

DER GRÜNE BOTE



Ja zum Ausstieg aus Stuttgart 21 Endlich ein Volksentscheid

Immer wieder und seit Jahren kann man bei politischen Diskussionen in Wiesenbach hören: „Die da oben machen eh, was sie wollen“ und „Wählen gehen bringt deshalb nichts.“ Andernorts sieht es nicht anders aus. Politik- oder Parteienverdrossenheit ist weit verbreitet und das nicht ohne Grund. Die Bürgerinnen und Bürger dieser Republik haben den Eindruck, dass Parlamentarier oft nach „bestem Wissen und Gewissen“ andere Entscheidungen treffen, als es ihre Wählerschaft von ihnen erwartet. Das wird dann von den Abgeordneten oft mit „Sachzwängen“ und vertraglichen Verpflichtungen begründet. Manchmal entsteht für die Öffentlichkeit der Eindruck, dass dabei eingespielte Seilschaften gegenseitig ihre eigenen Interessen bedienen. Rein rechtlich ist in der Regel kein Einwand möglich, alles ist parlamentarisch einwandfrei von der Mehrheit der Abgeordneten abgesegnet. Bei vielen Bürgerinnen und Bürgern stellt sich dann ein Gefühl der Ohnmacht ein. Alle paar Jahre dürfen sie bei einer Partei ein Kreuzchen auf dem Wahlzettel machen und dazwischen haben sie nichts zu sagen.

In Baden-Württemberg besteht nun erstmals die Chance, diesen Lauf der Dinge zu durchbrechen. Das Volk kann erstmals seit der denkwürdigen Abstimmung über den Zusammenschluss der Landesteile vor sechzig Jahren in einer für den Südwest-Staat bedeutsamen Angelegenheit selbst entscheiden. Es geht um den Ausstieg des Landes aus der weiteren Finanzierung des Milliardengrabs Stuttgart 21. Grün-Rot hat diese Abstimmung versprochen und löst dieses Versprechen nun ein.

Jetzt gilt das „Die da oben“ nicht mehr. Jetzt hat jede Bürgerin und jeder Bürger mit Wahlberechtigung die Gelegenheit, direkt mit zu entscheiden. Wer am 27. November nicht zur Abstimmung geht, der hat kein Recht mehr, über fehlende direkte Mitbestimmung zu lamentieren.

Die Grünen sprechen sich dafür aus, mit **'Ja'** für den Ausstieg des Landes aus der weiteren Finanzierung von Stuttgart 21 zu stimmen. Der Koalitionspartner SPD ist sich in Sachen S21 nicht einig, deshalb hält sich die Partei sehr bedeckt. Die CDU findet die Volksabstimmung überflüssig. Ein beschämendes Verständnis von Demokratie. Nähere Informationen zum Thema S21 finden sie in diesem Grünen Boten.

Heinz-Ludwig Nöllenburg



Ein Beispiel für Bürgerengagement in Wiesenbach: Die Mahnwache zum GAU in Fukushima (Japan)

Ein JA zum Ausstieg aus der Finanzierung und damit ein Nein zu Stuttgart 21

Grün-Rot im Ländle war und ist sich bei gegensätzlichen Positionen zum geplanten Tiefbahnhof in Stuttgart (Stuttgart 21) in einem Punkt einig; Man will die wahlberechtigten Menschen in Baden-Württemberg mitbestimmen lassen.

Aufgrund gesetzlicher Vorschriften insbesondere in unserer Landesverfassung ist dieses Ansinnen nicht so einfach umzusetzen.

Es ist nämlich nicht möglich, die Menschen zu diesem Bauprojekt, also in einer Sachfrage abstimmen zu lassen.

Das gemeinsame Ziel konnte somit nur über den Umweg erreicht werden, dass ein beschlossenes Gesetz der Landesregierung vom Landtag abgelehnt wird. So geschehen mit dem sog. „Ausstiegsgesetz“. Jetzt war der Weg frei, eine Volksabstimmung zu beschließen.

Das ist nun auch der Grund, weshalb die Frage, über die abgestimmt wird, so sperrig klingt.

Die Frage wird lauten:

Stimmen Sie der Gesetzesvorlage "Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21 (S21-Kündigungsgesetz)" zu?

Sie können ganz einfach mit **JA** stimmen, das ist doch gar nicht so schwer. Damit stimmen Sie dafür, dass die Landesregierung Finanzierungspflichten Kündigungsrechte ausüben kann. Also legitimieren Sie die Landesregierung, Stuttgart 21 zu verhindern. Und das ist auch richtig so, denn:

1. Die Legitimation für eine Beteiligung des Landes an der Finanzierung des Projektes „Stuttgart 21“ gründete auf Beschlüsse des Landtages und der Landesregierung vor der Landtagswahl im März 2011.

Seit der Wahl haben sich aber nach dem Willen der Wählerinnen und Wähler die Mehrheitsverhältnisse im Landtag geändert weshalb es nur konsequent ist, nun auch die Frage über die Finanzierungsbeitrag des Landes neu zu stellen. Es ist ein Gewinn für unsere Demokratie, diese Antwort in die Hände der Wählerinnen und Wähler zu legen.

2. Die vertragliche Verpflichtung des Landes und der Landeshauptstadt Stuttgart, das

Projekt Stuttgart 21 mitzufinanzieren ist wegen des Verstoßes gegen Art. 104a Abs. 1 GG iVm. § 59 VwVfG nichtig.

Art. 104 a Abs. 1 GG verbietet Mischfinanzierungen, soweit sie im Grundgesetz nicht vorgesehen sind.

Beim Bau der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes – einschließlich Bahnhöfen – hat allein der Bund die Verwaltungszuständigkeit. Stuttgart 21 ist ein Projekt der Schieneninfrastruktur, das in die Zuständigkeit des Bundes fällt. Im Grundgesetz ausdrücklich geregelte Ausnahmen vom Verbot der Mischfinanzierung sind nicht einschlägig.

Gehen Sie am 27.11.2011 zur Abstimmung.



Unterstützen Sie damit die Bestrebung auch in Zukunft das Volk mehr mitreden zu lassen. Helfen Sie das notwendige Quorum von Stimmen zu erreichen. Beantworten Sie die Abstimmungsfrage mit **JA** und zeigen damit, dass Sie dafür sind, dass unser Land aus einer Finanzierungsverpflichtung aussteigen darf, die unkalkulierbar und dazu noch rechtswidrig ist.

Markus Bühler

Warum fahre ich als Wiesenbacherin nach Stuttgart und nehme dort an Demonstrationen gegen S21 teil?

Gleich zu Anfang sei gesagt: Ich liebe Stuttgart und ich liebe seinen Bahnhof, den ich mehrere Jahre während meines Studiums täglich benutzt habe.

Und wenn man etwas liebt, dann kämpft man, wenn es in Gefahr ist, zerstört zu werden, um einem gigantomanischen Projekt Platz zu machen, das gebaut werden soll unter dem Deckmantel des Fortschritts.

Dies ist vielleicht ein quantitativer Fortschritt nach dem Motto **mehr – schneller – größer**. Doch die Qualität, die ebenfalls eine Kategorie des Fortschritts ist, bleibt dabei auf der Strecke – im wahren Sinne des Wortes.

Nicht nur ich stelle mir die Fragen:

- Ist es so wichtig, für die Strecke Stuttgart – Ulm eine halbe Stunde weniger zu brauchen und dafür mehrere Milliarden zu verbauen?
- Will jeder Reisende mehrere Kilometer unter Stuttgart hindurch fahren?
- Darf man soziale und humanitäre Aspekte wie z.B. die Sicherheit von Behinderten in diesem Tunnelbau so sträflich vernachlässigen?

Durch zahlreiche Presseinformationen und durch die Schlichtung im letzten Herbst habe ich erfahren, mit welchen unredlichen, ja illegalen Mitteln das Projekt durch die verantwortlichen Gremien in der Stadt Stuttgart und im Landtag Baden-Württemberg durchgeboxt wurde.

Inzwischen weiß ich auch, dass die Finanzierungsverträge zu Stuttgart 21 vom 22. April 2009 unwirksam sein müssen, da eine Mischfinanzierung von Bahnhöfen zwischen Bund und Ländern nicht erlaubt ist. Dies bedeutet, dass die Mitfinanzierung des Landes gegen das Grundgesetz (Art. 104 a, Abs. 1) verstößt.

Diese Fakten haben mich sehr empört und müssten jede Bürgerin und jeden Bürger in Baden-Württemberg, der sich informiert, empören.

Bei den Großdemonstrationen in Stuttgart, zu denen ich fuhr, habe ich noch mehr Argumente gegen Stuttgart 21 sammeln können. Diese sind am besten zusammengefasst von Volker Lösch und Winfried Wolf in „60 Lügen über Stuttgart 21“.

Deshalb werde ich bei der Volksabstimmung mit **Ja** stimmen: **Ja zum S 21- Kündigungsgesetz**.

Denn: Ich liebe Stuttgart und seinen Bahnhof.

Ute Lägler

Stuttgart 21: Negative Auswirkungen auf die Metropolregion Rhein-Neckar

Mit Blick auf die Ergebnisse des Stresstestes zu Stuttgart 21 warnen die Grünen Landtagsabgeordneten der Metropolregion Rhein-Neckar vor den negativen Auswirkungen, die Stuttgart 21 auf den Ausbau des ÖPNV in anderen Regionen Baden-Württembergs haben könnte. Gerade für die Rhein-Neckar-Region befürchten die grünen Abgeordneten massive Kürzungen und Einsparungen im Bereich der Verkehrsplanung, wenn Stuttgart 21 gebaut werden sollte.



Die GRÜNEN sehen im Bahnprojekt Stuttgart 21 die Gefahr, dass andere Projekte aus Kostengründen zurückgestellt werden müssen. In der Metropolregion Rhein-Neckar wäre dadurch die neue Schnellbahntrasse Mannheim-Frankfurt von der Streichung bedroht. Auch der Ausbau des Mannheimer Hauptbahnhofs, wie beispielsweise die Modernisierung des Schienenfeldes sowie der Bau neuer Bahngleise, würde durch das Milliardenprojekt Stuttgart 21 gefährdet. Außerdem könnten auch die Verbesserungen für den Güterverkehr in Mannheim-Friedrichsfeld und die Kapazitätserhöhung der Strecke Mannheim-Heidelberg vor dem Aus stehen.

Ein direkter Zusammenhang mit der Finanzierung anderer Projekte ist durch die Mischfinanzierung fast aller Projekte durch verschiedene Stellen (Bahn, Bund, Land, Kommunen) und Finanzierungstöcke (Oberbauprogramm der DB, Bedarfsplan des Bundes, GVFG, BSchWAG...) nicht konkret belegbar. Letztendlich sind es aber alles Steuergelder, die nur einmal ausgegeben werden können. Insofern sind Verzögerungen oder die Aufgabe von anderen Projekten sicher. Welche Projekte dies trifft, kann nicht seriös gesagt werden.

Auch den Ausbau und die notwendigen Verbesserungen für den Schienengüterverkehr sehen die Landtagsabgeordneten der Metropolregion durch die Konzentration der Haushaltsmittel auf das Milliardenprojekt Stuttgart 21 bedroht. Dabei habe aber gerade die Verlagerung des Gütertransportes von der Straße auf die Schiene zwischen Frankfurt/Mainz und Mannheim / Ludwigshafen oberste Priorität, um Umwelt- und Klimaschutzziele zu erreichen.

Quelle: Verkehrsforum 2000/kv-odenwald-kraichgau

Stuttgart 21, die schiefe Bahn - Sicherheit wird klein geschrieben

In Zukunft werden Sie den Anschluss verpassen.

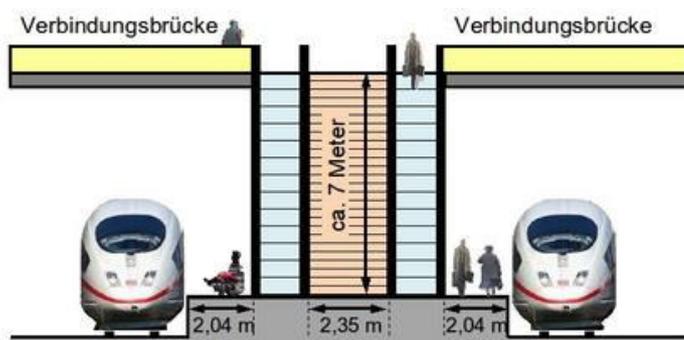
Der bestehende oberirdische Kopfbahnhof hat 8 ebene breite Bahnsteige. Dagegen soll der geplante unterirdische Tiefbahnhof S21 mit nur noch 4 Bahnsteigen auskommen, die zudem Engstellen von 2,04 m aufweisen. Die Bahnsteige werden dann nicht



mehr ebenerdig, sondern nur noch über Treppen, Rolltreppen oder Aufzüge erreichbar sein. Reisende mit größerem Gepäck, mit Kinderwagen oder Rollstühlen sowie Gehbehinderte und Radfahrer werden auf die Benutzung der Aufzüge angewiesen sein. Das wird zwangsläufig zu Staus am Aufzug und verpassten Anschlüssen führen, dies auch ohne Berücksichtigung der häufigen Ausfallzeiten der Aufzüge. Das Nachsehen haben vor allem Ältere und Behinderte.

Behinderte auf die Abschussrampe.

Wollte man Rollstuhlfahrern einen barrierefreien Zugang von oben zum unterirdischen Bahnsteig ermöglichen, müsste die Rampe zur Überwindung der



7,30 m Höhenunterschied am Mittelsteg bei 5% Steigung 146 m (!) lang sein. Dafür ist im Tiefbahnhof gar kein Platz vorhanden. So werden die gesetzlichen Vorschriften für behindertengerechte Zugangsmöglichkeiten ausgehebelt.

Gefährliche Neigung der Bahnsteige und Gleise.

Die Neigung der Bahnsteige und der Gleise im geplanten Tiefbahnhof beträgt 1,5%. Dies ist das 6-fache der laut Eisenbahn-Betriebsordnung zulässigen Neigung in Bahnhöfen. Ermöglicht wurde dies durch eine Ausnahmegenehmigung.

Das südliche Bahnsteigende liegt 6 m tiefer als das nördliche! Ein Zug mit nicht eingelegter Feststellbremse setzt sich bei einer solchen Neigung von selbst in Fahrt und beschleunigt, ohne dass er dann aufgehalten werden kann. Mit katastrophalen Folgen!

Kinderwagen rollt unter den Zug – ein Albtraum wird wahr.

Wie Versuche mit Rollstühlen und Kinderwagen eindrucksvoll belegen, rollen diese bei einer solchen Neigung der Bahnsteige von allein weg, wenn sie nicht gegen Wegrollen gesichert sind. Stellen Sie sich vor: Eine Mutter steigt mit dem Kinderwagen aus dem Zug, dreht sich um, um den Koffer aus dem Zug zu holen, und schon rollt ihr der Kinderwagen davon. Das kann auch das vorgesehene Quergefälle im Bahnsteig nicht verhindern. Die Bahn will sich da mit Hinweisschildern „Kinderwagen und Rollstühle gegen Wegrollen sichern!“ aus der Haftung und aus der Verantwortung stehlen. Im bestehenden Kopfbahnhof mit seinen ebenen Bahnsteigen kann so etwas nicht passieren.

Bei Brand kein Fahrstuhl, keine Rolltreppe - im Tiefbahnhof gefangen!

Während Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte und Eltern mit Kinderwagen den ebenerdigen Kopfbahnhof im Notfall ohne fremde Hilfe verlassen können, gibt es für diese im Tiefbahnhof - auch ohne Qualm - überhaupt keine Fluchtmöglichkeit, weil im Brand- oder Katastrophenfall weder Rolltreppen noch Aufzüge benutzbar sind! Eine vollständige rechtzeitige Evakuierung der Bahnsteige ist beim unterirdischen Tiefbahnhof S21 kaum möglich, Gedränge und Panik sind vorprogrammiert.

Die Retter schwimmen gegen den Strom.

Das Vordringen von Rettungs- und Einsatzkräften von außen zu einer Unfall- oder Brandstelle im Bahnsteigbereich ist durch die langen Zugangswege, insbesondere aber durch die Treppen außerordentlich erschwert. Ein Rätsel bleibt, wie die Ret-

tungskräfte in den Tiefbahnhof gelangen sollen, wenn ihnen die Masse der Fliehenden entgegen-drängt. Sie müssen ja dieselben Wege benutzen!

Krankenwagen und Feuerwehr:

Wir müssen leider draußen bleiben.

Beim oberirdischen Kopfbahnhof K21 können Rettungs- und Einsatzfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr, Rotes Kreuz, Notarzt direkt bis zum Unfallort gelangen. Im Tiefbahnhof S21 ist keine Zufahrt zu den Bahnsteigen möglich.

Brandfall:

Ersticken oder Verbrennen, das ist die Frage.

Ein Brand im Bahnhof kann nie ausgeschlossen werden. So ist es bei E-Loks schon mehrfach zu einem Trafo-Brand gekommen. Im Brandfall entwickelt sich in kurzer Zeit sehr viel giftiger Rauch, der beim Kopfbahnhof abziehen kann, ohne die Reisenden und Bahn-Mitarbeiter zu gefährden. Nicht so beim Tiefbahnhof



S21 mit der allseits geschlossenen Bahnsteighalle; dort kann der bei einem großen Brand entstehende giftige Rauch durch die wenigen Rauchabzugs-Öffnungen nur unzureichend abziehen und wird sich sehr schnell unter der Hallendecke ausbreiten und von oben her die Bahnsteighalle füllen. Eine Flucht vom Bahnsteig im Tiefbahnhof S21 ist dann nur über die 5 schmalen Treppen (2,35 m eng) nach oben auf die 3 Querstege und von dort weiter zu den Ausgängen möglich - in die sich von der Decke her nach unten ausbreitende Qualmschicht hinein, wodurch den Flüchtenden der Weg abgeschnitten wird. Damit wird der Tiefbahnhof S21 zur Todesfalle für alle, die den Weg ins Freie nicht in weniger als 10 Minuten nach Brandausbruch schaffen.

Rettungsstollen in den Tunnelstrecken bei S21.

Vorliegende Planung: Anlegen von Rettungsstollen in Abständen von jeweils 500 m als Querverbindung zwischen den parallel geführten Tunnelröhren, ferner jeweils einen Rettungsschacht für jede Tunnelstrecke, über den im Notfall Verletzte nach oben ge-

borgen werden. Jedoch: Die Rettungsstollen sind als Durchgangsschleuse mit gegeneinander verriegelten Türen an den beiden Enden vorgesehen. Um aus dem einen Tunnel in den anderen zu gelangen, muss zunächst die Zugangstür geschlossen sein, bevor die Ausgangstür in den anderen Tunnel geöffnet werden kann, damit der Rauch nicht übertreten kann. Die aus dem Zug nachdrängenden Flüchtenden werden in ihrer Panik das Schließen der Zugangstür verhindern, so dass die vorne auch nicht in den anderen Tunnel gelangen können.

Tunnelstrecken S21: Fluchtsteige zu schmal.

Bleibt ein Zug im Tunnel stecken, sollen die Reisenden sich über Fluchtsteige bis zu den Rettungsstollen in die andere Tunnelröhre in Sicherheit bringen, von wo aus sie dann „evakuiert“ werden können. Weil die Tunnel-Querschnitte aus Kostengründen sowie auch wegen der heiklen geologischen Verhältnisse so gering wie irgend möglich vorgesehen sind, kann die **vorgeschriebene Breite** von 1,20 m bei diesen **Fluchtsteigen nicht eingehalten werden**; im Fildertunnel verbleiben gar nur 81cm. Dies ist im Gefahrenfall für die Flucht der Reisenden aus einem vollbesetzten Zug völlig unzureichend.

Die Wirklichkeit sieht anders aus.

In einem solchen Gefahrenfall sollen die Reisenden mit Linien-Omnibussen aus dem Tunnel geholt werden. 800 Reisende eines ICE benötigen 16 Busse mit 50 Plätzen. Dabei gibt es für die Busse weder einen Platz zum Wenden noch eine Einrichtung, sie auf die Gleise zu setzen. Wie so etwas dann tatsächlich ablaufen wird, hat sich im August 2010 gezeigt, als ein vollbesetzter ICE im Tunnel bei Vaihingen/Enz wegen einer technischen Störung stecken blieb. Die Reisenden mussten drei Stunden lang in diesem Zug bei drückender Hitze und in völliger Dunkelheit ausharren, ehe sie von einem Ersatzzug herausgeholt werden konnten.

Ein brennender Zug im Tunnel ist eine Todesfalle.

Gerät ein Zug im Tunnel in Brand, wird es für alle Insassen lebensbedrohlich! Ingenieure haben die Zeit, bis sich in einem 500-Meter-Abschnitt eine tödliche Rauchmenge angesammelt hat, auf 5 Minuten berechnet. Die Zeit reicht nicht zur Rettung. Und das Befüllen der trockenen Löschwasserleitung wird im Fildertunnel 40 Min. dauern, bevor hier überhaupt mit Löscharbeiten begonnen werden kann.

Quelle: www.kopfbahnhof-21.de

Geologische Probleme



Das Mineralwasser ist stark gefährdet

Der unkontrollierte Austritt von Mineralwasser im Bereich der Baugruben von Stuttgart 21 ist trotz schwieriger technischer Verfahren und aufwändigster Vorarbeiten nicht auszuschließen. Besonders der Bereich des geplanten Nesenbachdükers im mittleren Schlossgarten ist hier sehr kritisch. Hier wird auch deutlich unter dem S-Bahn-Niveau gegraben.

Gesetze zum Schutz der Heilquellen werden außer Kraft gesetzt

Um die geplanten Baumaßnahmen im Bereich des Heilquellenschutzgebietes verwirklichen zu können, sind eine Vielzahl bisher nicht dagewesener Ausnahmegenehmigungen durch Landes- und städtische Behörden erteilt worden. Hier wird der Heilquellenschutz quasi außer Kraft gesetzt und man geht stattdessen mit enormen Aufwand an die Grenzen des technisch Machbaren.



Schon vor dem Bau gibt es tiefe Risse

Die geplanten Tiefbau- und Tunnelbaumaßnahmen für Stuttgart 21 finden im Bereich einer geologischen Bruchzone im Bereich des Stuttgarter Hauptbahnhofes statt.

Hier ist der Untergrund tiefgreifend durch alle Schichten

besonders häufig mit Verwerfungen ("Risse durch alle Schichten") durchsetzt. Beim Abtrag der schützenden Deckschichten kann gerade an diesen Verwerfungen Mineralwasser unkontrolliert ausdringen, dies geschah schon beim Bau der U-Bahn.

S21 – mit dem Gips gibt's immer Probleme

Neben der bautechnisch problematischen Quellfähigkeit neigen Gipsgesteine zu Hohlraumbildung im Untergrund. Verborgene, oft wasserführende Hohlräume im Bereich der Tunnelportale zum geplanten Halbtiefbahnhof gefährden die Standsicherheit der darüber liegenden dicht bebauten Hangbereiche.

Ein überraschend aufgetretenes Hohlraumsystem im Bereich des Ameisenberges musste schon eine Tiefbohrung („Bohrloch 203“) sicherheitshalber stillgelegt und abgedichtet werden. Das Gebäude der IHK am



Kriegsberg ist durch den Tunnelvortrieb sogar in seiner Standsicherheit gefährdet.

Tunnel in Verwerfungszone

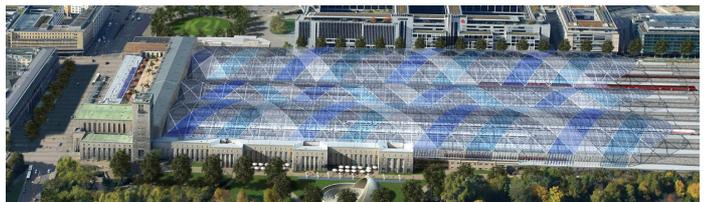
Tunnelbautechnisch besonders kritisch sind die Verwerfungen, also die Rissbildungen durch alle Gesteinsschichten, im Längsverlauf des geplanten Tunnelportals zum Fildertunnel. Hier ist der Wasserzutritt und damit das Aufquellen der Anhydrit-Gesteine im Tunnelbereich bis tief in den Berg möglich. Die geplanten örtlichen Abdichtungsmaßnahmen der Tunnel genügen hier wahrscheinlich bei weitem nicht. Ein Hinweis auf die große Wasserdurchlässigkeit in diesem Bereich ist der überraschende Wasserverlust beim „Bohrloch 203“. Im Bereich der geplanten Tunnelbauwerke stellen gips-haltige Gesteine ein auch längerfristig wirkendes geologisches Risiko dar.

Halbtiefbahnhof auf unsicherem Untergrund

Am Deutlichsten zeigt sich die geologische Problematik von Stuttgart 21 darin, dass der geplante Tiefbahnhof eigentlich ein, den Schlossgarten quer unterbrechender „Halbtiefbahnhof“ von 100 m Breite ist, der aufgrund des problematischen geologischen Untergrundes 10 m wallartig über die Erdoberfläche ragen muss.

Die Alternative: Kopfbahnhof 21

Im Sinne einer sach- und kostenorientierten Planung, die diese schwierigen und dauerhaften Eingriffe in den Untergrund mit einbezieht, ist es nicht nachzuvollziehen, dass geologisch unproblematischere und damit technisch einfachere, kostengünstigere und das Mineralwasser weniger gefährdende Lösungen nie ernsthaft geprüft wurden.



Quelle: www.geologie21.de



Matthias Köstle (45, Software-Entwickler, verheiratet, drei Kinder) seit 1983 grüner Wähler, seit 2004 Mitglied der Grünen und seit 2005 Vorsitzender des Ortsverbandes Wiesenbach. Lebt mit und für die Musik, spielt Gitarre bei Neighbours und der Jugendabteilung des Musikvereins unterstützt die

Kinder-Theatergruppe Lambefiewa und sieht auch bei den Kerweborscht einige Gemeinsamkeiten.

GB: Matthias, du rückst für Ludwig Nöllenburg in den Gemeinderat nach. Die Fußstapfen, die Ludwig nach über 25 Jahren Gemeinderatsarbeit hinterlassen hat sind riesig. Hast du keine Sorgen, dass diese dir zu groß sein könnten?

MK: Natürlich sind die Fußstapfen riesig, das ist meines Erachtens auch kein Wunder. Man bleibt nicht 27 Jahre lang Gemeinderat, wenn man seine Arbeit nicht gut macht. Daher bin ich auch froh, dass die Fußstapfen riesig sind und mein Vorgänger eine so gute Arbeit gemacht hat. Sicherlich werden am Anfang meine Spuren noch nicht zu sehen sein, da wir aber weiter gehen und nicht auf der Stelle treten, bin ich mir sicher, dass sich dies irgendwann auch ändern wird. Da ich sicherlich Themen anders angehe als Ludwig wird sich sowieso eine neue Fußspur entwickeln. Und wenn ich verstanden werde, dann führt diese vielleicht noch 25 Jahre weiter. Angst oder Sorge habe ich schon allein deshalb nicht, da ich weiß, dass ich den Rat und die Unterstützung von Ludwig Nöllenburg im Hintergrund habe und im Zweifelsfall auch suche.

GB: Was werden deine Schwerpunkte in der Gemeinderatsarbeit sein?

MK: Neben den traditionellen Themen wie Ökologie und Ökonomie denke ich, dass die Jugendarbeit und Integration der Jugend in der Gemeinde eines meiner Hauptanliegen sein werden. Der Idee dahinter ist, dass Jugendliche erkennen, welche Vorteile und Optionen das Leben auf dem Land bieten kann.

GB: Wie denkst du diese umsetzen zu können?

MK: Ich denke, dass die grünen Ansätze, Betreuungsangebote bereits für Kinder unter drei Jahren, der richtige Weg sind. Weiterhin muss dann die Jugendarbeit, die in einigen Vereinen wunderbar funktioniert, weiter voran getrieben und unterstützt werden. Man muss z. B. darüber nachdenken wie Vereine mobil werden oder bleiben. Im Moment läuft dies mit Unterstützung der Eltern. Das bringt zwar Eltern, Kinder und Verein zusammen, belastet aber auch manche Wochenendsituation.

Selbstständigkeit und Sozialkompetenz entwickeln sich oft schneller, wenn die Eltern nicht immer dabei sind.

GB: Was glaubst du, welche deiner Eigenschaften für die Arbeit im Gemeinderat am wichtigsten sind?

MK: Die Fähigkeit und Phantasie mit vorhandenen Mitteln gestellte Aufgaben umzusetzen. Meine unkonventionelle Art, an Themen heran zu gehen, Dinge aus einem anderen Blickwinkel zu betrachten, sowie den Hang, einfache Fragen zu stellen, um den Kern einer Sache zu verstehen.

GB: Und welche Erfahrungen und Ansätze kannst du in den Gemeinderat einbringen?

MK: Zum einen habe ich früher selbst Jugendarbeit geleistet und mich bei sozialen Projekten engagiert. Zum anderen arbeite ich jetzt in der IT-Branche, die sehr jung und flexibel ist. Darüber hinaus beobachte ich meine Kinder mit ihren Wünschen und Problemen. Wie sie in Schule und Freizeit interagieren und welche Fragen sie zu wichtigen Themen stellen. Diese Erfahrungen bringen Ideen und Inspiration für mich und meine Arbeit im Gemeinderat.

GB: Du spielst hervorragend Gitarre in der Band „Neighbours“, wirst du noch Zeit finden für die Musik und werden wir dich auch weiterhin auf der Bühne z.B. auf dem Musikfest erleben dürfen?

MK: Na hoffentlich. Es ist ein idealer Ausgleich. Ob im Proberaum oder auf der Bühne, es macht immer wieder Spaß mit den Jungs zu spielen und ein wenig Dampf abzulassen. Die Rocknight ist für die Neighbours sowieso ein tolles Ereignis.

Und seit kurzem darf ich ja auch noch die Jugendkapelle des Musikvereins unterstützen, was viel Spaß macht. Ich hoffe, die ertragen mich auch noch ein Weilchen.

GB: Viel Spaß und viel Erfolg bei deiner neuen Aufgabe im Gemeinderat!!

MK: Vielen Dank.

Das Interview führte Bernhard Hofmann

Informationen im Internet

Gemeindepolitik:

<http://www.gruene-wiesenbach.de>

Regional:

<http://www.odenwald-kraichgau.de>

Landespolitik:

<http://www.bawue.gruene.de>

Bundespolitik:

<http://www.gruene.de>

Informationen zur Volksabstimmung

<http://www.kopfbahnhof-21.de>

<http://www.gruene-gegen-stuttgart21.de>

JA zum Ausstieg!

Fahrdienst zur Volksabstimmung

Wie bei jeder Wahl so wollen wir auch bei der Volksabstimmung am **27. November 2011** einen Fahrdienst anbieten, damit auch körperlich eingeschränkte Wählerinnen und Wähler an der Volksabstimmung teilnehmen können. Unter den Telefonnummern von H. Lägler: 5569 (vormittags) und W. Arnold: 01726206316 (ab 14:00 Uhr), können Sie einfach und unkompliziert eine Fahrgelegenheit abrufen.

Termine

Informationsstand zur Volksabstimmung am Supermarkt „Nah und Gut“

Samstag 26. November 2011

Volksabstimmung zum Kündigungsgesetz

Sonntag 27. November 2011

Ortsverbandssitzungen im Stehwagen

Donnerstag 08. Dezember - 20:00 Uhr

Donnerstag 19. Januar 2012 – 20:00 Uhr

Ehrungsabend der Gemeinde Wiesenbach

Sonntag 22. Januar 2012

Adressen

**Gemeinderatsfraktion von
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN**

Wolfgang Arnold

In der Au 11 Telefon: 4 83 45

<mailto:wolfgang.arnold@gruene-wiesenbach.de>

Markus Bühler – Fraktionssprecher

Hauptstraße 53 Telefon: 97 02 93

<mailto:markus.buehler@gruene-wiesenbach.de>

Matthias Köstle – Vorsitzender d. Ortsverbandes

Gängsarten 6 Telefon: 97 31 04

<mailto:matthias.koestle@gruene-wiesenbach.de>

IMPRESSUM

DER GRÜNE BOTE ist die Zeitung des Ortsverbandes Wiesenbach v. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. DER GRÜNE BOTE erscheint seit 1985 und wird bei einer Auflage von 1400 Stück kostenlos in alle Wiesenbacher Haushalte verteilt.

REDAKTION: Markus Bühler, Bernhard Hofmann und Matthias Köstle

V.i.S.d.P: Bernhard Hofmann
69257 Wiesenbach, Panoramastraße 40
06223 / 46 8 33

DRUCK: xresmedia GmbH Druckdienst
68789 St Leon-Rot, Raiffeisenring 5
06227 / 5 49 93-0

Die Auffassung der Autoren stellt nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion dar.