das Risiko muß lediglich auf technisch Machbares reduziert werden. Die menschliche Gesundheit steht nicht länger im Mittelpunkt des Rechtsschutzes.

Das unbeherrschbare Restrisiko der Atomkraftnutzung und die durch sie verursachten gesundheitlichen Schäden der Menschen und anderer Lebewesen würde vom Gesetzgeber hingenommen.

Die Bevölkerung hätte lediglich Anspruch auf Katastrophenschutz. Da man Radioaktivität nicht hören, sehen oder schmecken kann, sind wir ihr hilflos ausgeliefert und müssen uns auf die Informationen und Maßnahmen der Behörden verlassen. Erfahrungsgemäß neigen diese aber zur Vertuschung und Verharmlosung von "Störfällen".

Es würde der nach geltendem Atomgesetz bestehende Rechtsanspruch auf Stilllegung der Atomkraftwerke aufgehoben.

Gegen die Renaissance der Atomkraft müssen wir aktiv werden.

## Weitere INFORMATIONEN:

BUND-Arbeitsgruppe

"Unser Grundrecht auf

Stilllegung atomarer Anlagen"

BUND NW e.V.

Traute Kirsch

Zum Buchholz 6

37688 Beverungen

Tel. 05273-1377

Fax. 05273-22299

BUND Landesgeschäftsstelle

Graf Adolfstr. 7-9

40878 Ratingen

## Seminar: Die Atomkraft und das Grundgesetz

am 02.10.1993 von 10.30 - 16.00 Uhr

im Westfalenkolleg

Rheinische Straße 67

44137 Dortmund

### Tagungsprogramm

10.30 Begrüßung durch ein Mitglied des Vorstandes

10.45 Die Atomkraft und das Grundgesetz (T.Kirsch)

11.15 Diskussion

11.30 Die Novelle des Atomgesetzes (Rülle-Hengesbach/Jurisch)

12.00 Diskussion

12.15 "Energie-/Atomkonsens" (Vertreter LAK Energie)

12.45 Diskussion

13.00 Mittag

14.00 Diskussion: Wie nun weiter im Widerstand gegen die Atomkraft?

16.00 Ende

Tagungsbeitrag: 20.- DM incl. Mittagessen, ohne Mittagessen weniger

Anmeldung: Bei Traute Kirsch

Name:.....

Anschrift:.....

Unterschrift:.....

# Dog-Sharing

## Dortmund entdeckt den Gemeinschaftshund

In Dortmund ist die Ökologiebewegung 'auf den Hund gekommen'. Dog-Sharing heißt das Schlagwort, das seit dem Frühsommer bei Ökos und Umweltaktivisten in aller Munde ist.

Begonnen hat alles ganz klein im Evinger Freundeskreis von Markus Kniesel. "Als ich Ende letzten Jahres nach meinem Studium sofort eine Stelle bekam, hatte ich nicht mehr die Zeit, jeden Tag mit dem Hund rauszugehen, und es fanden sich vier, fünf Freunde und Bekannte, die sich daran beteiligten." Die erste Dog-Sharing Gruppe in Dortmund war entstanden. "Ich hätte nie gedacht, daß diese Idee auf so großes Interesse stoßen würde," bekennt Kniesel, der heute 1. Vorsitzender des im Mai gegründeten Dog-Sharing Dortmund e.V. (DSD) ist. 21 Dog-Sharing-Projekte "zwischen Unna und Castrop-Rauxel" werden derzeit vom dem rührigen Verein betreut. "Tendenz steigend".

Zur Freude am Hund und den praktischen Vorteilen eines Gemeinschafts-Vierbeiners sind inzwischen auch ganz bewußt ökologische Motive getreten: "Die Hundedichte ist in unseren Großstädten viel zu hoch," weiß Tobias Quitten, Schatzmeister und Futterwart beim DSD. "Nehmen Sie nur mal den Hundekot auf den Straßen. Nicht nur, daß das ein ständiges Ärgernis für die Fußgänger ist. Durch den Regen in die Kanalisation gespült, tragen die Hundeeckremente erheblich zur Klärschlammproblematik und Eutrophierung der Gewässer bei."

"Bei uns dagegen kommt die Scheiße in die Tüte," stellt der 2. Vorsitzende des DSD,

Dietmar Gattermann das neueste Projekt seines Vereins vor. Einmal im Monat bringt er den gesammelten Hundekot in einem Spezialbehälter zum 'Union Gewerbehof' in der Huckarder Straße. Dort betreibt der Diplom-Ingenieur Bernhard Kimmrich eine Biogasanlage. "Durch die Mischung von Hundekot mit Küchenabfällen im Verhältnis 1 : 25 kann die Biogasproduktion um etwa 10 % gesteigert werden," erklärt Kimmrich das Prinzip. Manuel Peschke vom

Dortmunder Energie-wende-Komitee hat ausgerechnet, "daß sich bis zu 2 % des Raum-wärmebedarfs decken ließen, würden die Ausscheidungen der Dortmunder Hunde konsequent energetisch genutzt. Wenn wir das in Blockheizkraftwerken einsetzen, könnte der Dortmunder CO<sub>2</sub>-Ausstoß um mindestens 3 % gesenkt werden."

Marie-Luise Bernstein, die sich beim Deutschen Hausfrauenbund seit Jahren für das Alu-

Recycling einsetzt, hat vor allem das Dosenfutter im Blick: "Mit dem Blech der Dosen, die so ein mittelgroßer Hund im Jahr frißt, könnte man glatt drei Kleinwagen herstellen. Da sollte man sich schon überlegen, ob jeder seinen eigenen Hund haben muß."

Bioladner Volker Pohl setzt Harras, den Hund seiner Dog-Sharing-Gruppe gezielt als Wachhund für sein Geschäft im Kreuzviertel ein. "Von den gesparten Versiche-

rungsprämien geht die Hälfte als Spende an den Verein. Mit der anderen Hälfte sponsern wir das Projekt 'Biokost für den Hund', daß der Tierschutzverein Groß-Dortmund zusammen mit dem Anbauverband 'Bioland' ins Leben gerufen hat."

Vom Krötenschutz ist Dennis Mönch zum Dog-Sharing gestoßen. "Seit Jahren tragen wir Frösche über die Straße. Für Hühner und Schweine fordern wir die artgerechte Tierhaltung. Nur den Hund, pferchen wir zusammen mit ein oder zwei neurotischen Individuen in eine stickige Großstadtwohnung und wundern uns dann, wenn die Verhaltensstörungen bei Hunden dramatisch zunehmen," erläutert er seine Motivation zur Gründung der 'Aplerbecker Arbeitsgemeinschaft Dog-Sharing' (ApArD), die sich regelmäßig montags von 20 bis 22 Uhr im Bürgerhaus Aplerbeck trifft.

Hunde in der Mietwohnung sind auch ein Thema für Hartmut Lührheim vom Mieterverein Dortmund: "Oft haben es Familien mit Hund besonders schwer, eine Wohnung zu finden. Außerdem benutzen Spekulanten immer wieder den Hund als Vorwand, um Mieter aus Wohnungen zu vertreiben, die danach luxusmodernisiert und in Eigentumswohnungen umgewandelt werden. Deshalb sehen wir im Dog-Sharing einen wichtigen Ansatz zur Entschärfung dieser Problematik."

Im Zuge des Sommerlochs haben auch die Dortmunder KommunalpolitikerInnen das Thema Gemeinschaftshund entdeckt. "Dog-Sharing - ein starkes Stück Dortmund!" lobte Oberbürgermeister Gunnar Amtsliebe die Aktivitäten des DSD anlässlich der Eröffnung von 'Dortmund à la Carte'. Bürgermeisterin Maria Waschinski, deren Mann sich beim 'Grünen Kreis' für

"Blumenkästen statt Hundehaufen" in der City einsetzt, hält ein "Getrennt-sammelsystem für Hundefäkalien mit anschließender thermischer Verwertung" für "mittelfristig durchaus machbar". Die Verwaltung sei bereits in Verhandlungen mit der EDG, ließ das Büro des Oberstadtdirektors verlauten. Auch die VEW habe kürzlich Interesse am Bau einer Hundekotverbrennungsanlage auf dem Gelände der Westfalenhütte angemeldet. Ein Ansinnen, das beim Dortmunder BUND auf wenig Gegenliebe stößt: "Der BUND lehnt die Verbrennung von Hundekot entschieden ab," heißt es in einer Presseerklärung der BUND-Abfallgruppe. "Biogaserzeugung oder Kompostierung sind bei dieser Abfallkategorie die einzig sinnvollen Nutzungsstrategien."

Auch der Grüne Reinhard Kelter hält nicht viel vom "Gelabere" der Dortmunder SPD: "Wer die letzten 20 Jahre die Augen vor der Problematik Hund und Stadt verschlossen hat, sollte nicht so besonders vollmundig sein mit Ankündigungen, was mittel- oder langfristig machbar ist. Ich sage: Solange diese SPD sich in Dortmund die Pöstchen hin- und herschiebt, wird sich in Sachen Dog-Sharing gar nichts tun."

Etliche Umweltinitiativen, darunter BUND, VCD und die Interessengemeinschaft Fluglärm haben sich jetzt mit dem DSD zum 'Aktionsbündnis hundearme Innenstadt' zusammengeschlossen. Für den Oktober sind eine Demonstration sowie weitere Aktionen geplant. Interessenten können sich unter der Rufnummer 0231/11608 beim DSD melden.



Dog-Sharing Dortmund e.V.



Michael Paschko

# PARK & RIDE

## kein Wundermittel zur Reduzierung der Autoflut

Angesichts der Vorlage des aktuellen Sachstandsberichtes zum Park & Ride-Programm der Stadt Dortmund warnt das Aktionsbündnis "Autofreie Innenstadt" vor zu hohen Kosten. Sie sind mit 22 Mio. DM im Verhältnis zum Nutzen zu hoch. Außerdem wird der Autoverkehr gefördert und wertvolle Freiflächen gehen verloren.

Vor dem weiteren Bau von P&R-Plätzen warnt das Aktionsbündnis Autofreie Innenstadt angesichts der Vorlage des aktuellen Sachstandsberichtes zum P&R-Programm der Stadt Dortmund. 22 Mio DM für 3700 geplante Stellplätze sind eine gewaltige Fehlinvestition, denn P&R-Plätze in direkter Nähe der Stadt bringen keine nennenswerte Entlastung der Umwelt, fördern die Benutzung des Autos und kosten viel Geld - Geld, das angesichts knapper werdender Kassen besser in direkte Verbesserungen des ÖPNV-Angebots angelegt wäre, um die komplette Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern.

P&R ist nicht das Wundermittel zur Reduzierung der Autoflut, wie es von SPD und CDU gern propagiert wird. Die Diskussion um P&R hält nur von wirksamen Maßnahmen zur notwendigen Einschränkung des Autoverkehrs, wie etwa der Reduzierung von KFZ-Fahrspreisen oder dem Abbau von Stellplätzen in der Innenstadt, ab.

### Keine Reduzierung der Verkehrsbelastungen

P&R-Plätze auf Dortmunder Stadtgebiet verhindern nicht die gesamte Autofahrt, sondern nur

die letzte kurze Teilstrecke. Alle 5000 P&R-Plätze zusammen (1368 vorhandene und 3675 geplante = 5043) würden selbst bei hundertprozentiger Auslastung den Autoverkehr in Dortmund (1,2 Mio Fahrten pro Tag) noch nicht einmal um 1 % verringern können. Nicht einmal die 7000 jährlich neuzugelassenen Kfz könnten dort abgestellt werden.

Ohnehin richtet sich P&R nur an Einpendler. Freizeitverkehre und nicht auf das Zentrum gerichtete Verkehre werden nicht erfaßt. Gerade den Einpendlern steht auch heute schon ein gutes Netz an schnellen Schienenverbindungen zur Verfügung, auf die auch schon außerhalb Dortmunds sinnvollerweise umgestiegen werden sollte.

### P&R-Plätze fördern den Autoverkehr.

Nicht jeder P&R-Nutzer ist automatisch auch ein Umsteiger vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr. So hat eine Untersuchung der Studiengesellschaft Nahverkehr SNV ergeben, daß nur 1/3 der befragten P&R-Nutzer tatsächlich vom Auto auf den ÖPNV umgestiegen sind. Ein weiteres Drittel ist auch schon vor dem Bau eines

P&R-Platzes mit dem Auto zur Haltestelle gefahren und 1/3 sind sogar vom Zubringerbus oder vom Fahrrad auf das Auto umgestiegen, fahren also mehr Auto als zuvor. So betrachtet wird der Autoverkehr in Dortmund noch nicht einmal um 0,3 % verringert werden können. P&R-Plätze werden nur angenommen, wenn eine attraktive ÖPNV-Verbindung vorhanden ist. Einseitige Verbesserungen ausschließlich für Autofahrer (5-Minuten-Takt bis zum P&R-Platz) sind jedoch abzulehnen, da normale Fahrgäste hiervon in der Regel nicht profitieren.

### Kein Nutzen für die Umwelt, Flächenverbrauch und Geldverschwendung.

Angesichts dieses zweifelhaften Nutzens für die Umwelt kann die Asphaltierung einer Fläche von weiteren 18 Fußballfeldern für den Autoverkehr und die Investition von weiteren 22 Mio DM (bei Palettenbauweise sogar das Dreifache) für den Bau von P&R-Plätzen nur als gewaltige Fehlinvestition angesehen werden. Ein nennenswerter Verlagerungseffekt auf öffentliche Verkehrsmittel ist nicht zu erwarten, eher noch eine Gefährdung von Buszubringerlinien oder regionalen Bundesbahnstrecken, weil P&R-Nutzer nur das letzte Teilstück mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. Stadtnahe P&R-Plätze sind deshalb generell abzulehnen. Das Aktionsbündnis kann für jeden auf Dortmunder Stadtgebiet projektierten P&R-Platz mindestens einen alternativen, weiter entfernten und deshalb viel sinnvolleren Ort benennen, wo auswärtige Autofahrer - falls sie denn nicht auf ihr Auto verzichten können - schon wesentlich früher auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen können. Dadurch würden letztlich auch die regionalen Schienenstrecken gestärkt und könnten rentabler genutzt werden.

### Nur ein Beispiel: P&R-Platz Technologiepark

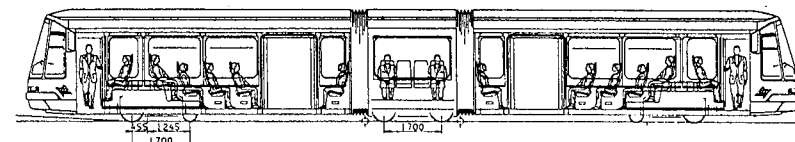
Im Zusammenhang mit der Planung eines neuen S-Bahn-Haltepunktes 'Technologiepark' ist eine P&R-Anlage mit 600 Stellplätzen südlich der S-Bahn westl. Hauert vorgesehen, die fast ein Hektar Freifläche in Anspruch nehmen würde - ökologisch bedenklich, da dieser Bereich laut Gebietsentwicklungsplan und Flächennutzungsplan als Ausgleichsfläche für die Erweiterung des Technologieparks freigehalten werden soll. Auch kann eine Zweckentfremdung der Parkplätze durch Universitätsangehörige kaum verhindert werden. Der P&R-Platz konterkariert also sämtliche Bemühungen um die Reduzierung des Autoverkehrs zur Universität, insbesondere die geplante Einführung von Parkgebühren auf dem Uni-Campus. Gute Bahnverbindungen sind aus dem gesamten potentiellen Einzugsbereich des P&R-Platzes vorhanden: die S-Bahn aus Richtung Bochum, Bundesbahnstrecken aus Richtung Witten, Hagen und Schwerte. 9 Mio DM (bei 600 Plätzen und 15.000 DM pro Platz bei Palettenbauweise) plus Ausgleichsmaßnahmen wären deshalb besser in Angebotsverbesserungen investiert: z.B. 10-Minuten-Takt für die S-Bahnlinie S1/S21, Fahrradabstellanlagen (B&R) an den Haltestellen und wettergeschützte Haltestellenhäuschen.

Für Rückfragen:

Hartmut Mittrich (VCD): Tel. 85 60 11  
Thomas Quittek (BUND): Tel. d. 9071-344, Tel. p: 75 38 63  
Uwe Maaßen (VCD): Tel. 42 19 69  
Presseinformation des Aktionsbündnisses Autofreie Innenstadt zur Pressekonferenz am 21.7.1993,



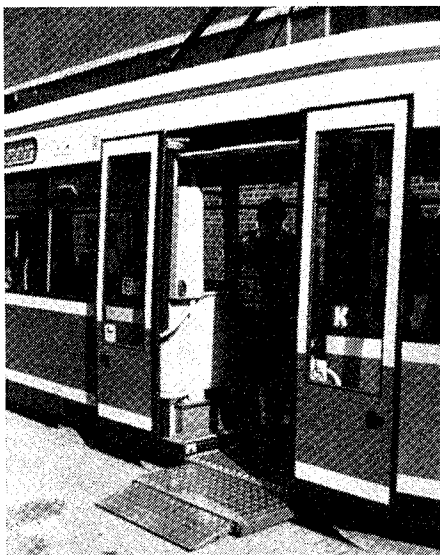
Quelle: stadtverkehr 5/93



# Rettet die Straßenbahn

## "Rettet die Straßenbahn"

Daß in Zukunft mehr AutofahrerInnen auf den Umweltverbund, und hier besonders auf Busse und Bahnen umsteigen müssen, steht für Umweltschützer nicht nur wegen der erforderlichen Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes außer Frage. Allgemeiner Konsens besteht auch darüber, daß der öffentliche Nahverkehr erheblich attraktiver werden muß, wenn er zusätzliche Fahrgäste gewinnen soll.



Einstieg in eine Niederflurstraßenbahn  
Quelle: stadtverkehr 3/92

Ob allerdings der in Dortmund eingeschlagene Weg der Stadtbahn im Tunnel ein geeignetes Mittel darstellt, darf inzwischen mit Fug und Recht bezweifelt werden:

Trotz 24jähriger Bauzeit ist das in Betrieb befindliche Stadtbahnnetz noch ein Torso. Weit aus schlimmer wiegt aber die Tatsache, daß für jede neue Haltestelle der Stadtbahn zwei Straßenbahn-Haltestellen entfallen sind bzw. noch entfallen werden. Das Streckennetz der Stadtbahn ist gegenüber dem früheren Straßen-

bahnnetz auch erheblich kürzer. Dies ist einerseits eine Folge der Bündelung mehrerer Stadtbahnlinien in nur einem Tunnel, zum anderen ein Resultat der Streckenstilllegung zwischen Westerfilde und Mengede.

Einziges Lichtblick aus der Sicht der Fahrgäste sind die komfortablen Stadtbahnfahrzeuge, die aber bislang nur auf zwei Strecken eingesetzt werden können.

Während andere Städte längst erkannt haben, daß die oberirdische Straßenbahn mit modernen Fahrzeugen und fortschrittlicher Betriebstechnik ein optimales Stadtverkehrsmittel darstellt, halten in Dortmund SPD und CDU sowie Verwaltung und maßgebliche Teile der Stadtwerke am Tunnelbau und am Ziel der "schienenfreien Innenstadt" fest.

Daß ein Erhalt der oberirdischen Straßenbahn in der Innenstadt sowie auf den Strecken nach Hombruch und zum Borsigplatz möglich ist, wenn auf den weiteren Tunnelbau für die Stadtbahn verzichtet wird, ist bereits mehrfach dargelegt und begründet worden (z.B. in der Broschüre von AKOPLAN: "Vorrang für den öffentlichen Nahverkehr").

Von den zahlreichen Argumenten, die gegen die Stadtbahn im Tunnel sprechen, sollen nachfolgend drei der wichtigsten nochmals genannt werden:

\* Der kürzeren Fahrzeit der Stadtbahn stehen längere Fußwege für die Fahrgäste gegenüber, weil Haltestellen entfallen (z.B. die Haltestelle Kampstraße der heutigen 408 bzw. 404) und die Tunnelbahnhöfe ungünstiger liegen (z.B. der geplante Bahnhof Kreuzstraße der U 42). Außerdem kosten die Wege in die Tiefe trotz Rolltreppen und Fahrstühlen oftmals mehr Zeit als der heutige Weg zur oberirdischen Haltestelle.

\* Ein besonders wichtiges Argument, nämlich die Angst der Fahrgäste in unterirdischen Hal-

testellen, wird seit Jahr und Tag unter Hinweis auf die Kriminalstatistik und die angeblich ausreichende Kameraüberwachung ignoriert. Fakt ist jedoch, wie selbst die Landesregierung Nordrhein-Westfalen zugibt, daß Tunnelanlagen "von beachtlichen Bevölkerungsgruppen gemieden" werden. Das Fehlen sozialer Kontrolle im Tunnel bedeutet, daß insbesondere Frauen, alte Menschen und Behinderte vor allem in den Abendstunden von der Nutzung des Nahverkehrs ausgeschlossen werden.

\* In Zeiten allgemeiner Finanznot ist ein Festhalten an den aufwendigen Tunnelbauten, die rund 10mal teurer als eine moderne Strecke an der Oberfläche sind, nicht mehr zu verantworten. Allein der Eigenanteil der Stadt Dortmund - rund 21 Mio. für die Ost-West-Strecke und noch einmal rund 16 Mio. für die Strecke bis zum Theodor-Fliegener-Heim - ist bereits Grund genug, auf diese unsinnigen Bauvorhaben zu verzichten. Mit dem beim Tunnelbau eingesparten Geld ließe sich der oberirdische Straßenbahnbetrieb modernisieren und es bliebe noch genügend Geld für dringend nötige Erweiterungen des Schienennetzes, komfortable Haltestellen und moderne Niederflur-Fahrzeuge übrig.

Aus Umfragen anderer Städte wissen wir, daß Bürgerinnen und Bürger aus den obengenannten Gründen gegen den weiteren Tunnelbau für die Stadtbahn sind. Im Rahmen eines Aktionstages der Dortmunder Verkehrs- und Umweltinitiativen unter dem Motto "Rettet die Straßenbahn" soll dies den Verantwortlichen noch einmal deutlich zu Gehör gebracht werden.

Alle Bürgerinnen und Bürger sind deshalb aufgerufen, mit ihrer Stimme für die Beendigung des Tunnelbaus und den Erhalt der oberirdischen Straßenbahn einzutreten. Der Aktionstag, an dem eine Abstimmung mit Stimmkarten veranstaltet wird, findet statt am Donnerstag, dem 28.10.1993 ab 15.00 Uhr in der Dortmunder Innenstadt.

Wer an dem Aktionstag nicht teilnehmen kann, erhält Stimmkarten bei den Dortmunder Verkehrs- und Umweltinitiativen (so auch beim BUND). Kontaktadresse für Anfragen, Mitarbeit etc.:

Akoplan-Institut e.V., Ostenhellweg 41, 44135 Dortmund  
Tel.: 52 19 80 (für ganz Eilige: Fax 58 60 359).



Moderne Niederflurstraßenbahn bald auch in Dortmund?

Foto: Volker Eichmann, VCD

# Straßenbau und kein Ende: NS 9 in Dorstfeld

In einer Stellungnahme zum Bebauungsplan In W 210 haben wir uns kritisch zur geplanten Schnellstraße NS 9 im Bereich Unterdorstfeld geäußert. Dieser Bebauungsplan - sein Vorläufer war aus formalen Gründen vor 3 Jahren vom Oberverwaltungsgericht Münster für nichtig erklärt worden - wurde nun fast unverändert wieder aufgelegt. Der Plan sieht die größtenteils vierspürige Straße NS 9 von der Höfkerstraße im Norden bis zur Straße Kortental im Süden vor. Die Planung für diese Nord-Süd-Verbindung, die von Huckarde bis Mengede fast fertig ist und im Süden an die B 1 bzw. Emil-Figge-Straße angebunden werden soll, stammt bekanntlich aus den 20er Jahren, als das Ruhrgebiet gitterförmig mit Nord-Süd- und Ost-West-Straßen überzogen werden sollte. Die meisten dieser Straßen sind bereits gebaut.

Die NS 9 zerstört den in Dorstfeld dringend benötigten Freiraum und verhindert die geplante Renaturierung der Emscher. Die im Klimagutachten der Stadt geforderte Reduzierung der Luftschadstoffe in diesem Bereich wird ins Gegenteil verkehrt.

Der Eingriff durch die NS IX ist nicht ausgleichbar. Dies wird in der Begründung zum Bebauungsplan bestätigt:

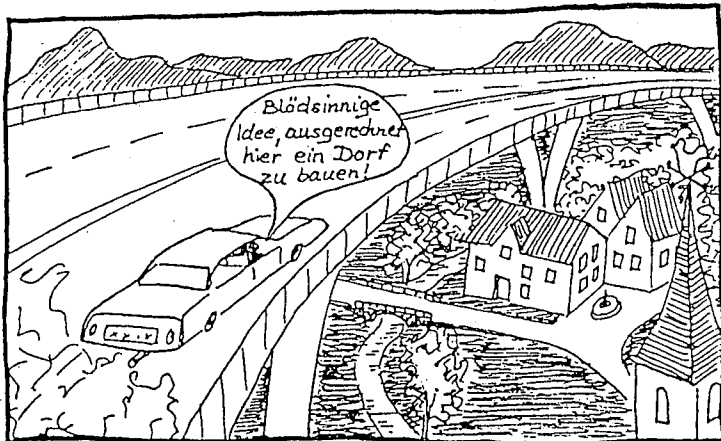
"Nach eingehenden Untersuchungen sind sowohl im Geltungsbereich des Bebauungsplanes als auch im näheren Umfeld des von der Straßenplanung betroffenen Gebietes Ausgleichsmaßnahmen wegen eines zu geringen Freiflächenpotentials nicht zu realisieren."

Die NS 9 wird zusätzlichen Verkehr anziehen, was durch die Verkehrsprognosen bestätigt wird: Nach der Verkehrszählung von 1985 befahren 14.280 Kfz pro Tag die Wittener Straße. Künftig sollen es durch die NS 9 "nur" noch 4.000 Fahrzeuge sein. Hinzu kommt die Prognose für die NS 9 mit 17.000 Kfz/Tag. Insgesamt also 21.000 gegenüber heute rund 14.000 Kfz in Dorstfeld!

Neben erhöhter Schadstoffbelastung (s.a. die Meßergebnisse der Umweltamtes an stark befahrenen Straßen in Dortmund) nimmt der Lärm durch die NS 9 zu. Aktiver Lärmschutz ist aus Platz- und Kostengründen nicht möglich. Bürger werden gezwungen, ihre doppelt verglasten Fenster geschlossen zu halten.

Die Rheinische Straße wird Hauptzubringer zur NS 9 und keineswegs durch diese entlastet. Entgegen früheren Zusagen wird die NS 9 in weiten Bereichen doch vierspurig geplant.

Thomas Quittek



## Bund und Selbsthilfe kritisieren InW 210:

# „Ausgleich für NS 9 ist Augenwischerei“

**Dorstfeld. Massive Kritik über der „Bund für Umwelt und Naturschutz“ sowie die Dortmunder Selbsthilfe am Bebauungsplan InW 210 (Unterdorstfeld NS 9), der kurz vor der endgültigen Rats-Verabschiedung steht.**

In einer gemeinsamen Erklärung heißt es: „Kommt die NS 9, gibt es für die Dorstfelder keinen Ersatz für das Grün an der Emscher.“ Wegen der hohen Luftbelastung in Dortmund sei aber der Grüngürtel überlebenswichtig. Außerdem glauben die Initiativen, daß die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen am Ortsrand von Marten für die Zerstörung des Grüns reine Kosmetik und Augenwischerei seien.

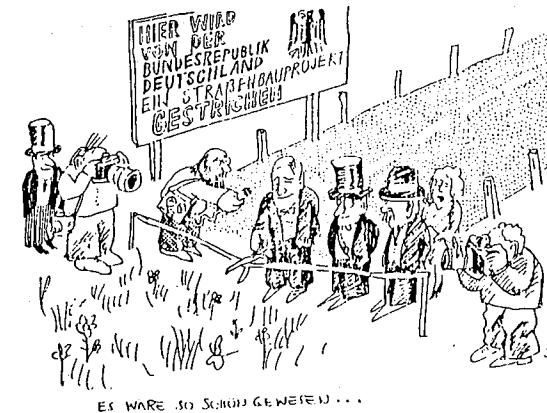
„Um die NS 9 wider alle Vernunft durch den Rat zu peitschen, bedienen sich die Planer eines Tricks.“ meint Thomas Quittek von der Bund-Kreisgruppe Dortmund. So werde das Problem NS 9 in lauter kleine Bebauungspläne zerstückelt. „So braucht dann in Dorstfeld kein Wort darüber verloren zu werden, daß die Anbindung der NS 9 an die B 1 überhaupt nicht zu planen ist, ehe man weiß, ob die in Dortmund so heiß geforderte Verlegung der B 1 in einen Tunnel kommt oder nicht.“

Auch bei der eventuellen Baum-Fällaktion für das Groß-Projekt NS 9 wittern Bund und Dortmunder Selbsthilfe Mausechelen. So müßten für die neue Trasse nach Bund-Berechnungen 100 alte Bäume fallen. Nach der von der Stadt in Auftrag gegebenen Studie der „Grün-

bau“ sind es jedoch nur 20. „Grünplan zählt allerdings nur die Bäume im Kreuzungsbereich NS 9/Dorstfelder Hellweg.“ kritisieren die Initiativen. Außerdem stehe der Bau der NS 9 im krassen Gegensatz zu den Plänen der Internationalen Bauausstellung Emscherpark (IBA).

Zudem trete die den Anwohnern „vorgegaukelte“ Verkehrsentslastung nicht ein. „Immer mehr Straßen ziehen auch automatisch mehr Verkehr an“. Als „I-Tüpfelchen“ werde noch nicht einmal die versprochene Zweispurigkeit der NS 9 gewährt. „Den Anwohnern des Dorstfelder Hellwegs wird dagegen eine Kreuzung von Autobahnzuschnitt für die Nase gesetzt. Danach geht es bis zum Kortental entgegen aller Zusagen vierspurig weiter“, heißt es in der Erklärung.

Rubrik: Nachrichten 3.3.83





# Naturschutz erfordert Ausnahme: Zechenbrache Scharnhorst nicht wieder nutzen !

Zur vorgesehenen Wiedernutzung des Geländes der ehemaligen Zeche Scharnhorst haben wir uns in einer Stellungnahme zum Bebauungsplan Scha 111 kritisch geäußert:

"Die vorgesehene Ansiedlung eines Gewerbegebietes wird aus folgenden Gründen abgelehnt:

1. Die Fläche der ehemaligen Zeche Scharnhorst ist aus botanischer Sicht die hochwertigste derartige Fläche in Dortmund (s. Bioökologischer Grundlagen- und Bewertungskatalog für die Stadt Dortmund, Teil 2, S. 362 ff.). Sie weist eine hohe Artenvielfalt vor allem in bezug auf die Insektenfauna auf. Prinzipiell ist die Wiedernutzung von Zechen- und Industriebrachen dem Verbrauch von Freiraum "auf der grünen Wiese" vorzuziehen, in diesem Fall sollte wegen der hohen ökologischen Wertigkeit der Fläche auf eine Wiedernutzung jedoch verzichtet werden. Der Beirat bei der Unteren Landschaftsbehörde hat sich wiederholt für den Erhalt dieser Zechenbrache eingesetzt, wobei zugestanden wurde, daß wegen der Altlastenproblematik nicht nur bioökologische Aspekte, sondern insbesondere auch Fragen des Gesundheits-, Grundwasser- und Bodenschutzes zu berücksichtigen sind.

2. Alternativen auf anderen ökologisch weniger wertvollen Zechen- bzw. Industriebrachen sind nicht geprüft worden (z.B. Gneisenau).

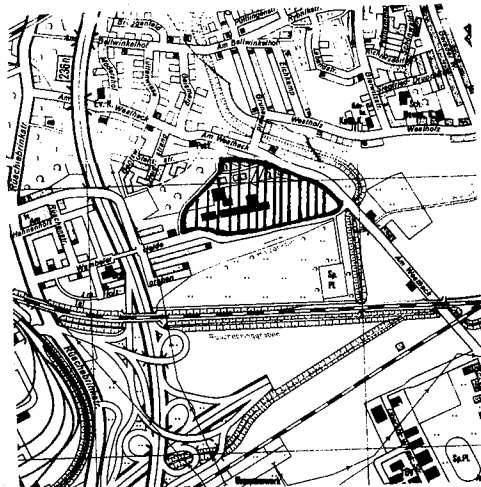
3. Die Festsetzung des Gewerbegebietes ins Zentrum der Brache führt zur Verinselung der Ruderalbiotope, vor allem zur Einengung des wertvollen östlichen Bereiches. Darüber hinaus sind die Eingrünungsmaßnahmen und Waldanpflanzungen nicht als Verbesserung gegenüber der derzeitigen Sukzessionsfläche zu bewerten. Es ist zu befürchten, daß die Konzeption des "Gewerbeparkes" nach den üblichen ästhetischen Gesichtspunkten einer "ordentlichen" Anlage erfolgt. Offen bleibt, inwieweit der wertvolle Bereich der Mauer am Südrand des Gebietes erhalten bleibt. Am Fuß der Mauer wächst u.a. die seltene Schwarznessel (*Ballota foetida*).

Daraus ergeben sich folgende Forderungen aus der Sicht des Naturschutzes:

1. Auf die Ansiedlung des Gewerbegebietes wird verzichtet. Es werden alternative Zechen- bzw. Industriebrachen auf ihre Eignung hin untersucht.

2. Sollten solche Alternativen nicht zur Verfügung stehen, muß das Gewerbegebiet nach Westen verschoben bzw. verkleinert werden. In jedem Fall ist die Fläche östlich der geplanten Erschließungsstraße von Bebauung freizuhalten und im derzeitigen Zustand zu erhalten. Die Mauer am Südrand des Geländes ist vollständig zu erhalten. Nördlich der Mauer ist ein 10 Meter breiter Streifen dem Naturschutz zu überlassen.

Thomas Quittek



# VEW FOREVER

**Nun ist es den VEW-Gönnern in der Dortmunder Stadtpolitik im Poker mit dem Bundeskartellamt gelungen, die Dortmunder Stromfründe der VEW ins nächste Jahrtausend zu retten und dem Energiekonzern zusätzlich den Einfluß auf die gesamte Energie- und Wasserversorgung in unserer Stadt zu eröffnen.**

Obwohl das Bundeskartellamt zunächst erhebliche Bedenken angemeldet hatte, daß die VEW durch die Beteiligung an der Dortmunder Energieversorgung ihre marktbeherrschende Stellung verstärken (siehe BUND-Falter 4/92), genehmigte es am 6. August die Gründung der "Dortmunder Energie- und Wasserversorgung GmbH" (DEW) an der sich laut Ratsbeschuß vom 8.10.1992 die Dortmunder Stadtwerke (DSW) mit 55,5% und die VEW mit 44,5% beteiligen sollen.

Ein wichtiger Grund für die Zustimmung des Kartellamtes war die Begrenzung der DEW GmbH auf 20 Jahre. Es erscheint jedoch reichlich realitätsfremd, wenn der Berliner Kartellwächter Prof. Markert meint, nach 20 Jahren könnten "die Karten neu gemischt werden" und die VEW aus der DEW ausscheiden. Denn daß dies eine rein theoretische Möglichkeit bleibt, dafür haben die Vereinigten VEW-Freunde im neuen Gesellschaftsvertrag der DEW GmbH vorgesorgt.

In diesem Vertragswerk wird alles auf den Kopf gestellt, wofür sich die Stadtwerke seit 1987 eingesetzt hatten. In verschiedenen Gutachten hatten die DSW sich rechtlichen Beistand für ihre Auffassung geholt, der Preis für das Dortmunder Stromnetz müsse nach der Formel "Anschaffungskosten minus Abschreibung" berechnet werden. Genau diese Bewertungsmethode war in § 14 des alten Konzessionsvertrages zwischen der Stadt Dortmund und der VEW vereinbart worden. Der Gutachter WIBERA hatte diese Kosten mit 746 Mio. DM beziffert. Die VEW meinte jedoch, die Vertragsklausel sei ungültig, und forderte den sog.

"Sachzeitwert auf Tagesneuwertbasis" von über 1000 Mio DM.

In einem Musterprozeß im Fall Witzenhäusen, wo sich die Dortmunder Stadtwerke in einer Prozeßkostengemeinschaft engagiert hatten, war dagegen vom Oberlandesgericht Frankfurt im April 1992 die Auffassung der DSW bestätigt worden. Auch in den Verhandlungen zwischen Stadt Dortmund, DSW und VEW zur Bildung einer gemeinsamen Versorgungsgesellschaft hatte die VEW zugestanden, daß bei den internen Berechnungen ihr Stromnetz mit 746 Mio. DM bewertet wurde.

Trotz dieser rechtlich so gut abgesicherten Position hat die VEW Stadt und Stadtwerke bei den Verträgen zur Gründung der DEW auf der ganzen Linie über den Tisch gezogen. Im Gesellschaftsvertrag der neuen Dortmunder Energiegesellschaft soll vereinbart werden, daß die VEW im Falle ihres Ausscheidens aus der DEW eine Entschädigung in Höhe des "Sachzeitwerts auf Tagesneuwertbasis" erhält. Auch wenn die DEW das 110-kV-Netz übernehmen will, muß sie den überhöhten Sachzeitwert bezahlen.

Die Folge: Wenn die Stadt nach 20 Jahren die Dortmunder Energieversorgung alleine betreiben will, muß sie der VEW erheblich mehr überweisen, als wenn sie die Stromverteilung schon 1995 an die Stadtwerke gegeben hätte. Heute beträgt der Unterschied ca. 250 Mio. DM. Im Jahre 2015 werden es deutlich mehr sein. Wer soll dann diese Mittel aufbringen? Zumal die 577 Mio. DM, die die DSW für den Stromnetzkauf zurückgelegt hatten, anderweitig ausgegeben sind.

Bei der Diskussion um die Dortmunder Stromversorgung hatte die Frage eine bedeutende Rolle gespielt, wie den Stadtwerken zusätzliche Mittel zur Finanzierung des defizitären öffentlichen Nahverkehrs zugeführt werden könnten. Die WIBERA hatte ausgerechnet, daß die von der DEW GmbH zur Deckung der Verkehrsverluste erwirtschafteten Mittel aufsummiert über 20 Jahre 1802 Mio. DM betragen werden. Hätten die Stadtwerke die Stromverteilung allein übernommen, wären es 1771 Mio. DM gewesen. Der Unterschied beträgt 31 Mio. DM, schlappe 1,7 % des Gesamtbeitrags. Diese Summe überzeugte angeblich die Herren Zeidler, Samtlebe und Koch sowie ihre KollegInnen in der SPD- und CDU-Fraktion im Dortmunder Stadtrat, die gemeinsame Versorgungsgesellschaft der Stromnetzübernahme durch die Stadtwerke vorzuziehen. Wo waren jedoch die tapferen Streiter für den Dortmunder Stadsäckel, als die DEW-Verträge ausgehandelt wurden? Wer nach 20 Jahren 31 Mio. DM zusammengespart hat, der kann es sich nicht leisten mehrere hundert Millionen zu verschenken.

Verständlich wird das alles nur, wenn man unterstellt, daß es den maßgebenden Kommunalpolitikern nie wirklich um die angeleglichen finanziellen Vorteile der gemeinsamen Gesellschaft sondern allein um die weitere Beteiligung der VEW an der Dortmunder Energieversorgung ging. "VEW forever" lautete offenbar ihre Devise, als sie am 8.10.1992 zunächst im Rat die Beteiligung der VEW durchsetzten und danach in den DEW-Verträgen dafür sorgten, daß nach 20 Jahren niemand mehr das Stromnetz bezahlen kann.

Der zweite Grund für die Kehrtwende des Bundeskartellamtes war der Verzicht auf Minderheitenrechte durch VEW. Auch dies ist ein formales Zugeständnis. Wer es, wie VEW, in der Vergangenheit stets geschafft hat, über informelle Kanäle, persönliche Verflechtungen und ökonomische Anreize seine Interessen bei den Dortmunder Kommunalpolitikern durchzusetzen, kann dies nur noch besser, wenn er jetzt auch direkt an den Stadtwerken beteiligt ist.

Wie man sich das zukünftige Miteinander von Stadt Dortmund, DSW und VEW vorzustellen hat, kann man in der Präambel des Konsortialvertrages der DEW nachlesen: Die Partner beabsichtigen, "nach den Grundsätzen des fairen Interessenausgleichs und der wechselseitigen Rücksichtnahme loyal zusammenzuarbeiten." Man will sich gegenseitig nicht weh tun. Doch gerade das ist im Interesse einer ökologischen Energieversorgung in Dortmund bitter notwendig. Die Abschaffung der Stromheizungen, der forcierte Ausbau von Blockheizkraftwerken und eine drastische Senkung des Energieverbrauchs verletzen eklatant die Geschäftsinteressen der VEW. Soll die Energiewende in Dortmund eine Chance haben, ist nicht loyale Zusammenarbeit sondern Unabhängigkeit von den Profitinteressen der VEW gefragt. Doch gerade das wurde von SPD und CDU im Rat der Stadt Dortmund auf unabsehbare Zeit verhindert.

Michael Paschko

## **Grüner Punkt „Kleb Dir einen“**

**I m S ü d e n. (wei)- Ärger mit dem grünen Punkt. Das Duale System (DSD), verantwortlich für die Rücknahme und Verwertung von „Grüne-Punkt-Produkten“, steckt in Finanzschwierigkeiten.**

Grund: Zwar tragen 90 Prozent aller Verpackungen den grünen Punkt als Lizenzzeichen, aber für nur 50 Prozent werden an das DSD auch Gebühren gezahlt. Ein Scheitern des Punktes ist nicht mehr ausgeschlossen.

Markus Wetter vom Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) in Dortmund fühlt sich in seiner Kritik am grünen Punkt bestätigt. Er sagt: „Kleb Dir einen“. Was er damit meint?

## Macht Hansi Lungenkrebs?

Eltern, die ihren Kindern mit einem Wellensittich oder Kanarienvogel eine Freude machen wollen, müssen aufpassen. Die Anwesenheit der gefiederten Lieblinge erhöht das Lungenkrebsrisiko für die menschlichen Hausbewohner um mehr als 100 Prozent im Vergleich zu "vogelfreien" Haushalten. Bei über zehnjähriger ununterbrochener Hausvogelhaltung steigt das Risiko sogar um mehr als 200 Prozent. Das hat eine Forschergruppe der Berliner Bundesgesundheitsämter (BGA) herausgefunden. In der BGA Studie wurden 39 Lungenkrebspatienten auf drei Berliner Krankenhäusern und 429 lungenkrebssunde Kontrollpersonen einbezogen.

Die beiden Gruppen waren hinsichtlich anderer gesundheitlich bedeutsamer Merkmale miteinander vergleichbar. Unabhängig davon erwies sich die Hausvogelhaltung als ein beachtliches eigenständiges Lungenkrebsrisiko. Den Schadstoffmechanismus erklären die Wissenschaftler damit, daß feine Vogelfedern und aufgewühlte Kotpartikel aus dem Vogelgehege eingeatmet werden. Wer sich trotzdem einen Hausvogel halten möchte, sollte zumindest den Vogelkäfig regelmäßig säubern und öfter die Räume durchlüften, in denen die Vögel gehalten werden.

Südanzeiger 1.9.93

Fortsetzung vom Titel:

**I m S ü d e n. (wei)- „11 Pfennig mehr geben wir im Schnitt für jedes Produkt mit dem grünen Punkt aus - ohne Gegenleistung“, kritisiert Markus Wetter vom Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) Dortmund.**

„Das Duale System hat die Verbraucher aufgefordert, fleißig zu sammeln und versprochen, die Verpackungen wiederzuverwerten“. Doch nicht viel sei geschehen. „Die Verpackungsberge türmen sich, Verpackungsmüll landet auf dunklen Wegen in der Müllverbrennungsanlage“.

Nach dem Motto „Kleb Dir einen“ fordert der BUND deshalb alle Verbraucher auf, grü-

ne Punkte zu sammeln. Ähnlich wie Rabattmarken auf einem BUND zur Verfügung gestelltes Blatt geklebt, ergibt sich bei 180 Punkten die Summe von 19,80 Mark. Geld, das vom DSD per Einsendung zurückgefordert werden soll. „Natürlich ist dies nur eine symbolische Aktion“, so Wetter. „Ein Rechtsanspruch auf das Geld besteht nicht.“

### **Symbolische Aktion**

Sein Vorschlag, den Müllberg abzutragen: „Erst mal von der Kunststoffvielfalt wegkommen. Optimal sind natürlich Mehrwegsysteme.“

