



Bündnis90/Die Grünen, Friedensplatz 1, 44122 Dortmund

An die
lokalen Medien

17.06.03

Ergebnisse der Fraktionsberatungen am Montag, den 16.06.03

Presseerklärung

1. Klinikum Dortmund

Die Klinikum-Geschäftsführung ist seit der Aufnahme ihrer Arbeit sichtlich bemüht, Fehler der Vergangenheit nicht zu wiederholen und bestrebt, den Betriebsverlust zu minimieren. Positiv ist aus unserer Sicht festzuhalten, dass die Geschäftsführung offen agiert und Transparenz in Bezug auf die zukünftig zu erwartenden Defizite sowie Maßnahmen zur Begrenzung dieser Defizite herstellt.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN halten es nach wie vor für eine zentrale Aufgabe, das kommunal und regional bedeutsame Klinikum der Maximalversorgung als gGmbH zu erhalten und eine Privatisierung zu verhindern. Mit der Einführung eines pauschalierten Entgeltsystems werden das Klinikum vor eine weitere Herausforderung gestellt, die das Defizit absehbar in die Höhe treiben wird.

Aus unserer Sicht ist es ein richtiger Ansatz, die Stärken des Klinikums zu betonen und in diesen Bereichen – z. B. in der Kinderklinik – zu investieren und damit Zuwächse zu realisieren, die offenbar auch in anderen Abteilungen der Kliniken zu verzeichnen sind.

Da es aber letztlich darum geht, ein sinnvolles, alle Bedarfe abdeckendes, finanzierbares Gesundheitssystem aufzubauen, plädieren wir nach wie vor für kommunale und regionale Kooperation zwischen den Krankenhäusern um zu verhindern, dass gegenseitige Konkurrenz zu Überkapazitäten in medizinischen Spezialbereichen (z. B. Geriatrie) und damit zu wirtschaftlichen Risiken kommt.

Vor diesem Hintergrund muss es aber auch eine Zielsetzung des Klinikums sein, die Struktur der insgesamt 23 Kliniken bzw. Abteilungen zu vereinfachen, Synergieeffekte aufzudecken und systematisch Rationalisierungspotentiale zu erschliessen. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN



IM RATHAUS

Bündnis90/Die Grünen, Friedensplatz 1, 44122 Dortmund

vertreten die Auffassung, dass diese übergeordneten Zielsetzungen bislang nicht ausreichend präzise formuliert worden sind. Die Sparliste der Geschäftsführung mutet sehr willkürlich an. Von der Erhebung von Parkplatzgebühren bis Personabbau und Laborzentralisierung reicht die Palette der Maßnahme, die für sich genommen sicher sinnvoll sind, aber mit Sicherheit nicht ausreichen, um das erforderliche Einsparpotenzial zu erzielen.

Wir sind jedenfalls bereit, die Maßnahmen konstruktiv zu begleiten, die unsinnige Strukturen beseitigen, zu rationalen Planungen beitragen und im Bereich der Personalplanung am Wohl des Patienten orientiert sind. Dazu gehört eine ausreichende Personaldecke, Motivation der Beschäftigten und Einbeziehung der MitarbeiterInnen in anstehende Umstrukturierungsprozesse.

2. Weiterbau der OW IIIa

Für den Weiterbau der OW IIIa, der sich die Stadt Unna neuerdings nicht mehr verschließt, liegt eine Gutachten zur Prüfung von verkehrlichen Entlastungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der städtebaulichen, verkehrsplanerischen und landschaftspflegerischen Aspekte vor. Im wesentlichen geht es um die Entlastung der am Hellweg gelegenen Ortsteile in Dortmund, Unna und Holzwickede.

Die Gutachten haben zahlreiche Varianten von zwei Möglichkeiten, nämlich der nördlichen und südlichen Linienführung untersucht und im Ergebnis drei Varianten als prinzipiell in Frage kommend bewertet. Präferiert wird, wie zu erwarten war, die nördliche Variante: d.h. eine Weiterführung der L663 n (OW III a) in Nordlage bis zur Dortmunder Strasse mit Weiterführung über die Massener Spange und Anbindung an die geplante Westtangente auf Unnaer Stadtgebiet.

Diese Empfehlung der Gutachter basiert auf einer Schwerpunktsetzung in der Bewertung der verschiedenen Belange: In diesem Fall wird der verkehrliche Entlastungseffekt in den Vordergrund gestellt, während bei einer Schwerpunktsetzung auf den Aspekt der Landschaft eine der südlichen Varianten zum tragen kommen müsste.

Im gemeinsamen Gespräch mit Vertretern der GAL Unna, der Bürgerinitiative „Schützt unseren Freiraum“, sowie dem örtlichen Bezirksvertreter im Bereich Brackel Asseln, vertreten wir gemeinsam die Einschätzung, dass keine Trassenführung imstande ist, die Verkehrsprobleme für alle Beteiligten befriedigend zu lösen und gleichzeitig dringend benötigte Freiräume zu erhalten.

Die GRÜNEN in Unna haben bereits unmissverständlich festgestellt, dass die Nordspange für die Entlastung des Massener Hellwegs nie als Voraussetzung angesehen wurde. Dieser Zusammenhang wurde nachträglich konstruiert, um die Zustimmung zum Weiterbau zu legitimieren.



Bündnis90/Die Grünen, Friedensplatz 1, 44122 Dortmund

Unabhängig von der Frage der Trassenführung sind in den gemeinsamen Beratungen Ungereimtheiten aufgetaucht, die eine Bewertung sowohl des Sinn oder Unsinn dieser Trasse als auch der Vor- und Nachteile einzelner Varianten, erschweren.

Zum einen ist die Verkehrsprognose bzw. der Ausgangspunkt der Prognose nicht ohne weiteres nachvollziehbar. Neuere Erhebungen belegen, dass trotz der PKW-Bestandszunahme um knapp 8% gegenüber 1994 entsprach das Verkehrsaufkommen 2000 dem Ausgangsniveau von 1994 und die Fahrleistung dem Niveau von 1996. 2001 setzte sich dieser Trend fort. Auch in der längerfristigen Perspektive sind allein aufgrund der demographischen Entwicklung keine weiteren Wachstumsimpulse zu erwarten. Aus unserer Sicht ergibt sich hier ein zusätzlicher Erklärungsbedarf, was die hohen Prognosewerte angeht. Im übrigen halten wir die Aussagen zur Entlastung des Hellwegs für unrealistisch optimistisch, da Ziel- und Quellverkehre offenbar einen großen Anteil der „Durchgangsverkehre“ ausmachen. Wir erwarten, dass hier eine genaue Analyse der tatsächlichen Entlastung von Durchgangsverkehren erfolgt, indem die AutofahrerInnen ermittelt werden, die den Hellweg tatsächlich als Ost-West-Verbindung zur Erreichung von Zielen im Stadtzentrum benutzen.

Zum anderen ist unsere Fraktion über das beabsichtigte Eilverfahren zur Beschlussfassung mehr als befremdet. Entgegen aller sonstigen Gepflogenheiten war offensichtlich noch nicht mal beabsichtigt, die Gutachter im Ausschuss vortragen zu lassen, obwohl es – zumindest aus unserer Sicht – reichlichen Informationsbedarf gibt.

Hals über Kopf soll eine Entscheidung für die Nordvariante getroffen werden, obwohl eine Umweltverträglichkeitsstudie für die Trassenvarianten als Grundlage zur Bewertung dieser Varianten noch nicht vorliegt. Diese soll nachträglich für verschiedene Varianten vorgelegt werden. Aus unserer Sicht ist das nicht nur formal unzulässig, sondern in diesem besonderen Fall auch politisch eine Zumutung für alle, die sich ernsthaft mit der Frage beschäftigen, ob die Weiterführung der Strasse zu verantworten ist und ob es Planungsvarianten gibt, die ökologisch eher zu rechtfertigen sind, als andere.

Von daher werden wir im ASUW das Gutachten als eingebracht betrachten, eine Berichterstattung der Gutachter einfordern und beantragen, dass die Umweltverträglichkeitsstudie vorliegt, bevor eine Festlegung auf die Variante erfolgt, die aus ökologischer Sicht sicher nicht zu favorisieren ist. Unabhängig von den weiteren Entscheidungsprozessen sollte mit dem Rück – und Umbau der Hellwegachse unverzüglich begonnen werden. Möglicherweise erübrigt sich in der Konsequenz der Weiterbau der OW III a.