GRÜNE BLÄTTER

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN BADEN-WÜRTTEMBERG

Mitgliederzeitschrift Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg · 01.2012

Neue Wege für Baden-Württemberg

Wir Grünen können selbstbewusst und zuversichtlich in das Jahr 2012 starten. Zwar haben wir bei der Volksabstimmung über Stuttgart 21 eine bittere Niederlage in der Sache erlitten, dennoch können wir sehr zufrieden mit dem vergangenen Jahr sein. Es war richtig, die Bürger und Bürgerinnen direkt über Stuttgart 21 entscheiden zu lassen, denn die Volksabstimmung war ein wichtiger Schritt zu einer anderen politischen Kultur in Baden-Württemberg. Das letzte Jahr hat uns gezeigt, wie nahe Sieg und Niederlage beieinander liegen. Wir wollen deshalb mit euch gemeinsam im nächsten Jahr engagiert weiter für unsere Grünen Ziele arbeiten und viele neue Wege gehen – in Sachen Schule, Klimaschutz, Parteistrukturen, aber auch in der Verkehrspolitik.

Klimaschutz durch nachhaltige Mobilität

Stuttgart 21 ist eine schwere Hypothek für die Verkehrspolitik der kommenden Jahre und Jahrzehnte. Dennoch, Grüne Verkehrspolitik hat noch viele andere Ansatzpunkte im Kampf um Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Letztlich geht es darum, unsere Abhängigkeit von der Ressource Erdöl zu beenden und zu einer zukunftsfähigen und klimaschonenden Mobilität zu gelangen. Wir wollen die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger voranbringen und das

Fortsetzung Seite 2

Umsteuern: Die Verkehrsinfrastrukturpolitik ist in einer Sackgasse angekommen. Warum deshalb zuerst die bereits vorhandenen Straßen und Schienen gesichert werden müssen, erklärt Dr. Anton Hofreiter, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag. Seite 3

Umweltbewusste und nachhaltige Mobilität – in diesem Bereich soll Baden-Württemberg Pionierland werden. Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur, möchte seine Arbeit daran in den nächsten Jahren messen lassen und erklärt, welche Maßnahmen dazu geplant sind. Seite 4

Umdenken: Neue Verkehrsinfrastrukturprojekte sollten auf verkehrliche Bedeutung, Entlastungswirkung für AnwohnerInnen und ökologische Verträglichkeit geprüft werden. Deshalb nimmt die Landesregierung das Thema Lärmschutz in den Fokus, erklärt Dr. Gisela Splett, Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur. Seite 5

Umweltorientiert: Der Grüne Landtagsabgeordnete Andreas Schwarz, Vorsitzender des AK Verkehr und Infrastruktur, spricht sich für die Stärkung der umweltorientierten Verkehrsträger aus. Die „Stadt der kurzen Wege“ und ein Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sind Prioritäten einer Grünen Verkehrspolitik der nächsten Jahre. Seite 6

Umweltschutz im Flugverkehr? Der Flugverkehr ist durch seine Emissionen besonders klimaschädlich. Welche Teile einer Grünen Luftverkehrsstrategie auch auf Landesebene realisiert werden könnten, zeigen Hermino Katzenstein, Sprecher der Grünen LAG Mobilität, und Matthias Gastel, Grüner Stadtrat in Filderstadt, auf. Seite 7

Fortsetzung von Seite 1

Von Thekla Walker und Chris Kühn, Landesvorsitzende

Autoland Baden-Württemberg zur Musterregion für Nachhaltige Mobilität in Europa machen. Denn das Fahren mit PKW oder LKW ist eine der ineffizientesten und klimaschädlichsten Arten der Fortbewegung. Ein Fünftel des in Deutschland ausgestoßenen CO_2 gehen auf das Konto des Verkehrs, und die Tendenz geht steil nach oben. Denn während in anderen Bereichen seit 1990 der CO_2-Ausstoß rückläufig ist, steigen die Emissionen im Verkehr an. Wir sind deshalb überzeugt, dass der Kampf gegen den Klimawandel nur erfolgreich sein wird, wenn es uns gelingt, die lange geforderte Verkehrswende endlich Wirklichkeit werden zu lassen. Wir müssen deshalb die Verkehrswende und die Energiewende zusammen denken.

E-Mobilität – aber richtig!

Der Elektromobilität fällt mit Sicherheit eine Schlüsselrolle beim Klimaschutz zu, aber auch bei der Reduktion von Lärm und Luftschadstoffen wie Feinstaub und Stickoxid. Deshalb ist es richtig, dass wir in den nächsten vier Jahren in Baden-Württemberg 50 Millionen Euro in die Erforschung und Anwendung der Elektromobilität stecken. Dennoch wird die E-Mobilität nur ein echter Erfolg für den Klimaschutz sein, wenn es uns gelingt, deutlich schneller die Energiewende voranzutreiben. Denn ein E-Auto ist nur dann klimafreundlicher, wenn es mit Ökostrom angetrieben wird. Dies bedeutet für uns in Baden-Württemberg eine große Herausforderung, denn der Einstig in die Elektromobilität bedeutet, dass die Auto- und die Energieindustrie langsam zusammen wachsen. Eine Musterregion für nachhaltige Mobilität zu sein, bedeutet deshalb auch, eine Musterregion für Klimaschutz und für den Ausbau der Erneuerbaren Energien zu sein.

Neue Mobilitätskultur

Es reicht allerdings nicht, nur auf technische Lösungen wie die E-Mobilität zu setzen. Dies wird nicht ausreichen. Denn es sind Menschen, die sich fortbewegen und Dinge von A nach B transportieren. Deshalb brauchen wir dringend eine neue, andere Mobilitätskultur und einen neuen, nachhaltigen Fortschrittsbegriff. Dabei geht es nicht um weniger Lebensqualität und weniger Freiheit, sondern um eine andere Art der Mobilität und um die Vermeidung unnötigen Verkehrs. Nachhaltige Mobilität ist hoch effizient und kann dabei sehr wohl eine hohe Qualität haben. Dabei muss sie zuverlässig, fortschrittlich, kundenfreundlich und bedürfnisgerecht sein. Gegen das trügerische Motto „Schneller, größer, teurer“ müssen wir das Gegengewicht „Nachhaltig, effizient, zuverlässig“ entgegensetzen. Deshalb ist es richtig, dass wir mit der absurden Politik der Spatenstiche in Baden-Württemberg endlich brechen. Wir brauchen nicht mehr Straße, sondern intelligentere Mobilitätskonzepte. Für uns heißt das zum Beispiel, dass Fußgänger und Radfahrer bei städtischen Planungen Vorrang erhalten oder im Überlandverkehr eine verbesserte Verzahnung von Bahn- und Radverkehr garantiert wird.

2012 wird Grün!

Wir wollen uns 2012 vor allem um unsere grünen Strukturen kümmern. Wir wollen die lange versprochene Reform der Landesarbeitsgemeinschaften auf den Weg bringen, mit euch zusammen unsere Regierungspolitik in dezentralen Veranstaltungen debattieren, den vielen Neumitgliedern die Orientierung in der Partei erleichtern und wir wollen uns gemeinsam mit euch auf das Wahljahr 2013 einstimmen. Denn eines ist klar: Wir wollen auch im Bund 2013 eine neue Regierung und einen Grünen Verkehrsminister, damit die Verkehrswende so richtig starten kann.

Wir sind überzeugt, 2012 wird Grün und wir sind gemeinsam auf einem guten Weg!

Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur für das 21. Jahrhundert

Dr. Anton Hofreiter (MdB),
Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Die Infrastrukturpolitik ist in einer Sackgasse angekommen: Für die Bundesfernstraßen werden allein für den Unterhalt 3,5 Milliarden Euro pro Jahr benötigt. Zur Verfügung stehen ca. 2,5 Mrd. Euro. Im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans stehen Projekte im Volumen von 45-50 Mrd.. Zur Verfügung stehen bis zum Ende seiner Laufzeit 5–6 Mrd. Euro, nur für 10-15% der Projekte des vordringlichen Bedarfes ist das Geld vorhanden, vom weiteren Bedarf gar nicht zu reden. Bei der Schiene und der Wasserstraße sieht es nicht besser aus. Werden mit dem knappen Geld dann wenigstens die sinnvollsten Projekte gebaut?

Die Bahnverbindung Nürnberg-Erfurt wird seit 1996 gebaut. Sie hat bereits 3 Mrd. Euro gekostet und wird noch 5 Mrd. Euro kosten. Auf ihr sollen dann drei Züge pro zwei Stunden fahren. Die Rheintalschiene ist die wichtigste Güterverkehrstrasse in Europa. Es müssen noch 4 Mrd. Euro investiert werden. Baurecht besteht für Maßnahmen in einem Volumen von ca. 1 Mrd. Euro. Im nächsten Jahr sollen 19 Millionen Euro investiert werden. Bei dieser Investitionslinie würde es 200 Jahre dauern, bis fertig gebaut ist. Viele Autobahnabschnitte sind völlig überlastet. Vor kurzem ist in Bayern eine Umgehungsstraße eingeweiht worden, auf der laut Prognose maximal 1400 Kfz pro Tag fahren sollen. Es ließen sich noch zahllose weitere Beispiele finden. Der volkswirtschaftliche Nutzen all dessen ist nicht greifbar, der betriebswirtschaftliche Nutzen vor Ort beschränkt sich auf die Bauleistungen. Stattdessen binden diese Vorhaben die Bundeshaushalte. Dringende Projekte werden dadurch auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben. Der Unterhaltungsrückstand unserer Verkehrsträger vergrößert sich weiter und Natur und Landschaft werden zerschnitten und zerstört.

Um die Verkehrsnetze für die Herausforderungen der Zukunft wie Klimaschutz und Endlichkeit von Rohöl zu ertüchtigen und den dafür nötigen Aus- und Umbau zu finanzieren, muss die Infrastrukturpolitik neu ausgerichtet werden. Aber zuerst muss die bereits vorhandene Infrastruktur gesichert werden. Wenn es ins Dach regnet, repariere ich zuerst mein Dach, bevor ich an mein Haus anbaue. Dies muss im übertragenen Sinn auch für die Infrastruktur gelten.

Die wichtigste Aufgabe ist dabei, die Verkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass sie mit den Klimaschutzzielen vereinbar ist. Dabei ist die Umrüstung der verschiedenen Verkehrsträger auf alternative Energiequellen nicht gleich gut möglich. Dieselbetriebene Lkws zum Beispiel sind schwerer als Elektro-Loks auf alternative Energiequellen umzustellen. Wir brauchen ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Ertüchtigung der Bahn und des ÖPNV. Das dafür nötige Kapital lässt sich aber nur dann aufbringen, wenn wir nicht Milliarden von Euro in sinnlose Prestigeprojekte versenken. Die Bahn hat nur einen Anteil von 7% am Fernverkehr. Selbst wenn es uns gelingt, diesen zu verdreifachen, bleiben immer noch fast 80%. Auch deshalb muss der Individualverkehr weniger umweltschädlich werden, z.B. durch strenge CO_2-Grenzwerte. Für diesen Individualverkehr sind wir für die maßvolle Beseitigung von Engpässen im Autobahnnetz statt landschaftszerstörender Straßenneubauten. Diese Priorisierung muss der Bund mutig trotz eventueller Widerstände vor Ort gegen Landräte, direkt gewählte Abgeordnete und lokale IHKs durchsetzen.

Wir machen Baden-Württemberg zum Pionierland für nachhaltige Mobilität

Von Winfried Hermann,
Minister für Verkehr und Infrastruktur

Baden-Württemberg ist ein wirtschafts- und innovationsstarkes Land mit einer wichtigen Automobilindustrie und hohen Mobilitätsbedürfnissen. Im Koalitionsvertrag haben wir das Ziel verankert: „Wir wollen unser Land zu einer Pionierregion für nachhaltige Mobilität machen". Meine Arbeit wird daran gemessen werden, ob wir diesem Ziel in den nächsten Jahren sichtbar näher kommen.

Die Richtung ist klar, denn die Schlüsselbegriffe nachhaltiger Mobilität finden sich seit Jahren in unseren Programmen: Ökologisierung von Mobilität und Transport, ressourcen- und klimaschonende Antriebe, Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Vernetzung der Mobilitätsträger, Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, Car-Sharing, Lärmschutz, Rückgang der Flächenversiegelung und Vermeidung überflüssiger Verkehre. Für viele dieser Elemente gibt es breite gesellschaftliche Mehrheiten, andere sind noch umstritten.

Erste Schritte hin zu nachhaltiger Mobilität konnten wir bereits gehen: Eine meiner ersten Amtshandlungen war die Wiedereinführung des Stundentakts bei der Allgäubahn. Bei der Nagoldtalbahn im Nordschwarzwald brachte der Fahrplanwechsel im Dezember deutliche Verbesserungen bei Takten und Fahrkomfort und in Heilbronn wurde der Vertrag zum Ausbau der Stadtbahn Nord unterzeichnet. Natürlich sind auch große Projekte wichtig. Ganz hohe Priorität hat für uns der umwelt- und menschengerechte Ausbau der Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel. Jetzt zeichnet sich ab, dass wir mit der „Bürgertrasse" einen Durchbruch erreichen können.

Zur Förderung des öffentlichen Verkehrssektors gehört auch eine bessere Tarifstruktur im ÖPNV. Unsere Initiative für ein landesweit gültiges Nahverkehrsticket wurde fast überall positiv aufgenommen. In der Region Stuttgart wird ein ähnlich funktionierendes Metropolticket dank der Unterstützung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur bereits seit Beginn des Jahres erprobt. Auch ein ermäßigtes Semesterticket für Studierende wollen wir einführen. Über die Beteiligung des Landes am Projekt „Nachhaltig Mobile Region Stuttgart" sorgen wir für eine bessere Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (S-Bahn, Stadtbahn, E-Bikes, Pedelecs) und unterstützen die Einführung einer Fahrgast-Echtzeitinformation ein.

Im Straßenbau haben vor allem Erhalt und Sanierung des Straßennetzes Vorrang. Laufende Neubauprojekte werden erst abgeschlossen, bevor neue Baustellen eröffnet werden. Für den Neubau wird es eine klare Priorisierung geben. Nicht alles, was wünschenswert wäre, ist auch finanzierbar. Gerade diese Neuorientierung in der Straßenbaupolitik stößt auf heftigen Widerstand der Opposition. Wir drehen auch bei den Landeszuschüssen zum kommunalen Straßenbau das bisherige Förderverhältnis um: 40 Prozent der Mittel fließen künftig in den Straßenbau und 60 Prozent in den Umweltverbund aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr.

Selbstverständlich braucht neue Mobilität auch andere Fahrzeuge. Die Reduktion des Verbrauchs und der Übergang zur E-Mobilität bieten unserem Land große Chancen. Der künftige Markt wird von energiesparenden Fahrzeugen mit neuen Antriebsformen bestimmt. Geschäftsfelder der Zukunft sind auch neue Mobilitätsdienstleistungen wie Car-Sharing, Stadtautos oder die Integration von Schienen-, KfZ- und Fahrradverkehr. Mit unserer Landesinitiative Elektromobilität II und mit der ökologischen Ausrichtung der Fahrzeugflotte der Regierung setzt Grün-Rot hier bereits erste Zeichen.

Straßensanierung und -erhalt geht vor neuen Baustellen

Von Dr. Gisela Splett (MdL),
Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Seit dem Amtsantritt der grün-roten Landesregierung haben Natur und Umwelt, die Senkung des Flächenverbrauchs und der Schutz der Menschen vor gesundheitsschädlichem Lärm einen höheren Stellenwert. Für den Straßenbau gilt die Formel: Sanierung und Erhalt gehen vor der Eröffnung immer neuer Baustellen. Bei neuen Projekten wird auf verkehrliche Bedeutung, Entlastungswirkung für AnwohnerInnen und ökologische Verträglichkeit geachtet.

Und um es gleich zu Beginn zu sagen: Das bedeutet keinen generellen Verzicht auf den Bau neuer Straßen. Aber es gilt in jedem Fall sorgfältig abzuwägen, ob der verkehrliche Nutzen den finanziellen Aufwand rechtfertigt und wie stark in die Belange von Natur und Menschen eingegriffen wird.

Es gibt viele Gründe, sich auf die Erhaltung des bestehenden Straßennetzes zu konzentrieren. Bei Bundes- wie bei Landesstraßen besteht ein Sanierungsrückstand. Etliche Straßen und Brücken sind unter der wachsenden Verkehrsbelastung in die Jahre gekommen und in keinem guten Zustand. Ohne Sanierung droht dieses immense Vermögen des Landes zu verfallen. Jahrzehntelang waren aber Erhaltungsmittel immer wieder in den Neubau umgeschichtet worden. Das werden wir beenden. Erforderlich sind allein im Bereich Landesstraßen 100 Mio. Euro jährlich: 80 Mio. Euro, um den Status quo zu erhalten, und weitere 20 Mio. Euro, um den Zustand der Straßen langfristig zu verbessern. Zahlreiche Straßenprojekte sind zudem im Bau und in der Planung. Im Bundesfernstraßennetz des Landes sind derzeit Neubaumaßnahmen im Volumen von 900 Millionen Euro im Bau, bei den Landesstraßen umfassen die 69 Neu- und Ausbaumaßnahmen einen Umfang von 167 Millionen Euro.

Wir werden all diese Vorhaben fertig stellen. In einem weiteren Schritt werden neue Maßnahmen angegangen. Dabei muss man wissen, dass bei den Bundesstraßen allein die Projekte des vordringlichen Bedarfs ein Volumen von 3,7 Mrd. Euro haben, der Bund in seiner mittelfristigen Finanzplanung aber nur 120 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung stellt. Bei den Landesstraßen sind 750 Maßnahmen im Umfang von 2,4 Mrd. Euro zur Fortschreibung des Bedarfsplans angemeldet, zur Verfügung stehen pro Jahr aber weniger als 40 Mio. Euro. Eine Priorisierung der Straßenprojekte nach nachvollziehbaren Kriterien ist deshalb unumgänglich und wird derzeit erstellt.

Zu den neuen Wegen im Straßenbau gehört auch, im Einzelfall zu prüfen, ob es nicht sinnvoller ist, eine bestehende Trasse zu sanieren, als einen seit Jahren geplanten, teuren, aber lange nicht finanzierbaren Ausbau auf den Sankt-Nimmerleins-Tag zu verschieben. Wir wollen keine weiteren Planungen für die Schublade produzieren.

Das Thema Lärmschutz hat an Bedeutung gewonnen. AnwohnerInnen stark befahrener Straßen fordern Verkehrsbeschränkungen wie Lkw-Durchfahrtsverbote oder Tempolimits, den Bau von Lärmschutzwänden oder den Bau von Ortsumfahrungen. Die Landesregierung hat sich vorgenommen, den Lärmschutz insgesamt zu stärken. Wir wollen die bundesrechtlichen Spielräume für Verkehrslenkung und – beruhigung nutzen, mehr Geld für Lärmschutz bereitstellen und die Kommunen bei Aufstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen aktiv unterstützen. Nach den ersten neun Monaten als Lärmschutzbeauftragte der Landesregierung kann ich sagen, dass dieses Aufgabenfeld langen Atem braucht. Ich bin aber zuversichtlich, dass wir in den kommenden Jahren „hörbare“ Fortschritte erzielen können.

Die Verkehrswende auf die Schiene bringen

Von Andreas Schwarz (MdL),
Vorsitzender des Arbeitskreises Verkehr und Infrastruktur

Grüne Verkehrspolitik heißt, die umweltorientierten Verkehrsträger zu stärken. Wir werden daher dem Rad- und Fußgängerverkehr in den Kommunen eine höhere Priorität einräumen, um die „Stadt der kurzen Wege“ Realität werden zu lassen. Einen weiteren Schwerpunkt werden wir beim Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und insbesondere beim Schienenverkehr setzen.

2012 werden erstmals die Mittel für die Ertüchtigung der im Landeseigentum befindlichen Eisenbahnstrecken mit 29 Mio. Euro deutlich erhöht. Hierzu gehört ein Sanierungsprogramm für die landeseigene Eisenbahninfrastruktur, die Erneuerung und Instandhaltung von Bahnanlagen sowie die Durchführung von Sicherungsmaßnahmen – bspw. an Bahnübergängen – oder die sicherungstechnische Nachrüstung von Eisenbahnstrecken zur Verhinderung von Zugkollisionen.

Verkehrsminister Winfried Hermann ist es gelungen, die Elektrifizierung der Südbahn wieder in den Investitionsrahmenplan (IRP) des Bundes für den Zeitraum bis 2015 aufzunehmen. Die Fahrtzeit von Ulm nach Friedrichshafen verkürzt sich dadurch um ca. 10 Minuten und die Verbindung zur Bodenseegürtelbahn sowie nach Österreich (Vorarlberg) und der Ostschweiz werden sich verbessern. Das Land stellt dafür 90 Mio. Euro bereit. Nun ist der Bund am Zug, mit einer Finanzierungsvereinbarung die Voraussetzungen für einen zeitnahen Baubeginn zu schaffen.

Auch bei der Rheintalbahn tut sich etwas. Hier ist uns der menschen- und umweltfreundliche Ausbau der Rheintalbahn ein wichtiges Anliegen. Eine optimale Trassenführung ist in erster Linie Aufgabe der Deutschen Bahn AG. An (Lärmschutz-) Maßnahmen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen, haben wir jedoch eine maximal 50 prozentige Mitfinanzierung in Aussicht gestellt. Wir greifen daher das Angebot des Bundes auf, die Bürgertrasse und die Kernforderungen aus der Raumschaft zu verwirklichen. Das Land stellt hierfür rund 100 Mio. Euro bereit, um weniger Lärm, weniger Landschaftsverbrauch und weniger Schallschutzwände an der Rheintalbahn zu verursachen.

Für die Verkehrswende haben die regionalen Ausbauvorhaben für die S-Bahn und Stadtbahn eine herausragende Bedeutung. 2012 werden alle Bundesmittel abgerufen, ergänzt durch die gegebenfalls erforderlichen Komplementärmittel des Landes. Dadurch können alle derzeit im Bau befindlichen Projekte fortgesetzt werden. Hierzu zählen Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe, Heidelberg, Ulm, Heilbronn und Freiburg sowie der Rhein-Neckar-Raum mit der Rhein-Neckar-S-Bahn, die Breisgau S-Bahn, die S-Bahn-Vorhaben im Mittleren Neckarraum, die Regionalstadtbahn Neckar/Alb in Reutlingen/Tübingen und die Tramverlängerung von Straßburg nach Kehl.

Die Verkehrswende muss eine nennenswerte CO_2-Reduzierung zum Ziel haben. Dazu dient eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Personennahverkehr und eine Stärkung des Schienengüterverkehrs. 2012 setzen wir erste Schwerpunkte, aber wir haben noch einen langen Weg vor uns.

Flugverkehr und die drei V

Hermino Katzenstein,
Sprecher LAG Mobilität und
Matthias Gastel, Stadtrat in Filderstadt

Der Flugverkehr befindet sich im Aufwind. Nicht nur die Lärmbetroffenen in den Flugschneisen spüren dies, sondern auch unser Weltklima. In der Atmosphäre wirken die Emissionen zwei- bis viermal so stark wie am Boden. Selbst Wasserdampf hat in großen Höhen einen klimaerwärmenden Effekt.

Fliegen grundsätzlich zu verteufeln, insbesondere wenn es um innerdeutsche oder europäische Kurzstrecken geht, ist einfach und hat durchaus seine ökologische Berechtigung – greift aber zu kurz und geht an der Lebenswirklichkeit vieler junger Menschen vorbei. Die Branche weist weiterhin jährliche Wachstumsraten von einigen Prozent auf und ein Ende ist derzeit nicht in Sicht. Die junge Generation denkt und handelt deutlich globaler und mobiler. Zum Shoppen nach London oder zum Freund nach Rom zu jetten ist heutzutage – Ryanair und Konsorten sei Dank – kein teures Luxusvergnügen mehr und billiger als eine Bahnfahrt Stuttgart – Mannheim.

Wir brauchen daher dringend eine Grüne Luftverkehrsstrategie, die ökologische Konzepte anbietet! Die drei „V“ – Verkehr vermeiden, verlagern, und verträglich gestalten – sind daher weiterhin oberste Maxime. Zu diesem umfassenden Konzept gehört auch eine Steuerung durch gesetzliche Auflagen und wirtschaftliche Anreize.

Bei den Regelungen und Auflagen für die Airlines sind primär EU und Bund gefragt. Dass seit Anfang des Jahres alle Flüge in den CO_2-Emmissionshandel eingebunden sind, ist ein erster guter Schritt – aber leider nur ein kleiner: 85 % der Zertifikate werden 2012 verschenkt, 2013 sind es noch 82 %. Zudem wird nur der reine $C0_2$-Ausstoß berücksichtigt, die schädliche Klimawirkung der Emissionen ist aber deutlich höher (zusätzlich Wolkenbildung, NOx-Ausstoß).

Es ist unerträglich, dass Kerosin weiterhin von der Mehrwert- und der Energiesteuer befreit ist, während die Bahn diese für Strom und Diesel zahlt – und zudem seit langem in den Emissionshandel eingebunden ist.

Aber auch auf Landesebene gibt es Optionen: Die Start- und Landegebühren müssen stärker an Lärm- und Abgasemissionen gekoppelt werden. Zudem ist die Vergabe der Startzeiten („Slots“) neu zu regeln. Statt diese wie Großvaterrechte tradiert weiter zu vergeben, sind harte ökologische Faktoren und zeitliche Komponenten einzubauen. Als (Haupt-) Eigentümerin kann das Land direkten Einfluss auf das Management des Landesflughafens nehmen. Ein „Grüner Flughafen“ Stuttgart, der seine Handlungsspielräume am Boden und in der Luft ausschöpft, hätte ein Alleinstellungsmerkmal und wäre ein positives Vorbild für andere Flughäfen.

Eine überregionale Flughafenplanung würde die hohe direkte oder indirekte Subventionspraxis zugunsten der Regionalflughäfen beenden. Der teure Wettbewerb zwischen öffentlich geförderten Flughäfen macht schlichtweg keinen Sinn.

Übrigens: Die Grüne Landtagsfraktion hat beschlossen, dass ihre Abgeordneten und MitarbeiterInnen bei Flügen jeweils die entsprechende Atmosfair-Abgabe bezahlen. Ein analoger Beschluss für die Landesregierung ist überfällig.

Die LAG Mobilität stellt sich vor

Die 2011 wiedergegründete LAG Mobilität trifft sich in der Regel alle zwei Monate, meist in Stuttgart, für ca. 5 Stunden. Zu den TeilnehmerInnen gehören die ehemaligen Sprecher der LAG Verkehr, diverse MdLs und VertreterInnen des Ministeriums [MVI]. In der Regel wird zunächst kurz über Aktuelles gesprochen, dann folgen Berichte aus den Regionen, der Fraktion und dem MVI. Der zweite Teil ist dann einem Schwerpunktthema gewidmet.

Bisherige Themen waren: Sinn und Unsinn von Ortsumfahrungen, ein Arbeitspapier zum Generalverkehrsplan, eine Stellungnahme gegen eine Fahrradhelmpflicht sowie natürlich immer wieder Stuttgart 21. Derzeit setzen wir uns intensiv mit dem Thema Flugverkehr und dem Flughafen Stuttgart (Umweltmanagement, S21-Anbindung) auseinander. Als weitere Themen für dieses Jahr sind geplant: Finanzierung des ÖSPV, Radverkehr und City-Maut. Mittelfristig wollen wir gemeinsam mit der Fraktion ein Konzept für eine nachhaltige Mobilität entwickeln.

mobilitaet@lag.gruene-bw.de
http://www.gruene-bw.de/partei/landesarbeitsgemeinschaften/mobilitaet.html

Lorenz Bücklein (31) ist seit Anfang Februar der neue Pressesprecher des Landesverbandes. Neben der allgemeinen Pressearbeit ist er auch für die Koordination der Grüne Blätter-Redaktion verantwortlich. Lorenz ist Politologe, hat zuvor in Sachsen im Regionalbüro eines Grünen Landtagsabgeordneten gearbeitet und kennt den Landesverband bereits von einer mehrmonatigen Tätigkeit im Regionalbüro unserer Europaabgeordneten Heide Rühle vor einigen Jahren.
Kontakt: lorenz.buecklein@gruene-bw.de

IMPRESSUM:

Herausgeber:
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Baden-Württemberg
Forststraße 93 · 70176 Stuttgart
Telefon 0711-99 35 90
Telefax 0711-99 35 999
landesverband@gruene-bw.de
www.gruene-bw.de
Layout&Satz:
gerhard@fontagnier.de
Redaktion:
Danyal Bayaz, Sandra Boser,
Lorenz Bücklein, Nadyne Dittmann,
Florian Krebs, Carsten Preiss,
Wolfgang Schmitt, Swantje Sperling,
Dirk Werhahn
Druck:
auf Umweltpapier bei
Oktoberdruck AG, Berlin
(Auflage 8.500 Exemplare)
Bildquellen:
Titel: flickr.com – 5mal5
Seite 2+3: © KingPhoto – Fotolia.com
Seite 5: © mahey – Fotolia.com
Seite 5: © Miredi – Fotolia.com
Seite 6: flickr.com – steffenz
Seite 7: © AndreasF – photocase.com

TERMINE:

Samstag, 10. März, 10:30–16:00 Uhr
Kreisvorständetreffen
Literaturhaus, Breitscheidstraße 4, Stuttgart

Sonntag, 11. März, 13 Uhr
Fukushima Jahrestag - Demo in Neckarwestheim
Bahnhof Kirchheim am Neckar

Samstag, 24. März, 10:30–15:30 Uhr
Neumitgliedertreffen
Haus der Wirtschaft (Bertha-Benz-Saal), Willi-Bleicher-Straße 19, Stuttgart

Samstag, 28. April, 10:00–18:00 Uhr
Länderrat
media docks, Willy-Brandt-Allee 31a, Lübeck

Samstag, 23. Juni
Landesausschuss
Veranstaltungscenter redblue, Wannenäcker Straße 50, Heilbronn