

GRÜNSPIEGEL



Kreisbeilage zur Wahlkampf Ausgabe

August/September 2005

Ausgabe 20

Erhöhung der VVS-Tarife „völlig falsches Signal“

Die Grüne Regionalfraktion kritisiert die beabsichtigte Erhöhung der Fahrpreise und fordert eine gerechte Verkehrsfinanzierung.

Ab 1. Januar 2006 sollen die Tarife von SSB und VVS um 3,5 % steigen. Die Erhöhung soll dem VVS rund 10 Millionen € bringen, die SSB würden davon 4,8 Mio erhalten. Die SSB argumentiert mit der Notwendigkeit, von außen verursachte Ertragseinbrüche in Höhe von 2,8 Mio kompensieren zu müssen. Massive Zuschusskürzungen des Landes treffen die Beförderung Schwerbehinderter und Schüler und den Ausgleich für die kostenlose Radmitnahme.

ÖPNV mehr fördern!

Die Grünen in der Region meinen, die VVS-Fahrpreiserhöhung sei ein völlig falsches Signal. „Die Zunahme der Umweltbelastungen durch den Individualverkehr erfordert es, Maßnahmen dagegen zu treffen und den umweltfreundlichen ÖPNV mehr zu fördern als bisher“, erklärt Regionalrat Josef Matschiner, Mitglied des Verkehrsausschusses. Mit der Preisspirale beim ÖPNV müsse endlich Schluss gemacht werden. Die Grüne Regionalfraktion appelliert eindringlich an das Land, sich nicht aus seiner Verantwortung für den ÖPNV zurückzuziehen. Es kann nicht sein, dass im endlich vorliegenden Luftreinhalteplan des Regierungspräsidiums Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene gefördert werden, gleichzeitig aber die Landeszuschüsse an den ÖPNV drastisch zurückgefahren werden.

Die möglichen Maßnahmen

So werde zum Beispiel im Maßnahmenkatalog eine Umweltkarte vorgeschlagen. Den Prototyp einer Umweltkarte, den Pass Orange, gebe es

beim VVS schon. Durch die geplante Fahrpreiserhöhung von über 100% bei gleichzeitiger Leistungseinschränkung werde er allerdings in der Akzeptanz der ÖPNV-Kunden stark sinken. „So verprellt man Stammkunden!“, kritisiert Regionalrätin Margit Riedinger, „die angekündigte Tarifierhöhung wird dazu führen, dass viele Leute, Pendler und Gelegenheitsfahrer wieder aufs Auto umsteigen werden. Wir brauchen eine Wende in der städtischen Verkehrspolitik: Man darf die Leute nicht weiter mit üppigem Parkraumangebot und kostenlosen Kurzzeitparken und Gutzeitkarten mit dem Auto in die Zentren locken!“

Öffentlich subventionierten Parkraum verteuern

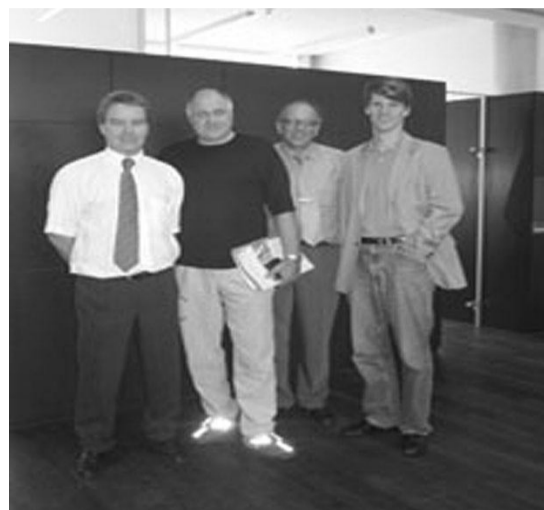
Um das Ungleichgewicht in der Finanzierung der Verkehrsarten zu beenden und zu einer gerechten Verkehrsfinanzierung zu kommen, fordern die Grünen die Stadt Stuttgart, ebenso wie die anderen Städte und Gemeinden in der Region, auf, die Förderung des Individualverkehrs endlich einzuschränken und öffentlich subventionierten Parkraum durch Tarifierhöhungen zu verteuern. Die Einnahmen aus Parkgebühren, Parkgaragen und ähnlichen Einrichtungen müssten regelmäßig angepasst werden, um den Kostendeckungsgrad zu erhöhen und um als umweltpolitisches Instrument in Bezug auf eine nachhaltige Luftreinhaltung wirksam zu werden. Im Gegenzug müsse die Fahrt mit dem Bus, der S- und der Stadtbahn mehr gefördert werden durch niedrige Tarife und durch teilweise Erstattung der Fahrpreise durch den Einzelhandel. Dazu werde die Fraktion in Kürze ein regionsweites Bonussystem beantragen. Die Grüne Regionalfraktion fordert die Regionalrätinnen und -räte im VVS-Aufsichtsrat auf, der Fahrpreiserhöhung nicht zuzustimmen. (reda)

Grüne Wirtschaftstour

Sebastian Engelmann und Rezzo Schlauch besuchen Mittelständler im Wahlkreis

Mitte Juli tourte der grüne Bundestagskandidat im Wahlkreis Neckar-Zaber, Sebastian Engelmann zusammen mit dem Mittelstandsbeauftragten der Bundesregierung Rezzo Schlauch und dem grünen Landtagskandidaten Franz Untersteller durch den Wahlkreis.

In Möglingen kamen sie zu einem Gespräch bei dem Software und IT-Unternehmen USU zusammen. Der Vorstand der USU stellte den Grünen seine Unternehmensphilosophie und -tätigkeit dar. Ein Problem für das Unternehmen würden die oft unfairen Ausschreibungen der Bundesministerien darstellen, die meist an die großen Konzerne gingen, sowie die Haushaltssperre in Baden-Württemberg. Schlauch wie auch Engelmann zeigten Verständnis für die Probleme und waren sich einig, dass den Mittelständler oft die Lobby fehle. Der zweite Besuch führte die Grünen nach Bietigheim zum neuen Produktionswerk von Marabu, das vor allem für seine Kreativfarben bekannt ist. Geschäftsführer Ralph Roschlaue führte zuerst durch die neuen Produktionshalle und erzählte danach im Gespräch



wie den Mittelständler ein weiteres Argument, der Türkei die Tür zur EU offenzuhalten. Die letzte Station der Tour war der Familienbetrieb Geiger Antriebs-technik in Bietigheim. Der Weltmarktführer für Jalousien hat eine enorme Fertigungstiefe in seiner Produktion. Fast alle Teile werden vor Ort hergestellt. Staatssekretär Schlauch zeigte sich davon überrascht und beeindruckt.

Abschließend kamen die Grünen zu einem Gespräch mit der Handwerkskammer in Ludwigsburg zusammen. Dabei stellten die Handwerker ihre momentan großen wirtschaftlichen Probleme dar. Engelmann unterstützte sie in der Diskussion mit ihrer Forderung nach einer Reform der Berufsgenossenschaften. Allerdings forderte er auch die Aufhebung des Meisterzwanges. Dieser würde wertvolle Arbeitsplätze verhindern, so Engelmann. (reda)

von den negativen Erfahrungen, die Marabu in China gemacht hätte. Vor allem die Korruption würde ihnen dort zu schaffen machen. Schlauch wies in diesem Zusammenhang auf das große Entwicklungspotential im südamerikanischen Markt hin, wo die Korruption noch lange nicht so ausgeprägt sei, wie in China. Roschlaue betonte auch die großen Entwicklungschancen, die man auf dem türkischen Markt sehe – für die Grünen

Eisenbahnstraße sofort realisieren

VON ROSWITHA MATSCHINER

Ludwigsburg. Wir begrüßen den interkommunalen Vorstoß der Christdemokraten zur Entlastung der Solitudeallee vom Schwerverkehr. Ein neuer Vorschlag ist das aber nicht. Das Konzept dazu liegt uns ja seit Jahren auf dem Tisch. Die Verbindung über die Tambourstraße zur B 27 haben wir schon 1996 beantragt. Bisher fehlte uns dazu die Unterstützung der Kornwestheimer Ratsfraktion. Sollte diese Initiative dazu beitragen, dass wir hier endlich weiter kommen, würden wir von Bündnis90/Die Grünen es sehr begrüßen.

Allerdings sehen wir angesichts der hohen Kosten für das von der CDU vorgeschlagene Gesamtkonzept mit der Verbindung der Eisenbahnstraße mit der Westrandstraße in Kornwestheim, dem Ausbau des Laborierdurchlasses und der Verbindung zur B 27 über die Tambourstraße keine zeitnahe Realisierung. Auch, dass die Tambourstraße zum Wüstenrot-Gelände gehört, macht die Realisierung nicht einfacher. Die Anwohner der Solitudestraße können aber nicht bis zum St.-Nimmerleinstag auf eine Entlastung warten. Mit der aktuellen Spedition neuansiedlung „Panalpin“ auf Kornwestheimer Markung wird der LKW-Verkehr weiter steigen. Eine Sperrung für die Solitudeallee wie von den Freien Wählern beantragt macht keinen Sinn, wenn der Verkehr dann auf die Hohenzollernstraße ausweicht.

Wir brauchen dringend die Verlängerung der Eisenbahnstraße ins Kornwestheimer Gewerbegebiet! Diese macht auch ohne die Erweiterung des Laborierdurchlasses und den Ausbau der Tambourstraße Sinn und sollte deshalb als erste Maßnahme schnell realisiert werden. Die Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße ist auch die Hauptursache bei der Luft- und Lärmbelastung. Alle politischen Ebenen sind hier gefordert, mehr für die Verlagerung der Güter auf die Schiene zu tun. Das in Kornwestheim geplante Güterverkehrszentrum wird deshalb von den Grünen nur dann mitgetragen, wenn dort tatsächlich in erster Linie Güter auf die Schiene umgeschlagen werden. Eine Ausweitung des Gewerbegebiets ohne diese Maßgabe lehnen wir ab.

Vorschlag für neue Neckarbrücke zieht zusätzlichen Verkehr nach Remseck

Neue Brücke wäre Einstieg in Nord-Ost-Ring – Gefährdung der Neuen Mitte

Remseck. Das Regierungspräsidium Stuttgart will in Remseck eine neue Neckarbrücke ca. 100 m südwestlich des Baumarktes Hornbach bauen. Zusätzlich zur Brücke sollen zwei neue Straßen gebaut werden, die die Brücke mit dem bestehenden Straßennetz verbinden. Eine ca. 2 km lange Straße südlich des Neckars soll die L 1100 zwischen Aldingen und Mühlhausen mit der L 1197 (Neckarremms-Öffingen) verbinden. Auf Aldinger Gemarkung soll der Straßenabschnitt zwischen Neckarbrücke und der Westtangente Aldingen 4-spurig ausgebaut werden.



100 M HINTER DER WASSERLEITUNG ÜBER DEN NECKAR SOLL BEI ALDINGEN EINE 500 M LANGE BRÜCKE GEBAUT WERDEN.

Die geplante Neckarbrücke und das Verbindungsstück zur L 1197 verlaufen auf der geplanten Nord-Ring-Trasse. „Damit ist klar, dass das der Einstieg in den Nord-Ost-Ring wäre – und den wollen wir nicht“, so Thomas Riek, Ortsvorsitzender der Grünen in Remseck. Die Mitgliederversammlung der Grünen sprach sich daher eindeutig gegen den Vorschlag des Regierungspräsidiums aus.

Zusätzlicher Verkehr

„Warum sollen wir zusätzlichen Verkehr nach Remseck ziehen, wenn wir davon mehr Schaden als Nutzen haben?“ fragt Riek. Für die Grünen überwiegen die Nachteile der neuen Variante den Vorteil der Entlastung auf der bestehenden Brücke zwischen Neckarremms und Neckargröningen. Sie befürchten, dass nach der Realisierung des Vorschlags des Regierungspräsidiums viele Autofahrer die neue Brücke als Verbindung der A8 und A

81 nutzen. „Wir müssen dann den zusätzlichen Lärm aushalten“, so Riek. Ähnlich wie beim Entwurf des Luftreinhalteplans, „wo uns Stuttgart mit dem LKW-Verbot auf der B 10 die Verkehrslast aufbrummt, würden auch mit der neuen Neckarbrücke Remseck die Verkehrsprobleme anderer aufgeladen“.

Die Grünen sind überzeugt, dass der vierspurige Ausbau des Teilstücks der L 1100 von der neuen Brücke bis zur Westumfahrung Aldingen nicht nur die Verkehrsbelastung in Aldingen erhöht, sondern auch den Druck auf die Realisierung des Nord-Ost-Rings. Sie kritisieren am Nord-Ost-Ring neben den negativen ökologischen Folgen und der zusätzlichen Lärmbelastung die Zerschneidung der zusammenhängenden Naherholungsfläche

zwischen Aldingen und Mühlhausen. „Mit der Idylle am Sonnenhof wäre es dann vorbei“, so Riek.

Aus für Neue Mitte

Für Karl Burgmaier, den Fraktionsvorsitzenden der Grünen im Remsecker Gemeinderat, wäre die Realisierung des Vorschlags des Regierungspräsidiums auch das Aus für die Neue Mitte. Er glaubt nicht, dass das Land in Remseck zwei Brücken finanziert. „Eine zweite Brücke über den Neckar im Bereich Lidl zur Verlagerung des Verkehrs ist jedoch Voraussetzung für eine gescheiterte Neue Mitte“, so Burgmaier. Illusionen macht er sich keine: „Das öffentliche Remseck ist arm und wird eine solche Brücke niemals finanzieren können.“ (reda)

Einkaufsmarkt in Aspergs Neuer Mitte muss kommen!

Asperg. Die Asperger Grünen fordern weiterhin die Einrichtung eines Einkaufsmarktes in der Neuen Mitte. Nachdem offensichtlich verschiedene Lebensmittelhandelsketten kein Interesse gezeigt hätten, müssten nun endlich ernsthafte Gespräche mit den Betreibern der Genossenschaft der so genannten Cap-Märkte geführt werden. „Obwohl ein entsprechender Antrag der Asperger Grünen bereits seit März des vergangenen Jahres vorliegt, habe die Stadtverwaltung eine Diskussion im Gemeinderat bisher verhindert. „Auch die Zusage für die letzte Sitzung des Gemeinderats vor der Sommerpause, einen Vertreter der Cap-Märkte einzuladen, ist nicht eingehalten worden. Es ist offensichtlich, dass die Stadtverwaltung einen Einkaufsmarkt in der Neuen Mitte verhindern möchte“, sagte Grünen-Fraktionssprecher Jürgen Walter. Besonders peinlich sei die Begründung der Stadtverwaltung gewesen, weshalb das Thema nicht auf der Tagesordnung gestanden habe. Laut Aussage des 1. Beigeordneten Hans Dahm habe man niemanden von der Genossenschaft der Werkstätten einladen können, weil er selbst sich zwei Wochen im Urlaub befunden habe und er weder davor noch danach jemanden hätte erreichen können. Dies würde doch heißen, dass ansonsten niemand auf dem Rathaus befugt sei, solche Termine zu vereinbaren. „Diese Ausrede zeigt doch nur, dass man sich auf dem Rathaus nicht ernsthaft mit dem Thema auseinandersetzen möchte“, erklärte Walter.

Stadtverwaltung und Gemeinderat würden gegenüber der Asperger Bevölkerung im Wort stehen, in der Neuen Mitte für einen Ersatz des abgerissenen HL-Marktes zu sorgen. Es sei daher eine Selbstverständlichkeit, dass alles getan werden müsse, mit den Cap-Märkten handelseinig zu werden. Stattdessen habe die Stadtverwaltung aus ihren Gesprächen von immer neuen Hürden berichtet, die sich später als nichtexistent erwiesen hätten. So seien weder oberirdische Parkplätze eine Bedingung noch würden Cap-Märkte nur in gebrauchten Immobilien eingerichtet, wie Bürgermeister Storer dem Gemeinderat berichtet hatte. In einer den Asperger Grünen vorliegenden Gesprächsnotiz zwischen dem Zirkel Kultur und Stadtentwicklung der Lokalen Agenda und einem Vertreter der Genossenschaft der Werkstätten geht zudem hervor, dass die Stadtverwaltung in Gesprächen mit den Betreibern den Eindruck vermittelt, sie habe gar kein Interesse an der Ansiedlung eines Cap-Marktes. „Da die Stadtverwaltung kein Interesse zeigt, ihr einst gegebenes Versprechen zu halten, ist nun der Gemeinderat in der Pflicht. Da sich auf einer Veranstaltung der Lokalen Agenda neben den Grünen auch CDU und SPD-Stadträte für einen Cap-Markt ausgesprochen haben, sind wir optimistisch, dass der Gemeinderat sein Wort halten wird. Zumal die von der Verwaltung vorgeschlagene Alternative aus Sicht der Grünen nicht akzeptabel ist“, sagte Jürgen Walter. (reda)

Güterverkehrszentrum zuerst auf dem ehemaligen Güterbahnhof!

Grüne lehnen gleichzeitige Planungen zur Nutzung des „Langen Feldes“ ab!

Die Regionalfraktion von Bündnis 90/Die Grünen/Graue hat sich im Juni vor Ort in Kornwestheim informiert. Sie besuchte das Kompetenzzentrum Logistik Kornwestheim KLOK, besichtigte das Gelände des Güterbahnhofs und sprach mit den Grünen und Initiativen und Verbänden aus Kornwestheim, Stammheim und Ludwigsburg. „Wir haben von den Geschäftsführern des KLOK, Bareis und Enders, erfahren, dass eine positive Entwicklung auf dem Gelände des Güterbahnhofs zu verzeichnen ist“, so Regionalrat Josef Matschiner, der das Treffen organisiert hatte. „Der Umschlag von Gütern habe auch bedingt durch die Maut zugenommen. Zwei Betriebe, die hier bereits tätig sind, wollen erweitern.“ Laut Bareis blieben somit nur noch 4 ha für weitere Ansiedlungen auf diesem Gelände; um der großen Nachfrage von Betrieben, die die Güter auf der Schiene transportieren wollen, gerecht werden zu können, müsse bereits jetzt mit den Planungen für die Stufe 2 auf dem „Langen Feld“ begonnen werden.

Pläne nicht abgesichert

Seine Gäste konnte Bareis nicht überzeugen. „Man hat uns Überlegungen und positive Annahmen vorgetragen, die weder durch Verträge noch durch Fakten abgesichert sind. Wir haben keine Entscheidungsgrundlagen bekommen, welche belegen, dass das vorhandene Potential auf dem Bahn-



hofsgelände bereits ausgeschöpft ist“, kritisierte Matschiner. „Wir fordern deshalb für das Gelände eine sofortige und qualifizierte Bedarfs- und Entwicklungsplanung. Eine gleichzeitige Planung zur Nutzung des „Langen Feldes“ lehnen wir bis auf weiteres ab!“ Die Fraktion vertrete seit über einem Jahr die Position: Zuerst die Weiterentwicklung des Areal auf dem Güterbahnhof, nur bei weiterem, nachgewiesenem Bedarf für Logistikbetriebe, die mindestens 50% ihrer Güter auf die Schiene bringen wollen, könne eine Erweiterung westlich der Westrandstraße im Rahmen des bereits ausgewiesenen Gewerbegebiets bzw. der Ausbaustufe 2 in Betracht kom-

men. Eine entsprechende Nutzung sei vertraglich festzulegen. Für die Anwohner müssten geeignete Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen / Graue stehe grundsätzlich für die Umsetzung der im Regionalplan vorgesehenen Güterumschlagszentren ein. Dies seien neben Kornwestheim die Standorte Gärtringen im Kreis Böblingen und Kirchheim/Teck im Kreis Esslingen, sowie die Häfen in Stuttgart und Plochingen und beim Flughafen. Es sei hilfreich, Industrie und Gewerbe in der Region moderne Plätze für den Güterumschlag anzubieten. Damit könne eine Verlagerung der Güter auf die Schiene und das Wasser

unterstützt werden und gleichzeitig das bestehende Straßennetz von LKWs entlastet werden, so Fraktionsvorsitzende Ingrid Grischtschenko. Im anschließenden Gespräch mit den Vertreterinnen und Vertretern der Initiativen und Verbänden waren sich die Grünen einig, dass Kornwestheim mit seinem ehemaligen Güterbahnhof gute Voraussetzungen für ein regionales Güterverkehrszentrum hat. Diese Gelände müsse nun konsequent Schritt für Schritt entwickelt werden. Probleme müsse die Entwicklungsgesellschaft ausräumen. „Es kann doch nicht sein, dass neben ehemaligen Bahnflächen frisches Land verplant und versiegelt wird, nur weil die Bahn und die jetzigen Eigentümer die Entwicklung ihrer alten Flächen blockieren“, fasste Grischtschenko zusammen. Ein vorzeitiger Eingriff ins „Lange Feld“ könne eine Weiterentwicklung des Güterbahnhofsareals sogar erschweren. Sie war mit Susann Boll-Simmler, Vorsitzende der Grünen Gemeinderatsfraktion darin einig, dass es keinen nachvollziehbaren Grund dafür gebe bereits jetzt das „Lange Feld“ zu verplanen. Wenn diese Planungen nicht aufgegeben werden, würden sie das Projekt GVZ nicht weiter unterstützen können. (reda)

Kritik an ablehnender Haltung des Landes zur Murrbahn

Grüne Landtagsfraktion bringt Antrag auf finanzielle Beteiligung des Landes an der Angebotsausweitung im Landtag ein.

Völliges Unverständnis äußerte der Landtagskandidat der Grünen, Franz Untersteller, bezüglich der vor wenigen Tagen bekannt gewordenen ablehnenden Haltung des Landes sich an der vom Verband Region Stuttgart (VRS) geplanten Verbesserung der Taktzeiten auf der zwischen Marbach und Backnang verkehrenden kleinen Murrbahn finanziell zu beteiligen. Untersteller: „Es ist schon bemerkenswert, dass die Landesregierung zwar Milliarden in die Hand nehmen will um den Stuttgarter Bahnhof in der Erde zu vergraben, aber nicht bereit ist 90.000 € zur Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum, im vorliegenden Fall auf der kleinen Murrbahn, bereitzustellen.“ Ziel des im April vom Verkehrsausschuss des VRS beschlossenen Konzepts ist es das Bahnangebot zwischen Marbach und Backnang an Wochentagen mit zwei Zugpaaren um eine Stunde auszuweiten und am Wochenende – bisher herrscht zwischen Samstag 14.00 Uhr und Montagmorgen Betriebsruhe – Züge zwischen 7.00 Uhr und 19.00 im Stundentakt verkehren zu lassen.

Der VRS hatte sich bereiterklärt, Zweidrittel der zur Realisierung des Vorhabens erforderlichen Mittel in Höhe von 280.000 € pro Jahr bereitzustellen. Noch im letzten Jahr hatten Land und VRS eine Vereinbarung getroffen, wonach sich das Verkehrsministerium ab Dezember 2005 an Angebotsausweitungen im Gesamtvolumen von 100.000 Zugkilometern finanziell beteiligt. Hiervon will man im vorliegenden Fall nun wohl nichts mehr wissen. Ohne selbst konkrete Zahlen zu nennen, begründet das Innenministerium seine ablehnende Haltung lediglich pauschal damit, dass eine Ausweitung des Verkehrs angesichts der auf der Strecke bestehenden Auslastung nicht erforderlich sei.

Ca. 500 Fahrgäste/Tag mehr

Laut der permanent von der „DB Regio“ erhobenen Fahrgastzahlen verzeichnet die Strecke pro Tag derzeit rund 1.300 Fahrgäste. Bei Ausweitung des Angebots wie vom VRS vorgesehen kann nach Auffassung von Untersteller täglich mit etwa 500 zusätzlichen Fahrgästen gerechnet werden. Untersteller verwies darauf, dass der Landesrechnungshof in seinem letzten Controllingbericht als Wirtschaftlichkeitsschwelle 1000 Fahrgäste pro Tag vorausgesetzt hat, die im vorlie-

genden Fall bei weitem übertroffen würden. Die ablehnende Haltung der CDU/FDP-Landesregierung wird umso unverständlicher, wenn man weiß, dass das Land seit Dezember 2004 gleichzeitig Mittel für Angebotsausweitungen auf Streckenabschnitten zur Verfügung stellt (Freudenstadt - Alpirsbach; Horb - Nagold), deren Reisendenzahlen erheblich unterhalb der vom Rechnungshof genannten Wirtschaftlichkeitsschwelle liegen. Ein pauschaler Vergleich - wie von der Landesregierung vorgenommen - der heutigen Fahrgastzahlen mit anderen Strecken in Baden-Württemberg ist auch deshalb fragwürdig, weil die Strecke Marbach - Backnang (neben der nur mit 4 Zügen pro Tag bedienten Strecke Kornwestheim - Untertürkheim) die einzige mit Regionalisierungsmitteln finanzierte Strecke im Land ohne Wochenendverkehr ist. Angesichts der oben dargelegten Fakten hat der verkehrspolitische Sprecher der Grünen im Landtag, Boris Palmer, im Juli einen Antrag im Landtag eingebracht, mit dem die Landesregierung aufgefordert wird, sich entsprechend den bislang gegenüber dem VRS gegebenen Zusagen an der Ausweitung des Schienenverkehrsangebots auf der Strecke Marbach - Backnang zu beteiligen. (reda)

Grüner KV besucht KZ-Gedenkstätte

VON CHRISTIAN GÄRTNER

Vaihingen/Enz. In einer interessanten Führung von Jörg Becker wurden die Teilnehmer über die Geschichte des ehemaligen Konzentrationslagers, die im Sommer 1944 begann, informiert. Bis zur Befreiung durch französische Truppen im April 45 starben ca. 1700 Menschen. In einer eindrucksvollen Multimedia-Vorführung in einem Gebäude, das auf dem Fundament der ehemaligen „Entlausungsbaracke“ steht, wurde den Besuchern die grausame Situation der Häftlinge verdeutlicht. Nach dem Ausbruch einer Typhus-Epidemie starben dort täglich bis zu 30 Menschen. Die Versorgung mit Nahrung und Medikamenten war mehr als unzureichend. Die Initiative „KZ-Gedenkstätte Vaihingen/Enz“ wurde 1990 gegründet und wird vom Grünen KV durch die Mitgliedschaft im Verein unterstützt.

Vortrag über den Widerstand

Im Anschluss an die Besichtigung sprach Prof. Axel Kuhn vom Institut für neuere Geschichte der Universität Stuttgart - passend zum Datum - über



den „Widerstand im 3. Reich“. So erläuterte er das missglückte Attentat auf Hitler am 20. Juli 1944 durch Graf von Stauffenberg, getragen von einer Gruppe um Ludwig Beck und Carl Goerdeler. „Beide stehen für einen konservativen Widerstand in Deutschland, der sich erst formierte, als das Regime seit 1938 offen zur Kriegspolitik und zur Judenverfolgung überging“, so Kuhn. In der Bundesrepublik galt der im 20. Juli gipfelnde Widerstand lange Zeit als einzige deutsche Oppositionsbewegung gegen den Nationalsozialismus. Zu Beginn des Kriegs nahm die

Anzahl der Opponenten im Militär- und Beamtenapparat zu. Die Widerständigkeit wurde aber auch komplizierter. Der Widerstand konnte vor allem nicht an das Nationalgefühl der Bevölkerung apellieren und nahm eine eventuelle militärische Niederlage in Kauf. Kuhn verglich diese Art von Widerstand jedoch auch mit anderen Formen - und gewann beispielsweise den Handlungen der „Weißen Rose“ im 3. Reich deutlich mehr Positives ab. Die anschließende Möglichkeit zu Fragen und Diskussionen wurde von vielen genutzt.

TERMINE

KV-Termine:

Donnerstag, 22. September, 20 Uhr
Kreismitgliederversammlung
TOPs: Konsequenzen aus der Bundtagswahl
Delegiertenwahl für die BDK in Oldenburg am 15./16. Oktober
Verschiedenes
Waldhorn, Asperg

OV Asperg:
Donnerstag, 8. September, 15 Uhr
Ferienprogramm
im Bürgergarten

Sonntag, 11. September, 14.30 Uhr
Boule-Tournoi
im Bürgergarten

OV Erdmannhausen:
Montag, 3. Oktober, 11-18 Uhr
Ökomesse
Halle auf der Schray

OV Remseck:
Montag, 26. September, 20 Uhr
OV-Treffen
Gaststätte Schießtal,
Neckargröningen

Wahlkampftermine in der Hauptausgabe!

Ökomesse in Erdmannhausen

VON BARBARA BADER

Noch mehr AnbieterInnen, noch mehr Angebote, noch mehr Informationen: die Erdmannhäuser Grünen veranstalten am 3. Oktober, 11-18 Uhr, zum 3. Mal eine Ökomesse mit Familienfestcharakter in der Halle auf der Schray. Und diese verspricht ein Riesenergebnis zu werden. Über 50 AusstellerInnen und KunsthandwerkerInnen werden erwartet. Alle unter dem Motto: Ökologisch leben, bauen, wohnen, arbeiten und herstellen! „Das Interesse von AnbieterInnen und VerbraucherInnen an solchen Verkauf- und Informationsausstellungen nimmt anscheinend zu“, meint Monika Lesny-Ruoff, eine der grünen Ausstellungsmacherinnen. „Besonders viele junge Familien mit Kindern werden erwartet, da wir auch immer ein tolles Beiprogramm für die Kleinen anbieten.“ „Wir erwarten interessierte Leute nicht nur aus dem Landkreis Ludwigsburg, sondern auch von außerhalb“, ist Martina Glees-Brück wie immer optimistisch.



Bei freiem Eintritt können sich die MessebesucherInnen in netter und lockerer Atmosphäre einen guten und unverbindlichen Überblick über Produkte und Dienstleistungen in den Bereichen Landwirtschaft, Gesundheit, Wellness, Ernährung, Mode, ökologisches Wohnen, Renovieren und Bauen, Solaranlagen zur Wärme- und Stromerzeugung machen. Verschiedene Heizsysteme und Dämmstoffe werden genauso präsentiert und erläutert wie Bücher, Spielwaren und Kosmetik. Es gibt ausführliche Informationen zu Elektrosmog, Regenwassernutzung, Feng Shui, Wohngiften und ökologisch-ethischen Geldanlagen. Kurzvorträge ergänzen das Angebot, die Band „Samba-Colibri“ sorgt für Schwung und gute Stimmung, für biologisch Kulinarisches ist feinstens gesorgt. Ein besonderes Highlight bieten die KunsthandwerkerInnen aus der Region mit Gefilztem, Getöpfertem, Geflochtenem und Genähtem... Also, nix wie hin!

„Der Rest des Landes schaut in die Röhre“

Jürgen Walter über „Stuttgart 21“

Kornwestheim. Auf Einladung der Verkehrsgewerkschaft GDBA sprach der Grünen-Landtagsabgeordnete Jürgen Walter über das Projekt „Stuttgart 21“. Walter vertrat die Auffassung, dass eine schnellere Anbindung nach Ulm und München für Stuttgart von größter Wichtigkeit sei. Allerdings müsse die Frage gestellt werden, ob dazu für mindestens drei Milliarden Euro ein Bahnhof vergraben werden müsste oder ob es nicht sinnvoller sei, die überfällige Modernisierung des Stuttgarter Bahnhofs für wesentlich weniger Geld endlich anzugehen. „Letztendlich ist es den Menschen doch egal, ob sie unten oder oben eintreten, entscheidend ist die Fahrzeit nach Ulm“, sagte Walter. Durch den Schlenker zum Flughafen würde die gewonnene Zeit wieder verloren gehen. Zudem würde mit der Verlegung des Bahnhofs in die Erde ein dauerhaftes Nadelöhr geschaffen, das sehr anfällig gegen Störungen sei. Die Erfahrungen mit dem S-Bahn-Tunnel hätten doch gezeigt, wie anfällig solche Systeme seien.

Selbst die Befürworter des Projekts hätten eingeräumt, dass der neue Bahnhof in Spitzenzeiten nicht leistungsstärker als der jetzige Bahnhof sei. Ziel müsse es aber sein, zukünftig wesentlich mehr Menschen mit der Bahn zu transportieren. Dies sei mit acht unterirdischen Gleisen kaum zu

schaffen. Zumal die geplanten Zugfolgen nur funktionieren würden, wenn die Züge sehr pünktlich fahren würden. „Bei aller Liebe zur Bahn, aber dieser Fall wird vermutlich auch in ein paar Jahren nicht eintreten“, meinte Walter.

Ein weiterer Nachteil des immensen Projekts „Stuttgart 21“ sei die Tatsache, dass über viele Jahre hinweg die Hälfte der für das ganze Land zur Verfügung stehenden Mittel zum Erhalt und Ausbau der Schienenwege für ein einziges Projekt abgeschöpft würden. „Gleichzeitig schaut der Rest des Landes im wahrsten Sinne des Wortes in die Röhre. Zahlreiche Projekte in anderen Regionen des Landes würden auf die lange Bank geschoben und selbst CDU-Kommunalpolitiker aus dem Bottwartal würden mittlerweile einräumen, warum es für lokale Projekte kein Geld mehr gibt“, erklärte Walter. Da die Bahn durch den Bau des neuen Berliner Bahnhofs und der neuen Strecke zwischen Frankfurt und Köln ein riesiges Defizit eingefahren habe, könne man aus dieser Richtung nicht mit zusätzlichen Geldern rechnen. Es sei daher sinnvoller, sich endlich von der Gigantomanie von „Stuttgart 21“ zu verabschieden und alles dafür zu tun, dass es bald zu einer schnelleren Verbindung zwischen Stuttgart und Ulm kommen würde. (reda)