



NRW-Info

BUND-INFORMATIONEN AUS NORDRHEIN-WESTFALEN

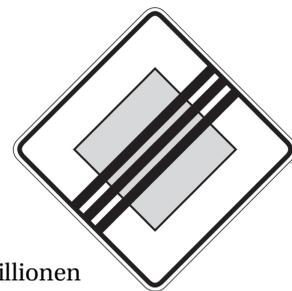
Mai 2011

+++ Inhalt: Schwerpunktthema „Fernstraßenbau - Quo vadis NRW?“ - S. 2 +++ Salamatik bei A 1, A 46: Überflüssig + schädlich - S. 3 +++ A 445: „Unterirdisch schlechte Planung“- S. 4 +++ Verkehr geht auch anders, Rennstrecke im Teuto - S. 5 +++ Windenergie im Aufwind, Schutz des Grünlandes, - S. 6 +++ Widerstand gegen Massentierhaltung, Aktuelle Anti-Atom-Aktionen, Tierschutzbeirat - S. 7 +++ Yesil Çember NRW, kurz + bund, Impressum - S. 8 +++

Fernstraßenbau in der Kritik Quo vadis NRW?



Quo vadis NRW?



i Das BUND-Konzept und die Streichliste mit 37 NRW-Fernstraßenprojekten finden Sie unter www.bund-nrw.de/themen_und_projektverkehrspolitik/

Nordrhein-Westfalen ist eines der verkehrsreichsten Bundesländer. Etwa 12 Millionen Menschen besitzen einen Führerschein, zehn Millionen Kraftfahrzeuge sind hierzulande zugelassen. 95.000 Kilometer Straßen durchziehen unser Land, davon allein 2.200 Kilometer Autobahnen und 5.100 Kilometer Bundesstraßen. Die Folgen sind gravierend. In ganz Nordrhein-Westfalen finden sich nur noch drei unzerschnittene Lebensräume von einer Größe über 100 km². Sie kommen auf einen Flächenanteil von 1,1 Prozent an der Gesamtfläche des Landes. 35 Millionen Tonnen des Treibhausgases Kohlendioxid gehen jährlich auf das Konto des Verkehrs. Die verkehrsbedingten Lärm-, Feinstaub- und Stickstoffdioxidemissionen verursachen Gesundheitskosten in Milliardenhöhe. 12.600 Menschen sterben hierzulande jährlich an feinstaubbedingten Krankheiten; 550 Menschen kamen im letzten Jahr im Straßenverkehr um.

Der BUND fordert deshalb einen radikalen Kurswechsel in der Verkehrspolitik des Landes. Auf einer Landespressekonferenz in Düsseldorf präsentierten wir unser „Konzept für effiziente und umweltgerechte Fernstraßeninvestitionen in Nordrhein-Westfalen 2011-2015“. Das Konzept setzt die Prioritäten auf die Sicherung des Substanzerhalts, die zügige Beendigung begonnener Projekte und Lösungen im Bestand anstelle des Straßenneubaus. Eine Streichliste führt 37 besonders umweltkritische Autobahn- und Fernstraßenprojekte auf.

Kurswechsel bei Fernstraßeninvestitionen

„Schlecht geplante Verkehrsprojekte erzwingen einen Paradigmenwechsel bei den Verkehrsinvestitionen. Das sollte eine Lehre aus „Stuttgart 21“ sein“, mahnt Paul Kröfges, Landesvorsitzender des BUND. Im Rahmen der jetzt in NRW anstehenden Entscheidung über den Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Bundesfernstraßen fordert der BUND deshalb einen Kurswechsel bei den Fernstraßeninvestitionen: weg von teuren Neubauprojekten hin zu Investitionen für die Erhaltung der Substanz des vorhandenen Netzes und zu umweltverträglichen, kostengünstigen und umsetzbaren Lösungen. Gleichzeitig kündigte der BUND heftigen Widerstand gegen umweltschädliche und sinnlose Fernstraßenprojekte wie die Eifelautobahn A1 oder

die A 46 von Hemer nach Neheim / Hüsten an.

Die verfügbaren Investitionsmittel, die NRW aus dem Bundeshaushalt zustehen, reichen nach BUND-Einschätzung nur für die Sicherung des Straßen-

erhalts und die Ausfinanzierung begonnener Projekte. NRW bekommt bisher jedes Jahr aus dem Bundeshaushalt 665 Millionen Euro für Fernstraßeninvestitionen. Für den Erhalt der Substanz der 7.300 Kilometer Bundesstraßen und Bundesautobahnen sowie der 6.200

Brückenbauwerke der Fernstraßen in Nordrhein-Westfalen müssten nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums 480 Millionen Euro pro Jahr, also fast drei Viertel der gesamten Mittel ausgegeben werden. Will man die zurzeit im Bau befindlichen NRW-Fernstraßen in fünf Jahren beenden, bräuchte man jährlich 260 Millionen Euro. Schon für diese beiden Aufgaben reichen die Bundesmittel nicht aus.

Straßenneubau beenden

„Straßenneubau in NRW muss als beendet angesehen werden“, folgert daraus BUND-Landeschef Kröfges. Künftig könne es nur noch um die Optimierung und das bessere Management des bestehenden Netzes gehen.

Seit 2001 sind in NRW 40 Fernstraßenprojekte faktisch realisiert worden. Alles völlig absurd hält es daher der BUND, dass NRW weiter an über 150 ‚Bedarfs‘-Projekten mit Kosten von 6,65 Mrd. Euro festhält, obwohl bei diesen noch gar nicht mit dem Bau begonnen wurde und lediglich fünf Teilstrecken überhaupt planfestgestellt wurden. Die Landesregierung, so der BUND-Appell, solle deshalb die Planungen und die damit verbundene Steuergeldverschwendung stoppen. Der Ankündigung im rot-grünen Koalitionsvertrag, wonach der Erhalt von Straßen des bestehenden Netzes Vorrang vor dem Neubau bekommt, müssten endlich auch entsprechende Taten folgen.

Mit Blick auf den nächsten Bundesverkehrsweplan 2015 fordert der BUND, eine grundlegende Neuorientierung der Straßeninvestitionen in NRW vorzubereiten. Große Neubauprojekte können durch kostengünstigere, umwelt- und stadtverträgliche regionale Netzlösungen ersetzt werden, die viel zu vielen Ortsumfahrungen müssen umgeplant werden. Letztendlich aber ist der Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel endlich oberste Priorität einzuräumen. (dj)



BUND-Experten in der Landespressekonferenz: Dieter Donner, Dr. Werner Reh, Paul Kröfges (v.l.n.r.) Foto: D. Jansen

Eifelautobahn A 1

Salamitaktik für Lückenschluss

Der geplante Weiterbau der Autobahn A 1 („Eifelautobahn“) ist schon seit mehr als zwei Jahrzehnten heftig umstritten. Der BUND und die örtliche Bürgerinitiative lehnen die geplante Trassenführung wegen ihres gravierenden Eingriffs in die unersetzlichen Natur- und Lebensräume der Kalkeifel ab. Zahlreiche gefährdete Tierarten wie z.B. das Haselhuhn, der Schwarzstorch oder die Wildkatze würden ebenso beeinträchtigt wie seltene Biotope und sechs europäische Schutzgebiete. Der Lückenschluss ist aber nicht nur unverträglich für die Natur, er ist auch überflüssig: Mit der gut ausgebauten B 51 steht eine geeignete Alternative zur Verfügung.

Die Planung reicht bis in die Mitte der 1980er-Jahre zurück. Damals wurde die Linie ohne Umweltverträglichkeitsprüfung und mit ganz anderen Standards der Bürgerbeteiligung bestimmt. Inzwischen ist man im dritten Planänderungsverfahren. Die seit 1985 abgegebenen und gesammelten Einwände und Einsprüche füllen ganze Aktenschränke. Jetzt drängt sich der Verdacht auf, dass das Projekt mit Hilfe einer „Salamitaktik“ durchgesetzt werden soll: Mit dem Bau eines ersten Teilstücks bis Lommersdorf sollen Zwangspunkte gesetzt werden, die dann den späteren vollständigen Lückenschluss ermöglichen.

In engem Schulterschluss mit den rheinland-pfälzischen KollegInnen fordert der BUND deshalb ein komplett neues Linienbestimmungs- und Genehmigungsverfahren mit qualifizierter Öffentlichkeitsbeteiligung. „Wir befürchten, dass die Straßenbauverwaltung sich durch ein Festhalten an der Uralt-Planung der Bürger einwände entledigen will“, sagt BUND-Aktivist Volker Hoffmann. Dabei habe es Straßen.NRW seit Jahren

versäumt, die vorgeschlagenen Alternativtrassen zu prüfen und einen Variantenvergleich durchzuführen. Trotz Beteiligungspflicht seien die anerkannten Naturschutzverbände in dem geplanten Verfahren von den beteiligten Behörden nur unzureichend und teilweise sehr spät informiert worden.

Ein Krisengespräch unter Leitung des Verkehrsstaatssekretärs Horst Becker erbrachte immerhin die Zusage nach mehr Transparenz und frühzeitiger Einbindung. Vor weiteren Planungsschritten sollte der BUND Gelegenheit zur Sichtung der naturschutzfachlichen Gutachten erhalten. Doch als wäre nichts gewesen lud die Straßenbauverwaltung Anfang April zu einem Behördentermin über den landschaftspflegerischen Begleitplan für die Autobahn. Der BUND sieht darin einen weiteren Affront und bereitet sich gemeinsam mit der BI auf eine mögliche Klage vor. (dj)

BUND-Protest gegen den Weiterbau der A 46 im Sauerland.

Foto: D. Jansen



Projekt Weiterbau A1 („Eifelautobahn“)

Blankenheim bis Lommersdorf

Länge: 6 Kilometer

Kosten: 45,6 Millionen Euro

Stand: Planfeststellung beantragt

geplante Fertigstellung: 2018

Lommersdorf bis Adenau

Länge: 8,7 Kilometer

Kosten: 122 Millionen Euro

Stand: Planfeststellung beantragt

geplante Fertigstellung: 2019



A 46 Hemer - Arnsberg/Neheim

Überflüssig und schädlich

Auch im Sauerland treibt der Landesbetrieb Straßen.NRW seine seit Jahren umstrittene Autobahnplanung A 46 mit Hochdruck voran. „Ebenso überflüssig wie umweltschädlich“ lautet das Urteil des BUND, der gemeinsam mit der Gruppeninitiative gegen die Autobahn 46 (GigA 46) den Widerstand in der Region koordiniert.

Etlche Gutachten beweisen, dass die unterstellte Verkehrsentlastungswirkung marginal ist. Der Preis der Autobahn ist dagegen hoch: Sie führt zu neuen großen Belastungen durch Lärm und Schadstoffen, die durch den Bau verursachten Umweltschäden sind nicht ausgleichbar - was selbst die offizielle Umweltverträglichkeitsstudie bestätigt. Bei einem Vor-Ort-Besuch erklärte der BUND-Bundesvorsitzende Prof. Dr. Hubert

Weiger, die A 46 sei „eine der ökologischen Todsünden des Bundesverkehrswegeplanes“. Folgerichtig bereitet sich der BUND deshalb gezielt auf eine mögliche Klage vor.

Die Hoffnung der AutobahngegnerInnen ruht aber vor allem auch auf der Politik. Im rot-grünen Koalitionsvertrag wurde vereinbart, bei in der Region strittigen Verkehrsprojekten Untersuchungen zu Alternativen und zu Netzlösungen in Auftrag zu geben. Damit gibt es erstmals die Chance, dass ganz offiziell untersucht wird, wie der Verkehr im Sauerland mit dem moderaten Ausbau vorhandener Straßen oder Ortsumgehungen und Tangenten für Menschen und Natur verträglicher geführt werden kann.

Aufgrund der vielfältigen Widerstände ist es seit vierzig Jahren nicht gelungen, eine ökologisch verträgliche und in der Region konsensfähige Trassenführung für die Autobahn 46 zu finden. Und es wird auch nicht gelingen, so die Auffassung der Widerständler. Deshalb sei die Suche nach einer grundsätzlichen Alternative zur Autobahn längst überfällig. (dj)

Projekt Weiterbau A 46

Anschlussstelle Hemer (B7) bis Menden (B515)

Länge: 7,3 Kilometer

Kosten: 118,8 Millionen Euro

Stand: in der Vorplanung
geplante Fertigstellung: 2023



Quelle: StraßenNRW

Menden (B515) bis Anschlussstelle Arnsberg/Neheim (A445)

Länge: 12,1 Kilometer

Kosten: 134,3 Millionen Euro

Stand: in der Vorplanung
geplante Fertigstellung: 2023

Bürgerinitiative „Gegen den Weiterbau der A1 e.V.“:
www.bekoba-web.de/a1-baustopp

Gruppeninitiative gegen die Autobahn A 46 Hemer-Menden - Wikkede-Neheim (GigA46): www.giga46.de



Foto: Florentine/Fixello
Überflüssige
Autobahn
dank unsinniger
Verkehrsprognose.

A 445 – Forderung nach sofortigem Stopp

„Unterirdisch schlechte Planung“

Neue Autobahnen helfen nicht weiter, um die Verkehrsprobleme in NRW zu lösen.“ Das sagte Ministerpräsidentin Hannelore Kraft in einem Interview mit der WAZ im Herbst 2010 - und es gilt in besonderem Maße auch für die A 445. Nur wenn die A 46 von Hemer nach Neheim gebaut würde - wovon in absehbarer Zeit niemand ausgeht (siehe Artikel oben) - würde die A 445 gemeinsam mit der A 46 eine östliche Umfahrung des Ruhrgebiets darstellen. Trotzdem plant Straßen.NRW weiter.

Gemeinsam mit der Bürgerinitiative ‘StoppT A445’ forderten deshalb die drei anerkannten NRW-Naturschutzverbände BUND, LNU und NABU anlässlich der Einwendungsfrist im Genehmigungsverfahren jegliche Planung zum Bau der Autobahn zwischen Werl-Nord und Hamm-Rhynern sofort einzustellen. In einer umfangreichen Stellungnahme kamen die Verbände jetzt zu einem eindeutigen Ergebnis: Der Bau der neuen Autobahntrasse wäre ökologisch bedenklich, verkehrsplanerisch überflüssig und insgesamt nicht zukunftstauglich zur Lösung regionaler Verkehrsprobleme.

Geradezu „unterirdisch“ schlecht sind dabei die dem Genehmigungsantrag zugrunde liegenden Gutachten. Weder die Auswirkungen des Autobahnbaus auf das europaweit bedeutsame FFH- und Vogelschutzgebiet ‘Hellwegbörde’ wurde ausreichend berücksichtigt, noch die artenschutzrechtlichen Belange. Sämtliche streng geschützten Vogelarten wie Rohr- und Wiesenweihe, aber auch Arten wie Kiebitz, Feldlerche und Neuntöter wurden falsch erfasst. Ebenfalls mangelhaft ist die Erfassung der Amphibien und Fledermäuse. Zu den Artengruppen der Reptilien, Libellen, Tag-

falter und Heuschrecken liegen überhaupt keine Untersuchungen vor.

Unverständlich bleibt, warum der federführende Landesbetrieb Straßen.NRW ohne ausdrückliche Zustimmung des Verkehrsministeriums das Planfeststellungsverfahren eingeleitet hat. Auch deshalb muss es nach Ansicht der Autobahngegner sofort gestoppt werden.

www.stopp-t-a445.de



Quelle: StraßenNRW

A445: Anschlussstelle Werl-Nord bis Anschlussstelle Hamm Rhynern (A2)

Länge: 8 Kilometer

Kosten: 56,2 Millionen Euro

Stand: im Vorentwurf
geplante Fertigstellung: 2015

Mobil ohne Verbrennungsmotor

Verkehr geht auch anders

Individuelle Mobilität ohne das Klima zu belasten - das ist möglich. Nicht nur in den Ballungsräumen, auch in ländlichen Regionen liegen in der Elektromobilität Chancen - wenn man es richtig angeht. Auf einer von der Stadt Halver initiierten Informationsveranstaltung diskutierten jetzt Expertinnen und Experten aus Wirtschaft, Politik und dem BUND das Für und Wider der Elektromobilität im ländlichen Raum.

NRW will Leitmarkt für Elektromobilität werden. Bis 2020, so die Prognose der Projektstelle Elektromobilität in NRW, sollen in NRW 250.000 Fahrzeuge mit Elektroantrieb zugelassen sein. Noch steckt die Technologie in den Anfängen, auch wenn es schon eine Vielzahl einzelner Projekte gibt. Beispiele hierfür sind das Projekt ‚Hybridbus‘ in Hagen oder auch Elektroautos sowie E-Scooter und Pedelecs in Fröndenberg.

Klar ist, dass die individuelle Elektromobilität nur dann einen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann, wenn erneuerbare Energien „getankt“ werden. Bei einem normale Strommix bleibt der gewünschte Schoneffekt für unser Klima aus.

Schientaxi als Alternative

Ein gutes Beispiel für sinnvolle Elektromobilität im ländlichen Raum ist das Schientaxi. Elektromobil unterwegs sein - das können wir natürlich schon längst mit dem Zug. Allerdings verabschiedet sich die Deutsche Bahn zunehmend von unrentablen Strecken. So wird auch die Strecke Halver-Oberbrügge nicht mehr bedient. Friedrich-Wilhelm Kugel, Geschäftsführer der Schleifkottenbahn GmbH, hatte da eine einfache und geniale Idee. Er baute einen Transporter „leicht“ um, tauschte die herkömmlichen Räder durch Metallräder und stellte dieses Gefährt auf die Schienen. Als Versuchsmodell mit batteriebetriebenem Elektroantrieb rollt es über einen Teil der Strecke, auf der zuvor die großen Züge fahrplanmäßig aber mit wenigen Fahrgästen gefahren sind. In ca. zwei Jahren soll es offiziell losgehen. Der Transporter wird dann durch ein windschnittiges Gefährt ersetzt. Dieses Schienenfahrzeug kann selbsttätig und nach Bedarf fahren. Dafür braucht es keinen festen Fahrplan. Es funktioniert wie bei einem Taxi - wenn man es braucht, wird es gerufen und kommt garantiert zu jeder Tages- und Nachtzeit.

Der BUND NRW unterstützt dieses Projekt. Wir sehen darin ein gelungenes Beispiel für postfossile Mobilität.

Notburga Henke

... ist Sprecherin des BUND-Landesarbeitskreises Verkehr, Stadtentwicklung und Flächennutzung und Beisitzerin im Landesvorstand

 www.elektromobilitaet.nrw.de; www.schientaxi.com

Projekt Schientaxi: Mit der Bahn fahren, wann man sie gerade braucht, und sich nicht an einen vorgegebenen Fahrplan halten müssen ... das bedeutet, die Vorzüge beider Systeme - der Straße und der Schiene - miteinander vereint zu haben.

Foto: schientaxi.com



Sanfter Tourismus oder Motorenlärm?

Rennstrecke im Teuto?

Kein Aprilscherz sondern vielleicht schon bald Realität: Auf dem 85-Hektar-Gelände eines ehemaligen Munitionsdepots der britischen Rheinarmee im südlichen Teutoburger Wald bei Bad Driburg plant Marcus Graf von Oeynhausen-Sierstorpff das „Drive Resort Bilster Berg“ mit einer insgesamt 4,2 Kilometer langen Rennstrecke.

„Ein ehemaliges Munitionsdepot, eine abwechslungsreiche Topografie, abgeschieden gelegen in unberührter Natur, ein perfektes Team, das sind die idealen Voraussetzungen, um die Vision einer in Europa führenden Test- und Präsentationsstrecke wahr werden zu lassen.“ So bewirbt der gräfliche Projekt-Entwickler sein Projekt. Und weiter: „Wer beim Anblick eines Ferrari 250 GTO feuchte Augen bekommt, wem beim Motorengeräusch eines vorbeifahrenden Aston Martin DB5 eine Gänsehaut über den Rücken läuft und wer es als Genuss empfindet, wenn der Porsche Carrera GT auf einer Bodenwelle leicht abhebt, weiß, was wahre Leidenschaft ist. Und hier am Bilster Berg findet er seine neue Heimat.“

Feuchte Augen bekommen aber vor allem auch die Naturschützer ob solch irrwitziger Pläne. Denn die Teststrecke würde nicht nur erklärten Zielen der Landes- und Regionalplanung widersprechen, zu erheblichen Artenschutzkonflikten und Lärmbelastigungen führen, sie würde auch aufgrund dieser massiven Auswirkungen jegliche Bestrebungen des Kreises Höxter zur Etablierung eines naturverträglichen und sanften Tourismus in der Region konterkarieren. BUND, NABU



Foto: D. Jansen

und LNU forderten daher den sofortigen Stopp des Genehmigungsverfahrens.

„Angesichts der Bedeutung des Bilster Bergs und seiner Umgebung für den Naturschutz, die landschaftsbezogene Erholung und das Naturerleben im Naturpark Teutoburger Wald/Eggegebirge stellt die Lärmbelastung durch den Betrieb der Teststrecke eine schwerwiegende Beeinträchtigung und Schädigung von Natur und Landschaft dar“, sagte Paul Kröfges, Vorsitzender des BUND in NRW. Dies sei umso gravierender, da nach Realisierung des geplanten Nationalparks Senne-Egge auch die an den Nationalpark angrenzenden Räume von einem landschafts- und naturbezogenen Tourismus profitieren könnten. Eine Rennstrecke stehe dem diametral entgegen.

Der BUND prüft deshalb rechtliche Schritte. Wird die Rennstrecke genehmigt, wäre eine Klage die letzte Chance zur Verhinderung dieses wahnwitzigen Projektes. (dj)

„Ein Graf gibt Gas“. Durch den Teutoburger Wald sollen demnächst PS-starke Boliden röhren.

Foto: bilster-berg.de



Neuer Windenergieerlass Aufwind für Windenergie

Auf der Landtagsanhörung zum geplanten Windenergie-Erlass forderte der BUND gemeinsam mit dem NABU die Landtags-Fraktionen auf, den Weg für den naturverträglichen Ausbau der Windenergienutzung freizumachen. Anlass der Landtagsanhörung war ein Antrag der FDP, in dem die Landesregierung zum Verzicht auf die Novellierung des Windenergieerlasses aufgefordert wird. Die Naturschutzverbände kritisierten diese „rein ideologisch motivierte Verweigerungshaltung“. Die FDP versuche mit überzeichneten Horrorszenarien vor Ort Stimmung gegen die Windenergie zu machen und scheue nicht davor zurück, selbst den vermeintlichen Natur- und Landschaftsschutz zu instrumentalisieren.

So hatte die FDP behauptet, mehr als 4.400 neue Windräder seien nötig, um den Anteil der Windeener-

gie an der Stromerzeugung auf 15 Prozent bis 2020 zu erhöhen. Das ist erklärtes Ziel der Landesregierung. Richtig ist aber, dass bei einem konsequenten Ersatz der bereits existierenden 2.820 Altanlagen durch moderne Windräder der 15%-Anteil weitgehend bei gleicher Anlagenzahl erreichbar ist.

Der BUND hat den Windenergie-Erlass intensiv begleitet und dabei konkrete Verbesserungen für den Naturschutz eingebracht. Durch den jetzt geplanten Wegfall der Höhenbegrenzungen für Windenergieanlagen und durch die flexiblen Abstandsregelungen erhält die Windkraft kräftigen Aufwind, ohne dass immissionsrechtliche oder naturschutzfachliche Standards aufgegeben werden. Auch die Eröffnung der Möglichkeit zum Bau von Windenergieanlagen in intensiv genutzten Nadelwäldern ist aus Naturschutzperspektive akzeptabel. Unverzichtbar bleibt allerdings eine regionalplanerische Steuerung der Ausweisung von Windkraft-Vorranggebieten.

Als „bittere Lehre“ aus der Reaktorkatastrophe von Fukushima fordert der BUND, jetzt auch das Landesklimaschutzgesetz zügig zu verabschieden. Wer jetzt noch immer auf die Risikotechnologien Kohle und Atom setze, anstatt den Weg des Energiesparens und der Erneuerbaren Energien zu gehen, habe die Zeichen der Zeit noch immer nicht erkannt. (dj)



Die Stellungnahme zur Windenergie-Landtagsanhörung und weitere Infos finden Sie unter www.bund-nrw.de/themen_und_projekte/energie_klima/windkraft

Neue Verordnung bringt Fortschritt Schutz des Grünlands

Wiesen und Weiden schwinden: Silomais, immer mehr Ackerland und Energiemais für Biogasanlagen haben seit 2003 5,24% der Grünlandflächen in NRW vernichtet. Die EU duldet höchstens 10% Verlust. Die jetzt für NRW erlassene „Dauergrünlanderhaltungsverordnung“ war also längst überfällig.

Selbst Wirtschafts-Grünland hat viele Funktionen, schützt vor Erosion, prägt die Landschaft und speichert große Mengen Kohlenstoff. Die neue Verordnung erlaubt Umbruch nur, wenn in der Region Ersatzgrünland angelegt wird. An sich richtig, aber die Regionen sind zu groß, um eine Trennung in Nutz- und Schutzlandschaft zu verhindern. Auch wären zum Schutz artenreichen Grünlands Zusatzbedingungen nötig. Fazit: überfällig, gut, aber verbesserungsbedürftig! Strenge Umbruchverbote in Schutzgebieten bleiben für artenreiches Grünland nötig.



Eine detaillierte Bewertung der Verordnung finden Sie auf der Homepage des Landesbüros der Naturschutzverbände, www.lb-naturschutz-nrw.de/ (Rubrik: „Aktuelles“)



BUND-Atom-Proteste

Landauf, landab demonstrieren Hunderttausende gegen die Atomkraft. Ganz vorne mit dabei ist der BUND: Gemeinsam mit anderen Initiativen und Verbänden hat der BUND z.B. die Großdemonstrationen in Köln und Gronau mit insgesamt mehr als 50.000 TeilnehmerInnen organisiert. Zentrale Forderung ist die sofortige Stilllegung aller Atomanlagen. Dazu gehört auch die Gronauer Urananreicherungsanlage der Fa. Urenco, die den Brennstoff für etwa 30 AKW produziert (Foto links). Berichte, Fotos und Videos von den Anti-Atom-Aktionen finden Sie unter www.bund-nrw.de/themen_und_projekte/energie_klima/atomenergie.

BUND-Bürgerversammlung Keine Putenfabriken

Der Trend zu neuen Mastställen macht auch vor dem Kreis Euskirchen nicht halt: gleich drei neue Putenmastanlagen sollen hier entstehen. Der NRW-Landesverband und die Kreisgruppe Euskirchen des BUND luden daher Anfang März 2011 zu einer Bürgerversammlung nach Antweiler ein, um in breiter Öffentlichkeit über die Haltungsbedingungen in der Putenmast zu informieren. Der BUND NRW hat hierzu in den zurückliegenden Jahren zwei Studien erstellt. Ebenso wurden die bisher bekannten Planungen dargelegt.



Foto: U. Dreiuicker/pixelio

Die Resonanz und das Informationsbedürfnis der BürgerInnen waren enorm:

Mehr als 100 Interessierte überwiegend aus Antweiler, Wachendorf und den Nachbarorten folgten der Einladung. Viele beteiligten sich an der lebhaften Diskussion, darunter auch mehrere LokalpolitikerInnen. Die Vorhabensträger für die geplanten Mastanlagen waren ebenfalls eingeladen, Stellung zu beziehen, nahmen jedoch nicht teil.

Die Diskussion machte deutlich: Wir wollen keine Putenfabriken, weder in Antweiler noch an anderen Standorten. Artgerechte Tierhaltung und bäuerliche Landwirtschaft: Ja! Intensivtierhaltung: Nein! Die Ausführungen der anwesenden PolitikerInnen von SPD, Grünen, UWG und Linke, sich im Stadtrat gegen die Putenmastanlagen auszusprechen, fand große Zustimmung. Diesem müssen nun Taten folgen. Gemeinsam mit anderen plant der BUND nun die nächsten Aktivitäten gegen die Vorhaben. (rb)

 www.bund-nrw.de/themen_und_projekte/landwirtschaft_gentechnik/

Tierschutzbeirat nimmt Arbeit auf



Foto: D. Jansen

Horst Meister, Beisitzer im BUND-Landesvorstand, wurde von Umweltminister Johannes Remmel in den neu konstituierten Tierschutzbeirat berufen. Der Beirat besteht seit Anfang der 1970er Jahre und berät die Landesregierung in Fragen des Tierschutzes. Tierschützer, Tierärzte, Landwirte, Verbraucherschützer sowie Vertreter von Handel und Behörden werden für die Dauer von fünf Jahren in das Gremium berufen. Auf der Tagesordnung stehen in den kommenden Wochen und Monaten unter anderem die Haltung von Legehennen und Puten, aber auch die Entwicklung zu Großmastanlagen, die in Nordrhein-

Westfalen geplante Einführung des Verbandsklagerechts für Tierschutzvereine, Hilfe des Landes bei der Kastration von Katzen und die Regelungen zur Haltung exotischer gefährlicher Tiere.

„Neben diesen Zielen gelten auch in der neuen Legislaturperiode unsere bereits früher vorgelegten Forderungen nach einer generellen tierschutzrechtlichen Überprüfung des Brieftaubensports sowie der Pelztierzuchtbetriebe in NRW“, betont BUND-Vertreter Horst Meister.

Türkischsprachige BUND-Umweltgruppe Yesil Çember NRW

Der Umwelt- und Naturschutz erhält Verstärkung: Unter dem Dach des BUND NRW gründete sich im Februar mit ‚Yesil Çember NRW‘ (Grüner Kreis) erstmals eine türkischsprachige Umweltgruppe. „Wir möchten uns ehrenamtlich für den Erhalt der Natur und der Umwelt einsetzen und hierfür vor allem unsere türkischsprachigen Mitbürgerinnen und Mitbürger ansprechen“, so Zuhal Gültekin, Sprecherin der neuen Gruppe. „Es gibt viele Menschen mit türkischen Wurzeln in Nordrhein-Westfalen, die sich für den Umweltschutz interessieren, aber nur wenige sind bisher aktiv. Wir laden alle herzlich ein, bei uns mitzumachen.“ Als Vorbild stand der BUND-Landesverband Berlin Pate, wo ‚Yesil Çember‘ bereits vor vier Jahren startete. Die Gründerin der dortigen Gruppe, Gülcan Nitsch, informierte

bei der Gründungsfeier über deren Aktivitäten aus erster Hand. Auch der BUND-Landesvorsitzende Paul Kröfges begrüßt die Neugründung: „Umwelt- und Naturschutz ist eine Aufgabe für alle. Wir möchten uns als Verband weiter öffnen, und die guten Erfahrungen aus Berlin machen uns zuversichtlich, künftig noch mehr

Menschen für Umweltschutz und Umweltbildung zu gewinnen.“

Bereits kurz nach der Gründung beteiligte sich ‚Yesil Çember NRW‘ an der Anti-Atom-Demonstration in Köln und erstellte einen Flyer in türkischer und deutscher Sprache, in dem sich die Gruppe vorstellt. Anfang April richtete sie zusammen mit der TEMA-Stiftung für den Naturschutz den ersten türkischsprachigen Umwelttag in Köln aus, an dem rund 100 Menschen teilnahmen. Einige der Aktiven wurden dort auch für ihre erfolgreiche Schulung zu ‚Umweltbotschaftern‘ ausgezeichnet. Die Gruppe trifft sich zweimal im Monat in Köln. Auch in der Homepage des BUND NRW und bei

facebook wird fortlaufend über die Aktivitäten berichtet. (rb)

+++ kurz und bund +++

► Erfolgreiche BUND-Landesdelegiertenversammlung:

Am 10. April tagte die Landesdelegiertenversammlung des BUND NRW in Essen. Im Zentrum der Beratung der etwa 120 Delegierten stand neben den notwendigen Formalia vor allem die Energiepolitik. So sprachen sich die VerbandsvertreterInnen u.a. gegen die



Erschließung unkonventioneller Erdgaslagerstätten unter Einsatz hochgiftiger Chemikalien im Zuge des so genannten Gasfraccings aus. Der weitere naturschutzverträgliche Ausbau der Windenergienutzung in NRW wurde einvernehmlich

gutgeheißen. Als prominenter Gastredner appellierte Landesumweltminister Johannes Remmel, verstärkt gesellschaftliche Bündnisse einzugehen, um die Herausforderungen des Klimaschutzes und des Erhalts der biologischen Vielfalt zu meistern.

Mehr unter www.bund-nrw.de/ueber_uns/delegiertenversammlung_2011/

► BUND-Jahresbericht 2010

erschienen: Der BUND in NRW blickt auf ein erfolgreiches Jahr 2010 zurück. Durch den Einsatz der vielen ehrenamtlich Aktiven in Stadt und Land sowie den politisch gut aufgestellten und schlagkräftigen Landesverband konnte viel erreicht werden.



Neben zahlreichen Projekten des Biotop- und Artenschutzes lagen die Arbeitsschwerpunkte 2010 beim Klimaschutz und einer gentechnikfreien Landwirtschaft. Einen Überblick über die verschiedenen erfolgreichen BUND-Kampagnen bietet der jetzt erschienene BUND-Jahresbericht 2010. Der Jahresbericht 2011 steht als Download unter www.bund-nrw.de zur Verfügung und kann in Einzelexemplaren auch in einer Druckfassung in der Landesgeschäftsstelle geordert werden (Spende erbeten).

► Immer gut informiert: BUND NRW-Newsletter: Über den eMail-Verteiler des BUND NRW-Ticker erhalten Sie regelmäßig aktuelle Informationen aus unserem Verband, zu den Entwicklungen im Umwelt- und Naturschutz, zu aktuellen Erfolgen und Kampagnen. [Anmeldung unter www.bund-nrw.de/service/newsletter_nrw_ticker]



Das Presseabo liefert Ihnen tagesaktuell die Pressemitteilungen des BUND-Landesverbandes. [Anmeldung unter www.bund-nrw.de/presse/presseabo]



‚Yesil Çember‘ in Aktion auf der Anti-Atom-Demo in Köln.



www.bund-nrw.de/ueber_uns/yesil_cember_nrw/
Kontakt: Zuhal Gültekin, yesilcember.nrw@bund.net