

Quelle des Übels

Der größten westdeutschen Abfallverwertungsanlage, einem von Bonn geförderten „Bundesmüllmodell“ bei Tübingen, droht Stilllegung – wegen Dauergestanks.

Gern rezitiert Thomas Meyer-Knufinke, Geschäftsführer des Zweckverbands Abfallverwertung Reutlingen-Tübingen, einen Vers aus Wilhelm Buschs „Dideldum“, leicht verändert: „Kompost wird oft nicht schön gefunden, weil er stets mit Geruch verbunden.“

Galgenhumor scheint Meyer angezeigt. Die von seinem Verband betriebene teuerste und größte Abfallverwertungsanlage der Bundesrepublik verbreitet einen derart penetranten Gestank, daß eine Schließung, noch vor Ablauf

der Probezeit, nicht auszuschließen ist. Einwohner der Gemeinde Dußlingen bei Tübingen, in deren Gemarkung das von Bonner Ministerien so getaufte „Bundesmüllmodell“ für knapp hundert Millionen Mark hingeklotzt worden ist, halten die Umweltbelastung durch den Umweltschutz-Prototyp für unzumutbar. Seit der Eröffnung im April letzten Jahres häufen sich Beschwerdebriefe. Darin tauchen immer wieder Wörter auf wie „Leichen- und Verwesungsgeruch“, „Schweinestall“, „Mammutmisthaufen“ und „Scheißegestank“.

Die Belästigung geht von einer Recycling- und Kompostieranlage aus, die eigentlich pro Jahr bis zu 240 000 Tonnen Müll aus 42 Gemeinden (mit 420 000 Einwohnern) verarbeiten soll. „Es gibt nichts Vergleichbares in der Bundesrepublik“, urteilte noch letztes Jahr der Tübinger Landrat Wilhelm Gfrörer.

Trotz zehnmonatiger Versuche ist es Dutzenden von Chemikern und Müll-

werkern nicht gelungen, die Ursache der Duftwolken zu finden, die vor allem bei Windstille das Dußlinger Tal verpestet. Dem Reutlinger Landrat Edgar Wais schwant schon, das Werk werde wohl „niemals geruchlos arbeiten“.

Fest steht bisher nur, daß die Haupthalle der Anlage, wo der Kompost pyramidenartig aufgeschichtet ist, die Quelle des Übels war. Weshalb jedoch die Misthaufen stanken, obwohl sie auf Rosten gelagert und mit Abluftvorrichtungen versehen sind, konnte nicht schlüssig geklärt werden.

Nachdem vier Dutzend Dußlinger Strafantrag wegen Körperverletzung durch Gestank gestellt und auch die Gemeindepolitiker die Stilllegung der Anlage beantragt hatten, wurde der Betrieb zunächst stark gebremst, die Kompostieranlage vorübergehend geschlossen und der Kompost auf eine weit entfernte Deponie gefahren.

Bei der Fehlersuche im Kompostierungsteil, den eine schweizerische Firma erstellt, aber vorher noch nicht „im großtechnischen Maßstab“ (Meyer-Knufinke) erprobt hatte, ließen sich zwar nacheinander einige Fehler und Pannen feststellen, die Geruchsbelästigung jedoch konnte nicht beseitigt werden.

Zuerst hatten die Experten entdeckt, daß eine Abschottung im Abluftfilter fehlte, der Verrottungsgestank wurde ungefiltert hinausgeblasen. Dann fiel die Feuchtluftregulierung für die Kompostmieten aus. Schließlich ergab sich, daß die Absaugkapazität nicht ausreichte. Weil auch eilends herbeigerufene Experten der Universitäten Stuttgart und Tübingen Abhilfe nicht versprechen konnten, wurde die Kompostierhalle vorübergehend nach Art des Künstlers Christo verpackt – in blaue Kunststoff-Folie.

Politiker aller Parteien sind mittlerweile auf Distanz zur Dußlinger Anlage gegangen. Der Vorsitzende der Grünen im Stuttgarter Landtag, Fritz Kuhn, etwa nennt das Modell nur noch „größten Stuß“. Der Tübinger CDU-Bundestagsabgeordnete Jürgen Todenhöfer meinte bei einem Lokaltermin, daß ihm „im Lande der schwäbischen Tüftler eine solche Serie von Pannen rätselhaft“ sei.

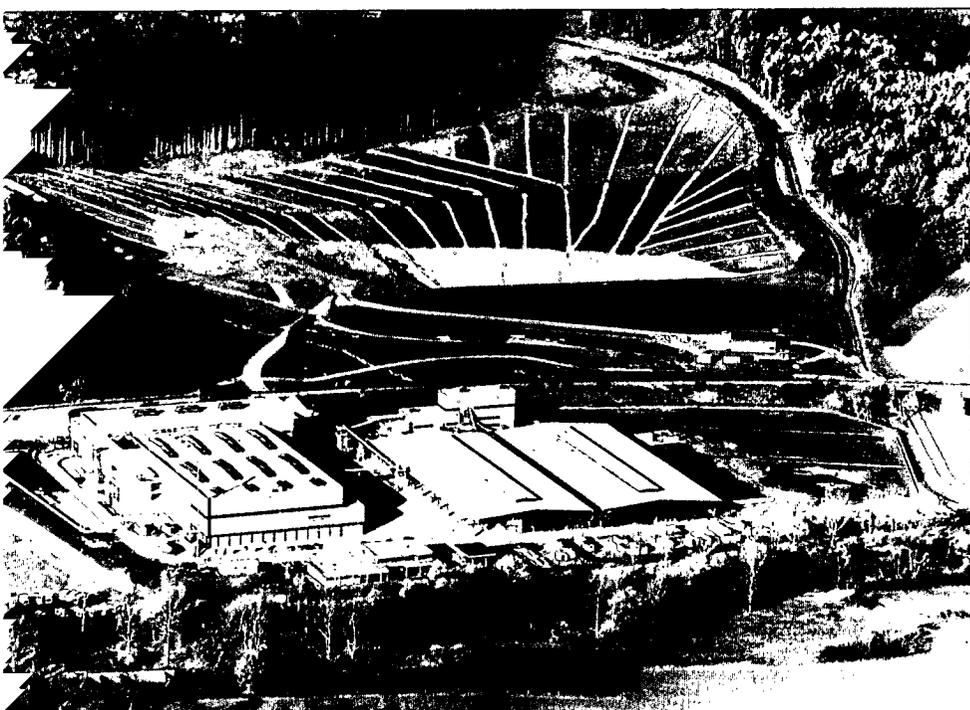
Nicht nur der Geruch stört die Anlieger. Ihnen war zunächst versprochen worden, daß die Kosten durch „zumutbare Gebühren“ gedeckt werden sollten; vorgesehen war – vor Baubeginn – eine Anlieferungsgebühr von fünfzig Mark je Tonne unsortierten Rohmülls. Dafür gewährte der Bund einen Betriebszuschuß von zwanzig Millionen Mark für die ersten fünf Jahre.

Doch die Anlage war kaum in Betrieb genommen, da mußte der Tonnenpreis für die kommunalen Benutzer auf 76 Mark angehoben werden. Weil die Ge-

* Bei einer Besichtigung der Anlage Dußlingen; mit dem CDU-Bundestagsabgeordneten Jürgen Todenhöfer (2. v. l.).



Manager Meyer-Knufinke (3. v. l.), Kompostwerk (u.): „Niemals geruchlos“?



meinden die Erhöhungen über die Abfallgebühren an die Bürger weitergaben, stieg beispielsweise in Tübingen der Abfuhrpreis für einen 25-Liter-Eimer um mehr als das Doppelte – von 51 auf 131 Mark pro Jahr.

Der Erbauer der Modellanlage, die Saarberg-Fernwärme GmbH, Tochter des bundeseigenen Saarberg-Konzerns, war schon vor Betriebsbeginn unter Beschuß geraten. Selbst solche Fachleute, die in der Müllkompostierung die „sinnvollste und umweltfreundlichste“ Methode der Abfallbehandlung sehen, kritisierten das Dußlinger Konzept. Danach wird der Müll nicht, wie anderswo, getrennt angeliefert, sondern maschinell sortiert und dann noch mit Klärschlämmen vermischt.

„Sehr skeptisch“ gegenüber diesem Verfahren äußerten sich etwa die Kompost-Experten Jürgen Seeberger und Thilo C. Koch, die als „optimales Konzept“ die getrennte Erfassung von Wertstoffen zwecks Kompostierung und Biogas-Produktion propagieren. Schon in ihrem 1984 erschienenen Standardwerk „Ökologische Müllverwertung“ schrieben sie über die Dußlinger Modellanlage, in Fachkreisen bestünden „Zweifel an der Absetzbarkeit“ der Recycling-Produkte wegen „mangelnder Reinheit“. Außerdem sei der „Flächenbedarf für eine ausreichend lange Rottezeit“ nicht erfüllt. Die Anlage lasse „unnötig große Umweltbelastungen“ erwarten.

Selbst den Geschäftsführer Meyer-Knufinke plagten mittlerweile Zweifel am Konzept des Modellversuchs, für das er sich allerdings nicht verantwortlich weiß: „Die Anlage ist geistiges Gut des Umweltbundesamtes.“ Der Betreiberverband kann den Anliegern kaum Hoffnung machen. Meyer-Knufinke: „Bis jetzt gibt uns niemand Brief und Siegel, daß wir morgen oder übermorgen oder noch später Abhilfe schaffen können.“

Über die Konsequenz ist sich der Geschäftsführer im klaren: „Wenn festgestellt wird, daß es so nicht geht, dann müssen wir dichtmachen, dann ist die Suppe gegessen.“

VERKEHR

Trend zur Tram

Großstädte wie Frankfurt und München wollen die letzten Straßenbahnen aufs Abstellgleis schieben – obwohl ein Expertengutachten die Elektrische als ideales Nahverkehrsmittel empfiehlt.

Wenn Gisela Rüdiger, 43, von ihrer Wohnung im Frankfurter Nordend in die Innenstadt fahren muß, ist das für die Hausfrau und Mutter „kein Umstand“. Zur nächsten Straßenbahnhaltestelle sind es „nur wenige Schritte“, und die Fahrt mit der Linie 12 ist „schnell und bequem“.



Straßenbahn in Stuttgart: „Eindeutige wirtschaftliche Vorteile“

Empört ist Frau Rüdiger, ebenso wie viele ihrer Mitbürger, denn auch über Pläne des Frankfurter Magistrats, die Linie 12 im Herbst dieses Jahres zu kappen und langfristig ganz einzustellen. Dann wäre die City für sie nur noch mit Bus, U-Bahn und vielfach „lästigem Umsteigen“ erreichbar, mitunter bei doppelter Fahrzeit.

Mehr als 10 000 Tram-Freunde, darunter Prominente wie Zoo-Professor Bernhard Grzimek, haben bereits Einspruch erhoben. Mit einem Bürgerbegehren „Rettet die Straßenbahn“ wollen die Tram-Anhänger die Stadt zwingen, das Thema erneut zu debattieren. Die „erforderlichen 42 000 Unterschriften“, sagt Reinhart Köstlin, Sprecher eines eigens gegründeten „Arbeitskreises Nahverkehr Frankfurt“ (AKN), seien schon „so gut wie im Kasten“.

Während die AKN-Aktion „immer mehr Zulauf“ („Frankfurter Rundschau“) registriert, spitzt sich ein ähnlicher Straßenbahnstreit in München sogar zum „Top-Thema des Jahres 1986“ zu („Süddeutsche Zeitung“): Dort haben gut 100 000 Fahrgäste gegen den Beschluß der örtlichen Verkehrsgesellschaft protestiert, den Tram-Verkehr Ende des Jahres einzuschränken und schließlich ganz aufzugeben.

Entflammt ist die jähe Bürgerliebe zur Elektrischen in einem denkwürdigen Abschnitt der Verkehrsgeschichte, in dem das Schicksal dieses Verkehrsmittels politisch schon besiegelt schien.

Die Glanzzeiten der Straßenbahn, die 1879 erstmals von Werner von Siemens auf der Berliner Gewerbeausstellung vorgeführt wurde und zwei Jahre später Premiere auf der ersten Berliner Linie hatte, sind längst vorüber. Seit den dreißiger Jahren, als in 170 deutschen Städ-



Pro-Straßenbahn-Plakette
„So gut wie im Kasten“

ten und Gemeinden rund 16 500 Fahrzeuge rollten, wurde die Straßenbahn Zug um Zug abgeschoben. Gerade ein knappes Dutzend westdeutscher Kommunen setzt derzeit noch vorrangig auf die Tram.

Dabei haben die Straßenbahn-Fans eine Fülle guter Argumente. In München wie in Frankfurt etwa verweisen sie auf den „außerordentlichen Fahrkomfort“ (Köstlin): kein lästiges Treppensteigen in U-Bahn-Schächten, in die sich abends ohnehin viele nicht trauten, kein Hin-und-her-Gerucke in anfahrenenden und abbremsenden Bussen, die selten pünktlich seien.

Statt dessen, schwärmt Köstlin, rauche die Tram auf mitunter eigener Spur vorbei an allen Staus, und auf vielen Strecken biete sie den Fahrgästen sogar einen rollenden Schaufensterbummel.

Gewichtigere Gründe können die Bürgerinitiativen neuerdings der Expertise eines hochkarätigen Gremiums von Ver-