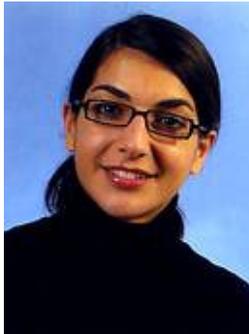


Editorial

Liebe Freundinnen und Freunde,



pünktlich zum Ende der politischen Sommerpause in Essen und NRW erreicht Dich unsere 4. Ausgabe des Newsletters „GRÜNE Zeiten“ mit 2 Schwerpunktthemen.

Neben der „Volksinitiative gegen den Verkauf der LEG-Wohnungen“, die nun

in die heiße Phase geht, wollen wir den Blick auf das Thema demographischer Wandel richten. Vor dem Hintergrund, dass Essen kleiner, älter und bunter wird, müssen wir uns die Frage stellen, wie wir GRÜNE diesen Wandel gestalten wollen um in Zukunft eine Großstadt zu sein, die sowohl für ALT als auch für JUNG attraktiv bleibt und Lebensqualität sichert.

Eins noch in eigener Sache: Wir möchten mit dem Newsletter möglichst viele LeserInnen erreichen. Deshalb an dieser Stelle die Bitte, den

Newsletter an Interessierte weiterzuleiten. Noch besser wäre es, wenn Interessierte sich einfach in unseren Verteiler eintragen. Eine Mail an kreisverband@gruene-essen.de genügt.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Dir
Feride Yaldizli

Inhaltsverzeichnis

Editorial	1
Absage an die Lernmittelfreiheit für Arbeitslosengeld II Empfänger	1
Volksinitiative gegen Verkauf der LEG-Wohnungen:..	2
Demografischer Wandel im Blickpunkt.....	2
Medikamente und PFT im Trinkwasser	3
Krupp-Boulevard kommt mit Straßenbahn	5
Stadtbahn nach Bredeney?	5
A 52: Maut nicht machbar	8
Freigabe des Ladenschlusses:	9
Messeparkplatz Lilienthalstrasse: Der Kampf geht weiter	10
Tipps und Termine.....	10

Absage an die Lernmittelfreiheit für Arbeitslosengeld II Empfänger

Das im Juni verabschiedete Schulgesetz hat bereits in den ersten Tagen nach den Sommerferien für soziale Schieflagen in Essen gesorgt. Arbeitslosengeld II Empfänger haben seit der Novellierung keinen Anspruch mehr auf Lernmittelfreiheit. Das Gesetz legt diesen Punkt ins Ermessen der einzelnen Schulträger und stellt es den Kommunen frei, die Eigenanteile selbst zu bezahlen. Da die Stadt Essen einen Nothaushalt hat, darf sie lediglich solche Ausgaben tätigen, zu denen sie rechtlich verpflichtet ist. Dies betrifft eben die Lernmittelfreiheit leider nicht.

Die sachliche Begründung der Situation soll an dieser Stelle aber nicht über darüber hinwegtäuschen, dass dieser Umstand – zumindest bildungspolitisch gesehen – eine Katastrophe ist. Aus meiner Sicht gehört es zu den elementars-

ten Aufgaben der Bildungspolitik, dafür Sorge zu tragen, dass Kinder und Jugendliche in diesem Land unabhängig von der sozio-ökonomischen Situation ihrer Elternhäuser ein hohes Bildungsniveau erreichen können.

Dass dieser – zugegebenermaßen idealtypische – Anspruch nicht der Realität entspricht, ist schon klar, aber dass nun auch elementare Lernmittel Kindern und Jugendlichen aus ökonomisch schwachen Familien nicht mehr zugebilligt werden, ist ein Skandal. In Essen sind laut Co-Dezernent Rüdiger Kersten immerhin 9000 Kinder betroffen.

Feride Yaldizli

Volksinitiative gegen Verkauf der LEG-Wohnungen: Die heiße Phase hat begonnen!

Die Volksinitiative "Sichere Wohnungen und Arbeitsplätze" ist sehr gut gestartet. Landesweit haben sich zahlreiche lokale Aktionsbündnisse zur Unterstützung der Unterschriftensammlung für den Erhalt der LEG-Wohnungen und gegen die Abschaffung von Mietschutzrechten gebildet. In Essen war der GRÜNE Kreisvorstand Geburtshelfer eines solchen lokalen Aktionsbündnisses. Inzwischen wurden auch die Kampagnenzeitung samt Unterschriftenlisten an alle rund 2000 Essener LEG-Wohnungen verteilt. Wir haben außerdem Infostände während des Essener CSD und des Seniorentages zur gezielten Ansprache der Bevölkerung genutzt. Landesweit wurden inzwischen rund 10.000 Unterschriften gesammelt, benötigt werden bis Mitte Oktober (es darf aber auch darüber hinaus gesammelt werden) ca. 70.000 Unterschriften. Besonders werben möchte ich für unsere drei Veranstaltungen zur Unterstützung der Volksinitiative:

Warum die LEG als staatliche Wohnungsbaugesellschaft unverzichtbar ist, wollen wir auf dieser Veranstaltung diskutieren:

Veranstaltung gegen den Verkauf der LEG-Wohnungen

am 28.8. (Mo) um 19.00 Uhr im
Forum Kunst und Architektur am Kopstadtplatz 12
mit

Theo Strässer (Vorsitzender des LEG-Gesamtbetriebsrats)
Dr. Dietrich Goldmann (Vorstandsvorsitzender des ALLBAU)
Dieter Hilser (SPD-MdL, wohnungspolitischer Sprecher der LEG-Landtagsfraktion)
Moderation Thomas Rommelspacher (Vorstandssprecher GRÜNE)

Am 6.9. macht der **LEG-Tourbus des Landesverbands** mit unserer Landessprecherin Daniela Schneckenburg in Essen Station, und zwar auf der Kettwiger Str. in Höhe Marktkirche. (ab 11.00 Uhr)

Am 13. 09. besucht uns der **wohnungspolitische Sprecher der GRÜNEN Landtagsfraktion, Horst Becker**, im Rahmen der Kreismitgliederversammlung 13.9. um 19.00 Uhr im Rathaus und wird mit uns über die LEG-Volksinitiative sowie die **unsoziale Wohnungspolitik der CDU-FDP-Landesregierung** diskutieren.

Helmar Pless

Demografischer Wandel im Blickpunkt

Über nichts ist derzeit so schnell Einigkeit zu erzielen wie über die Notwendigkeit auf den demographischen Wandel unserer Gesellschaft zu reagieren. Parallel zur gestiegenen Lebenserwartung der Menschen, ist die Geburtenrate in Deutschland in den letzten 30 Jahren gesunken.

Die Hälfte der Bevölkerung wird im Jahre 2050 älter sein als 48 Jahre.

Auch Essen bleibt hiervon nicht unberührt: Während 1955 noch fast 10.000 Kinder in Essen auf die Welt kamen und die Stadt mehr als 680.000 Einwohner zählte, wurden im vergangenen Jahr nur noch knapp 4.600 Kinder geboren und die

Einwohnerzahl sank deutlich unter die 600.000 Marke. Die Zahlen für das Jahr 2006 liegen noch nicht vor.

Pessimistische Zukunftsvisionen betonen die negativen Konsequenzen, die mit der veränderten Zusammensetzung der Bevölkerung einhergehen. Die ersten Folgen des demographischen Wandels haben unsere sozialen Sicherungssysteme bereits erfasst – die Politik scheint derzeit die Alterung und Schrumpfung unserer Gesellschaft kaum beeinträchtigt zu haben. Die Debatte um einen verantwortungsvollen Umgang mit einer älter, kleiner und bunter werdenden Gesellschaft nicht nur um Schwarzmalerei gehen kann, liegt auf der Hand. Vielmehr muss geklärt werden, wie wir uns den ökonomischen, sozialen und kulturellen Herausforderungen stellen, die mit der veränderten Einwohnerstruktur einhergehen. Eine Konzentration auf notwendige Anpassungsleistungen muss in Angriff genommen werden.

Unter der Voraussetzung ökologisch, solidarisch und [generationen]gerecht handeln zu wollen, müssen wie GRÜNE in nahezu allen kommunalen Handlungsfeldern Entscheidungen herbeiführen wollen, die diesem Wandel in der Bevölkerungsstruktur gerecht werden.

Viele Kommunen haben bereits jetzt begonnen, auf diesen Umstand zu reagieren.

An dieser Stelle seien nur 3 Punkte genannt, die – aus meiner Sicht – zentrale Bestandteile einer zukunftsgerichteten kommunalen Politik sein sollte:

- alternative Wohnprojekte
- städtische Infrastruktur
- Kinder- und Familienfreundlichkeit

Generationenübergreifendes Wohnen – ein Blick nach Dortmund genügt an dieser Stelle – um zu sehen, dass die Trennung der Lebenswelten

von ALT und JUNG überwunden werden kann. In alternativen Wohnprojekten können gemeinsame Chancen genutzt werden, um der Abschottung generationenspezifischer Milieus entgegenzuwirken.

Auch wenn Politik nicht selbst ein positives Generationenverhältnis diktieren kann, so kann sie über die Unterstützung von Projekten und Programmen die Schaffung generationenübergreifender Lebensräume protegieren. Leider hat Essen in dieser Hinsicht noch nichts zu bieten.

Neben alternativen Wohnprojekten werden wir in Essen auch über eine Anpassung städtischer Infrastrukturleistungen zu diskutieren haben. So ist das Modellprojekt in der Markstraße in Borbeck, welches in diesem Jahr an den Start geht ein Schritt in die richtige Richtung. Hier wird ein wohnortnahes soziales Beratungsangebot geschaffen, um lange Wege und Ämtergänge zu ersparen. Neben dem kostenfreien Internetzugang wird es hier auch die Möglichkeit der Weiterleitung von Anträgen und Briefen an die zuständigen Stellen der Stadtverwaltung geben.

Neben den spezifischen Bedürfnissen einer älter werdenden Stadtbevölkerung, müssen wir als Großstadt aber auch die Belange und Notwendigkeiten von Familien und Kindern im Auge behalten und sie im Idealfall gerade mit denen der Älteren verbinden. So sind die ehrenamtliche Strukturen zu stärken, die Seniorinnen aktiv einbinden, um auch Familien und Kindern das Leben in einer Großstadt attraktiver zu machen. Projekte in Kindergärten und Schulen [z.B. Lesepatenschaften im Essener Lesebündnis e.V.] zeigen, dass Generationen voneinander profitieren und lernen können.

Feride Yaldizli

Medikamente und PFT im Trinkwasser

Nachdem in den letzten Wochen verschiedene Meldungen zu diesem Thema Schlagzeilen gemacht haben, möchte ich Ihnen an dieser Stelle einige Hintergrundinformationen bieten.

Zunächst einmal: das Thema ist nicht neu. Bereits seit Jahren ist bekannt, dass häufig einge-

nommene Medikamente, wie z.B. Cholesterinsenker, die „Pille“ und Antibiotika sich zunehmend mehr im Trinkwasser befinden. Diese Stoffe werden zum Teil unverändert mit dem Urin wieder ausgeschieden und landen im Abwasser. Da es immer noch sehr aufwändig – und damit teuer – ist

diese Stoffe in den Kläranlagen abzubauen, gelangen sie zurück ins Trinkwasser. Dort reichern sie sich an.

Dies geschieht einerseits automatisch durch eine, bei stetig höherem Durchschnittsalter, steigende „Konsumentenzahl“. Andererseits kommt dazu das Problem, das Städte haben, die ihr Trinkwasser Flüssen entnehmen: hier wird Wasser, das bereits einmal den Zyklus Trinkwasser-Abwasser-Kläranlage durchlaufen hat, wieder in den Fluss zurückgeleitet, wo es dann den nächsten Zyklus antritt. In der Ruhr liegt der Anteil des Abwassers je nach Pegelstand zwischen 25 und 40 %, d.h. das Trinkwasser in Essen hat zum Entnahmezeitpunkt teilweise bereits mehrere Klärdurchgänge hinter sich und damit entsprechend viele Arzneimittelrückstände intus. Die Folgen dieses Cocktails sind noch völlig unklar. Wahrscheinlich lassen sich ein Teil der Resistenzen auf Antibiotika bei Bakterien darauf zurückführen. Denkbar wären auch Fruchtbarkeitsstörungen bei beiden Geschlechtern durch die weiblichen Geschlechtshormone der Pille. Genauere Untersuchungen hierzu gibt es noch nicht. Nach Forschungsberichten aus den USA ist dort eine Verweiblichung von Fischen beobachtet worden, die auf hohe Arzneimiteleinträge in Gewässern zurückgeführt wird. Diese Befunde können für NRW nicht bestätigt werden.

UV-Lichtbehandlung

Eine Methode zur Eliminierung von Arzneimittelrückständen besteht in der Behandlung des Wassers mit UV-Licht. Voraussetzung für eine hohe Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit ist jedoch, dass insbesondere die wirksamen Anteile des UV-Lichtes das Abwasser ausreichen durchdringen können. Ist die Lichtdurchlässigkeit nicht oder nur ungenügend gegeben, steigt der Aufwand überproportional. Da eine optimale Lichtdurchlässigkeit bei normalem Abwasser nicht gegeben ist, wird aufgrund des hohen Kostenaufwandes eine solche UV-Behandlung nicht durchgeführt. Der Verbraucher muss also damit rechnen noch auf unbestimmte Zeit Arzneimittelrückstände mit dem Trinkwasser aufzunehmen.

Röntgenkontrastmittel

Eine Möglichkeit zur Behebung des Problems der Rückstände von Röntgenkontrastmitteln im Trinkwasser könnte darin bestehen, ähnlich wie bei Untersuchungen mit Radionukliden, die Pa-

tienten ihren Urin in den ersten 12-24 Stunden nach der Untersuchung sammeln zu lassen. Der Urin müsste dann von der Röntgenabteilung/Praxis, in der die Untersuchung statt fand, gesondert entsorgt werden. Entsprechende gesetzliche Regelungen müssten von der Bundesregierung erlassen werden.

PFT

Last but not least das derzeit so viel diskutierte PFT (Perfluorierte Tenside). PFT benötigt man zur Teflonherstellung und damit findet es sich in zahlreichen Gebrauchsgegenständen wie z.B. Regenjacken, Reinigungsmitteln u. a.. Der Stoff findet sich noch Jahre nach der Aufnahme im Blut wieder und geht auch in die Muttermilch über. Die gesundheitlichen Auswirkungen auf den Menschen sind noch nicht erforscht, aber im Tierversuch erwies sich PFT als krebserregend und leberschädigend.

Zur Senkung der Konzentration von PFT im Trinkwasser gibt es zwei Wege.

Der erste ist natürlich die Vermeidung der Einleitung. Als Verursacher der Belastung der Ruhr gilt die Firma GW Umwelt in Borchen bei Paderborn. Fatalerweise ist aufgrund der derzeitigen Gesetzeslage das Verhalten der Firma nicht strafbar. Laut Presseberichten besteht jedoch zusätzlich auch der Verdacht, dass es sich aufgrund der hohen Konzentration um mehr als einen Verursacher handeln könnte. Dazu ist bislang aber noch nichts Genaueres bekannt.

Aktivkohlefilter vorschreiben –Wasserwerke nachrüsten!

Der zweite Eliminierungsweg ist die Klärung des Abwassers. Hierzu bietet sich vor allem der Einsatz von Aktivkohlefiltern an. Während die großen Wasserwerke im Rheinland, trotz besseren „Ausgangswassers“, bereits zum größten Teil über Aktivkohlefilter verfügen, wird in den Wasserwerken des Ruhrverbandes nur in der Hälfte der Fälle mit Aktivkohlefiltern und Ozonreinigung gearbeitet. Die Wasserwerksbetreiber sehen keinen Anlass für eine Aufrüstung ihrer Anlagen. Die Trinkwassernormen sind erfüllt, was will man mehr? Grund hierfür sind wie (fast) immer die Kosten. Der Neueinbau eines Kohlefilters kostet zwischen 150.000 und 200.000 Euro. Die täglichen Mehrkosten für die 13 Wasserwerke, die noch nachzurüsten wären, lägen bei etwa 13.000 Euro pro Tag.

Derzeit erreicht das in die Ruhr eingespülte TFT zu 100% die Menschen in den betroffenen Gebieten,

vor allem im Hochsauerlandkreis und an der Möhnetalsperre, aber auch am restlichen Ruhrlauf kann man erhöhte Tensidkonzentrationen nachweisen.

Abschließend kann man sagen, dass Trinkwasser, als eines der wichtigsten Lebensmittel überhaupt, nicht aus Profitgier von einigen Wenigen zum Schaden Aller belastet werden darf. Hier müssen wir um strengere Richtlinien und

den zwingend vorgeschriebenen Gebrauch neuer Techniken kämpfen, damit vor allem das hochbelastete Wasser der Ruhr nicht zur Gesundheitsbelastung für Millionen von Menschen wird. Hier ist in Bezug auf die Wasserwerke an der Ruhr der Landesumweltminister gefragt!

Eine Verschärfung der Wasseraufbereitungsrichtlinien ist erforderlich.

Ilka Trösser

Krupp-Boulevard kommt mit Straßenbahn

Mit der Entscheidung von Thyssen-Krupp, die Konzernzentrale von Düsseldorf nach Essen zu verlegen, bekam der auch bei den GRÜNEN wegen seiner Ausbaubreite von 30 m umstrittene Bau des Krupp-Boulevards neuen heftigen Rückenwind. Schließlich muss das für die Hauptverwaltung vorgesehene Areal nördlich der Altendorferstraße in den Augen der Konzernspitze attraktiv an das Essener Straßennetz angebunden sein. Zu diesem Zweck wird eine neue vierspurige Hauptverkehrsstraße zwischen der Frohnhauser Straße im Süden und der Pferdeshahn im Norden gebaut. Nicht zuletzt auf Druck der GRÜNEN wird für die Straßenbahn ein eigener Straßenkörper gebaut, der den Stadtteil Frohnhausen attraktiv an die nördliche Innenstadt anbinden wird. Mit dem Bau der sog. Ost-West-Spange zwischen Berliner und Porscheplatz und der neuen Rampe in der Altendorfer Straße wurde in den neunziger Jahren für die Straßenbahnlinie 109 eine von den GRÜNEN schon damals kritisierte Umwegfahrt über die Oberdorfstraße und den gefährlichen Knoten Helenenstraße eingerichtet, die nun erfreulicherweise entfallen kann. Diese neue Straßen-

weise entfallen kann. Diese neue Straßenbahn-Linienführung bringt für die Fahrgäste nicht nur einen deutlichen Fahrtzeitgewinn, sondern für die Essener Verkehrs AG auch einen deutlichen wirtschaftlichen Vorteil, da die EVAG einen ganzen Straßenbahnwagen (Kurs) einsparen kann. Gemeinsam mit der Essener Verkehrs AG, unserer Bau- und Umweltdezernentin Simone Raskob und unserem Kooperationspartner CDU ist es nach dutzenden Gesprächen gelungen, eine Finanzierung für den Bau der Straßenbahntrasse zu finden. Ein weiterer dicker Brocken kommt auf die Stadt durch die Notwendigkeit der Umschichtung gewaltiger Erdmassen zu. Auf einer Fläche von ca. 20 ha soll ein gestaltetes Landschaftsbauwerk entstehen, das sowohl den „Kruppianern“ als Pantoffelgrün als auch dem arg gebeuteltem Stadtteil Altendorf als Naherholungs- und Grünfläche zur Verfügung stehen soll. Zur Zeit läuft bereits ein Wettbewerb zwischen zwei renommierten Grünplanungsbüros, die erste Gestaltungsskizzen bereits zu Papier gebracht haben.

Rolf Fliß

Stadtbahn nach Bredeney?

Essens Nahverkehr ist eine sehenswerte Ansammlung von Kompromissen. Ein bisschen Stadtbahn, Straßenbahn in Meterspur und die Reste des Spurbusexperimentes sind in der Ruhrmetropole zu bestaunen. Auf der Stadt-

bahn-Südstrecke nach Bredeney halten Meterspurfahrzeuge mit Klapptrittstufen an den Hochbahnsteigen der Stadtbahn. Nun stellt sich die Frage nach Nachfolgefahrzeugen für die in die Jahre gekommenen M-Wagen. Niederflurfahrzeuge können

hier nicht ohne Umgestaltung der Strecke eingesetzt werden.

Als die Südstrecke in den 1970er Jahren geplant und 1986 eröffnet wurde, dachte noch niemand an Niederflurstraßenbahnwagen. Einzige Möglichkeit, einen beinahe stufenlosen Schienenverkehr zu realisieren, war der Umbau aller Strecken für den Stadtbahnwagen B an Hochbahnsteigen. Der Einsatz von Meterspurfahrzeugen des Typs M in Stadtbahntunneln war nur als Zwischenstufe geplant. Da die BOStrab vorschreibt, dass der Einstieg in die Fahrzeuge keinesfalls unter dem Bahnsteig liegen darf, liegt zum Ausgleich von Toleranzen die Bahnsteighöhe grundsätzlich bis zu zehn Zentimeter unter der Fußbodenhöhe der Fahrzeuge. Für die B-Wagen wurde daher 90 cm als Standardbahnsteighöhe festgelegt.

Auf der Südstrecke verkehren sowohl B-Wagen der Linie U 11 zur Messe als auch M-Wagen der Linien 101/107 nach Bredenei auf gemeinsamen Drei-Schienen-Gleisen. Als Kompromiss wurden an den Bahnhöfen Saalbau, Rütten-scheider Stern, Martinstraße und Florastraße Bahnsteige mit 80 cm Höhe gebaut und ein Teil der M-Wagen (Fußbodenhöhe: 80 cm) mit Klapptrittstufen ausgestattet. So ist die Linie U 11 mit dieser Stufe im Einstieg an diesen Bahnhöfen nicht behindertengerecht. In die Straßenbahnlinien kommt man hier zwar stufenlos rein, kann aber an keiner anderen Stelle des Netzes ohne Treppen aussteigen.

Vergangene Stadtbahnräume

Ursprünglich war geplant, bis zum Jahr 2008 auch die Strecke Steele–Porscheplatz–Frintrop/Grenze Borbeck als Stadtbahnlinie überwiegend in Tunnellage umzubauen. Damit wäre auch auf der Ost-West-Strecke im Innenstadtbereich ein Mischbetrieb zwischen B- und M-Wagen entstanden. In einer weiteren Baustufe wären vermutlich auch die verbliebenen Essener Straßenbahnlinien entweder stillgelegt oder auf B-Wagen umgestellt worden. Für die in den Jahren 1975 bis 1990 beschafften M-Wagen hätte man keine meterspurigen Nachfolgefahrzeuge mehr benötigt. Stattdessen hat man sich jedoch in den 1990ern gegen den weiteren Bau von Tunnelstrecken entschieden. Die EVAG begann, meterspurige Niederflurwagen zu beschaffen, die auch ohne Hochbahnsteige einen behindertengerechten Einstieg bieten. Sie können allerdings

nur an Bahnsteigen mit bis zu etwa 24 cm Höhe halten.

Auch für die Klapptrittstufen-M-Wagen muss nun über Ersatzbeschaffung ab dem Jahr 2012 nachgedacht werden. Prinzipiell gibt es damit für die Südstrecke vier Möglichkeiten:

1. Neubeschaffung von Hochflur-Straßenbahnfahrzeugen mit Klapptrittstufen,
2. Teilabriss der Bahnsteige,
3. Umbau der Strecke nach Bredenei für Stadtbahnwagen des Typs B
4. Umbau der Messestrecke für meterspurige Niederflurfahrzeuge.

Die erste Variante scheidet praktisch aus, da solche Fahrzeuge im Wagenpark der EVAG eine teure Splittergattung bilden würden, die an den zentralen U-Bahn-Stationen keinen stufenfreien Zugang bieten. Auch würde die Südstrecke damit auf Dauer nicht behindertengerecht ausgerüstet werden können.



Es bleiben drei Möglichkeiten

Mit einem Umbau der Bahnsteige kann das bisherige Liniennetz auch mit Niederflurfahrzeugen nach Bredenei betrieben werden. An den drei gemeinsamen Bahnhöfen würden die Bahnsteige auf 60 Metern Länge für die U 11 auf 90 cm erhöht und auf den verbleibenden 30 Metern auf niederflur-gerechte 24 cm abgesenkt werden. Zu prüfen ist, ob beim nur von Meterspurwagen angefahrenen Bahnhof Florastraße ein Abriss der Bahnsteige erforderlich ist oder die Einstiegshöhe durch Aufschottern der Gleise angepasst werden kann.

Nachteil dieser Variante sind die beschränkten Zuglängen. Dreifach-Traktionen, die auf der U 11 bei den wenigen wirklich publikumsstarken Messen

eingesetzt werden, könnten nur noch ohne Halt vom Hauptbahnhof zur Messe verkehren. Auf den Linien nach Bredeneu wäre keine Doppeltraktion möglich, so dass in alle Zukunft in der Hauptverkehrszeit im personalintensiven Fünf-Minuten-Takt gefahren werden muss und keine Möglichkeit zur Steigerung der Kapazität besteht.

Stadtbahn nach Bredeneu

Im April 2006 beschloss die EVAG, das Projekt eines Umbaus der Straßenbahnstrecke nach Bredeneu zur oberirdischen Stadtbahn U 12 voran zu treiben. Damit könnte das Dreischienengleis entfallen und die acht Bahnsteige auf 90 cm angehoben werden.

Allerdings müssten auch auf der oberirdischen Zulaufstrecke nach Bredeneu solche Hochbahnsteige entstehen. Erste Planungen für diese Umrüstung gab es bereits in den 1970er Jahren. Sie ist allerdings nur mit Einschränkungen möglich. So soll aus Platzgründen die Haltestelle Frankenstraße aufgegeben werden. Diese ist jedoch sehr wichtig für das Geschäftszentrum Bredeneus und den Schülerverkehr, da sie zentral im Stadtteilkern liegt.

Für den Bau der Hochbahnsteige – die im nördlichen Stadtteil Karnap schon mal als Panzerverladerampen apostrophiert und an der Haltestelle Sigambreweg verhindert wurden – an den Haltestellen Alfredusbad, Kruppallee und Bredeneu müssten Parkplätze wegfallen und der Baumbestand angetastet werden. Falls es dagegen große Widerstände geben sollte, ist durchaus denkbar, dass die Endstelle der Südstrecke zum Alfredusbad zurückgenommen wird. An dieser ersten oberirdischen Station wäre genug Platz zum Bau einer Endhaltestelle mit Busverknüpfung. Die Buslinie 169 aus Velbert–Werden, welche die Hauptlast der Erschließung von Bredeneu tragen müsste, ist allerdings sehr verspätungsanfällig besonders bei ungünstigen Wetterlagen.

Als Linienkonzept ist von der EVAG angedacht, die Linie U 11 Gelsenkirchen Buerer Straße–Messe Süd und U 12 Karlsplatz–Bredeneu zu führen. U 17 und U 18 beginnen dann am Berliner Platz. Gleichzeitig ist geplant, die Verdichtertaxifahrten auf nachfragestarken Linienästen des Straßenbahnnetzes nach Steele und Katernberg durch einen Zehn-Minuten-Takt mit Doppeltraktionen abzulösen. Im Essener Straßenbahnnetz

ist es leider oft so, dass einer überfüllten Straßenbahn eine praktisch leere Straßenbahn folgt. Die U-12-Planung würde nach ersten Berechnungen dazu führen, dass zukünftig tagsüber 74 Kurse gebraucht werden. Heute sind es 81 Kurse im Stadtbahn- und Straßenbahnnetz.

Der große Nachteil der U-12-Variante ist die Belastung des Knotens am Hauptbahnhof in Essen. Zwei Straßenbahnlinien weniger können nach Süden durchgebunden werden und müssten am Hauptbahnhof enden. Es entsteht eine Nordlastigkeit des Straßenbahnnetzes und eine Südlastigkeit des Stadtbahnnetzes.

Die Straßenbahn als Alternative

Eine Alternative wäre der langfristige Umbau der Südstrecke inklusive der Messestrecke zur meterspurigen Straßenbahn mit Absenkung der Bahnsteige auf sechs U-Bahnhöfen. Dies würde wie bei der U-12-Planung die vollständige Umstellung des Straßenbahnnetzes auf Niederflurfahrzeuge ermöglichen. Die Belastung des Knotens Hauptbahnhofs wäre aber mit nur noch einer am Hauptbahnhof endenden Linie deutlich geringer, beide Netze ausgeglichener. Der Messeverkehr für publikumsstarke Messen an Wochenenden könnte dann durch eine Verstärkerlinie Viehofer Platz–Messe abgedeckt werden, wobei allerdings die Meterspurwagen etwa 10 % weniger Plätze bieten als die B-Wagen. Die Messelinie müsste zudem am Hbf die Gleise der verbleibenden Stadtbahnlinien kreuzen – die U 11 ist derzeit die einzige Essener Linie, die den völlig fehlgeplanten Südkopf der U-Bahn-Station Hbf ohne Kreuzung einer anderen Fahrstraße durchfahren kann.

Die Stadtbahnlinien U 17 und U 18 verkehren weiterhin und werden zum Karlsplatz bzw. zur Buerer Straße verlängert. Nach ersten Berechnungen würden für diese Alternativvariante im Alltagsbetrieb nur 72 Kurse benötigt.

Fazit

Die U-12-Planung ist wegen der unlösbaren Platzprobleme in Bredeneu und der drohenden Akzeptanzschwierigkeiten abzulehnen.

Die konsequenteste Abkehr von der in der Sackgasse steckenden Stadtbahnplanung wäre der Komplettumbau auf Meterspur. Allerdings würde damit gerade Essens leistungsfähigste Vorzeigelinie U 11 zurückgebaut. Den wenigsten Aufwand und die geringsten Vor- und Nachteile bringt die Teilabsenkung der Bahnsteige mit sich. Ein ein-

deutiges Votum für eine dieser beiden Varianten ist nicht möglich.

Kurzfristige Verbesserungen

Essen wird stellvertretend für das Ruhrgebiet Europäische Kulturhauptstadt 2010. Eine der Hauptspielstätten wird dabei das Weltkulturerbe Zeche Zollverein im Stadtteil Katernberg. Das Gelände wird derzeit durch die Straßenbahnlinie 107 erschlossen. Sinnvoll wäre der Einsatz von Niederflurfahrzeugen in Doppeltraktion zwischen Essen Hbf und Gelsenkirchen Hbf. Die Südstrecke könnte dann von einer Linie 101 Altenessen–Bredeney mit Hochflurfahrzeugen in Doppeltraktion bedient werden. Die bisherigen Straßenbahnlinien 106 (Südast) und 101 (Nordast) könnten miteinander verknüpft werden. Dies würde für das Weltkulturerbe Zollverein eine qualitativ hochwertige und barrierefreie Anbindung bedeuten. Zudem würden durch die kürzere Linienführung weniger Klaptrittstufenfahrzeuge benötigt, so dass bereits vor dem Umbau der Südstrecke einige der älteren Wagen ausgemustert werden könnten.

Derzeit wird der Nahverkehrsplan in Essen von externen Gutachtern überarbeitet. Daher ist aus Sicht von PRO BAHN jetzt der richtige Zeitpunkt für eine Diskussion, in welche Richtung sich der

öffentliche Personenverkehr in Essen weiterentwickeln soll, gekommen. Die verschiedenen Bausteine „Krupp-Gürtel-Straßenbahn“, „Beschleunigungsmaßnahmen für die Straßenbahn“ und „Weiterentwicklung der Südstrecke“ müssen zu einem abgestimmten Gesamtkonzept für den ÖPNV in Essen koordiniert werden. PRO BAHN und GRÜNE werden das Gespräch mit der EVAG und den NVP-Gutachtern suchen und die Vorteile der Alternativplanung vorstellen.

Am 26.06.06 fand ein Gespräch von GRÜNEN Verkehrsexperten mit der EVAG zum Thema Stadtbahn nach Bredeney statt. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die EVAG für die Straßenbahnstrecke nach Bredeney derzeit fünf Varianten ergebnisoffen prüft. Eine mögliche Stadtbahnvariante U 12 würde nur mit einer Einzeltraktion betrieben werden. Die EVAG sagte zu, dass auch eine langfristige Umspurung der Südstrecke auf einen Straßenbahnbetrieb untersucht werden soll. Zum Zeithorizont gab die EVAG an, dass zunächst die Straßenbahn im Krupp-Gürtel (Fertig 2011) und die Beschleunigung der Steeler Strecke Priorität haben. Erst ab 2015 könnten ggf. Baumaßnahmen in Richtung Bredeney konkret werden.

GuidoBerg/Jochen Schönfish

A 52: Maut nicht machbar Parlament und Öffentlichkeit jahrelang hingehalten

Nach jahrelangem Tauziehen konnte ein Sprecher der Bürgerinitiative gegen den Weiterbau der A52, Patrik Köbele, nun beim Verwaltungsgericht Gelsenkirchen Einsicht in die Akten zur Studie über die mögliche Privatfinanzierung der A52 nehmen.

2002 war diese Studie in Auftrag gegeben worden, um zu prüfen, ob die Essener Teilstrecke der geplanten Autobahn als Mautstrecke für PKW + LKW verwirklicht werden kann. Dadurch sollten die Kosten für den Bund von 385 Millionen € auf eine „Anschubfinanzierung“ von 75 Millionen € reduziert werden.

Obwohl diese Studie angeblich noch nicht vorlag, wurde genau dieses Modell im Jahr 2004 vom Bundestag beschlossen.

Stadtautobahn als Mautstrecke untauglich

Die Akteneinsicht ergab nun aber, dass bereits im Herbst 2003 ein Abschlussbericht der Studie diskutiert wurde, der zum Ergebnis kam, dass dieses Modell nicht zu realisieren ist, da es wegen der Höhe der Maut zu einer Verdrängung von 70-80 % der Autofahrer auf die mautfreien Nebenstraßen führen würde.

Für die Bürgerinitiative ist weniger das Ergebnis überraschend, als die Tatsache, dass dieses Gutachten 3 Jahre, unter 2 verschiedenen Landesregierungen, der Öffentlichkeit und selbst dem Bundestag vorenthalten wurde. Bürgerinitiative wie GRÜNE sind seit langem davon ausgegangen, dass das Gutachten wegen seiner unbrauchbaren Ergebnisse in den Schubladen verschwunden war.

In den Akten finden sich Hinweise, dass hochrangige Beamte Geheimhaltungswünsche der beauf-

tragten Unternehmensberatung gegenüber ihren eigenen Ministerien, den Parlamenten und der Öffentlichkeit akzeptierten.

Es finden sich auch Hinweise auf geradezu phantastische Gedankenspiele. So sollten 2 der 6 Spuren zwar vom Bund gebaut, aber für die 30 Jahre der Privatfinanzierung gesperrt werden, da sie wegen der Verdrängung durch die Maut nicht benötigt wären. Selbst die Idee eine Autobahn zu bauen, sie aber nicht Autobahn zu nennen ist aktenkundig.

Für dieses

Gutachten

wurden bereits

158.000 €

ausgegeben. Die

Bürgerinitiative

dazu: „Neben der

Vertuschung des

Gutachtens ist

dies der zweite

Skandal, das

Ergebnis des

Gutachtens war

jedem im Voraus

klar. Die

Aussage, dass eine innerstädtische Mautstrecke keinen Sinn macht, hätte man von uns preisgünstiger bekommen können. Es sollte aber nicht vergessen werden, dass die Planungen zur Weiterführung der A52 nur durch dieses Modell wieder zum Leben erweckt wurden.“

A 52 als neue Transitautobahn

Eines spricht das Gutachten klar und deutlich aus. Es geht nicht nur um 7 km Stadtautobahn in Essen sondern um die Schaffung „einer weite-

ren leistungsfähigen Nord-Süd-Autobahn durch das Ruhrgebiet. Dieser Straßenzug soll im Süden ansetzen an der A 46 bei Wuppertal und weiterführen über die Abschnitte B224, A 535 (Ruhrallée-tunnel), A 52 mit dem Neubauabschnitt zwischen A 40 (Frillendorf) und A 43 (Vogelheim) und dem Ausbau der B224 zur A52 von Essen-Nord über Gladbeck bis zur A 43 bei Marl.“ Das ist das Ziel, dass die Befürworter des Weiterbaus der A 52 in CDU, SPD und FDP verfolgen.

Bürgerinitiative wie GRÜNE lehnen diese Planung

als katastrophal für die Bevölkerung insbesondere Essens ab. Sie würde noch mehr automobilen Durchgangsverkehr durch unsere Stadt führen und Lärm Abgase und Feinstaubwerte erhöhen. All das wollen wir nicht!

Klar ist aber auch, so lange der Weiterbau der A 52

im Bundesverkehrswegeplan als privat zu finanzierende Strecke steht, ist der

Weiterbau in Essen nicht finanzierbar. Dieses Hindernis könnte die Große Koalition der Autobahnbauer aber durch eine Vollfinanzierung der A 52 durch den Bund beseitigen.

Der Bundestagsabgeordneter Kai Gehring (Grüne) wird zu dieser jahrelangen Täuschungsgeschichte eine kleine Anfrage an den Bundestag stellen.

Patrik Köbele/ Joachim Drell



Freigabe des Ladenschlusses: Signal gegen Frauen und Familien und Einzelhandel

„Die Landesregierung plant ein Experiment zu Lasten der Frauen, der Familien, der VerbraucherInnen und des mittelständischen Einzelhandels.“, so bewertet Barbara Steffens MdL, arbeitsmarkt- und frauenpolitische Sprecherin der GRÜNEN den Beschluss des Landeskabinetts. Dies sei umso weniger nachzuvollziehen, als auch in den Reihen des Einzelhandels kaum Vorteile, aber viele Nachteile erwartet werden.

"Der vorliegende Gesetzentwurf sieht keinerlei Regelungen zu Arbeitszeit oder Arbeitsschutz für die Beschäftigten im Einzelhandel vor - 70 Prozent davon sind Frauen. Sie werden nun mit familienfeindlicher

Schichtarbeit und gesundheitsschädlicher Nachtarbeit konfrontiert. Wie sollen die Frauen familiäre und berufliche Verpflichtungen in Einklang bringen?" fragt Steffens.

Der Gesetzentwurf verweist lediglich auf die bestehenden Bundesgesetze. Diese wurden jedoch für die klassischen Berufsfelder mit Schicht- und Nachtarbeit entwickelt. Sie passen nicht zu der generellen Freigabe der Öffnungszeiten. Außerdem stärkt diese Regelung Kaufhäuser und große Ketten und schädigt die tatsächlichen EinzelhändlerInnen.

Messeparkplatz Lilienthalstrasse: Der Kampf geht weiter

Der Kampf gegen den Messeparkplatz an der Lilienthalstrasse in Essen geht in seine entscheidende Phase. Es ist ein Kampf für Natur und Landschaft gegen einen Großparkplatz im Landschaftsschutzgebiet gegen die mit dem Parken von Tausenden von Kfz. auf einem Erdgasröhrenspeicher, in dem Gas mit einem Druck von 100 bar gelagert wird, verbundenen unkalkulierbaren Risiken des Rechts gegen das Unrecht: Das Oberverwaltungsgericht in Münster hat den Bebauungsplan „Messeparkplatz Lilienthalstrasse“ bereits zweimal für unwirksam erklärt David gegen Goliath in Gestalt der Allianz aus der Stadt Essen, der Messe Essen GmbH und der Stadtwerke Essen AG. Beim Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen ist wiederum ein Normenkontroll-Verfahren mit dem Ziel eingeleitet worden, den Bebauungsplan „Messeparkplatz Lilienthalstrasse“ erneut für unwirksam erklären zu lassen. Der Bevollmächtigte der Antragstellerin, Herr Rechtsanwalt Mampel aus der Kanzlei Taylor Wessing aus Düsseldorf, hat bereits in zwei Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht in Münster obsiegt. Er ist sicher, dass auch der dritte Versuch der Stadt Essen, einen Bau-

ungsplan für den Messeparkplatz an der Lilienthalstrasse aufzustellen, zum Scheitern verurteilt ist.

Der Messeparkplatz Lilienthalstrasse ist rechtswidrig in dem Landschaftsschutzgebiet „Am Treppchen – Roßkothen“ errichtet worden. Dort gilt ein absolutes Bauverbot. Dieselbe Stadt Essen, die in Landschaftsschutzgebieten gegen private Eigentümer rigoros mit Beseitigungsverfügungen vorgeht, die kleine Gartenhäuser, Ställe etc. errichtet haben, hat nicht nur zugelassen, dass in dem Landschaftsschutzgebiet auf 13,5 ha ein Großparkplatz für 5.000 Kfz. errichtet worden ist und betrieben wird. Als Mehrheitsgesellschafter der Messe Essen GmbH ist sie letztlich sogar selbst Bauherrin und Betreiberin des Parkplatzes.

Unter dem Messeparkplatz an der Lilienthalstrasse befindet sich ein Erdgasröhrenspeicher der Stadtwerke Essen AG. Dort werden in sechs ca. 560 m langen Rohren mit einem Durchmesser von je 1,40 m bis zu 500 t Erdgas mit einem Druck von bis 100 bar verdichtet. Bei einer nicht hundertprozentig auszuschließenden Leckage würden die Benutzer und Anwohner des Parkplatzes unkalkulierbaren Risiken für Leib und Leben ausgesetzt.

Dr. Horst Pomp
Essener Aktion gegen Umweltzerstörung

Tipps und Termine

Veranstaltung: Nah-Ost Konflikt

DIE GRÜNEN werden in der 1. Septemberhälfte ein Gespräch zum Nah-Ost-Konflikt und der geplanten Bundeswehrentsendung im Rahmen eines UN-Auftrags mit einer wissenschaftlichen MitarbeiterIn der GRÜNEN Bundestagsfraktion durchführen. Ort und Zeit werden kurzfristig auf unsere Homepage bekannt gegeben.

Wann	Wo	Was
28.8. Mo 19.00	Kopstadtplatz	LEG-Verkauf verhindern –Veranstaltung der Volksinitiative/GRÜNE im Forum Kunst und Architektur
31.8. Do 20.00	Werden	„Treffpunkt GRÜN“ in den Domstuben, Brückstraße
03.9. So 9.30	Willy-Brandt-Platz	Liegeradtour nach Langenberg, Radtour der EFI 60 km
06.9. Mi 20.00	Steele	Steeler Treff der GRÜNEN im Grend, Westfahlenstr. 298
06.9. Mi 20.00	Rüttenscheid	GRÜNER Stammtisch Rüttenscheid im Cafe Cult, Giradetzentrum
06.9. Mi 19.00	Frohnhausen	GRÜNER Stammtisch der GRÜNEN Essen-West im „jetzt&hier“ Lüneburger Str. 40
07.9. Do 20.00	Borbeck	GRÜNER Treff in Borbeck im Wirtshaus, Germaniastr. 230
08.9. Fr 15.00 bis 17.00	Landtag	„Pik Oil –das Ende des billigen Öls“ mit Reiner Priggen (GRÜNE LTF) Raum E1 D05
10.9. So 09.30	Willy-Brandt-Platz	Tag des offenen Denkmals, Radtour der EFI zur Deilbachmühle, 55 km hügelig
11.9. Mo 20.00	Wasserturm	Stammtisch der GRÜNEN Stadtmitte/Huttrop Gaststätte Michelshof, Steubenstr. 61
12.9. Di 19.00	Altenessen	Bl „Stoppt A 52“, Hövelstr 73, Cafe der ev. Kirchengemeinde
12.9. Di 20.15	Limbecker Str. 48	AK Verkehr der GRÜNEN
13.9. Mi 19.00	Rathaus	MV der GRÜNEN Raum 1.17 mit MdB Kai Gehring
14.9. Do 19.00	VHS Essen	Atomwaffen abschaffen bis 2020 (Vortrag und Diskussion mit Xanthe Hall/ IPPNW)
15.9. Fr 14.30 bis 17.00	Landtag	„Integrationspolitik auf dem Prüfstand“ (GRÜNE LTF, Anmeldung)
18.9. Mo 20.00	Zeche Carl	Stammtisch der GRÜNEN Nord
22.9. Fr 17.30 bis 22.00	Dortmund	„Essen/Ruhr Kulturhauptstadt 2010“ 10. Böll-Forum mit Adrienne Göhler, Gehörlosenkulturzentrum im Union-Gewerbehof
27.9. Mi 15.00	Rathaus	Ratssitzung
29.9. Fr 19.30	Ruhrhalbinsel	GRÜNER Stammtisch Ruhrhalbinsel, Gaststätte Dyonisos, Heisinger Str. 393
29.9. Fr 20.00	Werden	„Treffpunkt GRÜN“ in den Domstuben, Brückstraße