



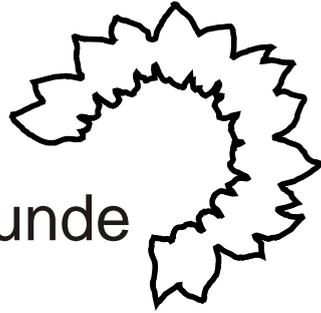
Nachrichten aus dem Kreisverband Esslingen

Einladung zur Kreismitgliederversammlung

am Donnerstag, 29. September 2011, 19.30 Uhr
Gaststätte Waldhorn, Neckarstraße 25, Plochingen

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Grün-Rote Bildung: Perspektiven für Schule und Kinderbetreuung
3. Arbeitskreis Bildung im Kreisverband
4. Thekla Walker stellt sich vor als Kandidatin für den Landesvorsitz
5. Wahl der Delegierten zur LDK in Aalen am 8. /9. Oktober
6. Stuttgart 21: Aktuelles
7. Verschiedenes



Liebe Freundinnen und Freunde

Die ersten 100 Tage unter der grün-roten Landesregierung sind vorüber und die üblichen Rückblicke und Bewertungen wurden gemacht. Presse und Verbände äußerten sich tendenziell positiv, die Opposition fällt selbstverständlich ein vernichtendes Urteil, ohne allerdings echte Ansatzpunkte zur Kritik finden zu können. Aussagekräftig ist die dimap-Umfrage im Auftrag des SWR: 62 Prozent der WählerInnen sind mit der Arbeit unseres Ministerpräsidenten „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“. Bei einer Wahl zum jetzigen Zeitpunkt würden 29 Prozent ihr Kreuz bei uns Grünen machen, also fünf Prozent mehr als bei der Landtagswahl. Diese Umfrageergebnisse zeigen, dass Winfried Kretschmann bereits jetzt zu einem Landesvater geworden ist, dem die Bürgerinnen und Bürger zutrauen, Baden-Württemberg zu führen und zu wandeln. Diese Umfrage belegt auch, dass das Wahlergebnis nicht aus einer hysterischen Panik nach der Katastrophe von Fukushima entstanden ist.

Nach 100 Tagen ist eine sinnvolle Bewertung einer Regierung kaum möglich. Gute Politik benötigt Zeit - gerade dann, wenn sie alle hören und einbinden will. Auch wenn wir selbst schnellere Veränderungen wünschen würden, müssen wir bei denen, die uns gewählt haben, um diese Geduld werben. Mit den ersten getanen Schritten können wir Hoffnung auf mehr machen: Abschaffung der Studiengebühren ab dem nächsten Sommersemester und der verbindlichen Grundschulempfehlung, Eckpunktbeschluss zur Erleichterung von Windkraftanlagen, Gleichstellung homosexueller Lebenspartnerschaften im öffentlichen Recht oder die Förderung des Umstiegs zum ökologischen Landbau.

Noch immer schwelt der Konflikt über Stuttgart 21. Der Stresstest zeigt, dass wohl 49 Züge durch den Bahnhof geschleust werden können, aber nicht, dass dies in guter Betriebsqualität und damit zum Vorteil der Bahnfahrenden geschehen kann. Allein die Tatsache, dass das Büro SMA zusammen mit Heiner Geißler mit dem Kombi-Bahnhof eine Alternative vorschlägt, lässt den Zweifel an S21 weiter wachsen. Nichtsdestotrotz bleiben die Meinungen bei Gegnern und Befürwortern verhärtet. Als Ausweg hat die Regierung die Volksabstimmung, voraussichtlich am 27. November, vereinbart. Trotz der schwierigen Vorzeichen auf Grund des erforderlichen Quorums müssen wir diese erste Volksabstimmung in Baden-Württemberg nutzen. Zusammen mit unseren Partnern in den BürgerInnenbündnissen, den Umweltverbänden, den Gewerkschaften und in anderen Parteien müssen wir alle lokal für das Ausstiegsgesetz werben.

Auch auf kommunaler Ebene gibt es Neues: In Nürtingen findet am 9. Oktober die Wahl des Oberbürgermeisters statt. Dabei wird unser langjähriges Mitglied Friedrich Buck aus Weilheim/Teck gegen den Amtsinhaber Otmar Heirich antreten. Mit der Unterstützung der Gemeinderatsfraktion Nürtinger Liste/Grüne möchte er sich vor allem für eine echte, frühzeitige Bürgerbeteiligung in der Großen Kreisstadt einsetzen. Wir bitten insbesondere alle Mitglieder in und um Nürtingen um eine Unterstützung des Kandidaten in seinem Wahlkampf.

Euer Kreisvorstand

Mischfinanzierung bleibt offene Frage

Liebe Mitglieder im Kreisverband Esslingen,

Stuttgart 21 ist natürlich nicht das einzige Thema, das uns als Eure Landtagsabgeordnete beschäftigt. Aber es bewegt uns und viele BürgerInnen.

Ergebnisse des Stresstests

Der Stresstest belegt, dass die Kosten und der Nutzen für das steuerfinanzierte Bahnprojekt von mindestens 4,5 Milliarden Euro in keinem Verhältnis zueinander stehen. Zwar haben die Gutachter der Deutschen Bahn attestiert, dass sie die im Schlichtungsverfahren geforderten 49 Züge pro Stunde im künftigen Tiefbahnhof abwickeln kann, aber das geht eindeutig zu Lasten eines besseren Schienenpersonennahverkehrs im Land. Von einer „guten Betriebsqualität“, wie von Schlichter Heiner Geißler gefordert, kann überhaupt keine Rede sein. Im Gegenteil: Die Gutachter haben dem künftigen Tiefbahnhof nicht einmal „Premiumqualität“ attestiert. Stattdessen erhielt die DB AG lediglich das Testat: „wirtschaftlich optimale Betriebsqualität“. In der Praxis bedeutet dies, dass S 21 künftig keine Verspätungen im Bahnverkehr abbauen kann. Dabei hatten die Bahnmanager der Öffentlichkeit immer vorgegaukelt, dass S 21 zu

erheblichen Leistungszuwächsen führe. Warum soll ein 4,5 Milliarden teurer Bahnhof aus dem Boden gestampft werden, wenn er nicht einmal einen pünktlicheren Zugverkehr gewährleisten kann?

Denn bei näherer Betrachtung des sma-Audits werden zahlreiche Mängel in den DB-Plänen offengelegt.

1. Schlechter Anschluss von Tübingen an die Neubaustrecke nach Ulm:

Entgegen den Forderungen des Landes hat die DB in der Spitzenstunde lediglich zwei statt der geforderten drei Züge in der Stunde vorgesehen. Dies führt dazu, dass Züge aus Tübingen schlechter an die Neubaustrecke angebunden werden und die Bahn nun die Große Wendlinger Kurve mit einem zweiten Gleis bauen muss. Die Mehrkosten hierfür sind unbekannt!

2. S-Bahn im kritischen Bereich:

Der neue Tiefbahnhof belastet vor allem den S-Bahnverkehr in der Region Stuttgart, den täglich rund 300.000 Fahrgäste nutzen. Durch die Streichung eines Zufahrtsgleises werden laut sma künftig rund 90 Prozent aller S-Bahnzüge bis zu einer Minute verspätet sein. Weitere Verzögerungen bei den ohnehin knapp bemessenen Haltezeiten könnten das S-Bahnsystem sogar

zum „Kippen“ bringen. Von einer „Premiumqualität“ kann also keine Rede sein.

3. Geringe Haltezeiten führen zu Störanfälligkeiten: Der Tiefbahnhof wirkt künftig wie ein Dominostein, der bei geringsten Störungen den gefürchteten Dominoeffekt auslöst. Durch die Doppelbelegungen der Gleise (zwei Züge halten an einem Gleis) und die geringen Haltezeiten von einer bis zwei Minuten gerät der Takt im unterirdischen Bahnhof schon bei den geringsten Problemen (beispielsweise eine Türstörung) ins Wanken. Der alltägliche Bahnbetrieb zeigt, dass insbesondere Fernverkehrszüge wie der ICE wegen der Umsteigezeiten häufig vier Minuten oder mehr im Bahnhof warten müssen. Der Tiefbahnhof mit seinen acht Gleisen ist de facto zu klein, um solchen Engpässen vorzubeugen.

4. Echte Störfälle nicht berücksichtigt: Der vollständige Ausschluss von größeren Störfällen wie Signal- und Weichenstörungen konnte selbst von sma nicht getestet werden.

5. Viele Nachbesserungen: Die Schweizer Gutachter haben von der Bahn zahlreiche Nachbesserungen wie den Bau von zusätzlichen Signalen und Weichen an den Bahnhöfen entlang der Remsbahn gefordert. Die Mehrkosten dieser Maßnahmen sind völlig ungewiss.

Daher unterstützt die Fraktion GRÜ-

NEN den Gesetzentwurf der Landesregierung zur Ausübung von Kündigungsrechten aus der vertraglichen Vereinbarung für das Bahnprojekt Stuttgart 21. Der Gesetzentwurf sieht vor, dass die Landesregierung durch den Gesetzgeber verpflichtet wird, von Kündigungsrechten bezüglich der finanziellen Verpflichtungen des Landes Baden-Württemberg für das Projekt Stuttgart 21 Gebrauch zu machen. Das Ziel ist, die Mitfinanzierung des Bahnprojekts Stuttgart 21 durch das Land zu beenden. An die Stelle der früheren Zustimmung des Gesetzgebers zu dem Projekt tritt die Aufforderung durch den Gesetzgeber, sich von dem Projekt zu lösen. Das Demokratieprinzip gebietet es, diese Entscheidung zu berücksichtigen.

Im Falle der Ablehnung des Gesetzentwurfs im Landtag wird auf Antrag eines Drittels der Mitglieder des Landtags nach Artikel 60 Abs. 3 LV eine Volksabstimmung beschlossen und voraussichtlich am 27. November durchgeführt.

Das Kündigungsgesetz

Das sind die zentralen Argumente der Landesregierung für einen Ausstieg aus dem Finanzierungsvertrag laut Gesetzentwurf:

Stuttgart 21 führt nicht zu deutlichen Fahrzeitverkürzungen. Lediglich auf der geplanten Neubaustrecke Wendlingen-Ulm lassen sich Fahrzeitgewinne von 20 Minuten realisieren. Die zusätzliche Beschleunigung

gung im Durchgangsbahnhof beträgt lediglich eine bis drei Minuten. Im Regionalverkehr ergeben sich durch Stuttgart 21 bestenfalls marginale Fahrzeitverkürzungen. Die Investition ist nicht effizient, da die Summe aller Reisenden kaum Reisezeitgewinne hat. Ein integrierter Taktfahrplan ist mit dem geplanten Tiefbahnhof nicht realisierbar. Das Ziel „gute Betriebsqualität“ (Premiumqualität) ist nach dem Testat der SMA nicht erreicht.

Der bestehende Kopfbahnhof verfügt über erhebliche Kapazitätsreserven und hohe betriebliche Flexibilität, bei einer Modernisierung weit über Stuttgart 21 hinaus.

Damit ist das Ziel der deutlichen Leistungssteigerung durch Stuttgart 21 nicht erreicht. Der geplante Tiefbahnhof ist später kaum noch, und wenn, dann nur unter extremen Kosten erweiterbar. Durch seine schlanke Infrastruktur ist er sehr anfällig für Störfälle. Für die S-Bahn bringt Stuttgart 21 keine Vorteile, im Gegenteil, die Betriebsqualität des Gesamtsystems der S-Bahn droht sich zu verschlechtern.

Für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene hat Stuttgart 21 gar keine Auswirkungen. Die beiden getrennten Bahnhöfe am Flughafen mindern den Nutzen der Flughafenanbindung, und es liegen keine genehmigungsfähigen Planungen vor.

In Kenntnis der inzwischen bekannten Kostensteigerungen und weiterer Risiken sowie der deutlich zu relativierenden bahnbetrieblichen Effekte muss die Frage nach dem

Nutzen-Kosten-Verhältnis neu gestellt werden. Es besteht eine überwiegende Wahrscheinlichkeit, dass die im Finanzierungsvertrag vorgesehene Kostenobergrenze von 4,536 Mrd. Euro nicht zu halten ist. Die neue Landesregierung ist nicht bereit, sich an Mehrkosten darüber hinaus zu beteiligen. Es ist davon auszugehen, dass die Deutsche Bahn AG ihrerseits nicht bereit sein wird, alle weiteren Kostensteigerungen allein zu finanzieren. Damit sind die Finanzierung des Vorhabens und seine Realisierbarkeit nicht mehr gewährleistet. Somit entfällt die Geschäftsgrundlage. Deshalb ist dem Land ein Festhalten an dem Vertrag nicht zumutbar und ein Kündigungsrecht nach § 60 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG gegeben.

Die Mischfinanzierung

Es gibt in der juristischen Literatur Stimmen, die die Finanzierungsverträge zu Stuttgart 21 mehrheitlich wegen Verstoßes gegen das Grundgesetz als verfassungswidrig im Sinne des Grundgesetzes und als nichtig erachten. Diese Auffassung wird durch das Rechtsgutachten von Prof. Hans Meyer vom 3. November 2010 zu finanzverfassungsrechtlichen Fragen des Stuttgarter Bahnhofkonflikts gestützt. Bis heute wurden die Argumente, welche für die Verfassungswidrigkeit der Finanzierungsverträge zu Stuttgart 21 angeführt werden, nicht überzeugend entkräftet. Weil aber die Deutsche Bahn auf die Einhaltung der Finanzierungsverträge zu Stuttgart 21 besteht, müsste die

Verfassungswidrigkeit zunächst gerichtlich, und zwar letztinstanzlich, geklärt werden.

Andererseits hat der Teil der Landesregierung, der Stuttgart 21 ablehnt, kaum Möglichkeiten, die Nichtigkeit der Finanzierungsverträge zu Stuttgart 21 wegen Verstoßes gegen das Grundgesetz selbst gerichtlich geltend zu machen. Vor dem Staatsgerichtshof Baden-Württemberg können nur Streitigkeiten oder Meinungsverschiedenheiten über die Vereinbarkeit mit der Landesverfassung, nicht des Grundgesetzes, behandelt werden. Eine Anrufung des Bundesverfassungsgerichts ist wenig erfolgversprechend: Ein verfassungsrechtlicher Bund-Länder-Streit nach Artikel 93 Absatz 1 Nr. 4 Grundgesetz scheidet aus, weil keine Rechte und Pflichten aus einem verfassungsrechtlichen Rechtsverhältnis, sondern allein aus einem öffentlichen-rechtlichen Vertragsverhältnis streitig sind. Bei der Beantwortung der Frage, ob das Land zu keiner weiteren Finanzierung von Stuttgart 21 verpflichtet werden und bereits Geleistetes zurückfordern kann, geht es primär um eine einfachgesetzliche Streitigkeit, die lediglich unter Beachtung von Verfassungsrecht zu beurteilen ist. Die Aussichten, in dem einzig in Betracht kommenden nichtverfassungsrechtlichen Bund-Länder-Streitverfahren nach Artikel 93 Absatz 1 Nr. 4 Grundgesetz zu obsiegen, sind nicht hoch. Außerdem kann das Land ein solches Verfahren vor

dem Bundesverfassungsgericht, aber auch eine verwaltungsgerichtliche Leistungs- oder Feststellungsklage erst nach Fassung eines entsprechenden Kabinettsbeschlusses erheben. Ein Kabinettsbeschluss zur Anrufung eines Gerichts lässt sich aber politisch nicht herbeiführen, weil innerhalb der Landesregierung zu Stuttgart 21 entgegengesetzte Positionen vertreten werden. Die heftig umstrittene Frage nach der Verfassungsmäßigkeit bzw. -widrigkeit der Finanzierungsverträge zu Stuttgart 21 kann unter dieser Prämisse leider nicht letztinstanzlich gerichtlich geklärt werden.

Das weitere Vorgehen

Wir sind überzeugt: Angesichts der knappen staatlichen Mittel muss eine auf ökologische Nachhaltigkeit orientierte Verkehrspolitik verstärkt auf kleinere Maßnahmen mit echten Verkehrsverbesserungen in der Fläche setzen statt auf wenige Großprojekte mit strittigen Effekten. Bei einer Beendigung des Bahnprojekts Stuttgart 21 müsste der bestehende Kopfbahnhof modernisiert und zukunftsfähig an die Neubaustrecke nach Ulm angeschlossen werden. Im Rahmen des Schlichtungsverfahrens hat die Bahn Ausstiegskosten in Höhe von 1,5 Mrd. Euro geltend gemacht. Ob bzw. in welcher Höhe sekundäre Ersatzansprüche gegen das Land entstehen, kann derzeit nicht abschließend beurteilt werden.

Die grün-rote Koalition ist mit dem

Ziel angetreten, den Streit über Stuttgart 21 zu befrieden. Sollte der Landtag das Kündigungsgesetz ablehnen, wird das Volk über das Projekt Stuttgart 21 in einer Volksabstimmung nach Artikel 60 der Landesverfassung abstimmen. Ziel der Volksabstimmung ist es, zu einem abschließenden Urteil über Stuttgart 21 zu gelangen. Das Volk hat bei der Volksabstimmung das letzte Wort. Diesen Willen wird die neue Landesregierung - ganz unabhän-

gig von ihrem Ausgang - respektieren.

Im Herbst werden wir Veranstaltungen zur Volksabstimmung über das S21-Kündigungsgesetz machen, so zum Beispiel am Freitag, den 11. November in Kirchheim unter Teck.

Viele Grüße
Andrea Lindlohr MdL und
Andreas Schwarz MdL

Umfrage zur Mobilität

Hallo!

Mein Name ist Friederike Hörmann und ich bin seit einem Jahr Mitglied der Grünen. Seit Februar bin ich auch Teilnehmerin eines Trainee-Programms von Bündnis90/Die Grünen, "Grün hinter den Ohren", welches den Zweck hat, von erfahrenen Grünen-PolitikerInnen auf Bundes-oder Landesebene intensiv das politische Handwerk zu erlernen. In diesem Zusammenhang habe ich mit Andreas Schwarz, MdL und Vorsitzender des Arbeitskreises Verkehr und Infrastruktur eine Umfrage zum Thema Mobilität erarbeitet. Ziel dieser Umfrage ist es, etwas über das momentane Mobilitätsverhalten der Menschen, vor allem aus ländlichen Gebieten, zu erfahren, sowie von ihren Vorstellungen über einen nachhaltigen Verkehr. Die Informationen sollen dazu dienen, das momentane

Angebot im Bereich des Nahverkehrs zu verbessern.

Ich bitte um Unterstützung und um Weiterverbreitung dieser Umfrage. Der Link zur Umfrage:

<https://www.surveymonkey.com/s/DHSBP25>

Passwort: Mobilitaet

Die Umfrage endet am 16.10.11

Die Umfrage kann auch in Papierform bei mir oder Andreas angefordert werden:

Friede-H@gmx.net

Andreas.Schwarz@gruene.landtag-bw.de

Bei Fragen stehe ich unter obiger mail-Adresse zur Verfügung.

Einige Kopien werde ich auch zur Kreismitgliederversammlung am 29. September mitbringen.

Vielen Dank und viele Grüße,
Friederike

Presse und Verbände - eine Auswahl

Süddeutsche Zeitung

Selbst langjährige Beobachter der baden-württembergischen Landespolitik konnten sich an keinen vergleichbaren Auftritt einer Regierungsspitze entsinnen. Die Inszenierung der 100-Tage-Bilanz wurde kurzerhand in den blühenden Garten der Villa Reitzenstein verlagert und erinnerte ein bisschen an ein "Umsonst-und-Draußen"-Festival: Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) und sein Vize Nils Schmid (SPD), jeweils leger in weißem Hemd vor weißer Tischdecke, zwischen sich lediglich ein gelbes Blumenbouquet und über sich eine kostenlos herabsenkende Sonne. Die Biertische und -bänke für die Journalisten hätten für deren dreifache Anzahl gereicht, und die elegant-glänzenden, terracottafarbenen Bank- und Tischbezüge gemahnten eher an ein Sommerfest-Ambiente. Aufgetischt wurden indessen nicht Bier und Schweinernes, sondern die erwartbaren ersten Erfolgsmeldungen von Deutschlands ungewöhnlichster Regierungskoalition.

Südwest Presse

Man kann füglich drüber streiten, welchen Sinn die 100-Tage-Bilanz einer neuen Regierung macht.

Schon weil die willkürliche Frist, die sich inzwischen eingebürgert hat, für den eher schwerfälligen Politikbetrieb ziemlich kurz ist, sagt ein Urteil noch nicht viel aus. Das gilt auch für die grün-rote Koalition im Land, die nach fast sechs Jahrzehnten CDU-Herrschaft schon personell vor einem grundsätzlichen, auch zeitraubenden Neuanfang stand. Die meisten Ankündigungen aus der kleinteiligen Koalitionsvereinbarung können angesichts des langwierigen Vorlaufs noch gar nicht umgesetzt sein, ganz vieles ist noch nicht einmal angeschoben

Frankfurter Rundschau

Ein Urteil über dieses Projekt verbietet sich nach 100 grün-roten Tagen, die auf immerhin 58 tief-schwarzen Jahre folgen. Ein paar politische Duftmarken sind gesetzt, mehr nicht. Bemerkenswert aber: In der Wirtschaft sind die Sorgen vor der Öko-Wende weitgehend verflogen, seit die Chancen klar werden, die im Umbau etwa des Energiesektors stecken. Und Kretschmann mit seinem Landesvater-Bonus hält bisher auch die vielen bürgerlichen Grünen-Erstmalwähler bei der Stange, die sich früher bei der CDU aufgehoben fühlten. Ja, so könnte es was werden.

DGB Baden-Württemberg

„Die Koalition ist auf einem guten Weg – der Wechsel ist eingeleitet“, lobte DGB-Landeschef Nikolaus Landgraf. Nach 100 Tagen könne man keine Wunder erwarten – zumal in einem seit Jahrzehnten von konservativen Kräften geprägten politischen Umfeld. Auch werde vieles vom Streitthema Stuttgart 21 überlagert. Der sozial-ökologische Umbau der Wirtschaft, gute Arbeit für alle, mehr Chancengleichheit durch Bildung und mehr direkte Demokratie seien Ziele, die der DGB unterstütze. „Wir wollen, dass diese Regierung ein Erfolgsmodell wird“, so Landgraf.

Stuttgarter Nachrichten

Eigentlich wollten Winfried Kretschmann und Nils Schmid nicht ohne Selbstbewusstsein ihre Bilanz der ersten 100 grün-roten Regierungstage in Baden-Württemberg vorstellen. Ein bisschen Atomausstieg, ein wenig Integrationspolitik ein paar Sätze über die um ein Semester aufgeschobene Abschaffung der Studiengebühr, einige Bemerkungen zur Erhöhung der Grunderwerbsteuer - das war es dann aber auch schon, bevor beide wieder an dem Punkt landen mussten, wo Grün-Rot Mitte Mai abgehoben war: bei Stuttgart 21. Ein guter Start? Ja, findet der Ministerpräsident. Auf ihn selbst bezogen, kann man feststellen: Kretschmann hat recht. Auch die grün-roten Koalitionäre dürfen halbwegs mit den ers-

ten 100 Tagen zufrieden sein. Angesichts größter S-21-Differenzen - die laut Kretschmann "eigentlich koalitionsverhindernd" sein müssten - arbeitet das im Regierungsalltag noch ungeübte Bündnis ziemlich harmonisch.

Frankfurter Rundschau

Kein Wunder, dass angesichts der S21-Schlagzeilen Erfolge kaum durchdringen. Dass die Koalition bereits wichtige Wahlversprechen etwa im Bildungsbereich umgesetzt hat, die Abschaffung der Studiengebühren und die der verpflichtenden Empfehlung der Grundschullehrer für den Übergang ans Gymnasium, ging fast unter. Ebenso, dass Baden-Württemberg dank Kretschmann im Bundesrat den Atomausstieg mit festzurte.

NABU Baden-Württemberg

Als „vielversprechend“ bezeichnet der Naturschutzbund NABU Baden-Württemberg die ersten 100 Tage der grün-roten Landesregierung. „Kretschmanns Mannschaft hat sich ordentlich warmgespielt und gute Szenen gezeigt, jetzt müssen Tore fallen“, sagte Baumann. „Alles in allem kann sich die Bilanz in Sachen Ökologie und Nachhaltigkeit nach 100 grün-roten Tagen sehen lassen – vor allem wenn man sie mit den vorangegangenen 20.000 schwarzen Tagen unter einer CDU-Regierung vergleicht.“

Mobilität in der Region

Gute öffentliche Verkehrsmittel, Busse und Bahnen, die schnell und zuverlässig verkehren, sind für Bürgerinnen und Bürger wichtig, um umweltfreundlich mobil zu sein. Neue Technologien, intelligente Verkehrsleitsysteme, Stärkung des Umweltverbunds und eine umweltbewusste Stadtentwicklung mit kurzen Wegen und Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr können verkehrsbedingte Emissionen verringern und zum Klimaschutz beitragen.

Landes-Modellprojekt

Im Haushaltsplan des Landes Baden-Württemberg sind für das Jahr 2011 rund 7 Mio. Euro für Projekte im Rahmen des Modellprojekts „Nachhaltig mobile Region Stuttgart“ vorgesehen. Der Kirchheimer Abgeordnete und stellvertretende Fraktionsvorsitzende der GRÜNEN im Landtag von Baden-Württemberg, Andreas Schwarz, hat per Antrag die Zielsetzung der Landesregierung für diese Projekte in Erfahrung gebracht. Er hat gleichzeitig die Landesregierung aufgefordert, konkrete Verbesserungen zur Förderung der umweltorientierten Mobilität in der Region Stuttgart voranzutreiben und den Städten und Gemeinden eine Möglichkeit zur Teilnahme an verschiedenen Projekten anzubieten.

Chance für Städte in der Region

Inzwischen liegt die Antwort der Landesregierung vor, welche im September im Ausschuss für Verkehr und Infrastruktur im Landtag von Baden-Württemberg beraten wird. „Ich würde es begrüßen, wenn sich weitere Städte und Gemeinden in der Region Stuttgart an einzelnen Projekten der Modellregion für eine nachhaltige Mobilität beteiligen würden“, so Andreas Schwarz. Für eine Ökologisierung des Verkehrs müssten alle politischen Ebenen zusammenarbeiten. Schließlich hätten sich die beiden Regierungsfractionen unter dem Titel „Nachhaltige Mobilität in einem modernen Wirtschaftsstandort“ darauf verständigt, durch aktive Gestaltung den Anteil umweltverträglicher Verkehrsarten am Verkehrsaufkommen spürbar zu erhöhen.

Das Gesamtprojekt zur nachhaltigen Mobilität in der Region Stuttgart sei bewusst offen angelegt und befinde sich noch in der Startphase, so die Antwort des Verkehrsministers. Bei der Vergabe der Landesmittel wird entsprechend den haushaltsrechtlichen Vorschriften des Landes verfahren, wobei das Ziel der Nachhaltigkeit ein wichtiges Förderkriterium darstellt.

Das Modellprojekt „Nachhaltig mobile Region Stuttgart“ bietet die

Grundlage zur Beteiligung weiterer Städte neben Stuttgart: Sei es in der Entwicklung einer einheitlichen Mobilitätskarte für die Nutzung aller öffentlicher Verkehrsmittel sowie von Carsharingfahrzeugen, Leihfahrrädern und e-bikes im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, sei es in der Verbesserung der Fahrgastinformation und der Sicherheit sowie Sauberkeit an Verkehrsstationen, aber auch in der Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs mit anderen umweltorientierten Verkehrsträgern.

Aufbau von Leihsystemen?

„Ich halte es für gut möglich, dass sich die Städte und Gemeinden im Rahmen der Modellprojekte „Nachhaltig mobile Region Stuttgart“ an Maßnahmen zur Einrichtung von Fahrradverleihsystemen, Vorhaltung von Carsharingfahrzeugen und weiteren Projekten beteiligen“, so Schwarz. Nach Ansicht der Landesregierung ist hierfür eine zusätzliche – lokal begrenzte – Förderung aus Landesmitteln nicht ausgeschlossen.



Foto: billythestone / pixelio.de

Wieder Grüne Streuobstbörse in Aichtal

Die sechste Streuobstwiesen-Börse des grünen Ortsverbandes Aichtal-Neckartal ist in diesem obstreichen Spätsommer besonders gefragt. Über telefonische Vermittlung sollen Suchende und Anbietende für Obst zusammengebracht werden. Außer Äpfel und Birnen gibt's oder gab's natürlich auch Zwetschgen, Quitten und Nüsse je nach Angebot. Aber auch Pacht oder Verkauf von Flächen wird gelegentlich vermittelt.

Die Grünen in Aichtal leisten

damit einen Beitrag zur Erhaltung der ökologisch wertvollen Streuobstwiesen. Wer Obst zur Ernte anbieten will oder zur Ernte sucht, kann sich an Frau Gless Tel. 07127/960401 wenden.

Pacht- und Kaufinteressenten von Wiesen sowie Besitzer die Verkaufen oder Verpachten wollen, wenden sich bitte an Frau Gehring-Schmidt Tel. 07022/7862271.

Gerhard Härer

Terminkalender

- So 18. Sep Grünes Hoffest des OV Schurwald in Reichenbach, Biolandhof Schickinger. Mit Jörg-Matthias Fritz MdL.
- Do 29. Sep KMV, Gaststätte Waldhorn, Neckarstraße 25, Plochingen
- Sa/So 8./9. Okt LDK in der Stadthalle Aalen
- Do 13. Okt Erste Sitzung des Arbeitskreises Bildung in Wendlingen, "Treffpunkt Stadtmitte" (Stadthalle), Raum 2/09 (VHS-Räume)
- Do 20. Okt Netzwerk OV mit VertreterInnen aller Ortsverbände in der Seegrasspinnerei, Plochinger Straße 14, Nürtingen
- Mi 19. Okt Abendveranstaltung des OV Wolfschlugen zur grün-roten Bildungspolitik mit Andrea Lindlohr MdL
- Do 27. Okt Abendveranstaltung des OV Aichwald zu 'Energie-wende - auch bei uns!' in der Ortsbücherei Aichwald mit Andrea Lindlohr MdL
- Fr 11. Nov Veranstaltung zur Volksabstimmung über das S21-Kündigungsgesetz in Kirchheim unter Teck
- WE 25.-27. Nov BDK in Kiel
- Do 19. Jan Neujahrsempfang des Kreisverbands mit Winfried Kretschmann
- Di 31. Jan KMV mit Winfried Kretschmann

Impressum: GrünES - Mitgliederrundbrief

Herausgeber: Bündnis 90/Die Grünen / Kreisverband Esslingen, Plochinger Str. 8, 72622 Nürtingen, Tel: 07022/35851, Fax: 07022/931509

E-Mail: kv.esslingen@gruene.de · www.gruene.de/esslingen/

Redaktion: Kreisvorstand, Layout: Sonja Abele, -Ausgabe: 4,2011, Auflage: ca. 450

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht immer die Meinung der Redaktion wieder. Der Rundbrief ist auch als Download auf unserer Homepage erhältlich.