

dessen deckte Spethmann seine Führungscrow mit Unmengen von Aktenvermerken ein.

Offene Kritik an dem Thyssen-Chef wurde allerdings erst im vergangenen Jahr laut. 1982 konnte Spethmann noch mit Billigung seiner Aufsichtsräte seinen schärfsten Widersacher, Finanzchef Klaus Kuhn, aus dem Vorstand drängen. Wie damals gegen Kuhn, der demnächst Aufsichtsratschef der AEG werden soll, steht nun im Aufsichtsrat die Front gegen den Chef selbst.

Aus Angst vor unbequemen Fragen der Aktionäre wird der Aufsichtsrat die Personalentscheidung bis nach der Hauptversammlung am 30. März zurückstellen. Doch Namen von Nachfolgern werden längst gehandelt.

Gefunden allerdings wurde noch keiner. Der erfolgreiche Ruhrgas-Chef Klaus Liesen will nicht in die Stahlindustrie. Die Thyssen-Vorstandsmitglieder Werner Bartels und Heinz Kriwet wurden von den Aufsichtsräten als zu leicht befunden.

Spethmann selber scheint seinen Abschied schon längst zu ahnen. Bei einem Vortrag Anfang Februar unterlief ihm am Schluß ein Versprecher. Er dankte den Teilnehmern für „die rege Anteilnahme“.

DIOXIN

Öfen rein

Nachdem das Seveso-Gift auch in Muttermilch gefunden worden ist, fordern Umweltschützer erneut ein rigoroses Produktions- und Anwendungsverbot für Dioxin und ähnliche Ultragifte.

Beim Wein im Hamburger Plaza-Hotel gerieten zwei Mütter aneinander. Thea Bock, Fraktionsvorsitzende der Grün-Alternativen Liste in der Hamburger Bürgerschaft, beklagte „viel zuviel Gift in der Muttermilch“. Helga Elstner, Sozialdemokratin und Gesundheitssenatorin in der Hansestadt, beharrte darauf, daß „Muttermilch immer noch die beste Babynahrung“ sei.

Die Sozialdemokratin wird ihre Ansicht überprüfen müssen. Während das rot-grüne Damen-Duo am Dienstagabend vergangener Woche über Kindernahrung stritt, verbreitete das Fernseh-Magazin „Monitor“ Überraschendes zum Thema: Die Milch westdeutscher Mütter sei mit dem Seveso-Gift Dioxin verseucht.

Der Fund alarmierte Frauen, Wissenschaftler und Politiker. Im Bundestag und in Landesparlamenten bedrängten Abgeordnete von SPD, CDU und Grünen die Regierungen und forderten, so der Sozialdemokrat Freimut Duve, „eine Umweltpolitik, die nicht vor den Toren der chemischen Industrie haltmacht“. Der Bundesverband Bürgerinitiativen

Ein großer Wurf des Nahost-Experten und Bestsellerautors Gerhard Konzelmann:

Gerhard Konzelmann Jerusalem

4000 Jahre Kampf um
eine heilige Stadt

Hoffmann und Campe

496 Seiten,
DM 39,80

Herrscher und Propheten,
Politik und Kampf,
Kulturen und Religionen im
Kulminationspunkt
Jerusalem.



Hoffmann und Campe

Wenn Sie sich schon einen ausgezeichneten Video-Recorder leisten, sollten Sie bei den Cassetten nicht sparen.



MEMOREX macht Audio- und Video-Cassetten für Leute mit hohen Qualitätsansprüchen. Zum Beispiel die MEMOREX VHS E-180. Scharfe, klare Bilder, brillante Farb- und Tonwiedergabe und ausgezeichnete Bandlaufeigenschaften begeistern jeden Video-Fan. Natürlich erhalten Sie alle MEMOREX VHS-Cassetten in der speziell entwickelten Archivbox.

MEMOREX
ist Qualität:
Testen Sie selbst.

Ist es live – oder ist es
MEMOREX



Umweltschutz verlangte, „alle Stoffe, die Dioxin als Nebenprodukt und Verunreinigung enthalten, zu verbieten“.

Lokale Öko-Gruppen wiederholten ihr seit Jahren vorgebrachtes Begehren nach Schließung von Chemie-Unternehmen wie dem Hamburger Boehringer-Werk, bei dem drei Jahrzehnte lang Dioxine kiloweise abfielen. Zusätzlich unter Druck gerieten die Chemie-Manager von Boehringer, als der Hamburger Senat vergangene Woche mitteilte, in Boden- und Grundwasserproben auf dem Firmengelände sei Dioxin gefunden worden – in Konzentrationen wie in der Evakuierungszone von Seveso.

Ende letzter Woche verfügte Umweltsenator Wolfgang Curilla nach einer Krisensitzung betroffener Fachbehörden Sofortmaßnahmen: Erde müsse vom Firmengelände abgetragen, Stauwasser dürfe nicht ungeklärt in ein Siel abgelassen werden. Eine Schließung des Werks indes mochte der Umweltsenator nicht anordnen.

Daß 2,3,7,8-Tetrachlordibenzo-para-dioxin (TCDD) – von dem schon Milliardstel Gramm ausreichen, um schwere Hautkrankheiten, Krebs und Erbschäden auszulösen – irgendwann die Bürger der viertgrößten Chemie-Nation der Welt erreichen würde, war zu erwarten gewesen. Denn der Horror-Stoff, der vom Bundesgesundheitsministerium und der US-Umweltschutzbehörde EPA übereinstimmend als „die giftigste synthetische Substanz“ bezeichnet wird, „die bisher auf der Welt bekannt ist“, fällt seit gut 100 Jahren als Verunreinigung bei der Produktion diverser Chemikalien an – und wandert über Luft und Nahrungsketten bis zum Menschen.

Das Supergift ist so langlebig, daß es die Umwelt selbst dann noch Jahrzehnte bedrohen wird, wenn es sofort von der Produktionspalette der Chemie-Konzerne verschwinden würde. Doch ein umfassendes Herstellungs- und Anwendungsverbot für Substanzen, die Dioxin enthalten oder aus denen es entstehen kann, ist derzeit nicht geplant. Und selbst die wenigen hochgefährlichen Insekten- und Pflanzengifte, die hierzulande nicht mehr angewendet, aber noch immer exportiert werden dürfen, erreichen letztlich doch die Bundesbürger: über importierte Nahrungsmittel und Gegenstände wie etwa mit Insektizid behandelte Jutesäcke.

Überdies entweicht TCDD täglich aus alten Giftmüll-Ablagerungen wie in Hamburg-Georgswerder. Es strömt aus den Schloten fast aller 60 westdeutschen Müllverbrennungsanlagen, in denen bei der Vernichtung von imprägniertem Holz und Plastiktüten, Farbresten und alten Radios Dioxine entstehen (SPIEGEL 4/1984). Kohlekraftwerke stehen im Verdacht, den Stoff gleichfalls in die Umwelt abzugeben.

Dioxin findet sich auch in der Flugasche, dem Abfall von Abfallverbrennungsanlagen. In Hamburg beispielsweise wurden 52 Mikrogramm pro Kilo



Stille Mutter, Säugling: „Roggenkorn im Güterzug“

gemessen – ein Wert, wie er auch im Boden von Seveso festgestellt worden war. Dennoch ist überall im Bundesgebiet während der letzten Jahrzehnte Asche aus Müllverbrennungsanlagen beim Bau von Lärmschutzwällen und Straßen verarbeitet worden.

Doch auch auf anderen Wegen kann das Gift in die Muttermilch geraten sein. So setzen sich Frauen, die bestimmte kosmetisch-pharmazeutische Produkte benutzen, dioxinhaltigen Stoffen aus. Denn in Pudern und Wässerchen ist häufig Hexachlorophen enthalten, ein enger chemischer Verwandter des TCDD. Die Autoren eines Dioxin-Buches warnen etwa vor der Anwendung gewisser „Seifen, Haartonika, Gesichtswasser, Lippenpflegemittel, Cremes, Deodorants, Mundwasser, Mittel gegen Pickel und Intimsprays“*.

Daß Dioxin in der Muttermilch deutscher Frauen nachgewiesen wurde, ist – wie so vieles in der Umweltpolitik – nicht den Aktivitäten von Behörden zu verdanken. Der schwedische Chemie-Professor Christoffer Rappe war von den „Monitor“-Journalisten beauftragt worden, fünf Proben zu untersuchen.

Bei der Analyse fand der international anerkannte Dioxin-Experte bei Müttern aus Hamburg, Freiburg und dem nordrhein-westfälischen Haltern TCDD-Werte zwischen 0,5 und 1,0 Milliardstel Gramm pro Liter – das Dreißigfache des

Wertes, der von niederländischen Behörden als unbedenklich angesehen wird. Den in Kanada gültigen Grenzwert übersteigt diese Belastung sogar um das 600fache. Professor Manfred Steinbach vom Bundesgesundheitsministerium bezeichnete die Dioxin-Konzentrationen sogleich als keineswegs gesundheitsgefährdend – wohl auch, weil der Anteil lediglich einem „Roggenkorn in einem Güterzug voller Roggen von 20 Kilometer Länge“ entspricht (so die Hamburger Gesundheitsbehörde). Ganz ungefährlich ist die Menge gleichwohl nicht: Nach einer Risiko-Abschätzung der EPA kann schon eine tägliche Dosis von zehn Milliardstel Gramm Dioxin bei erwachsenen Menschen Krebs auslösen. Bei Neugeborenen liegt die Risikogrenze vermutlich noch weit darunter.

Das Ultragift TCDD gesellt sich zu einer ganzen Reihe gefährlicher Gifte, die schon seit Jahren in der Muttermilch nachgewiesen sind: neben Schwermetallen wie Blei und Cadmium vor allem chlorierte Kohlenwasserstoffe, aus denen auch Dioxine entstehen können. Dazu zählen beispielsweise das Insektengift DDT und die polychlorierten Biphenyle (PCB), die in Farben, Hydrauliköl und Kühlmitteln enthalten sind.

Die Anteile dieser Stoffe in der Muttermilch liegen bereits durchweg über den sogenannten ADI-Richtlinien der Weltgesundheitsorganisation**. „Trinkmilch mit dieser Belastung“, sagt Detlev Rohwer, Oberarzt an dem städtischen Krankenhaus in Hanau, „dürfte nicht verkauft werden.“

Unter Wissenschaftlern ist unumstritten, daß sich die schleichende Vergiftung

* Hans-Joachim Dohmeier/Erich Janson: „Zum Töten von Fliegen und Menschen“. Rowohlt Taschenbuch Verlag, Reinbek; 144 Seiten; 6,80 Mark.

** ADI: Acceptable Daily Intake. Der Wert beschreibt die maximal akzeptable Tagesdosis an Schadstoffen, die ein Erwachsener mit der Milch von Kühen aufnehmen kann.

LEINTHERM 84

18. Intern. Fachmesse „Energie + Technik“ Messe Stuttgart 13. - 17. März 84
Stuttgarter Messe- und Kongress-GmbH, Postfach 990, 7000 Stuttgart 1, Tel. (0711) 25 89-1, Telex 7 22 584 killb d

Richtungsweisend für die Branche

mit chlorierten Kohlenwasserstoffen wenigstens verlangsamen ließe. Bundesgesundheitsamt und Umweltbundesamt empfehlen etwa, PCB gegen schon entwickelte und weniger gefährliche Ersatzstoffe auszutauschen; das sei ohne Verlust von Arbeitsplätzen und zumeist ohne Mehrkosten möglich.

Der hessische Umwelt-Ministerialbeamte und Dioxin-Fachautor Fritz Vahrenholt („Seveso ist überall“) fordert den Bau spezieller Verbrennungsanlagen, in denen Dioxin vernichtet wird: „Da müßten Öfen rein, in denen mindestens 1200 Grad gefahren werden, damit die Giftmoleküle zerstört werden.“

Auf eines allerdings, so Vahrenholt, müßten sich die Bürger gefaßt machen: „Die Müllbeseitigung wird wahrscheinlich sehr viel teurer.“

BERLIN

Hin rast der Pfeil

CDU-Politiker propagieren eine gewagte Berlin-Perspektive – eine Magnetbahn-Verbindung quer durch die DDR.

Letzten Sommer im Emsland: Auf dem Testgelände ist alles bereit zum Roll-out der Magnetschwebbahn „Transrapid 06“, unter den Ehrengästen ein Staatssekretär aus Bonn. Jemand drückt auf den Knopf, doch es gibt nur einen lauten Knall, statt des Zuges erscheint Rauch. Ende der Vorstellung.

„Die Feuerwehr brauchte nicht einzugreifen“, meldete hinterher die „Hannoversche Allgemeine“ vom Schauplatz. Doch mit dem Kabelbrand im Schaltkasten begann die heiße Erprobungsphase der Schwebbahn – eines Belegstücks für „deutsche Spitzentechnologie, die in der Welt nicht ihresgleichen“ habe (Forschungsministerium) – wenig ermutigend.

Kritiker des Projekts, die den Magnetschwebzug für zu teuer, zu kompliziert und gegen Landschaftsschützer nicht durchsetzbar halten, schienen spektakulär bestätigt. Transrapid, mit 760 Millionen Mark Stützgeldern aus Bonn ein Subventionsfresser à la Airbus oder Kalkar, galt bislang als so ominös wie das Testgelände an der holländischen Grenze: Die Strecke verläuft an einem toten Gewässer entlang, dem nie zu Ende geführten Ems-Seitenkanal. Etwa noch eine Investitionsruine in der Landschaft?

Doch nach dem Fehlstart winkt nun Rehabilitation von Amts wegen. Aus dem Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT) sickerte letzte Woche eine ungeahnte Neuigkeit: In aller Stille haben sich führende Christdemokraten darauf verständigt, mit Hilfe des Transrapid den Einstieg in die Bahntechnologie der Zukunft zu wagen – Bundesforschungsminister Heinz Riesenhuber will zusammen mit den CDU-Regierungschefs von Niedersachsen und

Berlin eine Transrapid-Verbindung zwischen Hannover und Berlin durchsetzen.

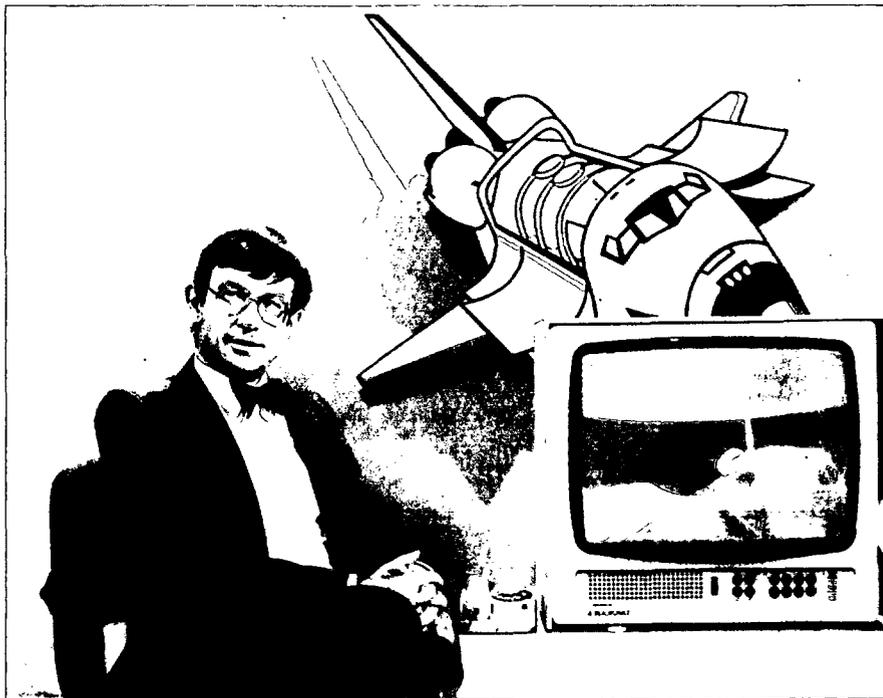
Das 56 Meter lange Aluminiumgefährt soll nach dem Willen seiner Konstrukteure einmal mit bis zu 200 Passagieren auf fünf Meter hoher Betonschiene übers Land rasen – 400 Kilometer pro Stunde schnell und, statt wie herkömmlich auf Räder gestützt, über ein elektrisch erzeugtes Magnetfeld. Die Trasse könnte parallel zu bisher schon bestehenden Bahnstrecken nach Berlin verlaufen: an Helmstedt und Magdeburg vorbei oder über Wolfsburg und Stendal (siehe Schaubild).

Auf dem Magnetkissen nach Berlin – das hieße die bisherige Fahrzeit von

konferenz in Hannover Albrecht allein auf; sein Berliner Kollege Diepgen hatte nicht einfliegen können, wegen Nebels.

Das Patent-Rezept der CDU-Politiker geistert schon seit vielen Jahren durch die Planungen westdeutscher Verkehrslenker. Die Vorstellung energiesparend dahingleitender Hochgeschwindigkeitszüge – billiger als die U-Bahn, schneller als Autos – hatte besonders Anfang der siebziger Jahre verkehrspolitische Utopien aufleben lassen.

Der Expreß-Verbund zwischen bundesdeutschen Ballungszentren schien damals überfällig wie die Anbindung abgelegener Großflughäfen und die Erschließung weiträumiger Stadtflächen durch



Magnetbahn-Befürworter Riesenhuber: Milliardenbürgschaft für Transrapid?

dreieinhalb Stunden auf nur noch eine zu verkürzen; mit kühnem Schwung und ohne Zwischenstopp quer durch die bislang lediglich per mühsamem Transit passierbare DDR; mit einem Verkehrsmittel, das sonst nirgendwo existiert; mit Hilfe von Milliardeninvestitionen trotz staatlicher Geldknappheit. „Bonn träumt“, kommentierte die „Welt“, „von einer phantastischen Idee.“

Forschungsminister Riesenhuber und die christdemokratischen Anlieger der projektierten Magnetstrecke halten das Vorhaben dennoch für realisierbar. Hannovers Ministerpräsident Ernst Albrecht und Berlins Regierender Bürgermeister Eberhard Diepgen verkündeten letzte Woche „großes Interesse“ am Projekt, das rund vier Milliarden Mark kosten werde und, weil „von der Witterung nicht abhängig“, vor den Unbilden des Flugverkehrs bewahre.

Wie zur Bekräftigung der Ansicht, daß es Zeit werde für den Transrapid, trat auf einer gemeinsam geplanten Presse-

Kabinenbahnen. Als im Mai 1971 auf dem Werksgelände des High-Tech-Konzerns Messerschmitt/Bölkow-Blohm (MBB) ein erstes Magnetbahngefährt Fahrt aufnahm, verkündete der damalige Verkehrsminister Georg Leber: „Dies ist ein historischer Moment.“

In zahlreichen deutschen Städten wurden seither Magnetschienen projektiert und teils auch aufgebaut. In Erlangen, Hagen und Hamburg fuhren Experimental-Bahnen los. Zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel, wo 1838 die erste Staatsbahn auf deutschem Gebiet ratterte, wurde eine Magnetbahn geplant, ebenso in Berlin, wo für das bevorstehende 750jährige Stadtjubiläum technische Glanzpunkte gefragt sind.

Das Vorzeigeprojekt der deutschen Magnetbahn-Technologie jedoch, der Transrapid 06, wird bei solchem Klein-streckenbetrieb kaum beweisen können, daß er „die Angebotslücke zwischen Flugzeug und Eisenbahn schließen kann“, wie seine Macher versprechen. Das „Konsortium Magnetbahn Transra-