
HOCH Druck

kostet nichts

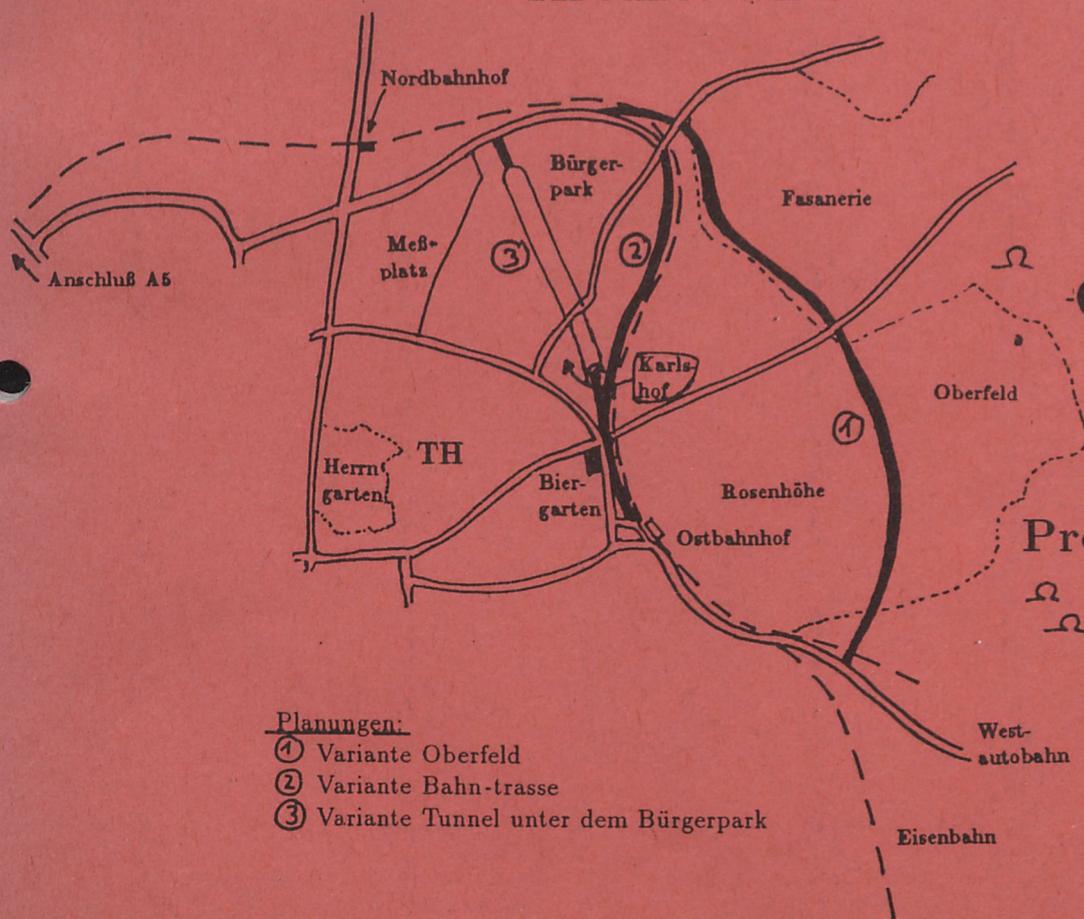
Nr. 4

10. Juli
1990

Herausgegeben von der StudentInnenschaft der TH Darmstadt

Umgehung Nord-Ost oder Autobahnverbindung Ost-West ?

Wie Darmstadt zu einer Umgehung des Frankfurter
Kreuzes wird



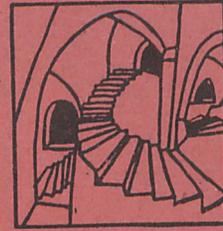
Das
Parkhaus-
Gutachten

Protest von
Prof. Lauterborn
schon im

August '89

Jede Menge HochDruck

Schloßkeller



JULI '90

FR 06. 07. POLITISCH-SATIRISCHES THEATER "PUSH, PUSH"

Was der Popper in der Disko macht, oder der Pseudo-Softie bei der alternativen Partnervermittlung ist dem äußerst aufgeschlossenen Publikum im Globus schnell klar, es quittiert mit Lachsalven die entlarvend überzogenen Klischees.

DI 10. 07. DISCO

DO 12. 07. NICHTRAUCHERDISCO

FR 13. 07. CLUMSY FOOLS

spielen eine heiße Mischung aus Soul und Rock. Die Zusammenstellung der Instrumente Bass, Schlagzeug, Gitarre, Saxophon, Querflöte, Piano und eine gewaltige Stimme sorgen für eine erfrischende, mitreißende Musik.



DI 17. 07. DISCO

SA 20. 07. SEMESTERABSCHLUSSFETE DES SCHLOSSKELLERS



DAS SCHRILLE
ENDE

DI 24. 07. DISCO

SA 27. 07. SALSADISCO

mit Salsa, Merengue und Cumbia
eine heiße Tanznacht!



SALSA

MO 30. 07. FRAUENDISCO

Achtung achtung von 15.07.1990 bis 9.10.1990 Dinstags DISCO.

Öffnungszeiten: 21.00 --1:00

Veranstaltungsbeginn: Ca 21.30

Tele. 06151-163117

Kontakte:

Musik: Georg DO. 1900-2100

Theater: Andrea DO.20.00--2200

Werbung: Hans MO.1800--19-30

Inhalt

Sport

WMWMWMWMWM 10

Kommunales

Zeitung für Darmstadt ?! 17
Ode an die Straßenbahn 29

Veranstaltungen

Die ökobank 35

Aus den Gremien

Konvent 6
Ständiger Ausschuß II (Forschung) 8
StuPa - Infereferentin gewählt! 9

Ökologie

TAT-Studienpreis 24
Trinkwasser gefährdet? 27
Ökologischer Umbau der Industriegesellschaft 32
Raubbau am Paradies - Mario Moscatelli 38

Verkehr

Auto-Waaaaaaahnsinn 11
Die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs 12
Autofahrer und Klimaschützer 14
Die "Autogerechte Stadt" 19
Global Denken - lokal Handeln! 23

DDR-Hochschulen

Jede Menge HochDruck 7
Akademischer Abgesang 33

TH-intern

Das Parkhaus-Gutachten 4
TH-Selbstverwaltung - so funktioniert's (3) 26

ASTA-intern

Landes-ASTen-Konferenz 15

Leser/innen-Briefe

Offener Brief an das Studentenwerk 34
Zum "Flugblattmüll" 39

Vorwort

Gerade noch rechtzeitig vorm Semesterende habt Ihr den letzten HochDruck dieses Sommers vor den erstaunten Augen: Ist er denn wirklich so dick geworden in den vergangenen zwei Wochen?

Neben dem Eifer der neugewählten Infereferentin (näheres darüber im StuPa-Bericht) sorgten die Beiträge über einige der zahlreichen Semester-Endspurt-Veranstaltungen für den Rekordumfang von 40 (vierzig) Seiten.

Das wichtigste aktuelle Thema ist zweifellos das Parkhaus: Nicht nur, daß einige Präzisionsmeßinstrumente der Physiker im Mathebau nur noch nachts oder sonntags benutzt werden können; auch die Gesundheit der Büroinsassen wird von Lärm und Abgasen gefährdet sein.

Über die ganze Zeitung verteilt sind die fünf Artikel zum Titelthema "Verkehr": neben Grundlegendem zum Individualverkehr wird die Nordost-Umgehung unter die Lupe genommen, die den Karlshof untertunneln soll!?

Auch die Ökologie kommt diesmal nicht zu kurz: Wir berichten über die Gefährdung des Darmstädter Trinkwassers, über zwei TAT-Veranstaltungen und über die Schwierigkeiten eines brasilianischen Umweltschützers.

Doch genug der Vorankündigungen: Ihr könnt ja selber lesen, was diesmal drinsteht!

Also, viel Spaß beim Lesen und schöne Semesterferien wünscht Euch die HochDruck-Redaktion!

Redaktion und V.i.S.d.P.
ASTA der TH Darmstadt.

Auflage: 2000 Exemplare

Redaktion: Monika Zickwolff,
Klaus Meyer, Volker Löffelmann,
Uli Franke.

Druck: ASTA-Druckerei

Namentlich nicht gekennzeichnete Artikel geben die Meinung der Redaktion wieder.

„Das Parkhaus-Gutachten“

Das Original:

"Parkdeck an der Ruthsstraße in Darmstadt. Geräusch- und Schadstoffimmissionen auf benachbarte Wohnbebauung, Zusammenfassende Bewertung:

Die der Begutachtung zugrunde gelegte Planung des Staatlichen Hochschulbauamtes entspricht den Anforderungen nach TA Luft. Die Geräuscheinwirkungen sind jedoch im Sinne der Anforderungen nach VDI-Richtlinie 2058, Blatt 1 "Beurteilung von Arbeitslärm in der Nachbarschaft" zu hoch. Es wurden daher Planungsänderungen vorgeschlagen. Diese Änderungen bestehen darin, die Nordfassade sowie Teile der Ost- und Westfassade zu schließen. Diese Lösung ist jedoch nur dann realisierbar, wenn das Parkdeck künstlich be- und entlüftet wird. Um diese Maßnahme zu vermeiden, wird für die weitere Planung eine Fassade mit Verglasung und schallgedämmten Schlitzfenstern an der Nordseite sowie Teilen der Ost- und Westseite vorgeschlagen. Diese Lösung erfüllt die Anforderungen nach TA Luft bei den vorgeschlagenen Lüftungsquerschnitten.

Die ursprünglich vorgesehene Ein- und Ausfahrt an der Ruthsstraße ist zur Verminderung der Lärmbelastung für benachbarte Wohnbebauung in die Pankratiusstraße zu verlegen. Wenn trotzdem auf Wunsch der Stadt Darmstadt eine Einfahrt- und Ausfahrtmöglichkeit an

der Ruthsstraße vorgesehen wird, so werden damit die vorgeschlagenen schalltechnischen Maßnahmen praktisch unwirksam.

Es ist, wenn schon diese Abweichung von unseren Vorschlägen auf Wunsch der Stadt Darmstadt hingenommen wird, dafür zu sorgen, daß im Regelfall nur die Zu- und Abfahrt von der Pankratiusstraße her erfolgt."

Interessant, gell?

Der Kommentar:

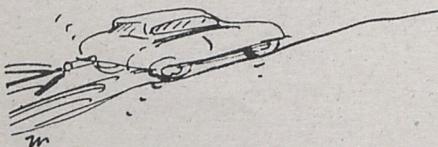
Es ist zweckmäßig, ein derartiges Gutachten sorgfältig zu lesen, da bei genauerer Betrachtung auffällt, daß Planungsänderungen am Parkhaus und dessen Zu- und Abfahrt ein Zusatzgutachten und einen einstweiligen Baustopp bis zur endgültigen Klärung der Belastungssituation verlangen.

Bereits in der Überschrift ist zu erkennen, daß sich das Gutachten nur auf die "benachbarte Wohnbebauung" bezieht und die umliegenden "Verfügungsbauwerke Mathematik/Physik" (Gebäude 2a und 2d) völlig außer acht läßt.

Ein Gebäude ohne Südfassade

Im Text selber ist die Rede von Nord-, Ost- und Westfassade. Die Südfassade, die direkt an das Gebäude 2d grenzt und die offen bleiben soll, so daß Schadstoffe und Lärm ungehindert das Gebäude 2d belagern können, findet keine Erwähnung sondern Mißachtung. Da laut Gutachten alle Fassaden bis auf die Südfassade ganz oder teilweise verschlossen werden sollen, bleibt den Schadstoffen, CO₂ und NO_x, nichts anderes übrig als sich zwischen Parkhaus und Mathe/Physik-Bau niederzulassen und zu akkumulieren, da sich für einen derartigen Vorgang im entsprechenden Zwischenraum ideale Bedingungen befinden ("strömungsmechanisch tote Zone"). Eine künstliche Be- und Entlüftung scheiterte (angeblich) aus Kostengründen, wie immer, wenn es um Schutzmaßnahmen geht. Das Parkhaus zum Wohle der All-Gemeinheit, wer oder was auch immer das sein mag.

Einen Vorteil hat das Waldsterben. Man fährt kaum noch gegen 'n Baum.



Die „Mathe- und Physik-Bau-Bewohner“ kriegen die Schadstoffe ab

Die Verlagerung der Zu- und Abfahrt hin zur Pankratiusstraße bedingt ein Zusatzgutachten, da die Verkehrssituation um Parkhaus und THD im wahrsten Sinne der Worte sich um 180° gewendet hat. Die einstige Belastung, die den Menschen des Martinsviertels nicht zugemutet werden durfte (aber vielleicht sollte, wie gut, daß ab und zu Gesetze noch Beachtung bei Politikern finden), betrifft nun Mathe/Physik-Bau und dortige Anwohner/innen. Es ist auf jeden Fall damit zu rechnen, daß selbst bei einer Parkraumbewirtschaftung des Parkhauses, die nur bestimmten Personen das Parken dort erlauben würde, der Individualverkehr im TH-Umfeld drastisch zunehmen wird, weil sich genügend Mensch-Maschine-Symbionten erhoffen werden, in dem scheinbar freiwerden Parkraum einen Abstellplatz in direkter, attraktiver Uninähe zu ergattern, denn zu weites Laufen kann bei den zukünftigen Immisionswerten im TH-Umfeld sehr schädlich sein.

Von Seiten der Mathe/Physik-Bau-"bewohnern" hat nun ein Hochschulangehöriger, der Physiker Prof. Lauterborn, allen Parkhausverantwortlichen und zukünftigen Benutzer/inne/n den Papier-Krieg erklärt. Prof. Lauterborn und seine Mitarbeiter/innen sind durch das Parkhaus doppelt und dreifach betroffen und belastet: (1) Lärm und Schadstoffe rieseln ihnen direkt in ihre Büros. Prof. Lauterborn dokumentiert seinen Protest durch den in großen Buchstaben an seinem Fenster befindlichen Schriftzug **"BAUSTOPP"**. (2) Der wohl schwerwiegendste Schaden: Physikalische, hochempfindliche Experimente mit Raster-Tunnel-Mikroskopen bedürfen einer absolut schwingungsarmen Umgebung, so daß jetzt schon wichtige Experimente nur in der Nacht und am Wochenende gemacht werden. Die Apparaturen befinden sich übrigens teilweise in ungeeigneten Kellerräumen, die aus akutem Platzmangel bezogen werden mußten, da für Forschung notwendiger Raum an der THD mehr als rar ist. Für Forschung und Studentenwohnheime, die nebenbei bemerkt, den Innenstadtverkehr durch den neugeschaffenen Wohn- (nicht Park-)Raum wirklich entlasten

würden, ist weder Geld noch Wille da. Eine geradezu unsinnige Finanzpolitik von Seiten der Landesregierung.

Proteste und konstruktive Gegenvorschläge von Prof. Lauterborn und dem Institut für Angewandte Physik, das einstimmig hinter ihm steht, werden von den Verantwortlichen wie Staatsbauamt Darmstadt und Oberparkhausmeister Metzger total mißachtet. Das Staatsbauamt Darmstadt weigert sich sogar irgendwelche Maßnahmen zum Schutz von Mathe/Physik-Bau-Bewohner/innen und deren Experimente zu ergreifen. Hochschulangehörige (Profs, WiMi 's, Studis etc...) werden also nur Nachteile haben, wenn sie im Bereich der Mathematik oder der Angewandten Physik Experimente, Diplome oder Studienarbeiten durchzuführen haben. Bereits bei den Abrißarbeiten am alten Parkdeck haben viele Mathematiker/innen und Physiker/innen aufgrund des hohen Lärmpegels das Weite gesucht und das Arbeiten in der eigenen, ruhigen Wohnung vorgezogen, was sich natürlich in größter Weise auf Zusammenarbeit in AG 's und auf die Präsenz niederschlug. Ähnliche Zustände werden schon jetzt wieder befürchtet, wenn die Parkhauszuabfahrt von der Pankratiusstraße aus erfolgen wird.

Alle diese Tatsachen lassen keine andere Wahl, als einen sofortigen Baustopp zu beantragen

Interessant ist auch zu wissen, daß Herr Lauterborn seine massiven Bedenken schon im August letzten Jahres an das Präsidialbüro der THD richtete. Zu diesem Zeitpunkt waren noch keine Aufträge an Baufirmen vergeben worden. Änderungen und Zusatzgutachten hätten also noch ohne weiteres erstellt werden können!

Ich möchte diesen Artikel mit zwei Zitaten abschließen, denen ich mich als Ökologie-Referent des ASTa voll anschließe:

Prof. Lauterborn: **"Parkhaus ist teuer und bringt nichts, also nicht bauen."** (Aug. '89)

Einstimmiger Beschluß des Direktoriums des Instituts für Angewandte Physik: **"Alle diese Tatsachen lassen keine andere Wahl, als einen sofortigen Baustopp zu beantragen."** (Mai '90)

Wilfried Noell

richtig. Zum einen wollten einige Fachbereiche (wie die E-Technik) den Standort Lichtwiese nicht mehr, zum anderen habe es vermehrt grundsätzlich kritische Stimmen gegeben, so daß die Konzeption erst überdacht werden solle. AHA!

Herr Nickel (Fachbereich 1) machte eine kritische Anmerkung zu den Berufungsverhandlungen: ein guter Professor sei noch lange kein guter Prüfer und Studiens würden im Senat mit ihren Einwänden nicht sehr ernst genommen.

Schließlich wurde bemängelt, daß das Thema "Frauen in der Forschung" im Rechenschaftsbericht schlichtweg fehle. Die Forderung einer zu diesem Thema vom Konvent eingesetzten Arbeitsgruppe nach einer BAT IIA-Stelle für eine Frauenbeauftragte wurde nicht erfüllt. Der sonst sprachgewandte Präsident nahm die Kritik einfach hin. Von dieser bemerkenswerten Szene abgesehen, ereignete sich nicht mehr viel. (km)

Jede Menge HochDruck



Die AStA-Zeitung "HOCHDRUCK" hat eine Auflage von 2000 und eine achtköpfige Redaktion, sie erscheint selbstverständlich auf Umweltschutzpapier und hatte zuletzt 12 Seiten. Gedruckt wird sie bei der Mainrundschau Würzburg. Die Lizenz beim Rat des Bezirks Halle hat die Nummer H 198.

Schön zu wissen, daß wir nicht allein stehen mit unserem optimistischen Namen, zumindest an der Martin-Luther-Universität Halle gibt es Hochdruck massenhaft!

Tröstlich auch zu wissen, wie sich die Probleme gleichen: basisdemokratische Strukturen wie Abstimmungen aller Studierenden über wichtige Studienfragen scheitern am mangelnden Interesse, der RCDS Halle pocht dar-

auf, daß die Verfaßte Studentenschaft nur ein hochschulpolitisches und kein allgemeinpolitisches Mandat wahrnehmen kann, die Redaktion beklagt sich über mangelnde Rückkopplung auf ihre Artikel.

Wir freuen uns über ein Foto des neuen Rektors in voller Talar-kluft und erfahren, daß diese Klamotte in der DDR 1968 (!) wieder eingeführt wurde. Wir finden Interviews, Beiträge zu kulturellen Ereignissen, den Terminplan des "Turms" (des dortigen Schloßkellers) und Artikel zur Ökologie. Zuletzt bewundern wir das ansprechende Layout und übermitteln einen

Solidarischen Gruß nach Halle!

(km)

Ständiger Ausschuß II:

Professurwechsel FB 11 - FB 21, Zweiter Akt

In der letzten Sitzung am 27.06.90 hat der Ständige Ausschuß für Forschungsangelegenheiten und wissenschaftlichen Nachwuchs wiederum den TOP „Wechsel der Professur Technische Mineralogie von Fb 11 (anorganische Chemie) nach Fb 21 (Materialwissenschaft)“ behandelt. Nachdem in der vorangegangenen Sitzung dieses Vorhaben gescheitert war, da die Sache in den Fachbereichen nicht geklärt war (wir berichteten im Hochdruck Nr.2), scheinen die Verantwortlichen, allen voran Präsident Böhme, ihre Hausaufgaben gemacht zu haben.

„Hausaufgaben“ gemacht, Wechsel perfekt. Fb 11 erhält als Ersatz C3-Professur

Der Präsident erläutert die Sachlage:

„Rechtlich möglich ist ein Wechsel der Fachbereichszugehörigkeit der Professur „Technische Mineralogie“ vom Fb 11 in den Fb 21 (§18 II, Nr. 2a HUG). Damit werden lediglich die Grenzen zwischen den Fachbereichen 11 und 21 gezogen.“

Der Fb 11 erhält folgenden Ersatz: „[...] für der Wechsel der AG um G.Müller ist für den Fb 11 eine C3-Professur, eine wiss. Mitarbeiterstelle und 1,5 nichtwiss. Stellen vorgesehen, was nach Einschätzung des Fb's eine Aufrechterhaltung des Studiengangs Technische Mineralogie erlaubt.“

Zustimmung des Gründungsfachbereichsrates Materialwissenschaft. Mit der Bemerkung: „Der FbR geht davon aus, daß Prof. Müller die Lehrverpflichtungen in der Studienrichtung Technische Mineralogie weiterhin wahrnehmen wird.“

Zustimmung des LuSt-Ausschusses (Ständ. Ausschuß I) und des Fb 11. Allerdings mit dem Zusatz, daß das Mineralogische Institut durch den Wechsel „nicht geschädigt werde.“

So weit - so gut, aber es gab natürlich noch die Diskussion um die C3-Professur. Prof. Schumann (Dekan des Fb 11) erhob sofort den Einwand, daß sein Fb durch die C3-Professur (Prof. Müller hat eine C4-Stelle) doch benachteiligt werde. Er unterstrich die Bedeutung einer C4-Stelle bei Beantragung von Forschungsgeldern (z.B. bei der DfG). Unser redegewandte Präsident stellte in seiner Reaktion das angebliche "Opfer" des Fb 11, als eine Bereicherung für den Fb 11 dar. Schließlich sei für die neue C3-Professur mit dem Namen „Angewandte Mineralogie“ ein Schwerpunkt „Umweltmineralogie“ geplant, „der - in Kooperation mit dem Fachbereich Materialwissenschaften - die Attraktivität der Mineralogie sogar noch steigern“ werde. Außerdem sei es nur seiner Initiative zu verdanken, daß das Fachgebiet Technische Mineralogie noch weiter bestehen bleibt.

Bald neuer Studiengang Umweltmineralogie?

Auf die Frage hin, ob der Studiengang Mineralogie gesichert wäre, bestätigte Schumann, daß zur Zeit als Ersatz ein neuer Studiengang Umweltmineralogie konzipiert werde. Na, da kann man/frau doch nur hoffen?!

Ach ja, was noch zu berichten ist, das neue Gebäude (schon wieder Materialwissenschaft) ist „durch“ und soll spätestens 1991 gebaut werden. Noch ein paar Eckdaten: Der neue Fb 21 bekommt 9 Professuren (bei deren ersten Berufungen die Verantwortlichen wohl schon soviel Zugeständnisse gemacht haben, daß sie jetzt sparen müssen), weitere 58 Stellen und ca. 5000 qm Fläche. Des weiteren wurde der neue Gründungsfachbereichsrat benannt, bei dem allerdings unklar war, wie die Liste der Studenten/innen zustande kam, sie wird noch nachgereicht. So, das war's für dieses Semester.

StuPa - diesmal etwas lebhafter

Am 28. Juni war es endlich wieder soweit: die aktuellen Angelegenheiten der Studentenschaft konnten auf einer von allen Gruppierungen recht gut besuchten Sitzung des Studentenparlaments diskutiert und beschlossen werden.

Nachdem die ASTA-Referenten über ihre Aktivitäten berichtet und sich mit einigen Anfragen von rechts und von links (das gibt es nun mal, dieses Blockschema!) auseinandergesetzt hatten, kam es zum ersten Höhepunkt der Versammlung: für den im Wintersemester wegen eines Auslandsstipendiums ausscheidenden Ökoreferenten Wilfried Noell wurde Inforeferentin Monika Zickwolff im dritten Wahlgang mit klarer Mehrheit vor Christine Müller-Baltes in den ASTA gewählt. Die neugewählte Referentin will ihre Arbeit im Info-Referat im bisherigen Stil fortsetzen und dabei neben Berichten über studentische Angelegenheiten allgemeinpolitische Themen nicht vernachlässigen.

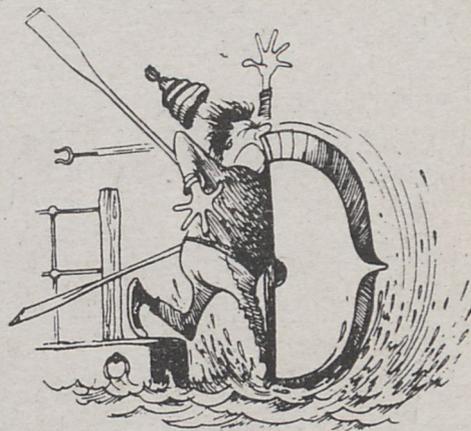
Danach konnten die Gäste ihre Anträge stellen: Das Parlament begrüßte die Idee des Fachschaftsreferenten, in der O-Woche ein Erstsemestercafé einzurichten, und beauftragte den ASTA, dieses zu organisieren. Die Gegenstimmen kamen aus dem Bereich der ASTA-tragenden Gruppen, die sich überfahren fühlten; man hätte dies besser auf einer ASTA-Sitzung besprechen und beschließen können. Lang diskutiert und zuletzt doch nicht angenommen wurde ein Antrag auf finanzielle Unterstützung der 'Montagsgruppe', die sich für ein autonomes Jugend- und Kulturzentrum in Darmstadt einsetzt. Die Mehrheit der Stimmberechtigten vermißte ein konkretes Konzept dieser Gruppe und es gab auch Kritik an der Vorgehensweise, insbesondere am Ton eines aktuellen Flugblattes.

Als nächstes großes Problem erwies sich die neue Geschäftsordnung des StuPa, die noch an diesem Abend zu beschließen war. Bis dahin mußten jedoch noch einige strittige Punkte diskutiert werden, die leider nicht alle eine, von der breiten Mehrheit akzeptierte, Lösung fanden.

Zunächst einigte man sich darauf, den in weiblicher Form verfaßten Text um die für männliche Personen passenden Ausdrücke zu ergänzen, anstatt zur Lösung dieses Problems das Werk ins Englische zu übersetzen, wie es ein Parlamentarier vorgeschlagen hatte. Des weiteren votierte eine Mehrheit der Stimmberechtigten für die Abänderung des Alkohol- und Nikotinverbots im Sitzungssaal zu der Empfehlung, die Sitzung nicht durch einen solchen Drogengenuß zu stören. Wirklich umstritten war jedoch nur der Paragraph, der es dem Präsidium des StuPa erlaubt, penetrante Ruhestörer von der Sitzung auszuschließen. Die Befürworter dieser Regelung wollten der Sitzungsleitung ein wirksames Mittel zur Durchsetzung ihrer Autorität in die Hand geben, während die Gegenseite die Möglichkeit der großen Gruppierungen kritisierte, unliebsame Parlamentarier kaltzustellen. Obwohl sich alle einig waren, daß bei der heutigen Konstellation in StuPa keine dieser Gefahren bestünde, wiesen beide Seiten auf eine mögliche Änderung der Verhältnisse hin und beharrten auf ihrem Standpunkt. Schließlich entschied man sich mit knapper Mehrheit für das Ausschlußrecht des Präsidiums.

Der Bericht des Rechnungsprüfungsausschusses (RPA) entfiel, da dieser mangels Masse nicht tagen konnte, und danach löste sich auch die Sitzung auf, da sie aus demselben Grund nicht mehr beschlußfähig war.

uf



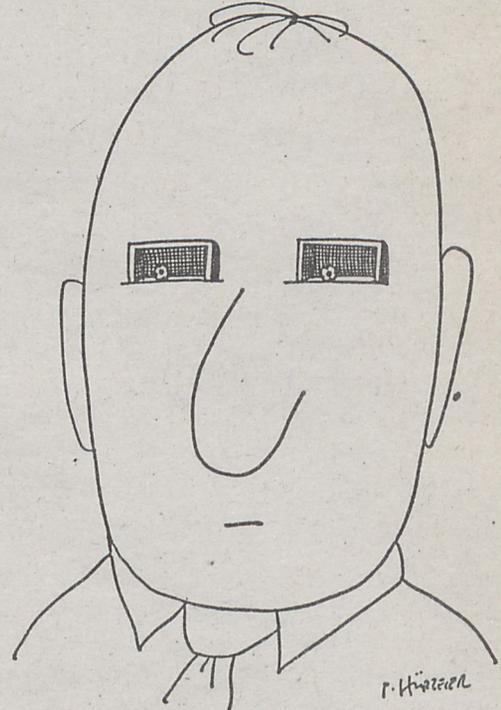
WM WM WM WM WM WM WM WM
WM WM WM
WM WM WM

Nun ist es wieder vorbei - das Fußballdelirium! Vorbei ist die Zeit in der die armen Fernsehprogrammgestalter bereits von sich aus Verlängerungen in der k.o.-Runde einplanten! Vorbei ist die Zeit in der man ohne Scham seine Deutschland-Fahne auf der Straße schwenken konnte! Und vorbei ist auch die Zeit, in der allerlei Veranstaltungen und Verabredungen zuerst auf ihre Kompatibilität mit dem WM-Spielplan abgeklopft werden mußten!

Wenn Lothar und Litti, Rudi und Andi aufs Spielfeld liefen, dann hatten die Grünen ihren autofreien Abend - wenigstens für zwei Stunden. Danach führten sich dann alle Führerscheininhaber wie spätpubertäre Halbstarke auf und waren doch unerreichbar weit vom südländischen Vorbild mit seinen rauschenden Siegesfeiern entfernt. Ohne Deutschland-Fahne erschien man in diesen Stunden schon als Außenseiter - der ich aber um jeden Preis bleiben wollte!

Allerlei Psychologen wurden in den letzten Wochen wieder ob dieser Massenkrankheit bemüht. Dabei mußte man sich dann zum tausendsten Mal freudsche Erklärungen über den Abbau von Aggressionen anhören. Interessanter waren da schon die "Polit-Psychologen". Deren Urteil über die Einstellung der Bevölkerung zum "Neuen Deutschland" (irgendwie gab's diesen Begriff doch schon mal ...) schwankte dann zwischen "wiedererstarktem Nationalismus" und "Normalisierung des deutschen Nationalkomplexes", je nach politischer Coleur.

Aber was halten wir uns mit den Statisten auf den Darmstädter Straßen auf? - auf dem italienischen Rasen spielte sich doch viel Wichtigeres ab. Genauer gesagt: es spielte sich Weltbewegendes ab!



Ob mal ein Nationalheld bespuckt wurde, ein Elfmeter ("Die Zeitlupe hat's doch klar gezeigt!") nicht gegeben wurde oder die "Hand Gottes" auf der Linie rettete - jedes Mal war das Volk aus dem Häuschen. Offensichtlich ging es dabei um wichtigere Dinge als z.B. die deutsche Wiedervereinigung oder die Umweltverschmutzung. Denn in diesen Bereichen hält sich ja wohl das allgemeine Engagement in Grenzen. Und das, obwohl die Mitwirkungsmöglichkeiten der Stammtische an der Aufstellung der Nationalmannschaft deutlich geringer sind, als bei Birnes Privatangelegenheit "Wiedervereinigung".

Naja, mißgönnen will ich den Fußball ja niemandem. Aber es bleibt die Frage, ob es nicht Themen gibt, die genausoviel Interesse verdient hätten.

(v1)

Auto-Waaaaaaaahnsinn

Warum ein Traum von einer besseren Umwelt ein Traum bleibt:

Jeder kennt sie, die Probleme durch den „motorisierten Individualverkehr“ - sprich LKW- und PKW-Verkehr. **NUR EINER** anscheinend **NICHT**: Unser Monarch König Metzger - auch Oberbürgermeister der Stadt Darmstadt und verantwortlich für die Darmstädter Verkehrspolitik. Oder wie sonst kann man die jüngsten Pläne für eine Nord-Ost-„Umgehung“ deuten? - (Ihr seht schon, daß wir einiges gegen diese Planungen haben.)

Geschockt, empört und wütend sagten wir uns - das können wir nicht so ohne weiteres hinnehmen. Wir schließen uns dem Kampf der Bürgerinitiativen, des BUND, des Biergartens (!) und allen anderen Streitern für eine bessere Umwelt an. Sogar das Studentenwerk schickte einen offenen Brief an Metzger, allerdings regte es sich nur wegen der Bäume auf dem Karlsruhofgelände auf, gegen die Umgehung selbst hatte man nichts - hauptsache die Bäume werden „artgerecht zwischengelagert“. - Ach ja, eine Information vorweg: die Umgehungsstraße soll unter anderem das Karlsruhofgelände untertunneln.

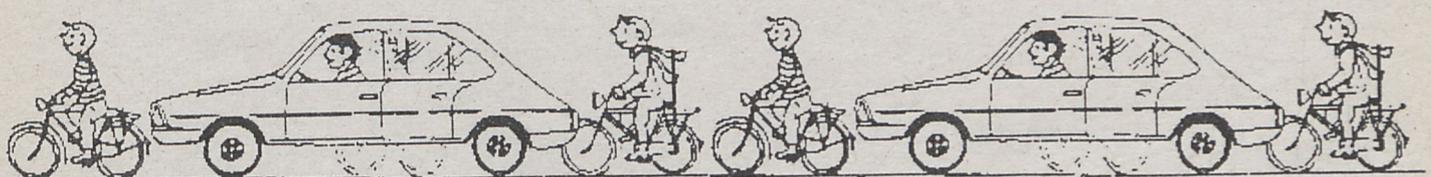
Um nun auch Euch zu motivieren, nicht tatenlos zuzusehen, wollen wir Euch erst 'mal umfassend über das Problem - global wie lokal - informieren. Was könnt Ihr also hier lesen? (Diese Thema ist so weitreichend, daß wir unseren Bericht in mehrere Artikel aufgeteilt haben.)

Beginnen wollen wir mit der Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs, die besonders einfach deutlich macht, daß es so nicht weitergehen kann! Wer noch nicht überzeugt ist, daß auch ein Auto mit Katalysator nicht umweltfreundlich ist, kann sich durch die jüngsten Informationen zum Thema Autoverkehr und Treibhauseffekt auf die Situation einstimmen lassen. Dann wird es schon konkreter: Über einige Beispiele der Verkehrssituation anderer Großstädte versuchen wir die Darmstädter Verkehrspolitik „einzukreisen“. Hauptteil dieses dritten Artikels ist die Verkehrs-Situation in Darmstadt, die auch wir heftigst zu spüren bekommen, einerseits als aktive/r Parkplatz-Suchende/r und Stau-stehende/r andererseits als Abgas- und Lärmgeschädigte/r Einwohner/in. Wir verschweigen aber nicht, daß auch wir erheblich zum Verkehrsproblem beitragen!

Im vierten Abschnitt stellen wir die Verkehrsplanung der Stadt Darmstadt dar. Nachzulesen im Flächennutzungs- und Landschaftsplan (FNLP) vom Februar '90, der die Planung bis über das Jahr 2000 enthält und entscheidend für die weitere Entwicklung ist. Inzwischen konnten wir Euch hoffentlich mit sachlichen Argumenten überzeugen, wie katastrophal diese Planung ist, was auch durch ein Gutachten bestätigt wird. Insbesondere gehen wir auf die Planung und die Kritik zur Nord-Ost-Umgehung ein, die Anlaß für diese Artikelserie war.

Im letzten Teil fassen wir die Fakten zusammen und argumentieren, warum Umgehungsstraßen nicht die Lösung sein können, im Gegenteil sogar die Situation verschlimmern.

Zum Abschluß stellt sich die Frage, was wir Studentinnen und Studenten selbst tun können bzw. wollen, oder wie wir auf die Stadtplanung einwirken können. Wir würden uns sehr freuen, wenn bis zum nächsten Hochdruck im WS 90/91 ein paar Reaktionen von Euch kommen und vielleicht ein paar konkrete Vorschläge und Anregungen.



Die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs

und die Illusion der Problemlösung durch weiteren Straßenbau

Der Kraftfahrzeugverkehr ist heute in der Bundesrepublik Deutschland die wichtigste Ursache von Luftverschmutzung, Lärm und Unfällen und die zweitwichtigste des Flächenverbrauchs. Hauptproblem ist seine anhaltend starke Zunahme. Die Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik war in den letzten Jahrzehnten im wesentlichen durch das Anwachsen des Autoverkehrs bestimmt. Zwischen 1960 und 1988 stagnierten die umweltfreundlicheren Verkehrsmittel wie Bundesbahn, U-Bahn und Busse, während das gesamte Wachstum des Personenverkehrs im PKW-Bereich stattfand.

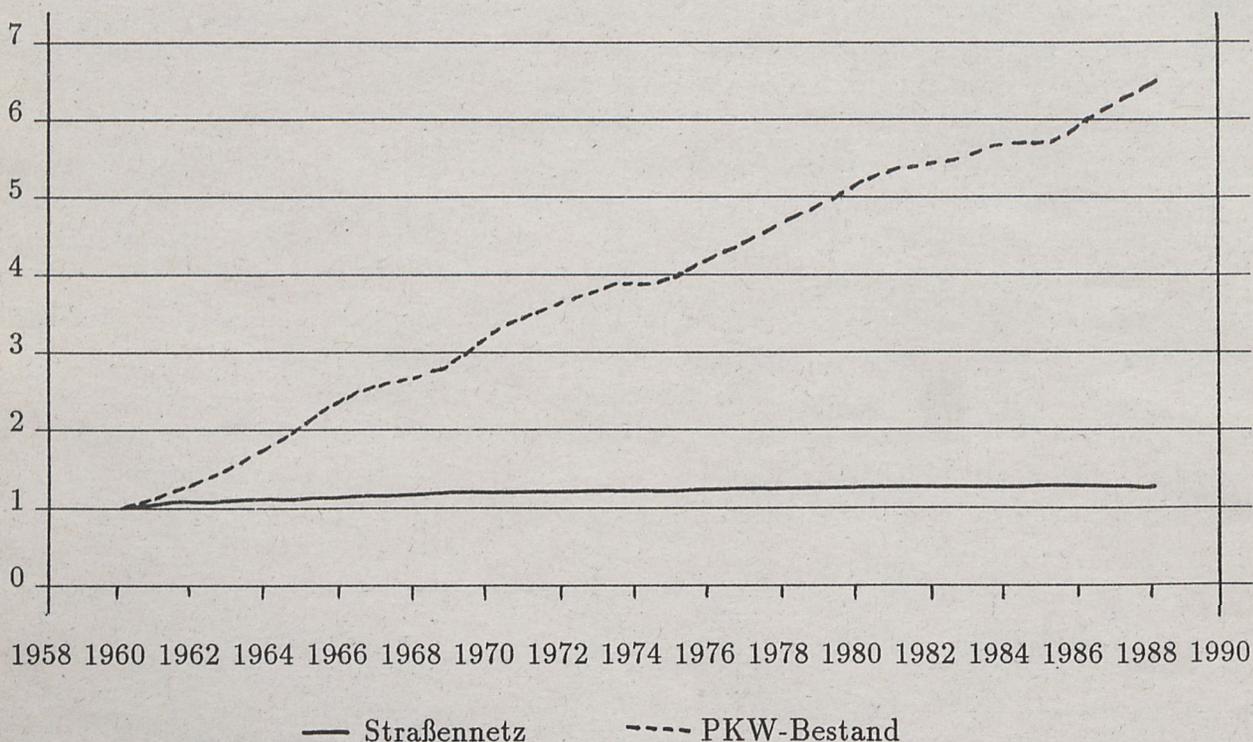
Die Entwicklung driftete dabei so weit auseinander, daß in den meisten Jahren allein der jährliche Zuwachs des Autoverkehrs höher war als die gesamte Verkehrsleistung des öffentlichen schienengebundenen Nahverkehrs und jeweils halb so groß wie die gesamte Fahrleistung der Bundesbahn. Zwischen 1960 und 1988 lagen die jährlichen Zuwachsraten des Autoverkehrs zwischen den Gesamtfahrleistungen des öffentlichen schienengebundenen Nahverkehrs und der Bundesbahn. Ausnah-

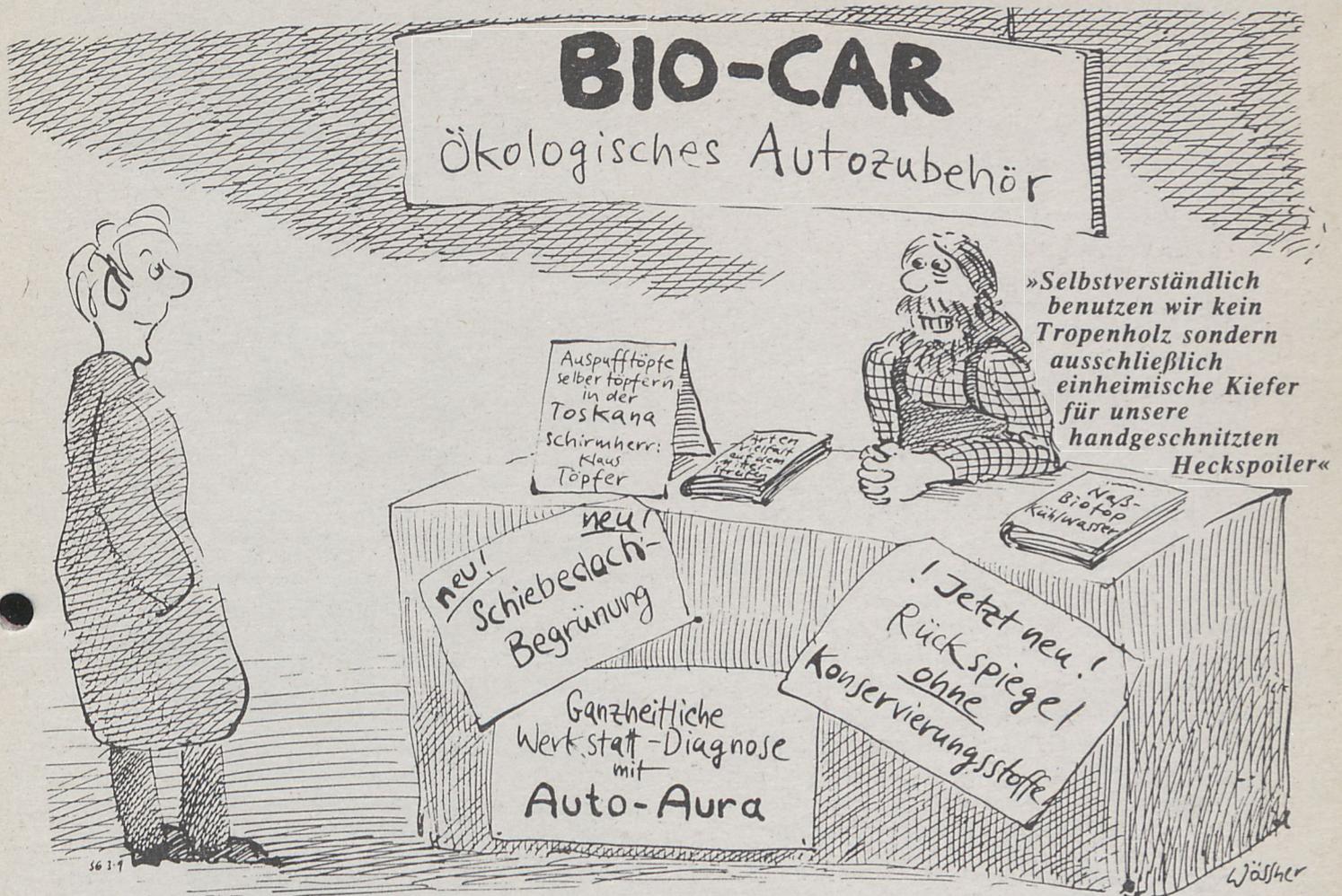
men sind nur die Jahre der beiden Ölpreisverteuerungen 1974/74 und 1980/81 und die Zeit intensiver öffentlicher Diskussionen über das Waldsterben im Jahr 1985.

Trotz massiven Straßenbaus wuchs seit 1960 die Zahl der Autos etwa fünfmal schneller als das Straßennetz.

Die Zahl der Autos nahm dabei schneller zu als die Straßenfläche. Abbildung (1) zeigt die relative Entwicklung des Straßennetzes und des PKW-Bestandes in der Bundesrepublik seit 1960. Bezugsgröße sind dabei die Straßenlänge (Fahrbahnlänge) und der PKW-Bestand im Jahr 1960, die jeweils als eins gesetzt wurden. Mit staatlichen Gesamtausgaben von rund 450 Milliarden DM seit 1960 wurde das Straßennetz auf heute knapp 500.000 km ausgebaut. Es nahm dabei seit 1960 um 35% zu. Im gleichen Zeitraum expandierte jedoch die Zahl der Autos von 4,5 Millionen auf knapp 30 Millionen. Trotz massiven Straßenbaus wuchs damit die Zahl der Autos etwa fünfmal schneller als das Straßennetz.

Abbildung (1): PKW-Bestand und Straßennetz (relativ zu 1960)





Es ist völlig illusorisch, mit weiterem Straßenbau die Probleme des Autoverkehrs lösen zu wollen

Selbst wenn seit 1960 alle staatlichen Ausgaben von Bund, Ländern und Gemeinden ausschließlich in den Straßenbau geflossen wären, hätte das Straßennetz nicht so schnell zunehmen können wie der PKW-Bestand. Dies zeigt unter anderem, daß es *völlig illusorisch ist, mit weiterem Straßenbau die Probleme des Autoverkehrs lösen zu wollen*. Lösungsansätze in dieser Richtung sind von vorneherein zum Scheitern verurteilt. Durch Kapitalbindung können sie das Problem nur verschlimmern.

Der Effekt der Maßnahmen zur Verminderung der Luftverschmutzung im Verkehrsbereich wird durch das Wachstum des PKW-Bestandes kompensiert

Allein von 1985 bis 1988 nahm die Zahl der Autos um 12%, die von Autos gefahrenen Kilometer sogar um 20,2% zu! Dieses massive Wachstum führte dazu, daß der Effekt aller Maßnahmen zur Verminderung der Luftverschmutzung im Verkehrsbereich wieder kompensiert wurde. Die Stickoxid-Emissionen, die inzwischen zu zwei Dritteln durch den Verkehr verursacht sind,

wuchsen trotz steuerlicher Förderung von inzwischen rund 10 Millionen sog. schadstoffarmen Autos in den letzten Jahren weiter an. Sie erreichten im letzten Jahr den Spitzenwert von 1,9 Millionen Tonnen NO_x. Auch für die Zukunft ist bei weiterem Wachstum des Kraftfahrzeugverkehrs bis zum Jahr 2000 nicht mit einem Rückgang der Emissionen zu rechnen.

Der PKW-Verkehr wird allein bis zum Jahr 2000 um 25 % zunehmen

Prognosen über die zukünftige Verkehrsentwicklung ergeben bei Beibehaltung der heutigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen eine weitere starke Zunahme des PKW-Verkehrs um ca. 25 % (!) allein bis zum Jahr 2000. (DIW - Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Stellungnahme 1989) Darin noch nicht enthalten ist der durch die Öffnung der Grenzen im Osten zu erwartende Zuwachs. Eine neue Studie der EG-Kommission prognostiziert für das Jahr 2010 in einem mittleren Szenario eine Zunahme des PKW-Verkehrs in der EG um 64 % und des LKW-Verkehrs um 77 % ! Auch hier ist die Öffnung der Grenzen im Osten noch nicht berücksichtigt. Für den ÖPNV wird dagegen eine Abnahme der Beförderungszahlen bis zum Jahr 2000 um 11 % und dadurch eine drastische Zunahme der Kostenunterdeckung prognostiziert (ifo-Institut, 1989). (mz)

Die vielen Autofahrer drohen die Klimaschützer zu überrollen

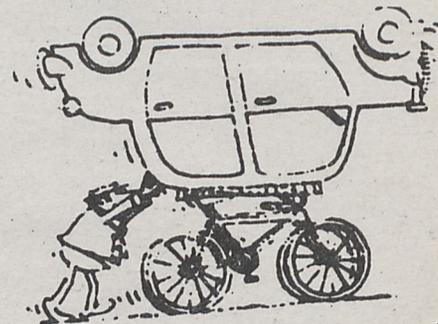
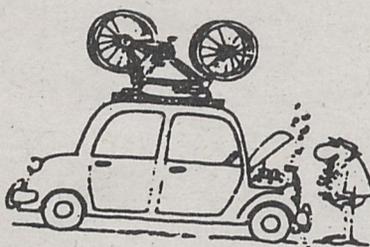
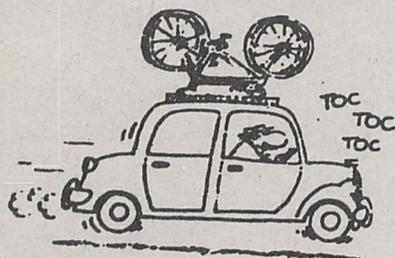
Im Verkehr ist die angestrebte Verminderung des Treibhausgases CO₂ kaum zu erreichen / Bericht der Enquete-Kommission

Wer ins Auto steigt und meint, das bisschen Fahren könne doch für den Treibhauseffekt nicht wesentlich sein, der irrt. Das nämlich meinen viele Autofahrer und so kommt einiges zusammen. Fast 100 Millionen Tonnen CO₂ fuhr der PKW-Individualverkehr 1987 allein in der Bundesrepublik zusammen. Das ist knapp ein fünftel der gesamten Kohlendioxidproduktion. Doch selbst diese gewaltige Zahl scheint noch zu niedrig. Erstens kommt noch der LKW-Verkehr hinzu mit nochmals 36 Millionen Tonnen. Dann kann nur schwer berechnet werden, wieviel CO₂ bei der Produktion von Autos und Straßen, bei der Aufrechterhaltung des Auto-Systems und bei der Verschrottung von PKW's entsteht. Sicher nochmals eine dreistellige Millionenzahl. Das sind übrigens keine Schätzungen allzu ökologisch orientierter Wissenschaftler, die Zahlen stammen vom Mineralölwirtschaftsverband (MWV) aus einer Stellungnahme desselben für die Enquete-Kommission des Bundestages, die unter dem Namen „Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre“ tagt.

Institute (DIW Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung NRW, Institut für Straßen- und Verkehrswesen der Uni Stuttgart) für die Klima-Enquete-Kommission des Bundestages angefertigt haben.

Das Ziel, den CO₂-Ausstoß drastisch nach unten zu korrigieren, ist jedoch selbst mit vergleichsweise strikten verkehrspolitischen Maßnahmen kaum zu erreichen

Die Wissenschaftler gehen davon aus, daß der Fahrzeugbestand weiter ungebrochen wächst (von derzeit rund 30 Millionen Autos auf 34,5 im Jahr 2005 und 36,2 im Jahr 2050) und der Güterverkehr auf den LKWs ganz überdurchschnittlich zunimmt; dessen CO₂-Ausstoß steigt gegenüber dem Basisjahr der Studien 1987 um 41 % (2005) bzw. sogar 81 % (2050). Man nimmt an, daß der Trend zum „Wohnen im Grünen“ und damit zur Entmischung der Le-



Werden in Fahrzeug- und Flugzeugtechnik, Verkehrs- und Siedlungspolitik keine besonders drastischen Maßnahmen ergriffen, ist an eine Reduktion des Treibhausgases nicht zu denken

Gerade diese Zahlen machen beim jüngst gefaßten Beschluß der Bundesregierung, den Ausstoß des klimafährdenden Kohlendioxids bis zum Jahr 2005 um ein viertel zu vermindern, besondere Schwierigkeiten. Werden in Fahrzeug- und Flugzeugtechnik, Verkehrs- und Siedlungspolitik keine besonders drastischen Maßnahmen ergriffen, ist an eine Reduktion des Treibhausgases nicht zu denken: *Der CO₂-Ausstoß auf dem Gebiet der Bundesrepublik steigt dann innerhalb der kommenden 15 Jahre zwischen 20 und 30 %* und wird selbst im Jahr 2050 auf diesem Niveau bleiben. Die Prognosen stammen aus einer Studie, die drei verkehrswissenschaftliche

bereiche (Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Bildung) anhält und damit die zurückzulegenden Wege immer länger werden. Energiespartechiken bei den Fahr- und Flugzeugen setzen sich nur soweit durch, als sie kurzfristig Rentabilität versprechen.

Verringerung der Parkflächen, hohe Parkgebühren, Zurückdrängung des Autoverkehrs durch „Rückbau“ von Straßen, scharfe Tempolimits

Das Ziel, den CO₂-Ausstoß drastisch nach unten zu korrigieren, ist jedoch selbst mit vergleichsweise strikten verkehrspolitischen Maßnahmen, die die drei Institute der Enquete-Kommission vorschlagen, kaum zu erreichen. Das alternativ zum Trend-Szenario aufgestellte „Reduktions-Szenario“ sieht beispielsweise die Zurückdrängung des Autoverkehrs durch den teil-

weisen „Rückbau“ von Straßen, die Verringerung der Parkflächen, deutlich höhere Parkgebühren sowie kräftige Förderung anderer Verkehrsmittel vor. Schärfere Tempolimits sollen eingeführt, der Einbau von automatischen Tempobegrenzern in Autos vorgeschrieben werden. „Erhöht werden Steuern, Gebühren und Abgaben für die umweltbelastenden Verkehrsmittel, so daß im Ergebnis ihre Betriebskosten steigen“, heißt es in den Szenarien, „spiegelbildlich hierzu sollen die umweltfreundlichen Verkehrsarten finanziell gefördert werden“.



„... aber dafür sparen wir etwas an Heizkosten!“

Förderung des öffentlichen Verkehrs durch Senkung der Tarife

Dies bedeutet, daß die Tarife im öffentlichen Verkehr gesenkt und Defizite gedeckt werden. Auch die zur Zeit nur geringe durchschnittliche Auslastung der Verkehrsmittel - z. B. nur 1,5 Personen pro Auto - will man verbessern, um so Fahrten und Schadstoff-Ausstoß zu verringern. Der „Spritdurst“ der Autos sinkt durch technische Verbesserungen deutlich stärker als im Trendfall.

Alle diese Maßnahmen und Entwicklungen sind allein schon durch die Schadstoffbelastung begründet und reichen vielleicht gerade aus um die angestrebte Verringerung der Emissionen zu erzielen.

Dabei sind hier noch nicht einmal die anderen nennenswerten Tatsachen wie Lärm, Streß, Unfallopfer und Flächenverbrauch durch Straßenneubau aufgeführt, die erst recht solche Maßnahmen erfordern.

Um so mehr ist die Verkehrspolitik des Darmstädter Magistrats utopisch. Was denken sich eigentlich die Verantwortlichen, mit welchen blinden, geistig festgefahrenen Politikern haben wir es eigentlich zu tun? (Daß bei diesen Tatsachen einem manchmal die Haare zu Berge stehen und einen die Erregung packt ist sicher zu verstehen...)

(mz)

Landes-ASten-Konferenz:

Wer macht hier eigentlich was falsch?

Am Dienstag den 26.06.1990 fand an der Gesamthochschule Kassel die Landes-ASten-Konferenz (LAK) der hessischen ASten statt. Anwesend waren VertreterInnen der GHK, der Uni Gießen, der FH Wiesbaden und der TH Darmstadt. Also

Hessen LAKt sich selber aus

nur vier von insgesamt 13 hessischen ASten, eine recht besch...eidene Beteiligung. Da die Leute, die versprochen hatten Themen vorzubereiten, nicht erschienen waren, mußten wir aus dem Stegreif heraus Problematiken behandeln. Das Behinderten-Referat der GHK berichtete über die Reform des Betreuungsgesetzes durch die Bundesregierung.

Studieren für Behinderte

Eine Gesetzesreform, die nur wenig bekannt ist und den Betroffenen das Leben schwer(er) machen kann/wird. Da sich eine Vielzahl an "Gummiparagrafen" in der Reform befinden, befürchten Betroffene und Rechtssprecher eine Auslegung der Gesetze zu Ungunsten der Behinderten: Die Fremdbestimmung durch den Betreuer (einst Vormund genannt) und die Zwangssterilisation der sogenannten "Einwilligungsunfähigen Menschen" sind Hauptkritikpunkte der Gegner der Reform. In diesem Zusammenhang wiesen wir auf die absolut **behindertenfeindlich konstruierte THD** hin. Behinderten wird es extrem schwer

gemacht, hier zu studieren; z.B. die Mensa: eine schöne große Rampe, um rein zu kommen, aber keine, um auf die Toilette zu gelangen!

Das Behinderten-Referat der GHK forderte unter anderem die Auflösung von Heimen und die Versorgung durch ambulante Hilfsdienste, da auf diesem Wege die Selbstbestimmung und persönliche Freiheit der Behinderten am ehesten realisiert werden kann. Die gesamte "Problematik" ist mit gesellschaftlichen Strukturen, die sicherlich auch hier an der TH vorherrschend sind, verknüpft, nach denen Behinderten von früher Kindheit an die Abhängigkeit von Betreuenden anezogen wird und in denen "behindert sein" als menschlich minderwertig gilt (siehe Humangenetik und Bioetik). Wer weitere Informationen über die Gesetzes-Reform wünscht, kann sich im AStA beim Hochschul-Referat melden.

Mölle - man - Notprogramm



Das zweite Thema, das viele Ausschweifungen beinhaltete, war das **"Möllemann-Notprogramm zur Rettung Bundesdeutscher Hochschulen"**. Wieviel Geld fließt wohin? Fakt ist, daß viel zu wenig Geld in stark belastete Fachbereiche fließt, so daß sich dort nichts Wesentliches ändern wird. Studienzeitverkürzung auf Kosten der Bildung und zu Gunsten des industrieorientierten Scheuklappen-Studi. Sicherlich müssen in vielen Studiengängen die Lehr(Leer-)veranstaltungen neu überdacht oder gar ganz gestrichen werden, zu Gunsten sinnvoller Bildungsmöglichkeiten wie z.B. Einbeziehung ökologischer Aspekte oder

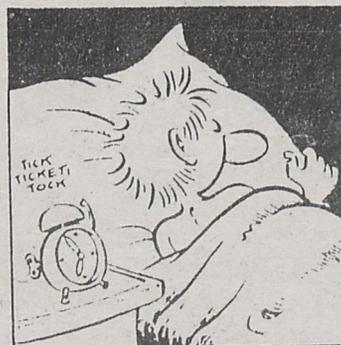
an privaten Interessen orientierten Alternativveranstaltungen jeglicher Art (Sport, Philosophie, Fachübergreifende Lehre etc...). Studienzeitverkürzung mit gleichzeitiger Verschärfung des



Leistungsdruckes macht das Studieren nur zu einem unangenehmen Lebensabschnitt, in dem Allgemeinbildung und Menschlichkeit sowie Freund- und Partnerschaften auf der Strecke bleiben. Unsere Forderungen richten sich auf eine sinnvolle Einrichtung der Studienstrukturen, angefangen bei den Bibliotheken über freies und selbständiges Gestalten des Studienganges bis hin zur Schaffung von günstigem Wohnraum für sozial Schwache, zu denen auch Studierende zählen können. Besonders betroffen sind Ausländer/innen, denen es unmöglich ist, aufgrund bekannter Schwierigkeiten innerhalb der Regelstudienzeit mit dem Studium fertig zu werden. Auf der nächsten LAK, die Ende Oktober/Anfang November hier an der THD stattfinden wird, soll die Aktion gegen das sogenannte Notprogramm koordiniert werden, um konzentriert gegen Möllemann vorzugehen. Hier seid Ihr Studis angesprochen:

- * Wie seht Ihr Euer Studium ?
- * Was soll sich ändern ?

Ideen und Projekte werden vom AStA gefördert. Euer Engagement entscheidet über Eure und Anderer Zukunft !



Wilfried Noell
Holger Dixel

Die Zeitung, die etwas verändern will:

Zeitung für Darmstadt

„satirisch - justizhörig - experimentell - wahrheitenliebend - frei-volksherrschaftlich - offen - bissig - kritisch - unabhängig - überparteilich“

Viele von uns, die nach Darmstadt zum Studieren kamen haben wohl die gleiche Erfahrung gemacht, spätestens als die Wohnungssuche begann: „Was denn - es gibt hier nur eine Zeitung?“ Seit März ist nun das Pressemonopol des „Darmstädter Echos“ angeknackst, es gibt eine neue Zeitung: „Zeitung für Darmstadt“ nennt sie sich und versucht die Pressefreiheit wiederherzustellen. Kennzeichen: „satirisch - justizhörig - experimentell - wahrheitenliebend - frei-volksherrschaftlich - offen - bissig - kritisch - unabhängig - überparteilich“. „Das war dringend nötig“, und „wie toll, daß es endlich ein Ende hat mit dem Monopol“, wird den Zeitungsmachern überall erzählt, doch mit dem Verkauf klappt es nicht so recht, ist die Pressefreiheit heute keine DM 2.20 wert? So fragten die Redakteure in der 9.Ausgabe, denn soviel kostet nämlich ein Exemplar. Was ist das nun für eine Zeitung, wie ist sie entstanden, welche Ziele hat sie und wie finanziert sie sich?

Schlägt man die letzte Ausgabe auf, so erkennt man sofort, daß man es nicht mit einer „normalen Zeitung“ zu tun hat. Keine Kleintierzuchtvereinsversammlungen, keine abgedroschenen Politikermeinungen, keine durchgefilterten Agenturmeldungen. Statt dessen, selbst recherchierte Berichte über aktuelle, kommunale Brandherde wie die Planung des Technologieparks auf dem Geharborner Hof in Weierstadt oder ein Nachfolgebericht zum Röhmunfall, der (wahrscheinlich) erst durch diese Zeitung gerichtliche Folgen hat. Neben weiteren, interessanten Lokalthemen - sieh da! - finden wir den offenen Brief des Studentenwerks an Oberbürger Metzger wegen der Umgehungsstraße wieder (siehe Artikel „Auto-Waaaaahnsinn“). Mitfühlend lesen wir auch über die Schwierigkeiten der Redakteure mit dem großen „I“, und dann noch sage und schreibe vier Seiten Kinoprogramm, Ausstellungen, Wochenkalender und Kulturkalender. Und das alles mit nur insgesamt einer Seite Anzeigen.

Wer kommt nun auf die Idee, so eine Zeitung herauszubringen? Michael Grimm heißt der Verleger und Herausgeber und war vor zehn

Jahren selbst als Redakteur beim „Darmstädter Echo“ tätig. Dort hat er zur Genüge erfahren, wie beim „Echo“ gezielt Information zurückgehalten werden und daß die Redakteure keineswegs frei berichten können. Das sieht man auch heute noch bei der Berichterstattung über den Röhmunfall von 1987, über den praktisch gar nicht berichtet wurde. So existiert schon seit damals (also seit 10 Jahren) der Plan, eine Zeitung herauszugeben, die kein „Sprachrohr“ des Darmstädter Magistrats ist - im Gegenteil.

Die „Zeitung für Darmstadt“ hat sich zum Ziel gesetzt, nicht nur zu schreiben, sondern mit dem Schreiben auch Veränderungen zu bewirken

Im März war es dann soweit: aufgrund einer inzwischen aufgebauten Speditionsfirma war für den Start genügend Geld vorhanden. Dabei hat sich die „Zeitung für Darmstadt“ (ZD) zum Ziel gesetzt, „nicht nur zu schreiben, um eine wie auch immer verstandene Pressefreiheit auszukosten oder gar in der schreibenden

Zunft Selbstbestätigung zu finden, sondern *mit dem Schreiben auch Veränderungen zu bewirken*. Nicht nur im universitär verstandenen Sinne eines Bewußtseinswandels oder elitärer gar eines Erziehungseffektes, sondern vor allem um *gezielt Mißstände anzugehen und für deren Beseitigung durch umfassende Information zu sorgen*." Mit der Berichterstattung über die Altlastdeponie der Firma Röhm in der Pfnorstraße (Ausgabe 5) konnte nicht nur erreicht werden, daß binnen Wochenfrist das Gelände unzugänglich eingezäunt worden ist, sondern man erhielt auch die Zusage des Regierungspräsidenten, daß die Sanierungsverfügung vorrangig und schnell erlassen werden wird (Mitte Juli). Weiter Beispiele - Chemiekeule gegen die Maikäfer, Vergiftung des Waldbodens mit Blei durch den Jagdclub, etc. - ließen sich aufzählen.

„Der Hof und seine Berichterstat- ter“

Dabei will die ZD keine politische Linie vertreten, entgegen der Verlautbarung der SPD, daß das Blatt eine Zeitung der Grünen wäre. Man sei noch lange nicht „Grün“, nur weil man sich für die Erhaltung der Umwelt einsetze. Es ist offensichtlich, daß die Stadt Darmstadt (SPD und FDP-Magistrat) keine zweite Zeitung will, schließlich ist das „Echo“ ein ideales Sprachrohr, mit einem Lokalredakteur, der früher 'mal Pressesprecher der Stadt war. „Der Hof und seine Berichterstat-ter“ - so wird die Situation von der ZD beschrieben.

Die Erhaltung der Natur, Kultur und Wohnungspolitik sind zur Zeit Schwerpunkte der Berichterstattung

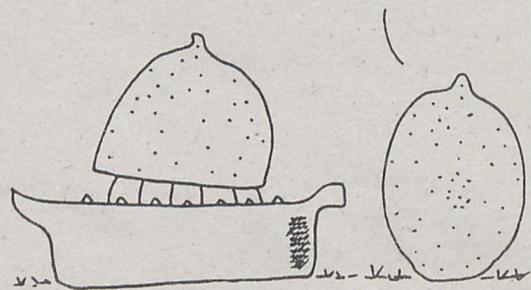
Inhaltlich will man sich nicht zu sehr einschränken, die Erhaltung der Natur, eine inhaltliche Auseinandersetzung mit der kulturellen Szene („der höfischen Kulturpolitik soll etwas entgegengesetzt werden“) und die Wohnungspolitik sind Schwerpunkte der Berichterstattung. Ein geplantes Leserforum, es mangelt noch etwas an Resonanz, und eine Um-

frage in der letzten Ausgabe sollen weitere Themen bringen. Auch wäre es schön, wenn durch Informationen und Berichte aus der Hochschule, nicht nur die Böhm'sche Hochschulpolitik und die Meldungen der Pressestelle bekannt würden.

Dabei wird grundsätzlich selbst recherchiert, offizielle Stellungnahmen werden gekennzeichnet (der Faineß halber werden sie gebracht, bzw. sind sie manchmal auch Realsatire) und es gibt keine Anzeigen im Text.

Der Verkauf der Zeitung ließ leider bisher etwas zu wünschen übrig. DM 2,20 kostet sie und erscheint alle zwei Wochen (abonnieren ist auch möglich). Die angestrebten 5000 Leser konnten bisher nicht erreicht werden, bei 1000 ist man inzwischen. Doch man will zumindest noch ein halbes Jahr lang weiter machen, solange reichen die privaten Mittel auf jeden Fall. Wenn aber die angestrebte Zahl nicht erreicht wird, will man die ZD einstellen. Denn das Ziel - etwas verändern zu wollen - benötigt einen gewissen Prozentsatz der Darmstädter Haushalte als Leserschaft, und 10% wären das mindeste. So hat man sich in der letzten Ausgabe bemüht, für die Pressefreiheit zu werben und eine Fragebogenaktion gestartet mit 60.000 kostenlos verteilten Werbeblättern.

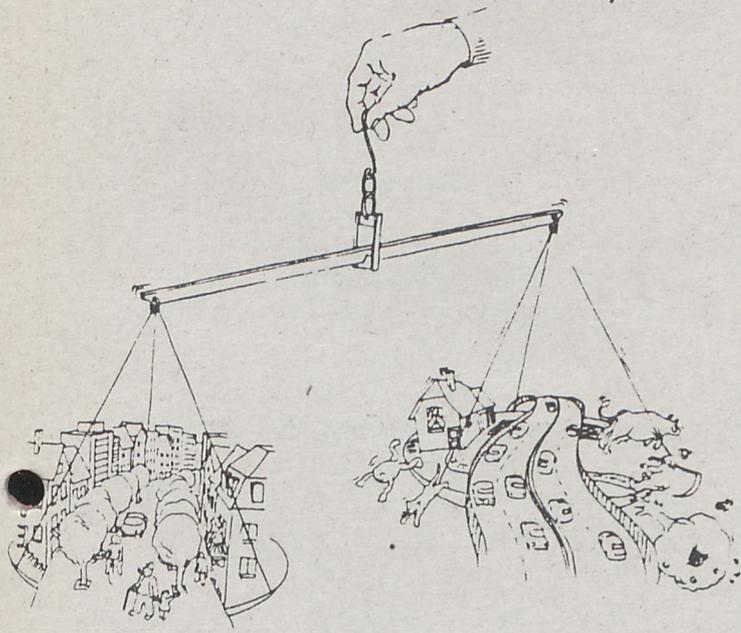
TJA, SIE WOLLTE JA UNBEDINGT
ZUR PRESSE...!



Bleibt zu hoffen, daß die Werbeaktion bei den Darmstädtern Resonanz findet, denn nicht nur das Darmstädter Pressemonopol macht eine solche Zeitung wirklich notwendig. Die Pressefreiheit sollte auch uns etwas wert sein. Der AStA will übrigens auf seiner nächsten Sitzung beschließen, 10 Exemplare der „Zeitung für Darmstadt“ zu abonnieren. Ihr seid herzlich eingeladen, dann 'mal reinzuschnuppern, es lohnt sich bestimmt. (mz)

Die „Autogerechte Stadt“

Täglich 54.000 Pendler nach Darmstadt / die größte Verkehrsdichte / die meisten Unfallopfer



Die „Autogerechte Stadt“ - treffender kann man Darmstadt aus verkehrspolitischer Sicht nicht beschreiben. Dank einer jahrzehnte langen, auf das Auto ausgerichteten Verkehrspolitik hat Darmstadt mittlerweile die höchste Verkehrsdichte von allen Großstädten der gesamten Bundesrepublik. Damit verbunden - wen wundert's - auch die meisten Unfallopfer.

Aber trotzdem, man kommt durch Darmstadt eigentlich „noch recht gut durch“- verglichen mit Frankfurt oder anderen Großstädten. Woran liegt das? An dem gut ausgebauten City- Ring zum Beispiel, der es einem ermöglicht ohne störende Radfahrer durch Darmstadts Innenzone zu rauschen. Und die Fußgänger auf dem Luisenplatz finden es natürlich schön, wenn der Verkehr eine Stockwerk tiefer gelegt ist. Die Politik - aus den Augen aus dem Sinn - funktioniert anscheinend sehr gut - aber nur anscheinend. Denn was ist mit den Abgasen, mit dem Energieverbrauch der Heizung und Belüftung des Tunnels, mit den für Fußgänger nicht mehr zu überquerenden Straßen Hängelstraße und Schloßgraben? Ganz zu schweigen von den benötigten Parkplätzen...

54.000 Arbeitsplätze (von insgesamt 104.000) werden täglich von Pendlern aus dem Umland aufgesucht.

Doch zurück zum Thema, die „attraktive“ Verkehrsführung hat nebenbei noch ganz andere Auswirkungen. Denn wenn man nach Darmstadt so leicht reinkommt, dann braucht man doch nicht in der schlechten Luft und dem Lärm der Großstadt zu wohnen, dann

zieht man doch lieber auf's Land - oder? Das haben sich wohl in letzter Zeit viele gedacht, das Ergebnis: 54.000 (!) Arbeitsplätze (von insgesamt 104.000) werden täglich von Pendlern aus dem Umland aufgesucht. Jetzt weiß man wo der Verkehr herkommt, zudem noch ca. 20.000 aus Darmstadt „herauspendeln“. Hinzu kommt auch - unter anderem bedingt durch die fehlenden Wohnungen - eine große Anzahl von Studentinnen und Studenten, die täglich pendeln, bei über 25.000 Studenten und nur ca. 2000 Wohnheimplätzen kein Wunder.

Der Flächennutzungs- und Landschaftsplan 1990 (FNLP) stellt fest: „Darmstadt hat nach Frankfurt die zweithöchste Einpendlerquote der hessischen Großstädte“ und die Tendenzen zeigen eine Zunahme der PKW- Benutzungen und eine Abnahme der ÖPNV- Benutzungen.

77.000 Kraftfahrzeuge: Schlechte Luft in den Straßen

Wie sieht es mit der Belastung aus? Knapp 77.000 Kraftfahrzeuge in Darmstadt, davon 31.642 mit ungeregeltem Katalysator und nur 16.219 Autos mit geregelterm 3-Wege-Katalysator: schlechte Luft in den Straßen, an denen Menschen gehen, wohnen und arbeiten.

In Darmstadt sind schon bei einer Untersuchung Anfang der siebziger Jahre an Durchgangsstraßen, Kreuzungen und vor Ampeln zum Teil bedenkliche Schadstoffwerte gemessen worden. Geschehen ist wenig, die Situation zu verbessern. Die Nordumgehung und ein paar Radwege wurden gebaut, man bemüht sich um eine Verkehrsberuhigung, die jedoch wegen der vielen Staus kaum für einen Abbau von Autoabgasen sorgt. Und dann wurden noch drei Umweltampeln installiert, vor denen die Kraftfahrer ihren Motor abstellen sollen. So muß man das Bemühen in Darmstadt den Verkehr einzudämmen, halbherzig nennen. Die Bürger sind aber auch kaum bereit auf ihr Auto zu verzichten, aber sind daran nicht auch der schlechte ÖPNV und die relativ guten Straßen Schuld?

Heute braust noch mehr Verkehr durch Darmstadt, hat die Schadstoffbelastung trotz Katalysatoren und bleifreiem Benzin zugenommen.

Heute braust noch mehr Verkehr durch Darmstadt, hat die Schadstoffbelastung trotz Katalysatoren und bleifreiem Benzin gegenüber 1970 weiter zugenommen. Damit reiht sich Darmstadt fast nahtlos in die Verkehrssituation heutiger Großstädte und Ballungsräume ein,

die z.T. als unzumutbar und nicht mehr hinnehmbar angesehen wird: Bologna hat seine Innenstadt für dort nicht Ansässige gesperrt, in Stockholm dürfen Autofahrer nur noch in die Innenstadt wenn sie dort auch ein Ticket für Busse und Bahnen haben, im norwegischen Bergen kostet Autofahren in der Stadt eine Straßennutzungsgebühr, in New York dürfen für neue Hochhäuser keine Tiefgaragen mehr gebaut werden, und in Zürich wird der Straßenbahnverkehr bevorzugt und gleichzeitig werden den Autos Hindernisse in den Weg gelegt.

Je nachdem welche Prioritäten in der Vergangenheit gesetzt worden sind, schwankt der Anteil des Autoverkehrs zwischen 30 und 70%. Für Darmstadt wird dieser Anteil auf etwa 73% geschätzt.

Auch deutsche Städte haben erkannt, daß die Umweltbelastungen durch den Autoverkehr eine Grenze erreicht haben, bei der nicht nur die Lebens- und Wohnqualität in der Stadt erheblich beeinträchtigt, sondern sogar deren Funktionsfähigkeit in Frage gestellt ist. So gibt es nennenswerte Beispiele: Hamburg (Parkraumbeschränkung), Karlsruhe (Ausbau und Bevorzugung der Straßenbahnen), Erlangen (radfahrerfreundliche Verkehrsplanung), Freiburg (ÖPNV-Bevorzugung). Die mit solchen Maßnahmen verbundenen Umsteuerungspotentiale sind erheblich: Je nachdem welche Prioritäten in der Vergangenheit gesetzt worden sind, schwankt der Anteil des Autoverkehrs am städtischen motorisierten Gesamtverkehr zwischen 30 und 70%. Für Darmstadt wird dieser Anteil sogar auf etwa 73% geschätzt. Und wie sieht Darmstadts Verkehrsplanung aus? - Weiter so! (mz)

Die Planung des Verkehrs bis zum Jahr 2000 Umgehung Nord-Ost oder Autobahnverbindung Ost-West ?

Kurzum kann man die Verkehrsplanung der Stadt Darmstadt als den Entwicklungen hinterherhinkend und widersprüchlich bezeichnen. Es scheint, daß die Verantwortlichen im Magistrat das Motto „Global denken - lokal Handeln“ - wenn überhaupt - nur im ersten Teil befolgen.

Irgendwo im Verkehrsausschuß:

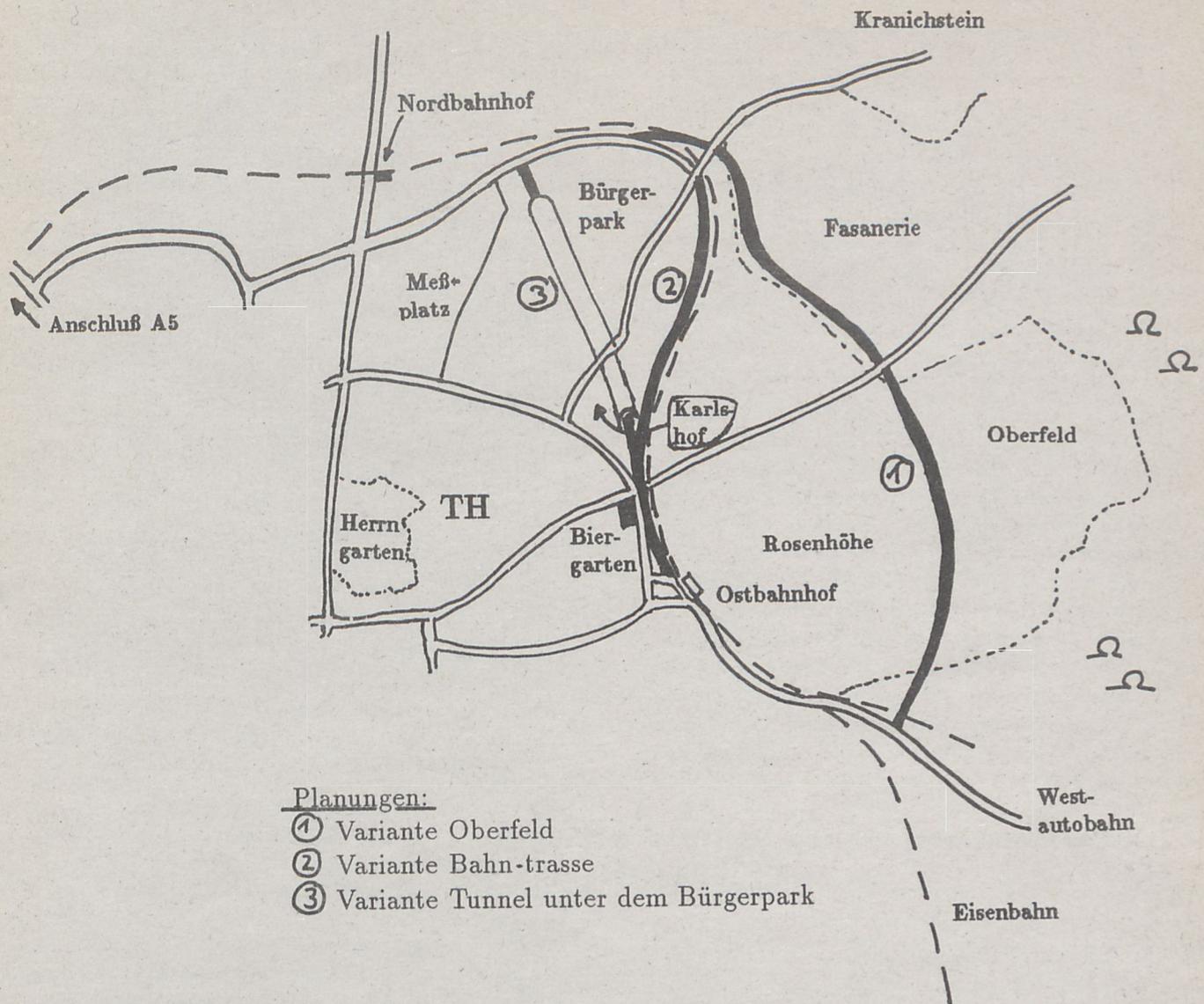


Im FNLP wird zur oben beschriebener Verkehrssituation folgendes festgestellt: „Das Verkehrsaufkommen, das in der Stadt bewältigt werden muß, verursacht Unfälle, Lärmbelastungen und Abgasbelastungen. Die Unfallhäufigkeit ist sehr hoch. Die Lärmbelastung und die Abgasbelastung haben stellenweise ebenfalls eine *beunruhigende* Höhe. Aus diesen Gründen sind alle Maßnahmen auf dem Verkehrssektor in erster Linie an den Zielen der Erhaltung der Gesundheit der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen zu orientieren.“

Schön klingt's, aber im gleichen Zug wird folgendes geplant (die Nord-Ost-Umgehung ist nicht die einzige Umgehungsstraße): „Eine Verbesserung der Verkehrssituation durch Straßenbau sollen folgende Projekte bewirken:“

Ein Tunnel vom nördlichen Bürgerpark zwischen Nordbad und Eissporthalle bis hin zur Dieburger Straße, in der Nähe des Biergartens.

Eine B3/Westumgehung Arheilgen, die dem Ortskern Arheilgen Entlastung bringen soll. Langfristig wird die Möglichkeit ins Auge gefaßt, die Westtangente weiter nach Westen zu verlegen. Diese Umgehung wird an der Gräfenhäuser Straße enden. Es wird betont, daß keine neue Nord-Süd-Verbindung entstehen soll. Schaut man sich das aber genauer an, so erkennt man, daß entlang der Bahnlinie nur noch ein kleines Teilstück zu einer neuen Nord-Südverbindung fehlt und der Ausbau dieses Teilstücks ist auch schon geplant!



Planungen:

- ① Variante Oberfeld
- ② Variante Bahn-trasse
- ③ Variante Tunnel unter dem Bürgerpark

Das Auto spuckt in den Köpfen des Magistrats

Die drei Varianten der Nord-Ost-Umgehung

Die Nord-Ost-Umgehung ist die Weiterführung der gebauten Nord-Ost-Tangente (im Industriegebiet Nord-West und nördlich am Bürgerpark vorbei bis hin zur Kranichsteiner Straße) als Verbindung zur Westautobahn nach Diebuer. Sie war ursprünglich in den folgenden drei Varianten geplant (siehe Zeichnung):

- Variante 1: nördlich am Bürgerpark abzweigend, südlich an der Fasanerie vorbei, quer durch das Oberfeld bis hin zur vierspurig ausgebauten Westautobahn nach Dieburg

- Variante 2: ab der Kranichsteinerstraße an der vorhandenen Bahntrasse entlang bis zum Ost-Bahnhof
- Variante 3: nördlich am Bürgerpark zwischen Nordbad und Eissporthalle der Beginn eines Tunnels bis hin zur Dieburger Straße. Weiterführung der Umgehung bis zum Ostbahnhof. Konkret soll der Tunnel in Höhe des Fohlenhofs die Kranichsteiner Straße kreuzen, unter dem Karlsruhofgelände verlaufen und in der Nähe des Biergartens wieder auftauchen.

„Die Nord-Ost-Umgehung wird jedoch nur einen Teil des aus Osten kommenden Pendlerstroms aufnehmen können.“

Dabei werden schon im FNLP folgende Einschränkungen gemacht: „Die B26/42-Nord-Ost-Umgehung Darm-

stadt soll die Funktion haben, den *Ost-West-Durchgangsverkehr* und die vom Osten einstrahlenden Pendlerströme ohne Beeinträchtigung der City [...] zu den Gewerbeschwerpunkten im Nordwesten [...] zu führen. Die Nord-Ost-Umgehung wird jedoch nur einen Teil des aus Osten kommenden Pendlerstroms aufnehmen können. Der überwiegende Teil des Pendlerverkehrs aus dieser Richtung hat sein Ziel in der [...] Kernstadt [...]. Ein großer Verkehrsanteil muß daher auch weiterhin über einige bis in die Kernstadt reichende Straßen geführt werden. Diese Straßenzüge werden hoch belastet bleiben und angrenzende Wohngebiete stark beeinträchtigen.“

Warum die Tunnel-Variante bevorzugt wird

Wir wollen hier nun zusammenstellen, was gegen diese Nord-Ost-Umgehung spricht - abgesehen von den globalen Zusammenhängen, die im abschließenden Artikel noch einmal dargestellt sind.

Es haben sich schon einige Initiativen und Gruppen stark gemacht, so daß zumindest die Variante 1 gestrichen wurde. Denn der Straßenbau unterhalb der Fasanerie und durch das Oberfeld würde ein ökologisch und klimatisch wertvolles Gebiet zerstören. Ein weiteres Erholungsgebiet für die Darmstädter würde stark beeinträchtigt. Diese Argumente reichten wohl aus, den Plan 1 zu verwerfen.

Wie Darmstadt zu einer Umgehung des Frankfurter Kreuzes wird

73 Millionen Mark soll der Tunnel kosten

Die zweite Variante war da schon umstrittener. Denn die Voraussetzungen für eine neue Straße waren durch die vorhandene Bahntrasse erheblich günstiger, weil sie die geringsten Eingriffe in die Natur erfordert. Doch gibt es dort unter anderem einige schöne Villen...!? Ausschlaggebend für das Verwerfen dieser Möglichkeit aber war die Tatsache, daß die Bundesbahndirektion Frankfurt die Reaktivierung des zweiten Gleises in der Bahntrasse beabsichtigt, was eine Erweiterung der Trasse für die Straße erforderlich macht und schwerwiegende Eingriffe in die Bausubstanz neben der Bahn erfordert. Die Variante wäre somit auch die teuerste Möglichkeit geworden.

So bleibt die dritte Variante übrig, d.h. in Zahlen: 73 Millionen Mark für den Tunnel - wieviel Wohnungen könnte man davon bauen, wie gut könnte man den ÖPNV damit verbessern?

Nun zu den Argumenten der Kritiker: Zunächst bemängelt u.a. der Ortsverband Darmstadt des BUND eine mangelnde Gesamtplanung, die die Auswirkungen der Umgehung berücksichtigt. Es ist schon erschreckend, daß die Planung aufgrund einer 13 Jahre alten Verkehrsanalyse erstellt wurde.

Außerdem ist es fragwürdig, ob Umgehungsstraßen Entlastung bringen, denn es gilt die Faustregel: Je häufiger und besser die Straßen sind desto mehr Autos. Dies hat z.B. auch die Umgehung von Eberstadt gezeigt. So führten die Baumaßnahmen kurzfristig zu einer Erleichterung im Ortsbereich, allerdings ist das Verkehrsaufkommen südlich Eberstadts zwischen 1980 und 1985 auf der B3 etwa um 70 % gestiegen!

Konkret bietet die Nordostumgehung sogar eine Umgehung des Frankfurter Kreuzes im Norden. Denn mit der geplanten Straße ist (die sogar beabsichtigte!) Durchgangstraße von West nach Ost fertiggestellt. So fordert auch der finanzielle Träger, der Bund, diese Verbindungsfunktion! Es ist also durchaus damit zu rechnen, daß die Umgehungsstraße noch mehr Verkehr (auch Schwerlastverkehr) bringt, von Entlastung kann hier keine Rede sein.

Wenn die Verkehrspolitik der Stadt nicht sehr bald von der Förderung des Autoverkehrs umschwenkt zu einem großzügigeren Ausbau des Liniennetzes des Busse und Bahnen, droht dem ÖPNV der Niedergang.

Sogar ein Gutachten der Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verfahrenstechnik, das im Auftrag der Stadt und der Heag erstellt wurde, beurteilt die Lage so:

Wenn die Verkehrspolitik der Stadt nicht sehr bald von der Förderung des Autoverkehrs umschwenkt zu einem großzügigeren Ausbau des Liniennetzes des Busse und Bahnen, droht dem ÖPNV der Niedergang. Die wirtschaftliche Lage würde sich so verschlechtern, daß die Heag das Straßennetz einstellen müßte und nur noch ein Mindestangebot an Buslinien aufrecht erhalten könnte. Man kann sich angesichts dieser Tatsachen nur fragen, wie eine solche Planung noch aufrechterhalten werden kann. In einer Bürgerversammlung zum FNLP sagte Oberbürgermeister Metzger, daß man den ÖPNV attraktiver machen müsse. Die Autofahrer müssen im Stau stehen, während der Bus auf einer Sonderspur an ihnen vorbeifährt. Dann werden die sie auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Daraufhin stellte man ihm die Frage, wie denn die Autos im Stau stehen sollen, wenn er den Stau durch immer weitere Umgehungsstraßen gerade abbauen will?!

Die Argumentation gegen die Umgehungsstraße läßt sich sicher noch fortführen, da wären z.B. noch die ökologischen Beeinträchtigungen und die Belastungen der Anwohner durch eine jahrelange Bauzeit - und das alles für eine mehr als fragwürdige Zielsetzung. Wir wollen im abschließenden Beitrag noch einmal die globale Problematik zusammenfassen. (mz)

„Global Denken - lokal Handeln“

Warum eine Umgehungsstraße mehr Verkehr verursacht

Ich habe versucht, in den verschiedenen Beiträgen zum Thema Verkehr die Situation sowohl aus globaler als auch aus lokaler Sicht darzustellen. Ich will damit meine Argumentation gegen mehr Straßen allgemein - gegen eine neue Umgehungsstraße speziell unterstreichen. Nach dem Motto „Global Denken - Lokal Handeln“ sah ich mich veranlaßt, Euch dieses Thema näher zu bringen. Auch wir müssen lokal handeln.

Wenn wir unsere Lebensgewohnheiten nicht ändern, werden wir die Umweltkrise nicht überwinden

Die Argumente der Befürworter von Umgehungsstraßen sind klar: was machen wir mit dem Verkehr in den Wohngebieten, wie sollen denn die Menschen aus dem Umland zu ihren Arbeitsplätzen kommen? Die Antwort ist nicht einfach, denn auch ich kann niemandem eine heile Umwelt versprechen, ohne daß sich unsere Lebensgewohnheiten ändern - aber das ist gerade der springende Punkt. Wir haben zur Zeit durch die Entzerrung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Bildung ein enormes Verkehrsbedürfnis entwickelt. Aber wir müssen uns darüber klar werden, daß dieser Verkehr etwas mehr kostet als das Benzin für DM 1.10 pro Liter (auch die Busse und Bahnen sind keineswegs total umweltfreundlich). Ich glaube das haben die ersten zwei Beiträge deutlich gemacht.

Umgehungsstraßen schaffen nachhaltig Lebensstrukturen, die insgesamt mehr Verkehr verursachen

Was passiert nun durch die Umgehungsstraßen? Sie treiben gerade die Spirale weiter: der Verkehrsfluß wird kurzfristig verbessert, die Attraktivität des Autofahrens verbessert und somit das Wohnen auf dem Lande attraktiver, denn die Fahrzeiten zum Arbeitsplatz würden sich ja verbessern. Gleichzeitig wird das Wohnen in der Stadt durch erhöhte Lärm- und Abgasbelastung verschlechtert, der Wunsch zum Wohnen im Grünen wird weiter verstärkt, die Pendler nehmen zu, der Verkehr wird dichter - eine neue Umgehungsstraße wird nötig? Aus diesem Grund werden neue Umgehungsstraßen nur kurzfristig Erleichterung bringen (siehe Eberstädter Umgehungs...), aber nachhaltig Lebensstrukturen schaffen, die insgesamt mehr Verkehr verursachen.

Aber wie soll man das ändern, wer will schon bei Merck oder Röhm wohnen? Und hier liegt die zweite Gefahr einer solchen Verkehrspolitik. Sie nimmt das Protestpotential aus der Bevölkerung, sich z.B. gegen „schmutzige Betriebe“ zur Wehr zu setzen. Wenn alle im Grünen wohnen - wen stört es, wenn die Abgase in

der Stadt in die Luft geblasen werden? Alles nach dem Motto: Aus den Augen - aus dem Sinn.

Es ist jetzt eine Politik gefragt, die das globale Wissen um die Umweltzerstörung lokal umsetzt

Aber diese Abgase sind da, auch die Menschen im Grünen müssen sie einatmen, ich glaube diese Erkenntnisstufe haben wir alle erreicht. Nur ist jetzt eine Politik gefragt, die das globale Wissen lokal umsetzt und das heißt: Verkehr verursacht hohe Kosten und ist einzudämmen zugunsten einer dezentralen Arbeits- und Wohnwelt. Es müssen Strukturen geschaffen werden, bei denen die Menschen wieder an ihren Arbeitsplätzen wohnen und somit gleichzeitig dafür sorgen, daß ihre Arbeitsplätze auch umweltfreundlich sind. So wären z. B. die 73 Millionen Mark für die geplante Umgehungsstraße besser für weitere Wohnungen in der Stadt geeignet.



Insgesamt erfordern solche Strukturen aber eine langfristige Planung, die angesichts unserer kurzen Wahlperioden für die Verantwortlichen anscheinend noch nicht attraktiv ist - sie setzen immer noch auf Vorhaben, die kurzfristig Erfolg versprechen - im Nachhinein aber unser aller Lebensqualität verschlechtern.

Monika Zickwolff

Der ASTA hat sich als Vertretung der Studentenschaft auf seiner letzten Sitzung am 2. Juli 1990 einstimmig gegen die geplante Umgehungsstraße ausgesprochen, um damit die Planung zu verhindern.

Studienpreis für Beschäftigung mit umwelt- und sozialverträglicher Technologie

Der Treff Angepaßte Technologie (TAT) e.V., eine Gruppe, die sich für umwelt- und sozialverträgliche Technologie insbesondere an der TH Darmstadt und FH Darmstadt einsetzt, hat in Zusammenarbeit mit den beiden ASten für dieses Semester zum vierten Mal einen Förderpreis für Studienarbeiten ausgeschrieben, die zu der Entwicklung einer sozial gerechten, umweltbewußten und ökologisch handelnden Gesellschaft beitragen können. Angesprochen sind dabei StudentInnen aller Fachbereiche und Fachgebiete, an der THD und FHD. Der TAT verspricht sich von diesem Förderpreis insbesondere, daß klar wird, in welcher vielfältiger Weise die StudentInnen Themenstellungen bearbeiten, die sich mit so drängenden Krisenkomplexen Umwelt, Wirtschaft und Sozialleben beschäftigen. Hierzu sind bereits drei Broschüren mit den Kurzfassungen der in den letzten drei Jahren eingereichten Arbeiten erschienen. Sie sind in den Büro's der ASten für DM 3,- zu erhalten. Der Ausschreibungstext:

Förderpreis für Studienarbeiten die zu der Entwicklung einer sozial gerechten, umweltbewußten und ökologisch handelnden Gesellschaft beitragen können.

Der Preis wird vom TAT an der TH und FH Darmstadt ausgelobt. Die Schirmherrschaft über diesen Studienpreis haben der Präsident der THD, Prof. Böhme, und der Rektor der FHD, Prof. Kremer, übernommen. Die ASten der TH und FH unterstützen die Preisvergabe finanziell und organisatorisch.

Beschreibung und Zielsetzung des Förderpreises

Umwelt, Wirtschaft und Sozialbereich sind in zunehmenden Maße von Krisentendenzen gekennzeichnet, die mit den bisher vorhandenen Methoden nicht gelöst werden konnten. So wird die Umweltkrise gekennzeichnet durch die Stichworte:

Verschwendung von Rohstoffressourcen, Waldsterben, Bodenerosion, Bodenvergiftung, Wasser- und Luftverschmutzung.

Auch aus der Wirtschaft sind die Stichworte allzu bekannt:

Arbeitslosigkeit, Rationalisierungseffekte und Arbeitsplatzbedingungen, Störanfälligkeit zentraler Strukturen, Hunger auf der einen und Sättigung auf der anderen Seite, andauernde Aufrüstung in allen Ländern, Verlust der politischen und ethischen Kontrolle über technische Entwicklung.

Auf der Ebene des Soziallebens gibt es durchaus vergleichbar besorgniserregende Entwicklungen:

fehlende bzw. abnehmende zwischenmenschliche Beziehungen, Einschränkung der Persönlichkeitsrechte durch

staatliche und technische Entwicklungen, Sinnentleerung der Arbeit, starke Spaltung von Wohnen, Arbeit und Freizeit, zivilisationsbedingte Krankheiten, die Kommerzialisierung sozialer Aufgaben durch anonyme Organisationen (z.B. Integration der Alten, der Kinder, der Jugendlichen und der sozialen Randgruppen.)

Zur Bewältigung dieser Krise fällt der Hochschule innerhalb der Gesellschaft eine wichtige Rolle zu. Als eine der wenigen nicht gänzlich interessengebunden Institutionen ist sie gefordert, vor bestehenden Fehlentwicklungen zu warnen und längerfristige Perspektiven zu entwickeln. Sowohl Problemorientierte, fachübergreifende Zusammenarbeit, die die gesellschaftlichen und ökologischen Randbedingungen miteinbezieht, als auch eine mensch- und umweltgerechte Gestaltung der Technik, sind notwendig.

Die Fächerstruktur von TH und FH Darmstadt bietet zum Themenkomplex **Mensch – Technik – Umwelt** eine gute Voraussetzung diesen Anforderungen gerecht zu werden. Insbesondere in der Lehre gilt es, die StudentInnen möglichst frühzeitig an diese Aufgaben heranzuführen, Studien- und Diplomarbeiten sollten hierzu Gelegenheit geben. Die Einrichtung dieses Preises soll daher:

- eine Einbeziehung der obengenannten **Krisenkomplexe** und eine **ganzheitliche** Betrachtungsweise fördern,
- die Motivation zu entsprechenden Arbeiten anregen,
- einen Überblick über die verstreuten Aktivitäten an beiden Hochschulen verschaffen,
- den StudentInnen die Nachahmung ermöglichen und hierzu organisatorische Hilfestellungen geben

und damit einen Beitrag zu einer sozial gerechten, umweltbewußten und ökologisch handelnden Gesellschaft leisten.

Ausschreibung

Wir suchen studentische Arbeiten, die zu der Entwicklung einer sozial gerechten, umweltbewußten und ökologisch handelnden Gesellschaft beitragen. Kriterium für die Auszeichnung einer Arbeit ist ihre Originalität und ihr Bezug zur Zielsetzung des Preises. Die Bearbeitungszeit wird nicht vorrangiges Kriterium sein (d.h. es können sowohl Diplomarbeiten als auch Seminarvorträge und Studienarbeiten ausgezeichnet werden).

Arbeiten, die nur einen Teilaspekt behandeln, können auch ausgezeichnet werden. Unter studentischen Arbeiten verstehen wir Studienarbeiten, Projektarbeiten, Entwürfe, Diplomarbeiten oder vergleichbare Arbeiten,

die im Rahmen eines Studiums an der TH oder FH Darmstadt entstanden sind.

Preisgelder

Die Preisgelder werden über Einzelspenden zusammengetragen. Für dieses Jahr stehen 2000,- DM zur Verfügung. Da der Preis auch in Zukunft vergeben werden soll, können Spenden auf das Konto: Treff Angepasste Technologie, Stadt- und Kreissparkasse Darmstadt, BLZ 508 501 50, Konto-Nr.: 568481, Stichwort "TAT-Förderpreis" überwiesen werden. Diese Spende ist abzugsfähig und wird mit einer Spendenquittung bestätigt.

Teilnahmebedingungen

Teilnehmen können alle StudentInnen und AbsolventInnen aller Fachbereiche der TH und FH Darmstadt, die in der Zeit vom 31.06.1989 bis 01.08.1990 eine studentische Arbeit erstellt haben. Die Arbeit muß bis zum 01.08.1990 beim TAT vorliegen. Die Arbeit soll in zwei vollständigen Exemplaren eingereicht werden. Sondervereinbarungen sind möglich. Zusätzlich muß eine ca. drei Seiten umfassende Kurzfassung miteingereicht werden, aus der auch hervorgeht, welche Bedeutung die Arbeit im Sinne der Ausschreibung hat.

Der Name der StudentInnen, Thema und Kurzfassung dürfen durch den Auslobenden veröffentlicht werden. Der Preis wird von der Jury vergeben. Der Rechtsweg

ist ausgeschlossen.

Die Jury

Die Jury besteht aus: Prof. Dr. Alexander Roßnagel (FHD), Dr. Gerhard Möller (Stiftung Mittlere Technologie), Klaus Dapp (THD), Ruth Weigel (FHD), Prof. Dr.-Ing. Peter Haupt (THD), Prof. Dr. Peter Henricke (Öko-Institut Freiburg), Prof. Barbara Mayer (FHD), Prof. Dr.-Ing. E.H. Kurt Oeser (Umweltbeauftragter der EKD), Dr. rer. nat. Michael Deneke (THD), Dipl.-Ing Hartmut Weber (DGB).

Bewerbungsunterlagen

Die ausführlichen Bewerbungsunterlagen sind ab Beginn des Sommersemesters'90 in den ASTen der FH und TH Darmstadt erhältlich. Auch für die nächsten Jahre ist eine Vergabe dieses Preises geplant.

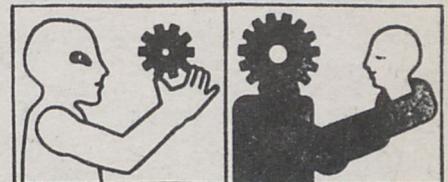
Auswertung

Eines der wichtigsten Ziele des Förderpreises soll ja erklärtermaßen sein, einen Überblick über die verstreuten Aktivitäten an den beiden Hochschulen zu ermöglichen und die StudentInnen zur Nachahmung zu ähnlichen (Studien-) Arbeiten anzuregen. Um dies zu erreichen, soll nach der Preisvergabe wieder eine Dokumentation über alle eingereichten Arbeiten veröffentlicht werden, aus der hervorgeht, welche Themen in welchem Fachgebiet unter welchen Betreuern bearbeitet wurden.

**TREFF ANGEPASSTE
TECHNOLOGIE e.V.**

c/o ASTA THD
Hochschulstr. 1
6100 Darmstadt

TAT



Congress der Nigerianischen Studentenvereinigung Deutschlands (NUSG)

vom 20. - 21. Juli in der FH, Hochhaus - Cafeteria

Programm am Samstag:

- 9 Uhr: Symposium - The Present Political Situation in Nigeria
- 11 Uhr: Symposium - Nigerian / German Economical Relationship
- 14 Uhr: Nigerian Ambassadors Speech
and Discussion with the House
- 20 Uhr: Nigerian Cultural Evening - Party

TH-Selbstverwaltung - so funktioniert's (3)

Zum Semesterabschluß folgt der dritte und letzte Teil unserer Einführung in die TH-Selbstverwaltung. Hauptdarsteller sind diesmal die engagierten Hochschulangehörigen auf Fachbereichsebene. Zur Erinnerung noch mal der Überblick über die grundsätzliche Aufteilung der Gremien an der THD:

	Zentralebene	Fachbereichsebene
alle Gruppen	Konvent Senat Präsident/Vizepräs. Ständige Ausschüsse Kanzler	Fachbereichsrat Dekan Fachbereichsausschüsse
Studentinnen Studenten	Studentenparlament ASTA Altestenrat Autonome Referate Vollversammlung	Fachschaftsrat

Dekan

Jeder Fachbereich wird von einem Dekan geleitet. Er führt die laufenden Amtsgeschäfte. An der THD wechseln die Dekane jährlich, so daß eine gleichmäßige Belastung der Professoren erreicht wird.

Fachschaftsrat

Die Studenten eines Fachbereiches bilden eine Fachschaft. Von ihnen wird der Fachschaftsrat gewählt. Wenn nur eine Liste antritt, dann erfolgt Personenwahl. Der Fachschaftsrat vertritt die Studenten seines Fachbereiches, wobei die Mitgliedschaft im Fachschaftsrat meistens leger gesehen wird. Das bedeutet, daß in den Fachschaften die Arbeit nicht unbedingt nur von den gewählten Leuten, sondern von allen Interessierten gemacht wird.

Fachbereichsrat

Die Aufgaben des Fachbereichsrates sind vor allem Verwaltungsaufgaben. Dazu kommen aber auch für Studenten wichtige Themen wie Studien- und Prüfungsordnungen. Dort werden die Reformen in der Regel ausgearbeitet, wobei der Ausschuß I des Konvents (LuSt = Lehr- und Studienangelegenheiten) an der Entscheidungsfindung mitwirkt. Eine weitere Aufgabe des Fachbereichsrates ist die Berufung neuer Professoren. Von den 13 Fachbereichsratsmitgliedern kommen 7 aus den Reihen der Professoren und 3 aus der Studentenschaft.

Fachbereichsausschüsse

Zur Vorbereitung von Entscheidungen kann der Fachbereich Ausschüsse einrichten. Diese sind oft ähnlich wie die Ständigen Ausschüsse auf der Zentralebene organisiert. Vor allem LuSt-Ausschüsse auf Fachbereichsebene sind für Studenten interessant.



Trinkwasser gefährdet?

Darmstädter Naturschutzverbände informieren über Schäden im Westwald

Auf einer Exkursion am Heinerfestsamstag (das Ökoreferat tat dies durch ein Flugblatt kund) informierten die Darmstädter Naturschutzverbände (BUND, Schützt Darmstadt und Schutzgemeinschaft Deutscher Wald) über die Probleme im Darmstädter Westwald. Das 40. Heinerfest war für sie der richtige Zeitpunkt, um im Westwald „eine weniger erfolgreiche Bilanz zu ziehen“.

Abwasserexperte Prof. Dr. Wackermann (FH), Forstwirtschaftler Dr. Rosenstock und Geoökologe Dr. Harres zeigten den rund 50 Teilnehmern, daß der zu Großherzogszeiten entstandene Schutzwaldgürtel voller Probleme steckt.

Der „Kreislauf“ der Schadstoffe

Das Waldsterben ist das äußere Zeichen, sozusagen das Symptom für einen kranken Naturhaushalt, eine Vergiftung von Wasser, Boden und Luft. Dieses sind aber die wesentlichen Elemente, von denen der Mensch unmittelbar abhängt. Die Luft, belastet mit Stickoxiden, Schwefeloxiden, Chlor- und Fluorwasserstoffen sowie Schwermetallen und Dioxinen (um nur einige zu nennen), trägt diese Schadstoffe wiederum in den Boden und bringt die Bodenbiologie und -chemie durcheinander. Das dadurch aus dem Boden ausgefällte Aluminium z.B. wirkt als gefährliches Pflanzengift.

Und ewig singen die Wälder:



Vom Boden wandern die Schadstoffe aus der Luft, ergänzt mit Schadstoffen aus Düngung (z.B. Nitrat), defekten Kanälen und Regenüberläufen sowie durch den Einsatz von Pestiziden, in das Grundwasser und über das Trinkwasser zurück zum Menschen.

Dabei ist Wasser das wichtigste Lebenselement. Die Lebensvorgänge in den Zellen und der Stoffwechsel von Mensch, Tier und Pflanze sind ohne Wasser als Transport-, Nahrungs- und Lösungsmittel nicht denkbar.

Ein ernstzunehmendes Trinkwasserproblem

Die Mischwassereinleitungen im Westwald durch die ca. 200 im Jahr vorkommenden Abwasserüberläufe, sowie die geschätzten 10-20% (das sind ca. 40-80 km) defekten Abwasserkanäle im Entwässerungsnetz sind ein wesentlicher Darmstädter Beitrag zu diesem lt. Bundesminister Riesenhuber „ernstzunehmenden Problem“.

Die Grundwasserentnahme von Röhm, Haas und Merck läßt den Grundwasserspiegel bis zu 13m absinken

Neben der Trinkwassergefährdung ist insbesondere der Zustand des Darmstädter Westwaldes ein Problem. So haben neben den oben angesprochenen Abwassereinleitungen auch die Grundwasserentnahme von Röhm, Haas und

Merck, die den Grundwasserspiegel bis zu 13m absenken, den Wald arg geschädigt. Die kleinen Saugwurzeln, die dem Baum erst zum festen Stand verhelfen, bildeten sich zurück. Dadurch wurden die Bäume sehr windanfällig und die vergangenen Stürme sorgten dafür, das auf z.T. großen Flächen im Westwald kein Baum mehr steht.

„Wenn von den politischen Verantwortlichen die Zukunftsaufgabe der Umweltsicherung mit der gleichen Energie betrieben worden wäre wie für die Projekte Luisencenter oder Eissporthalle, dann wäre die Zerstörung des Darmstädter Naturhaushaltes geringer.“

Die Naturschutzverbände stellen nun aufgrund dieser Tatsachen zurecht fest:

„Wenn von den politischen Verantwortlichen die Zukunftsaufgabe der Umweltsicherung mit der gleichen Energie betrieben worden wäre wie für die Projekte Luisencenter, Eissporthalle, Hirtengrundhalle, Technologiepark Geharborner Hof u.a., dann wäre die Zerstörung des Darmstädter Naturhaushaltes geringer und die Beseitigung dieser Altlast einfacher.“

Mit der Exkursion fordern die Veranstalter von den politischen Verantwortlichen, insbesondere dem Oberbürgermeister Metzger und seinem Umweltdezernenten Swyter, der Wiederherstellung einer intakten Umwelt die oberste Priorität zu geben. Im Detail wird gefordert:

- Schnelle Umsetzung der notwendigen Maßnahmen zur Sanierung der Einleitungen in den Westwald und die Bereitstellung der hierfür erforderlichen Haushaltsmittel
- Ausstattung der verantwortlichen Ämter mit dem notwendigen Personal
- Verschärfung der Indirekteinleiterkontrolle zur Reduktion der Schadstoffe im Kanal

- Änderung der städtischen Entwässerungssatzung mit dem Ziel der Verminderung der Wassermengen (Flächenentsiegelung, Zisternen, dezentrale Versickerung etc.).
- Erstellen eines Bodenschutzprogrammes und die Einführung einer kommunalen Umweltverträglichkeitsprüfung.

Es ist vorgesehen, diese Exkursion alljährlich am Heinerfestsamstag zu wiederholen, um festzustellen wie weit die notwendigen Maßnahmen durchgeführt wurden.

Bleibt zu hoffen, daß die Verantwortlichen auf die Bedenken der Experten reagieren und die nächste Exkursion erfreulicher wird.

(mz)



Ode an die Straßenbahn

Ich gehöre zu den Leuten, die gerne Straßenbahn fahren. Mit dem Fahrrad wäre ich zwar schneller an der Lichtwiese, aber morgens gemütlich am Frühstückstisch ist die Aussicht auf die Fahrt die Heinheimer Straße hoch, belästigt von Autos, Steigungen und roten Ampeln, gräßlich.

Da laufe ich doch lieber in aller Ruhe zur Haltestelle, rauche noch eine und kann dann bis zum Luisenplatz Zeitung lesen. Und die Kampfomas, die es nur selten zulassen, daß ich am Luisenplatz halbwegs sicher aus der Straßenbahn raus und in den L-Bus rein komme, sind zwar unangenehm aber allemal ein prima Gesprächsthema.

Straßenbahnfahren gibt angenehme Gedanken: Das wohltuende Bewußtsein, sich umweltbewußt zu verhalten, ganz im Gegensatz zu diesem dämlichen Autofahrer, der unbedingt noch als Vierter links abbiegen muß und jetzt der Straßenbahn im Weg steht. Schön ist es auch, dem Treiben der Schüler zuzugucken: Wer schreibt bei wem die Hausaufgaben ab? Oder die kleinen Flirts der Heranwachsenden: Wann sitzt er denn jetzt neben ihr?

Fahrradfahrer teilen mit mir wenigstens die Freude am Umwelt-Heiligenschein. Aber ihnen geht wie auch den Autofahrern vieles ab: In der Vorlesung den Sportteil verleihen - "hab ich schon gelesen", das Wissen, wo man

einen Kinderwagen zum Beispiel nicht anfassen sollte, damit Wagen und Kind heil in den Bus kommen oder auch das Gespräch mit einem der L-Bus Fahrer der stets bestens über die Chancen des SV98 informiert ist.

Es fällt schon irgendwie schwer, zu verstehen, warum Straßenbahnen und Busse im Personennahverkehr so schlecht im Rennen liegen. Nach Autos und Fahrrad liegt der Öffentliche Personennahverkehr etwa bei den Studierenden abgeschlagen auf Platz 3. Die Auswertung der Befragung¹ an der TH im SS 87 hat selbst unter den Studierenden, die in Darmstadt wohnen, noch 20% Autofahrer gefunden - nicht mal halb so viele Leute fahren mit der HEAG zur Uni. Bei den noch normaleren Leuten sieht das Ganze auch nicht anders aus.

Die einen können gar nicht mit Bus oder Bahn zur Arbeit; sogar im dichtbesiedelten Rhein-Main-Gebiet scheinen Entfernungen wie Crumstadt - Fa. Merck (ca. 13 km) fast unüberwindbar. Wer macht denn sowas:

Crumstadt	5 ⁴⁹	(Bus)
Da. Liebighaus	6 ¹⁵	(per Pedes)
Da. Luisenplatz	6 ²⁹	(Straßenbahn)
Fa. Merck	6 ³⁷	+ 10 min
Fußweg	= 1 h.	

Der Crumstädter braucht also eine Stunde zur Arbeit wenn er das Glück hat, Gleitzeit arbeiten zu können. Sonst darf er noch 20

¹ Gutachten "Verkehrsplanung für die TH-Darmstadt", 1987, erstellt von den TH Fachgebieten 'Verkehrsplanung und Verkehrstechnik' und 'Wasserversorgung, Abwasserbeseitigung und Raumplanung'.

Minuten rumsitzen, bis er um sieben stechen kann. Und nach 18³⁰ gehts auch nicht mehr zurück².

Ähnliche Fragen stellt sich auch der busfahrende Student aus Langen oder Egelsbach: Will ich ne viertel Stunde zu spät in die Vorlesung oder ne dreiviertel Stunde zu früh oder gar nicht? Diese Leute fahren also Auto, wenn sie es sich leisten können oder Fahrrad wenn sie hart sind. Und ärgern sich wahrscheinlich über meinen Enthusiasmus aus dem Anfang dieses Artikels.

Das Fahrrad als Hauptkonkurrenz

Man könnte nun sagen, daß die Leute, die in Darmstadt arbeiten auch die Chance haben sollten, da zu wohnen. Wer wohnt schon gerne in Crumstadt? Doch leider würden dadurch auch nicht viel mehr Leute in den Genuß des Straßenbahnfahrens kommen. Im kleinerem Kreis bezeichnen HEAG-Verantwortliche da Fahrrad als Hauptkonkurrent und da können auch die besten Streckenverbindungen im Öffentlichen Personennahverkehr nichts gegen ausrichten.

Hauptkonkurrenz ist das Fahrrad aber nicht zahlenmäßig. Aufs Fahrrad steigen bloß mehr Leute um, die bisher Straßenbahn gefahren sind. Die Autofahrer sind dem Öffentlichen Personennahverkehr schon lange weggelaufen oder haben diesen noch nie in Erwägung gezogen. Weiter Straßenbahn fahren die, die keine Wahl haben, die vielzitierten A's: Azubis, Alte, Arbeitslose...

Es gibt also zwei Probleme: Man muß mit dem Öffentlichen Ver-

kehrsmitteln fahren können und man muß es wollen.

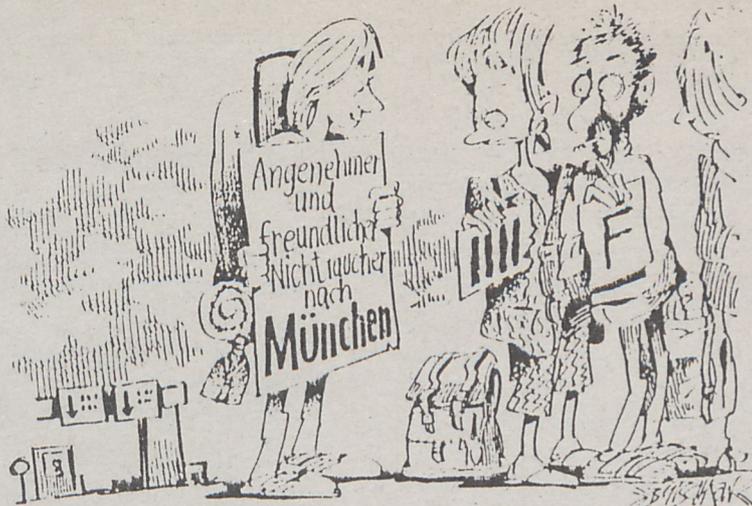
Über den ersten Punkt ist viel gedacht, gesagt und geschrieben worden. Subventionen für das Auto (Straßenbau, "Technologieförderung" an Daimler & Co, etc.) müssen verringert werden und das Autofahren muß im Sinne der Stadtbewohner reglementiert werden: Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsberuhigung und autofreie Innenstädte sind hier einige Schlagworte. Wenn sowas behutsam und in Verbindung mit Verbesserungen im Öffentlichen Personennahverkehr gemacht wird, dann geht das auch, ohne dem Crumstädter unzumutbare Reisezeiten anzutun. Aus Zürich, wo solche Maßnahmen konsequent ergriffen wurden, wird von begeisterten Straßenbahnfahrern berichtet, die einen Monat vorher noch nicht wußten, wie man eine Fahrkarte zieht.

Beim zweiten Punkt gerät aber alle Theorie ins Straucheln. Z.B. Arheilgen ist ein Stadtteil, von dem aus man fast jeden Punkt in Darmstadt ebensogut mit der Straßenbahn wie mit dem Auto erreichen kann. Eine Podiumsdiskussion der Arheilger Jusos im Mai förderte aber schreckliches zu Tage:

Ein SPD-Lokalpolitiker wollte erklären, warum er mit dem Auto nach Darmstadt zur Arbeit fährt: "Ich hab ja versucht Straßenbahn zu fahren, aber zwei Mark fünfzig für den Fahrschein und mit dem Auto geht es schneller..." Der Fahrschein kostet zwei Mark zehn und er hat es wohl nicht versucht³. Also auch aus Stadtteilen, wo die Verkehrsanbindung gut

² Siehe VGD-Fahrplan Sommer 90, Linie K62: Das Beispiel ist nichtmal besonders böse gewählt. Noch peinlicher für die Verantwortlichen ist etwa die Linie K58 - Weiterstadt, so nah und doch so fern.

³ Das war überhaupt eine merkwürdige Diskussion: Autofahrer haben an der HEAG rumgemäkelt und die paar Leute, die mit der



ist, fahren die Leute mit dem Auto, obwohl das wahrscheinlich selbst wenn man Steuer und Versicherung außer Betracht läßt, teurer ist. Die Menschen neigen zu einem Individualismus im negativen Sinne des Wortes. Lieber allein mit dem Auto im Stau (der Feuilletonist würde jetzt anfügen: lieber Video als Kino, lieber Sportschau als Bollenfalltor und 1ZKB als WG).

Individualismus gegen Solidarität

Auch unter Straßenbahnfahrern gibt es diesen Individualismus: Aufregend, zu beobachten, wie eine Frau mit einer Plastiktüte in der Stoßzeit vier Plätze verteidigen kann, um nicht der unangenehmen Nähe der Artgenossen ausgesetzt zu sein. Aber Straßenbahnfahrer lernen auch mit den Mitmenschen umzugehen, Autofahrer lernen nur, sich gegenseitig die Parklücken wegzuschnappen.

Daß eine Gesellschaft mit starkem öffentlichen Sektor eine solida-

rischere Gesellschaft ist, kann am Beispiel des Personennahverkehrs leicht eingesehen werden. Wenn nur die, die sich kein Auto leisten können, noch Straßenbahn fahren, dann kriegen die Zuschüsse an die Verkehrsunternehmen Almosencharakter. Individuell die Vorteile abzusahnen und der Gemeinschaft die Lasten aufzuhalten⁴ (Beim Autofahrer sind das die Umweltschäden, die Lärmbelästigung und die Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer) ist eine verbreitete Denkweise und wird in konservativ-liberalen Kreisen auch noch als Freiheitstugend gefeiert.

Dabei hätte weniger Autoverkehr nicht nur eine erhebliche Schonung der Umwelt und der Energiereserven zur Folge. Wenn dann mehr Leute Straßenbahn und Bus fahren, gäbe es auch bessere Verbindungen, kürzere Taktzeiten und modernere Wagen und für alle wäre das Leben lebenswerter.

Jochen Wendeler

Straßenbahn da waren, kamen nicht zu Wort (Die geladenen Experten auch nur selten).

⁴Weitere Beispiele dieses Modetrends: Beim Chef für mehr Lohn schleimen ist vielen angenehmer als Gewerkschaftsbeiträge zahlen. Oder Studis, die sich nicht trauen den Mund aufzumachen und mutige Leute im Regen stehen lassen, die sich über den Verlauf des Seminars oder der Übung beschwerten.

Ökologischer Umbau in der Industriegesellschaft - Herausforderung für Technik und Wissenschaft

Am vergangenen Mittwoch, dem 27. Juni 90, lud der Treff Angepaßte Technologie (TAT) im Rahmen seiner Vortragsreihe "Technik für Menschen" den Bundestagsabgeordneten der GRÜNEN, Wolfgang Helm, ein.

Als Einführung in die Diskussion hielt der Referent einen kurzen Vortrag über die Probleme der Industriegesellschaft und die Lösungsmöglichkeiten; insbesondere erläuterte er die Vorstellungen der GRÜNEN zu diesem Thema.

Als Beispiel für die Notwendigkeit eines radikalen Strukturwandels unseres Wirtschaftssystems diente das Ozonloch und der Treibhauseffekt, die stellvertretend für die anderen ökologischen Fehlentwicklungen genauer untersucht wurden. Um die globale Temperaturerhöhung im Rahmen von 1-2°C zu halten, sind Verminderungen des CO₂-Ausstoßes der Industrieländer um etwa 50% bis zum Jahr 2000, und sogar um über 90% bis 2050 nötig. Diesen Forderungen ist nicht mit der derzeit ergriffenen 'End of Pipe'-Strategie nachzukommen, die nicht die Ursachen beseitigen will, sondern nur versucht, die Folgen abzuschwächen (Rauchgasfilter, Katalysatoren u.ä. sind Beispiele dafür).

Vielmehr muß ein Wandel der Energieversorgung in Richtung dezentraler Stromerzeugung, die wegen der Möglichkeit zur Abwärmenutzung effektiver ist als jedes Großkraftwerk, verbunden mit Energieeinsparungen in Haushalt und Industrie, die Emissionsreduzierungen ermöglichen. Da das reine Ökonomie- und Wachstumsdenken der Energieversorgungsunternehmen solche Maßnahmen verhindert, ermöglicht nur eine Abkehr von der marktwirtschaftlichen Versorgungsstruktur zugunsten von Energie-Dienstleistungsunternehmen eine ökologisch und letztlich auch (volks-) wirtschaftliche Lösung. Solche Unternehmen würden nicht nur Strom verkaufen, sondern auch 'Energiespar-Dienstleistungen' (z.B. Wärmedämmung, Solaranlagen) anbieten, und sie könnten, da Gewinnstreben nicht ihr höchstes Ziel ist, einen geringeren Stromverbrauch propagieren.

Diese Strategie ermöglicht kurzfristig einen sparsameren und effizienteren Umgang mit den fossilen Brennstoffen; mittel- und langfristig ist jedoch ein Ausstieg aus der fossilen Energieversorgung anzupfeilen, weshalb heute schon die Erforschung der regenerativen Energietechniken intensiver gefördert werden müßte als man dies zur Zeit tut.

Der Referent hält die Wasserstoff-Technologie für die (ferne) Zukunft der Energieerzeugung, erklärte aber, daß diese Technologie bei den GRÜNEN wegen der befürchteten Ausbeutung der Entwicklungsländer noch umstritten ist.

Die Wiedervereinigung Deutschlands bietet die einmalige Chance, die oben beschriebene dezentrale Energieversorgungsstruktur einzuführen, zumal in der DDR ein gut ausgebautes Fernwärmenetz besteht. Doch stattdessen plant die Volkskammer die Vergabe der Versorgungsrechte an drei bundesdeutsche Energiegiganten, die mit ihrem Kapitaleinsatz vielleicht die dortige prekäre Umweltsituation an die hiesigen Standards anpassen können, dadurch aber auch unsere falschen Strukturen etablieren.

Im zweiten Teil des Vortrags ging es um die Bildungspolitik an den Universitäten im Hinblick auf den geforderten Strukturwandel, der letztlich nur durch die einzelnen Techniker und Wissenschaftler ermöglicht werden kann. Die Ausbildung dieser Leute geht jedoch kaum die Zusammenhänge zwischen Gesellschaft und Technik ein, anstelle des dringend benötigten ökologischen Denkens in der Wissenschaft wird meistens nur das ökonomische vermittelt. Durch interdisziplinäre Forschungsprojekte sollten die Studenten und Studentinnen einen Überblick über die Problemfelder erhalten, damit sie in ihrem späteren Beruf auf dem schmalen Grat zwischen Beherrschung und Zerstörung der Natur einen kritischen und verantwortungsvollen Weg gehen können.

Im Anschluß an das etwa halbstündige Referat wurden die verschiedenen aufgegriffenen Themen diskutiert: Man unterhielt sich z.B. über die technische und rechtliche Machbarkeit des Versorgungskonzepts, die Lobby der Energiewirtschaft, deren Verflechtung mit der Politik und die Situation in der DDR. Es tauchten Fragen auf nach dem Zusammenspiel von Ökologie und Marktwirtschaft, nach dem Ablauf des geforderten Strukturwandels und anderen gesellschaftlichen Problemen, die den Teilnehmern (zumindest dem Autor) sicher Anlaß und Grundlage sein werden zu weiteren Gedankengängen.

Allerdings vermißte ich im Vortrag grundlegendere Gedanken zur Philosophie des angestrebten Umbaus; zudem schien der Ausflug des Referenten in die Bildungspolitik nicht besonders gut durchdacht und brachte daher nichts Neues. Diese Mängel wurden jedoch durch

qualifizierte Beiträge aus dem Publikum und die rege Diskussion ausgeglichen, so daß sich der Besuch der Veranstaltung letztlich doch gelohnt hat.

uf



BECKENBAUER



ZITRONENFALTER

Akademischer Abgesang

Über die Situation der Geisteswissenschaften in der DDR

DDR und kein Ende. Schwere Zeiten brechen nun für die zahlreichen Dozenten und wissenschaftlichen Mitarbeiter der Fakultäten für Marxismus-Leninismus (ML) und Geschichte der Philosophie an den DDR-Hochschulen und Universitäten an.

Ein Betreuer auf sechs (6!) Studenten war das durchschnittliche Verhältnis in den obengenannten Fächern. Heute müssen wir davon ausgehen, daß ungefähr 5000 Männer und Frauen auf die Straße gesetzt werden, die Kündigungen zum Ende des Sommersemesters sind bereits verschickt. Kündigungen gingen auch an die Professoren, für diese heißt es, sich um die neustrukturierten geistes- und sozialwissenschaftlichen Lehrstühle zu bewerben, für viele stehen die Chancen nicht schlecht. Der Verlierer ist der universitäre Mittelbau, dem das

Hälsewenden auch nicht helfen würde.

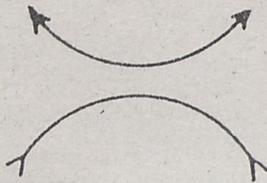
An den Unis der DDR treten die gleichen haarsträubenden volkswirtschaftlichen Verfehlungen wie in Handel, Produktion und den Dienstleistungen auf. Der aufgeblähte ML-Bereich wurde aus den Leistungen der gesamten DDR-Gesellschaft bezahlt, sein Nutzen war äußerst gering. Arbeitsplätze an Hochschulen verkamen wie viele in Administration und Wirtschaft zur reinen bezahlten Beschäftigungstherapie.

Aber das Tempo der Vereinigung verhindert eine erträgliche Begrenzung des Schadens, das berufliche Aus der Dozentinnen und Dozenten ist vorprogrammiert. Auch hier weiß niemand, wie es weitergehen soll.

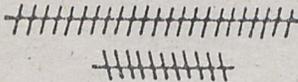
Oliver Weißbach

Nailsche Täuschungen

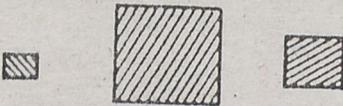
Kürzlich wurden einige neue Täuschungen entdeckt. Im Gegensatz zu denen des 19. Jahrhunderts verletzen diese neuen Täuschungen nicht die Annahme von der unveränderbaren Gleichheit, sie verlangen keine Kombinationen oder zeitliche Umkehrungen. Die informationsverarbeitenden Mechanismen, die den subtilen Faktoren dieser Täuschungen entsprechen, stehen noch am Anfang ihrer Erforschung, aber die bereits durchgeführten Pilotstudien haben sich in der Einschätzung ihrer Relevanz nicht geirrt. Die unten abgebildeten Figuren sind nur die Prototypen der neuen Serie. Wir zeigen sie hier in der Hoffnung, daß das Studium der Täuschungen wieder seinen rechtmäßigen Platz in der Psychologie erhält.



Beachten Sie, daß die beiden Linien nicht parallel erscheinen.



Beachten Sie, daß eine der Linien länger zu sein scheint.



Beachten Sie, daß die Kästchen verschieden groß zu sein scheinen.



Beachten Sie, daß dieses Rohr unterhalb des Pfeils gebogen zu sein scheint.

Beachten Sie, wie schnell diese Figur verschwindet, wenn Sie sie fixieren.

Offener Brief von Edmund Wüst an den Leiter
des Studentenwerkes

Sehr geehrter Herr Kauffmann,
am Mittwoch, dem 27. Juni 1990, ist es zum wiederholten Male vorgekommen, daß in der Mensa Lichtwiese kein fleischloses Essen mehr zu bekommen war; und das schon um 13 Uhr. Es war also erst die Hälfte der Essensausgabezeit vorbei, und schon konnte kein Vegetarier mehr in seinen Grundbedürfnissen versorgt werden. Und, ich denke da sind wir uns einig, die These, daß alle Freunde der fleischlosen Kost vor 13 Uhr ihr Mahl einnehmen, kann getrost verworfen werden. Aber damit noch nicht genug. Trotz Ihrer Lippenbekenntnisse zur ökologischen Führung des Studentenwerkes mußte ich feststellen, daß kein Nachtisch in Porzellanschüsseln zur Verfügung stand. Stattdessen wurde der Quark in rohen Mengen in den "tollen" Kunststoffverpackungen angeboten. Unter dem Gesichtspunkt der Schwierigkeit der Ermittlung des Essensbedarfs räume ich dieser Verpackungsform eine Daseinsberechtigung ein. Allerdings verliert sie diese einem Einsatz in der Wochenmitte. Da Sie so gerne mit Statistiken hantieren, empfehle ich Ihnen zur Behebung dieser Mängel, die leider des öfteren auftreten, Ihre Informationen einmal sinnvoll im Hinblick auf die Essensbereitstellung auszuwerten, statt belanglose Dinge zu ermitteln, so geschehen in Ihrem letzten Flugblatt.

Damit wäre ich zum zweiten Punkt dieses Schreibens gekommen: Ihre Flugblätter. Nicht nur, daß es inhaltlich mit Halbwahrheiten versehen ist, empfand der objektive Beobachter als Zumutung. Auch der Stil, der unterem BILD-Niveau entspricht, und die Unverschämtheiten dieser "Studentenwerksinformation" stellen eine Zumutung für jeden Studenten dar. Die "gefräßigen" Studenten aufzufordern zu gehen ("Wenn Sie der Ranking-Liste glauben"), empfinde ich als impertinent. Aber den Studenten zu unterstellen, ihre Studienplatzwahl von der Regenhäufigkeit des Studienortes abhängig zu machen, schlägt dem Faß den Boden aus.

Der Vorwurf, es mit der Wahrheit nicht ganz so genau zu nehmen, sieht sich in Ihrem Artikel "Ein böses Gerücht" begründet. Das Recht auf Selbstbelegung in einigen WGs des Karlshofs und der Nieder-Ramstädter-Straße ist nach der Belegungsordnung vom Januar 1990, Punkt 4.1, nicht eingeschränkt sondern aufgehoben worden. Und den subventionierten Wohnraum in diesen WGs als unattraktiv zu bezeichnen, läßt sich hinsichtlich des Wohnraummangels nicht nachvollziehen, zumal Sie zwei Artikel später selbst von einem äußerst schwer zu bekommenen "Dach überm Kopf" sprechen. Und um mich Ihrem neuen Stil anzupassen: Da sie die einzige Stichprobe in diesem "Studentenwerksgeschäftsführertest" darstellen, sind sie "absoluter Durchschnitt. Aber natürlich nur rein statistisch!" Damit können Sie sich also beruhigt zurücklehnen, oder etwa doch nicht?!

Um diesen Sachverhalt der öffentlichen Diskussion zu stellen, erlaube ich mir, dieses Schreiben der ASTA-Zeitung zu übermitteln.

Mit freundlichen Grüßen

Edmund Wüst

Die Ökobank

Am 4. Juli gab es eine Veranstaltung des Treffs Angepaßte Technologie (TAT) über die Ideen und Realität der Ökobank. Entstanden aus dem Wunsch, mit den eigenen Geldanlagen sinnvolle und vertretbare Initiativen zu unterstützen, arbeitet die Ökobank in Frankfurt seit zwei Jahren mit wechselndem Erfolg. Wie sieht es mit den Ansprüchen nach innen (Entscheidungsstrukturen, Mitspracherechte) und außen (Unterstützung "förderungswürdiger" alternativer Projekte) aus, welche Probleme treten auf zwischen guten Vorsätzen und den Realitäten unseres Wirtschaftssystems?

Fritz Warthenpfehl, der bis Anfang 1990 im "Frankfurter Beirat" der Ökobank (dazu später) arbeitete, erzählte in einem detaillierten und kritischen Vortrag von der Vorgeschichte und dem Aufbau der Bank.

Als zu Anfang der siebziger Jahre die ersten selbstverwalteten Kleinbetriebe - vor allem im Verlagswesen und Buchhandel - entstanden, traten in natürlicher Weise Finanzierungsprobleme auf, daraus entstand die Idee, ein eigenes Finanzierungssystem aufzubauen.

Ende der siebziger Jahre kam es zu einer Gründungswelle alternativer Betriebe, zu deren Selbstverständnis eine kollektive Entscheidungsstruktur gehörte. Das Grundproblem, das dabei auftaucht, ist: wer haftet in einem Kollektiv? Das führte zu Schwierigkeiten, Bankkredite aufnehmen zu können und zur stärkeren Suche nach Alternativen.

Aus der Friedensbewegung, die ihren Höhepunkt im Herbst 1983 hatte, kam eine mehr idealistische Motivation: wir sind viele, wir möchten unser Geld den Banken massenhaft entziehen und nur noch für gesellschaftlich nützliche Projekte (Ökologie,

selbstverwaltete Betriebe) anlegen.

Vorläufer in der Geschichte

Eine solche "Bewegungsbank" war nichts neues. Ende des letzten Jahrhunderts entstanden Genossenschaftsbanken, Raiffeisen- und Volksbanken, die ganz neue Schichten (Kleinkonsumenten, Arbeiter) ansprachen. Auch die Ex-Gewerkschaftsbank BfG gehörte dazu. Weniger bekannt ist die Anthroposophenbank GLS ("Geben-Leihen-Schenken") in Bochum.

Aber auch ganz andere Formen der Finanzierung alternativer Betriebe sind möglich und werden realisiert. In Berlin gab es den Weg der Direktkreditvermittlung: Kreditgeber und -empfänger werden unmittelbar zusammengeführt, um ein gewisses persönliches Vertrauensverhältnis zu schaffen. Auch hier bleibt das Problem der Haftung bei kollektiv organisierten Betrieben. Die Bankenaufsicht beendete dieses Experiment.

Zwecks Absicherung von Krediten entstand ebenfalls in Berlin die "Haftungsassoziaton", in der sich alternative Betriebe zu einer herkömmlichen Bank zusammenschlossen, die nur das spezielle Garantien- und Bürg-

schaftsgeschäft durchführen darf (also etwa keine Erlaubnis für das Girogeschäft wie jede normale Bank hat). Durch die kollektive Haftung vieler Unternehmen wird das Risiko des Rückzahlungsausfalls verringert und die beteiligten Betriebe werden kreditwürdiger.

KARLSHOF-Fest

am Freitag, den
13. Juli, ab 18 Uhr
mit Live-Musik

In Berlin entstand auch die "Kollektiv-Leasing-GmbH". Sie verleiht nötige Maschinen etc. an Betriebe, die sich so die mühsame Arbeit der Kreditsuche ersparen können.

Diese beiden Systeme existieren seit etwa 1985. Wegen der guten Erfahrungen, die man dort mit wirklich alternativen Konzepten gemacht hatte, kamen aus Berlin Bedenken, ob eine Bankgründung wirklich das sinnvollste wäre. Der Haupteinwand war, daß durch die hohen Fixkosten ein großes Geschäftsvolumen nötig werde, was erst einmal erarbeitet werden müßte. Trotzdem setzte sich die "Bank"-Linie in der Diskussion durch.

Zähe Gründungsphase

1984 gründete sich in Frankfurt der "Verein der Freunde und Förderer der Ökobank", der sich zum Ziel setzte, bis 1987 eine Summe von sechs Millionen DM zu sammeln, das das Stammkapital der Bank werden sollte. 1986 war erst die Hälfte dieser Summe zusammen; daß ein Jahr später sogar sieben Millionen zusammengekommen waren, lag vor allem an zwei Faktoren: innerhalb der SPD bemühte sich eine Gruppierung um eine Reaktivierung der Genossenschaftsidee und konnte so verstärkt SPD-Mit-

glieder zum Geldgeben gewinnen. Zum andern führte der Niedergang der BfG dazu, daß viele Leute sich nach einer anderen "ideologischen" Bank umsahen, also einer Bank, der sie ihr Geld nicht wegen günstiger Konditionen, sondern wegen der dahinterstehenden Idee anvertrauten.

Davon profitierte die entstehende Ökobank. Sie sollte das Prinzip der Demokratisierung nach zwei Richtungen realisieren: diejenigen, die Einlagen hatten, sollten auf die Verwendung Einfluß nehmen können, umgekehrt sollte die kreditnehmende Seite durch Beiräte ebenfalls Mitspracherechte haben.

Das gab Konflikte mit der Bankenaufsicht, offiziell "Aufsichtsamt für das Kreditwesen", die kontrolliert, daß enge Vorgaben wie bestimmte organisatorische Strukturen, kompetente Führungskräfte usw. eingehalten werden. Denn das machte die Bildung eines Vorstandes nötig, was basisdemokratischen Vorstellungen natürlich widersprach.

Daß die Bankenaufsicht schließlich die entsprechenden Genehmigungen erteilte, lag auch an einer selbst auferlegten zurückhaltenden Kreditvergabe.

Viele Kompromisse

Das Ergebnis dieses Zwiespaltes ist eine Konstruktion, die die Vorgaben der Bankenaufsicht berücksichtigt, also Aufsichtsrat, Vorstand und diverse Arbeitsausschüsse enthält. Zusätzlich gibt es aber den "Frankfurter Beirat", ein eher informelles Gremium, das eine doppelte Aufgabe hat: zum einem sorgt es schon durch seine Zusammensetzung, daß die zu fördernde Bewegung (Frauen, Behinderte, alternative Kultur, dritte Welt, selbstverwaltete Betriebe, Psychiatrie, Umwelt) ein Mitspracherecht bei wichtigen Entscheidungen hat, zum anderen



dient es der Absicherung der Kreditpolitik der Ökobank.

Damit ist folgendes gemeint. Ein Betrieb möchte aus dem Topf "selbstverwaltete Ökonomie" einen Kredit zu günstigen Bedingungen haben. Wird dieser Kredit gewährt und stellt sich dann heraus, daß es mit der Selbstverwaltung dort nicht weit her ist, so kann das der Glaubwürdigkeit der Ökobank schnell schaden. Die Mitglieder des Beirats, die in der genannten Bewegung verankert sind, können mit ihrem Wissen und den persönlichen Beziehungen die Bank in dieser Hinsicht beraten.

Oder: ein landwirtschaftlicher Betrieb möchte seine Produkte direkt vermarkten und benötigt dazu einen Kredit. Das kommt den ideellen Zielsetzungen der Entscheidungsträger entgegen, kann aber schon existierende Strukturen, die ebenfalls erwünscht sind - z. B. über Öko-Läden - gefährden. Auch bei derartigen Entscheidungen soll der Beirat helfen.

"Moralische Geldanlage"

Die für die Ökobank typischen Kreditformen sind die Projekt- und die Fondssparbriefe. Die ersteren sind schon nahe an der Idee der Direktkreditvermittlung. Häufig verzichten die Kreditgeber auf einen Teil der ihnen zustehenden Zinsen, weil sie das damit finanzierte Projekt sinnvoll finden. Ähnliches gilt auch für die etwas "anonymeren" Fondsspar-



briefe, die es etwa für die Bereiche Bildung, Umwelt, dritte Welt, Frauen etc. gibt. Durch den teilweisen Zinsverzicht ergibt sich ein interner Zinssatz für die einzelnen Bereiche.

Was bleibt?

Die Erfolge der Ökobank waren eher bescheiden. Sie wird vermutlich die Anfangsschwierigkeiten überstehen, aber auf Dauer von Marktentwicklungen abhängig bleiben. Das macht sich etwa beim Zinssatz bemerkbar: er liegt bei der Kreditvergabe aus den Projekt- oder Fondssparbriefen 1 bis 1½ Prozent unter den marktüblichen Zinsen für entsprechende konventionelle Kredite, ist aber eben an deren Niveau gekoppelt.

Zum anderen werden andere Banken mit ähnlichen Kreditformen nachziehen, falls dieses Prinzip der "moralischen Geldanlage" erfolgreich ist. Auch das kann natürlich als Erfolg gesehen werden, wird aber eine härtere Konkurrenz für die Ökobank mit sich bringen und wieder die Frage aufkommen lassen, ob die Ökobank wirklich eine andere Bank ist oder sein kann.

Andererseits hat die Ökobank vielen selbstverwalteten Betrieben und Projekten erst die Existenz ermöglicht und Hoffnung gemacht, daß zumindest kleine Veränderungen möglich sind.

Klaus Meyer

Raubbau am Paradies

Mario Moscatelli, brasilianischer Umweltschützer, berichtet

(tel). Zwei Bilder zeigen eine Landschaft. Doch zwischen ihnen liegen Welten, wenn auch nicht viele Jahre: Das eine Foto aus einem Hochglanzprospekt, mit dem ein Bodenspekulant um finanzstarke Käufer wirbt, zeigt eine paradiesische Landschaft mit üppiger Vegetation; das andere zeigt die Wirklichkeit, und die sieht mittlerweile anders aus: gerade die Aktivitäten des Spekulanten haben die Natur bereits merklich angegriffen. Links und rechts der Sandstraße nur noch Baumknüppel.

Einer, der angetreten ist, der Natur zu ihrem in den Gesetzen festgeschriebenen Recht zu verhelfen, ist Mario Moscatelli, Biologe und Umweltschutzbeauftragter in der Region Angra dos Reis im Bundesstaat Rio de Janeiro. Wegen seines Engagements erhält er seit einem halben Jahr Morddrohungen von skrupellosen Großgrundbesitzern – und spätestens seit der Ermordung des Umweltschützers Chico Mendes im vorigen Jahr weiß

man, daß solche Drohungen ernst zu nehmen sind.

Um kurzzeitig der Todesgefahr zu entgehen, befindet er sich nun auf einer Reise quer durch Europa. Mit Diavorträgen über seine Arbeit und die Zerstörung der Natur in Brasilien versucht er, sich soviel öffentliche Aufmerksamkeit zu verschaffen, daß seine Ermordung zum gewagten Unternehmen würde. Auf Einladung der BUND-Jugend, des Allgemeinen Studentenausschusses (Asta) der TH Darmstadt sowie des Treffpunkts Dritte Welt (TDW) gastierte Mario Moscatelli am Freitag abend auch in Darmstadt.

Sein Interesse gilt besonders den Küstenregionen um Angra dos Reis, das sich selbst als „tropisches Paradies“ empfiehlt. Dabei, so Moscatelli, hat seine Heimatstadt, die 160 km von Rio de Janeiro und 300 km von São Paulo entfernt ist und somit inmitten des wirtschaftlichen und kulturellen Zentrums Brasiliens liegt, bereits viel von ihrer ursprünglichen Schönheit verloren.

Viele finanzkräftige Amerikaner und Europäer haben sich hier auf Kosten des Ökosystems an der Küste niedergelassen – auf Grundstücken, die dem Meer abgetrotzt werden. Besonders betroffen sind hierbei die Mangrovenwälder, die auf den lehmigen Schwemmböden der Küstenstreifen wachsen und vielen Meerestieren als Kinderstube dienen.

Von der ursprünglichen Fläche des atlantischen Küstenwaldes stehen heute, so Moscatelli, nur noch drei Prozent. Die Wälder sind zwar seit 1965

durch ein Bundesgesetz vor der Abholzung geschützt, doch ihre Vernichtung wird, wie Moscatelli darlegte, insgeheim behördlich geduldet. Oft seien die Behörden sogar direkt am Raubbau beteiligt, was seine Arbeit zusätzlich erschwert.

Resignation, die man bei ihm angesichts der schwierigen Lage vermuten könnte, kennt Moscatelli jedoch nicht. „Ich bin“, sagt er, „kein Verbrecher, mein einziges Anliegen ist es, bestehende Gesetze durchzusetzen.“



„Jemand aus Europa gibt uns ein Stück Regenwald zurück.“

Öko-Referat (ASTA-THD), Treffpunkt 3. Welt und die Bund-Jugend Darmstadt fordern Euch auf, an folgende Stellen zu schreiben:

- 1) bras. Justiz-Minister, Bernado Cabral
- 2) Bundespolizei von Rio de Janeiro
- 3) Gouverneur von Rio de Janeiro
- 4) Staatssekretär im bras. Umweltministerium
- 5) Stadtverwaltung von Angra dos Reis.

Die Anschriften der beiden letztgenannten Adressen lauten:

- | | |
|--------------------------------------|----------------------|
| zu 4) Exmo. Senhor Jose Lutzenberger | zu 5) Prefeitura |
| SEMA, Secretaria Especial do | Neirobis Masno Magae |
| Meio Ambiente | Rua Milo Pecanha 186 |
| Av. W-3 Norte Q 510 Bloco 08 | 23900 Angra dos Reis |
| Ed. Cidade de Cabo Frio | Rio de Janeiro |
| 70750 Brasilia DF | - BRASILIEN - |

Telex: Vorwahl Bras./611711 - IBAMA - BR

Telefax: 005561 2245 206

Die übrigen Adressen bekommt Ihr im ASTA-THD, Treffpunkt 3. Welt oder bei BUND-Jugend Darmstadt. **Jeder Brief hilft !!!**

Telefon: ASTA: 06151/161721 TDW: 06151/21911 BUND-J.(Christoph): DA/714756

Flugblattmüll

In der AStA-Zeitung „HochDruck“ Nr.3 war ein Artikel zum „Flugblattmüll“ zu finden.

Dabei wurde argumentiert, daß die Hochschulgruppen Flugblätter austeilen, „mit dem sicheren Wissen, daß davon 90% ungelesen in den Müll wandern“. Dies trifft für den Treff Angepaßte Technologie nicht zu. Wir sind von der Effektivität dieser Informationsmethode überzeugt. In unserer Meinung bestätigte uns auch eine Umfrage bei dem letzten TAT-Vortrag zum Thema „Öko-Bank“, der trotz Fußballweltmeisterschaft sehr gut besucht war. Bei einer Befragung zeigte sich, daß mehr als 75% der Anwesenden die Flugblätter zu

dieser Veranstaltung gelesen haben und deswegen gekommen sind. Diese Erfahrung haben die anderen Hochschulgruppen sicher auch gemacht, sonst würden sie und der AStA wohl kein Geld für Flugblätter ausgeben.

Das zweite Argument war die ökologische Belastung. Dazu einige Fakten: Eine „Mensaaufgabe“ (ca. 500 Blatt) wiegt ungefähr zweieinhalb Kilo. Das bedeutet für Recyclingpapier einen ungefähren Energieverbrauch von 4.5 kWh und einen Wasserverbrauch von ca. 75 Litern. Dies ist ein sehr geringer Verbrauch, der sich z.B. durch einen konsequenten Einsatz von Umweltschutzpapier an der TH durch die dadurch entstehenden Einsparungen mehrfach ausgleichen würde. Mit umweltfreundlichen Grüßen

Klaus Dapp

TAT 13. - 20.10. ON Umwelt REISE

ANMELDESCHLUSS
1. August 1990

zum Umgang mit dem Element Wasser

Wir möchten im Herbst 1990 eine Studienfahrt zu dem Themenbereich Nordseesterben durchführen. Dabei wollen wir ein möglichst breites Spektrum von Ursachen des Nordseesterbens aufzeigen. So werden wir uns mit kommunaler Abwasserentsorgung ebenso beschäftigen wie mit Einleitungen großer Chemiebetriebe.

Dabei wollen wir uns einen möglichst objektiven Eindruck verschaffen. Deshalb werden wir neben Betreibern von Betrieben und Firmenmitarbeitern auch Mitglieder von Bürgerinitiativen in unser Programm mit einbeziehen.

Nähere Informationen und die Anmeldeformulare sind im AStA der THD (Gebäude 11/Raum 50), Hochschulstr.1, 6100 Darmstadt Montags bis Freitags von 10.00 Uhr bis 12.30 Uhr zu erhalten. (Tel. 06151/162117)

Veranstaltungen/Termine

ASTa-Öffnungszeiten	
Stadtmitte Gebäude 11, Raum 50:	Mo-Fr 10-12.30 Uhr
Mensa Lichtwiese	Mo,Di,Fr 11-13 Uhr, Mi,Do 10.30-13 Uhr
ASTa-Sitzung	Mo 16 Uhr im ASTa alle 2 Wochen ab 16.7.
ZIT-„Sprechstunden“ (Zentrum für interdisziplinäre Technikforschung)	Mo 12-13 Uhr, Di 15-16 Uhr, Do 11-12 Uhr, Fr 9-10 Uhr, Zugang über Raum 11/52
TAT-Umweltberatung	Di 11-13 Uhr, Mensa LiWi, Raum 60
Sozialreferat-Sprechstunde	Mi 10-11.30 Uhr im ASTa
ASTa BAFöG- und Sozial-Beratung	Mi 13-16 Uhr Mensa LiWi, Raum 60
Frauenreferat	Mi 19.30 Uhr im ASTa
TAT (Treff angepaßte Technologie)	Mi 19.30 Uhr im ASTa
HochDruck-Redaktionssitzung	Do 15 Uhr am 19.Juli im ASTa (Ertsssemesterinfo)
Redaktionssitzung des übergriffs	Do 18.30 Uhr im ASTa
BUND-Jugendgruppe	Do 19 Uhr Lautenschlägerstr.24
AusländerInnen-Ausschußsitzung	Fr 13 Uhr im ASTa
ASTa-Rechtsberatung	nach Vereinbarung
Hochschul-, Kultur- und Fachschaftenreferat	nach Vereinbarung

AG Neuro Science

Einladung zum 3. Workshop

der AG Neuro Science a.d. TH Darmstadt

am Fr. 20. Juli 1990 in Raum 11/107¹

Neuro Science - was ist das ? Nun, wir verstehen darunter all jene Bereiche, bei denen es um Hirnforschung oder Verwendung neuronaler Verarbeitungsmechanismen (Neuronale Netze, Sehen, Sprache) geht. Wir möchten alle Interessierte dazu einladen, an diesem Austausch verschiedener Interessengruppen teilzunehmen.

Eine Anmeldung ist nicht erforderlich - die Teilnahme ist gebührenfrei.



Terminplan

10 h	Begrüßung
10.15 h	Gruppe Neuroanatomie: STRUKTUREN IM GEHIRN (anschl. Information zum Projekt Brainview)
11 h	FB Datentechnik: TISCHTENNIS-ROBOTER mit Neuronaler-Netz-Steuerung
11.45 h	Gruppe Musterverarbeitung: ZEICHENERKENNUNG MIT NEURONALEN NETZEN GERINGER KONNEKTIVITÄT
12.15 h	Informationen zu Interessengebieten
12.30 h	MITTAGESSEN
13.30 h	Andreas Richter (Akademie d. Wissenschaften , Magdeburg): ZU ERKENNTISTHEORETISCHEN UND METHODOLOGISCHEN FRAGEN DER MODELLIERUNG NEURONALER FUNKTIONEN - AUFGABEN DER NEUROINFORMATIK
14.30 h	Gruppe Neuronale Informationsverarbeitung: WIE WURDE AUS EINEM TIER DER MENSCH ? - EVOLUTIONSTHEORETISCHE ANSÄTZE
15.15 h	PAUSE
15.30 h	Gruppe Neurosemantik: UNIVERSALGRAMMATIK
16.15 h	FB Regelungstechnik: NEURO. NETZE FÜR MOBILE ROBOTER
17 h	ABSCHLUSSFORUM: Diskussion
gegen 18 h	Umtrunk (beim Pizzabäcker , Magdalenenstraße)