Nr. 64 Juni 2017

Ihr versteht: ich meine
dass wir keine anderen Herren brauchen
sondern keine! (Bert Brecht)

Auflage 18 500

VorOrt

Zeitung für das andere Vaihingen

www.vorort-vaihingen.de

Allianz-Deal - Kuhn: „Da konnte ich nicht nein sagen“

Erpressungsversuch

Seine „Vision für Stuttgart“ hat OB Kuhn dem Gemeinderat zur Diskussion auf einer Klausur vorgelegt. Und da steht er wieder: der Satz, mit dem Kuhn schon seine Wahl zum OB gewinnen wollte. „Wir müssen für Stuttgart bauen und nicht einfach der Logik der Investoren folgen.“

In Vaihingen wird sich damit wohl niemand mehr für „grüne“ Politik gewinnen lassen, angesichts der Bereitschaft des OB und der grünen Gemeinderatsfraktion, der Allianz einen Immobiliengewinn von 50-80 Mio Euro auf Kosten der Lebensqualität und Gesundheit nicht nur der Vaihinger Bevölkerung zu bescheren.

Zum Zeitpunkt als die Allianz sich entschied, ihre beiden Stuttgarter Standorte (die sie bereits 2007 für 130 Mio. verkauft hatte) zusammen zu legen und in modernere Büros umzuziehen, standen allein im Vaihinger Gewerbegebiet mindestens drei ausreichend große Areale mit bestehendem Baurecht zur Verfügung. Die Allianz lies diese Gelegenheiten verstreichen, weil diese natürlich etwas gekostet hätten und weil sie hoffte, dass ihr der OB einen zusätzlichen satten Gewinn durch Schaffung von Baurecht auf ihren Sportflächen bescheren würde.

Dass es der Allianz vor allem darum (und weniger um den Erhalt von Arbeitsplätzen) geht, wurde spätestens deutlich, als der Konzern darauf bestand, dass die Gebäudekomplexe jeweils als „autonome Einheiten“ zu gestalten seien, so dass auch eine Weitervermietung oder ein Verkauf möglich ist.

Foto Guntram Gerst

Vaihingen wehrt sich weiter gegen Allianz-Ansiedlung im Grünbereich

Soll hier also für Stuttgart gebaut werden oder wird da einer Investorenlogik gefolgt? Auf der Einwohnerversammlung rechtfertigte sich OB Kuhn: Nicht er habe der Allianz das Gelände in Vaihingen angeboten, sondern die Allianz sei zu ihm gekommen und habe erklärt, dass sie auf ihrem Sportgelände bauen wolle, ansonsten ins Umland abwandern würde. Da habe er nicht nein sagen können, wegen der Arbeitsplätze und der Gewerbesteuer, welche die Stadt dringend, z.B. für die Schulsanierung benötige.

Nach den Angaben von BM Föll bezahlt die Allianz „in der Regel“ ca. 20-25 Mio Euro Gewerbesteuer an die Stadt. Müsste da ein am Wohl der Stadt und nicht an einer Konzernlogik orientierter Oberbürgermeister nicht folgende Rechnung aufmachen: Für wie viele Jahre muss diese Summe bezahlt werden bis ausgeglichen ist, was die Stadt aufwenden muss, um der Allianz ihr Vorhaben zu ermöglichen und die negativen Auswirkungen zu reparieren? Abriss von neun Wohnungen, erneute Verlagerung des Betriebshofs der AWS, Bereitstellung einer Verkehrsinfrastruktur, Ausgleich von noch nicht absehbaren Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschäden durch Abschneiden und Bebauung einer Kaltluftschneise.

Kaufhaus Demokratie

von Gerhard Wick

Im September dürfen Sie wieder! Sich der Illusion hingeben, Ihre Stimme würde auch nur einen Deut an den gesellschaftlichen Verhältnissen in diesem Land ändern.

Zur Vermeidung erneuter auf dem Fuß folgender Enttäuschung sollten Sie bedenken: Sie wählen nicht die Herrschaft, sondern nur deren Personal.

Oder wie Kurt Tucholsky in Richtung der „Weimarer“ SPD sagte: Sie dachten, sie seien an der Macht, dabei waren sie nur an der Regierung.

Für wie groß halten Sie den Spielraum einer wie auch immer zusammengesetzten Regierung eines mit über 2 Billionen € bei privaten Banken, Unternehmen, Versicherungen und anderen Ländern verschuldeten Staates, eine Politik im Interesse des Volkes und nicht in dem ihrer Gläubiger zu machen?

Sie haben die Wahl zwischen verschiedenen Parteien und von diesen aufgestellten Kandidaten. Einmal gewählt, haben alle den selben Auftrag: möglichst günstige Bedingungen für die Mehrung privaten Kapitals zu schaffen. Zugegeben, die Methoden wie das geschieht, unterscheiden sich minimal je nach Partei, hängen aber mehr davon ab, wie klag- und widerstandslos die Beherrschten sich aktuell beherrschen lassen.

Wer gewählt wird, hängt in einer von privaten Medienkonzernen informierten Kaufhaus-Demokratie ohnehin weniger von den Programmen der Parteien ab (die werden nach der Wahl eh weggeworfen) als vielmehr von der Qualität der Werbeagentur, die Partei und Kandidaten vermarktet.

In einer Demokratie, in der tatsächlich das Volk entscheiden könnte, bräuchte es keine Parteien, die ihm nur vorgaukeln, es habe eine Wahl.

43. Rohrer Seefest 2017

veranstaltet vom Jugendclub Rohr

Samstag 10. Juni bis Sonntag 11. Juni

DAS VOLLE PROGRAMM

Samstag: 12 Uhr: Sick of Society (Punkrock) - 14 Uhr: Blood Torrent (Black Metal) - 16 Uhr: Stonem - 18 Uhr: Stereo Dynamite (Punk - Hardcore) - 20 Uhr: Texas Cornflake Massacre (Melodic Deathcore)

Sonntag: 12 Uhr: Betreutes Üben (Musik aus den 60ern, 70ern, 80ern und 90ern) - 14 Uhr: Out of Order - 16 Uhr: Higher Papa Jah (Wild Reggae) - 18 Uhr: The Desperate Mind

„Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“

Mit Straßenbau gegen Stau ?

(c.g.) Stau ist ein Problem – nicht nur in Vaihingen. Zwar fahre ich selten Auto, aber wenn ich dann im Stau stehe, nervt es mich unglaublich. Pünktlich zum Berufsverkehr gibt es im Industriegebiet und auf der Nord-Süd-Straße Dauerstau. Und das ist nicht der einzige Stau, in den man geraten kann.

Im Durchschnitt sind es fast 40 Stunden, die jeder deutsche Autofahrer pro Jahr im Stau verbringt. Also eine ganze Arbeitswoche.
Was hilft dagegen?
Die scheinbar logische Lösung liegt im Ausbau der betreffenden Straßen. Dieser Ansatz wird von Vielen verfolgt und beispielsweise in Forderungen zum Ausbau der Nord-Süd-Straß konkret geäußert. Aber führt das wirklich zur erhofften Lösung?
Bevor man viel Geld für den Ausbau in die Hand nimmt, sollte man sich einmal bei Experten umhören. Zwei kanadische Wissenschaftler haben den Zusammenhang zwischen Straßenbau und Verkehrsaufkommen genauer untersucht. Die beiden Verkehrsökonomen Gilles Duranton und Matthew Turner, beide Professoren an der Universität Toronto, haben empirische Untersuchungen am Beispiel der USA vorgenommen.
Sie verglichen umfangreiches Zahlenmaterial verschiedener Regionen. Dabei ging es um die Investitionen in den Straßenbau und die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in den Jahren 1983 bis 2003. Also über einen Zeitraum von 20 Jahren. Die Auswertung aus verschiedenen Blickwinkeln und unter Berücksichtigung weiterer Faktoren führte stets zu einem sehr ähnlichen Ergebnis. Und dieses Ergebnis ist zunächst verwirrend:
Straßenbau ist kein Mittel gegen Stau. Proportional zum Bau von Straßen nimmt der Verkehr zu.
Das Ergebnis ist dabei unabhängig vom Bevölkerungswachstum in einer Region, von der wirtschaftlichen Entwicklung und von anderen sozioökonomischen Faktoren. Selbst das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln spielt keine Rolle. Der Autoverkehr nimmt genau in dem Maße zu, wie der Bau oder Ausbau von Straßen betrieben wird.
Diese Studie untermauert das **fundamentale Gesetz des Staus**, das gar keine ganz neue Erkenntnis ist und bereits vor über 40 Jahren vom amerikanischen Ökonomen Anthony Downs formuliert wurde. Hans-Joachim Vogel (SPD) brachte das 1972 auf den Punkt: „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“. Das war kurz vor der Ölkrise. An das Spielen auf autoleeren Straßen kann ich mich noch gut erinnern. Wir Kinder fanden das

Hofflohmarkt der Vaihinger für Gemeinsinn
Sa. 1. Juli 2017 | 10 - 16 Uhr
Unser Standort ist das Europäische Kulturzentrum in der Freibadstraße 84. Der Hof liegt an dem Weg vom Freibadparkplatz ins Rosental rechter Hand.
Vaihinger für Gemeinsinn e.V.

NEUE ANFÄNGERKURSE
für Kinder und Erwachsene
in Möhringen
0711 / 6787825
www.ki-aikido-stuttgart.de
Mkunst@t-online.de
KI-AIKIDO STUTTGART

KFZ-Meisterbetrieb GmbH
Autoflott
Osterbronnstraße 14-16
70565 Stuttgart (Rohr)
Telefon (0711) 7 35 49 21
Telefax (0711) 7 35 42 48

ORSO Bautechnik und Wärmedämmtechnik
Innenausbau · Dachausbau · Wärmedämmung · Fenster · Türen · Dachfenster
Der Dachausbau bietet eine preiswerte Erweiterung der Wohnflächen. Und mit einer guten Wärmedämmung sparen Sie teure Heizenergie.
Wir beraten Sie gerne.
Rufen Sie uns an.
(0711) 657 25 98
Besichtigung, Beratung und Angebot kostenlos und unverbindlich!
Unsere Leistungen für Sie:
Innenausbau, Dachausbau, Fenster und Türen, Wärmedämmung, Dachfenster, Schalldämmung, Bodenbeläge, Ladenbau, Trockenbau, Malerarbeiten, Einbaumöbel.
Verkauf von natürlichen Bau -und Dämmstoffen.
ORSO GmbH · Dieselstr. 26 · 70771 L.-Echterdingen · Fax (0711) 657 29 02 · www.orso-gmbh.de

Wir handeln mit Naturkost, weil es um Menschen, Tiere und die Natur geht, – nicht um Marktanteile!
Bio seit 1983
Grünschnabel
Naturkost & Naturwaren
Sigmundtstr 1 · 70563 Stuttgart-Vaihingen · T 0711 - 735 25 02

Mietpreischeck des Mietervereins abgeschlossen:
Knapp die Hälfte der Vermieter hält sich an den Mietspiegel
Die Auswertung der Aktion Mietpreischeck bringt interessante Ergebnisse: Von den 282 durch die Berater des Mietervereins beantworteten Anfragen über die zulässige Miethöhe lagen mehr als die Hälfte (149) um mindestens drei Prozent über dem zulässigen Mietspiegelwert. Bei 12 Prozent der ausgewerteten Fragebögen (34) bestand sogar der Verdacht eines Verstoßes gegen die Mietpreisbremse. Ob die Mieter in diesen Fällen eine Herabsetzung der Miete verlangen dürfen, konnte wegen der vielen Ausnahmeregelungen bei der Mietpreisbremse nicht erhoben werden. Spitzenreiter war ein Mietpreis von 21 Euro pro Quadratmeter. Andrerseits konnte 47 Prozent (133) der Teilnehmer am Mietpreischeck mitgeteilt werden, dass ihre gezahlte Miete nur leicht über, auf oder unter dem Mietspiegelniveau liegt. „Wir stellen fest, dass insbesondere viele Privatvermieter den Wohnungsmangel offensichtlich nicht ausnutzen, und sich an die gesetzlichen Vorgaben halten“, fasst Mietervereinschef Rolf Gaßmann das Ergebnis zusammen. Gaßmann appellierte in diesem Zusammenhang an alle Vermieter „Maß zu halten und die oft nur geringen Einkommenszuwächse vieler Mieterhaushalte zu berücksichtigen!“ Auch stellt sich die Realität am Wohnungsmarkt für die bei Neuabschlüssen verlangten Wiedervermietungspreise leider anders dar. So ermittelte das Stuttgarter Wohnungsamt in einem aktuellen Bericht an den Gemeinderat, dass 43 Prozent aller Inserate bei Immoscout Nettomietpreise von über 12 €/qm ausweisen. Laut aktuellem Mietspiegel liegt der durchschnittliche Mietpreis in Stuttgart bei 9 €/qm, die Mietpreisbremse ließe damit auch als Wiedervermietungsmiete im Durchschnitt nur 9,90 €/qm zu.

An alle Mieter
DMB MIETERVEREIN STUTTGART
Tel: 0711-210160

damals toll. Aber wir mussten unseren Aktionsradius – im Gegensatz zu Autofahrern - auch nicht einschränken, weil wir sowieso alles zu Fuß oder mit dem Rad erreichen konnten.
Aber zurück zum Untersuchungsergebnis der Kanadier. Der beobachtete Zusammenhang „Mehr Straßen - > mehr Verkehr“ sagt noch nicht unbedingt etwas über Ursache und Wirkung aus. Man könnte ja argumentieren, dass Straßen genau da ausgebaut werden, wo der Verkehr aus anderen Gründen zunimmt, dass also eine vorausschauende und bedarfsgerechte Planung stattfindet.
Mithilfe eines statistischen Verfahrens (Instrumentvariable) konnten Prof. Duranton und Prof. Matthew diese Einflüsse herausrechnen. Und wieder führten alle Berechnungen zu dem obigen Ergebnis: Mehr Straßen = Mehr Verkehr.
Jetzt fragen Sie sich sicherlich auch, woher dieser zusätzliche Verkehr kommt?
Haben Sie schon eine Idee? Ich bin nicht darauf gekommen.
Das Fahrverhalten der Menschen ändert sich. Wir fahren häufiger Auto, wenn das Straßennetz ausgebaut wird. Das ist der wesentliche Grund für mehr Verkehr durch Straßenbau. Verkehrswissenschaflter sprechen vom „induzierten Verkehr“, wenn sie den durch Straßenbau hervorgerufenen Verkehr meinen. Neben den Eingriffen in die Landschaft ist dieser induzierte neue Verkehr die wesentliche Wirkung des Straßenbaus.
Dazu noch kurz ein Ausflug zu den Grundlagen. Die täglich von Menschen zurückgelegten Strecken haben sich stark verlängert. Ohne Verkehrsmittel legten unsere Vorfahren ca. 5km pro Tag zurück Wir bringen es heute im

Schnitt auf 50 km pro Tag. Fast gleich geblieben ist allerdings die Zeit, die wir auf unseren Wegen verbringen. Bei einem aktiven Berufstätigen sind es im Durchschnitt 90 Minuten pro Tag. Dieses sogenannte ‚Reisezeitbudget‘ ist relativ konstant. Die hohen Geschwindigkeiten durch Verkehrsmittel aller Art (Bahn, Auto, Flugzeug, Bus) führen zu dem Verkehr, den wir heute kennen. Das Verkehrswachstum entsteht dadurch, dass mit den größeren Geschwindigkeiten die zurückgelegten Strecken immer länger werden. Der Verkehr wird aber nicht nur dadurch schneller und mehr, dass von langsameren auf schnellere Verkehrsmittel gewechselt wird, sondern auch dadurch, dass der Autoverkehr auf frisch ausgebauten und schnellen Straßen beschleunigt wird. Analog gilt das auch für den Bahnverkehr. Wenn ich schnell auf der Straße von A nach B kommen kann, setze ich mich eher hinter das Steuer, als wenn ich einen Stau erwarten muss. Wenn ich eine schnelle Straße von A nach B vorfinde, dann kann ich meinen Wohnort auch weiter entfernt von meinem Arbeitsplatz wählen, denn die Fahrtzeit beträgt ja nur 45 Minuten.
Das Ziel einer ökologischen Verkehrspolitik, die in Zeiten des Klimawandels dringend notwendig ist, muss demnach ein langsamerer Verkehr sein. Wenn der Autoverkehr durch Tempolimits, Straßenrückbau und längere Ampelrotphasen usw. langsamer wird, führt das dazu, dass wieder näher gelegene Ziele aufgesucht werden. Dazu müssen diese Angebot natürlich auch in der Nähe zu finden sein. Eine gute, alles berücksichtigende Stadtplanung und eine bessere Versorgung außerhalb der Städte und in reinen Wohngebieten sind nicht zuletzt vor dem Hintergrund einer zunehmend älter werdenden Bevölkerung hier gefragt. Dazuhin muss der öffentliche Verkehr insbesondere auf den Strecken ausgebaut werden, die parallel zu verlangsamten Straßen verlaufen, um so einen echten und wirksamen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Die Fahrten, die dann noch mit dem Auto zurückgelegt werden (müssen), würden mit den bestehendem Straßennetz zu bewältigen sein. Nach und nach käme man zu einer Stadt der kurzen Wege, die in langsamerer Geschwindigkeit (zu Fuß oder mit dem Rad) zurückgelegt werden können. Das ist doch eine wirklich lohnende Perspektive in Richtung mehr Lebensqualität und Entschleunigung und contra Feinstaub. Vielleicht aus heutiger Sicht etwas weit weg von unser hektischen und stressigen Realität aber momentan geht es vor allem mal darum, die richtige Richtung einzuschlagen. Also: Ausbau der Nord-Süd-Straße und in der Folge noch mehr Verkehr oder kein weiterer Straßenbau und Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung ? In dem Zusammenhang ist auch die Konzentration von etlichen Zehntausend Arbeitsplätzen wie im Gewerbegebiet Vaihingen/ Möhringen (Synergiepark) auf engem Raum fragwürdig. Kurze Wege gibt es dann jedenfalls nicht.

75 Jahre Zwangseingemeindung - Ein Vaihinger erzählt

Die vereinnahmte Stadt

(von Walter W., Jahrgang 1928) **Schon mein Vater war ein Ur-Vaihinger, der 1902 als dreizehntes Kind einer Familie in der Bahnhofstraße - heute Herrenberger Straße - geboren wurde. Meine Mutter stammte aus Esslingen und arbeitete im Vaihinger Filderhof, nur wenige Meter vom Elternhaus meines Vaters entfernt. Aus ihrer Bekanntschaft entstand ich mit zwei Geschwistern.**

In Vaihingen war es auch damals schwierig, eine Mietwohnung zu bekommen. 1936 konnte nach langer Suche der Umzug in die Katzenbachstraße stattfinden. Zu dieser Zeit war „Vaihingen auf den Fildern“ noch selbständig, doch die NS-Regierung ließ den Ort militärisch stark aufrüsten. Der Krieg war längst geplant, das sah man unweit meines Elternhauses nicht nur an der schon bestehenden Kurmärkerkaserne. In und um das Gebiet des gegenwärtigen Unigeländes und des Lauchhau befanden sich, für die Zivilbevölkerung nicht zugänglich, mehrere Flugabwehrstellungen, die Stuttgart vor einem Luftangriff schützen sollten. Um diese militärischen Einrichtungen mit Mensch und Material versorgen zu können, wurden Wege zu befestigten Straßen ausgebaut, wie die in nördlicher Richtung verlaufende Büsnauerstraße. Die Nebenstraßen waren damals noch asphaltfrei und die Gebäude flach, was dem Ort einen dörflichen Charakter verlieh. Wären da nicht die großen Firmen gewesen, wie Schwabenbräu mit dem hohen Schornstein, das Schamottwerk Ruppmann oder die Trikotfabrik Vollmoeller beim Bahnhof. Während des Krieges begann für Vaihingen 1942 das dunkelste Kapitel der jüngeren Geschichte mit der Zwangszugehörigkeit zu Stuttgart. Wir Bürger wurden nicht gefragt, ob uns das passt oder nicht. Bis in die Gegenwart werden Entscheidungen im entfernten Stuttgarter Rathaus über unsere Köpfe hinweg gefällt.

Doch im Jahr 1942 kam es für Vaihingen noch dicker. Aufgrund ihrer Kessellage war die Stadt Stuttgart von den Bomberpiloten schwer zu finden, und der Bombenhagel traf Vaihingen, tötete und verletzte viele Menschen, legte viele Häuser in Schutt und Asche. Die Neuapostolische Kirche in der Sternäckerstraße koordinierte Hilfsgruppen, denen auch ich angehörte, um nach Überlebenden zu suchen. Auch das Bekleidungsunternehmen Vollmoeller wurde schwer getroffen. Das dabei entstandene Feuer war so heiß, dass sich die Hitze nur im Stadtpark ertragen lies. Es brannte lichterloh und an Löscharbeiten war nicht zu denken. Die Flugabwehrkanonen ballerten ohne Pause mit einem ohrenbetäubenden Lärm. Die Versorgungslage war schlecht. In der Not fing mein Vater einen Hund, den er uns zum Essen vorsetzte. Der Hunger stellt keine Fragen nach der Herkunft des Fleisches. Erst nachdem die Teller ausgeleckt waren, verriet unser Vater sein kleines Geheimnis. Nach dem Krieg ging ich meiner Leidenschaft nach, dem Fußball. Unser Sportplatz befand sich in der Freibadstraße, wo heute die Vereine des Europäischen Kulturzentrums untergebracht sind. Doch auch die neue Sportanlage am Schwarzbach ist ja mittlerweile in ihrer Existenz bedroht, weil sich dort ein großer Versicherungskonzern durch die Grünflächen fressen will. **(wird fortgesetzt)**

Es geht auch andres: Oben: Schillerstr. - Unten Lautenschlagerstr.

Breites Bündnis für eine autofreie Innenstadt

Stuttgart laufd nai

Die Idee stammt von den Stadträten Luigi Pantisano (SÖS) und Christoph Ozasek (Linke). Inzwischen ist es ein breites Aktionsbündnis, das ein Bürgerbegehren initiieren will mit dem Ziel, das Gebiet innerhalb des zukünftigen Cityrings als durchgrünte Fußgängerzone ausweisen zu lassen.

Gemeint ist der Bereich zwischen Konrad-Adenauer-Straße/Hauptstätter Straße, Theodor-Heuss-Straße/ Heilbronner Straße, der Paulinenbrücke und der Wolframstraße (neue Ostspange). Zentrale Themen der Kampagne „Stuttgart laufd nai“ seien der vom Gemeinderat beschlossene Rückbau der Schillerstraße und die Zusammenführung von Oberem und Mittlerem Schlossgarten „als intaktes grünes Band bis zum Akademiegarten und dem Schlossplatz“, so Stadtrat Christoph Ozasek. Die Bündnispartner wollen „ein Paradies für zu Fuß Gehende und Radfahrende mit optimaler Anbindung an den ÖPNV im Herzen der Stadt“. Stuttgart solle sich in den nächsten Jahrzehnten „nach menschlichem Maß“ entwickeln, wie es der legendäre dänische Stadtplaner Jan Gehl formuliert. Dafür bedürfe es der Vision einer lebendigen, sicheren, nachhaltigen und gesunden Stadt, so SÖS-Stadtrat Luigi Pantisano.

Dass dies in einer Stadt, in der bisher die meisten „Plätze“ nichts als stets verstopfte stinkende Autoverkehrs - Kreuzungen sind, in deren Nähe man sich nur mit Atemschutzmaske aufhalten kann, keine „Utopie“, sondern dringende Notwendigkeit ist, um einer Überhitzung der Innenstadt durch die nicht aufzuhaltende Erderwärmung entgegen zu wirken, zeigt das schon heute gut durchdachte Konzept. Auf der Internetseite www.stuttgart-laufd-nai.de gelingt es den Initiatoren bereits heute, die zu erwartenden Bedenken gegenüber einer autofreien Innenstadt zu zerstreuen: Die bisherigen Zu- und Durchfahrten für SSB-Busse (Rotebühlstraße, Schlossplatz, Schillerstraße) sind essentiell wichtig und bleiben erhalten. Somit ändert sich für den ÖPNV an den wichtigen Knotenpunkten nichts. Auch für Taxen wird es künftig Haltepunkte geben. Die City bleibt nach wie vor hervorragend an den Umweltverbund angebunden.

Der Lieferverkehr für den innerstädtischen Handel wird auch weiterhin gewährleistet. Jedoch werden die bestehenden Lieferzeiten künftig konsequent kontrolliert.

Zudem wird die schrittweise Umsetzung eines Lieferverkehrskonzeptes City angestrebt, um mittels Mikrodepots und elektrifizierter Lastenräder den verbrennungsmotorbasierten und schweren Lieferverkehr deutlich zu reduzieren. Alle oberirdischen Parkplätze für PKW und LKW werden zur Fußgängerzone umgewandelt. Breitere Gehwege, erweiterte Grünflächen, neue Stadtbäume, Stadtoasen, Kinderspielplätze, Urban Gardening, Straßencafés, Orte des freien kulturellen Austauschs – die Bürger_innen sollen entscheiden, was mit den freiwerdenden Flächen passiert. Das Parkhauskonzept City sieht eine Umnutzung und Neuordnung der frei werdenden Stellplatz-Flächen vor. Teile der Flächen sollen als Fahrradparkhäuser genutzt werden, andere als Lagerflächen für den Warenaustausch der Innenstadthändler. An oberirdischen Parkdecks sollen gemischte Wohn- und Gewerbequartiere neu entstehen. Die Parkhäuser, die direkt über den Cityring erreichbar sind, bleiben erhalten.

Die Verteilung von Waren innerhalb der City wird Schritt für Schritt klimaneutral erfolgen. Die derzeit anlaufenden Pilotprojekte für eine alternative City-Logistik werden Alltag.

Dass von einem solchen positiven Wandel auch Handel und Tourismus profitieren, wird an Hand zahlreicher Städte, die ihre Innenenbereiche entsprechend umgestaltet haben, illustriert.

VorOrt empfiehlt zwei Vorträge von Prof. Dr. Rainer Mausfeld (Universität Kiel)

Warum schweigen die Lämmer?

Thema dieses Vortrags sind Techniken, die dazu dienen, schwerwiegende Verletzungen moralischer Normen durch die herrschenden Eliten für die Bevölkerung moralisch und kognitiv unsichtbar zu machen.

‚Kognitiv unsichtbar‘ sind Verletzungen moralischer Normen, wenn sie zwar als Fakten sichtbar sind, jedoch in einen Kontext eingebettet sind, der verhindert, dass Schlussfolgerungen aus ihnen gezogen werden. Die Sicht barkeit und Unsichtbarkeit von Fakten wird wesentlich durch die Massenmedien vermittelt.

Die Angst der Machteliten vor dem Volk“

Neben einer gründlichen Durchleuchtung des Wesens westlicher „demokratischer“ Staatsformen und deren Mechanismen der Herrschaftsausübung, wird hier der Nachweis geführt, dass die Form der repräsentativen Demokratie von den ökonomischen Machteliten gezielt zur Verhinderung von Demokratie (Volksherrschaft) und zu ihrer eigenen Herrschaftssicherung installiert wurde.

Beide Vorträge finden sich im Internet auf www.youtube.com Einfach „Mausfeld“ eingeben. Dort findet sich jeweils auch ein Link auf die Vortragsmanuskripte.

Vaihinger Gespräche
Vaihingen ökologisch sozial
>> Klimawandel
Globale Herausforderung - Lokale Verantwortung auch in Vaihingen!
>> vom Unteren Grund bis zu den Honigwiesen, von den Allianz-Plänen bis zu den Plänen des Fraunhofer auf dem Gebiet Birkhof
mit Impulsreferaten von Experten und Vaihingern danach Diskussion
Vaihinger für Gemeinsinn e.V.
Vaihingen ökologisch sozial
Eintritt frei!
Freitag, 7. Juli 18 Uhr
Alte Kelter, Stuttgart-Vaihingen
www.vaihingen-ös.de

Die City-Maut ist längst Stuttgarter Wirklichkeit

Bus- und Bahn immer teurer

Dass die hohen Fahrpreise in Stuttgart ein Grund dafür sind, dass der allseits geforderte Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel nicht so richtig voran kommt, wird kaum bestritten. Trotzdem gelten den meisten Stadträten jährliche Tariferhöhungen als Selbstverständlichkeit. Das Defizit der SSB belaste sonst den Stadthaushalt zu sehr. Weniger bekannt ist, dass Mittel zum Ausgleich des SSB-Defizit noch nie aus dem Stadthaushalt kamen, sondern bisher aus den Zinseinnahmen der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH beglichen wurden. Diese reichen künftig allerdings in Folge der Niedrig-Zins-Politik nicht mehr aus.

So gut wie gar nicht bekannt ist aber, dass die Stadt regelmäßig ihren Haushalt auf Kosten der SSB aufbessert und so zu deren Defizit beiträgt, indem sie die für PkWs stets abgelehnte „City-Maut“ längst erhebt - allerdings nur für die Busse der SSB. Für die nämlich wird eine Straßenbenutzungsgebühr von jährlich 7-8 Mio Euro erhoben.

Herausgeber:
VorOrt-Verlag, Stgt.-Vaihingen
Verantwortlicher Redakteur:
Gerhard Wick
Verlagsanschrift:
VorOrt-Verlag
Dürrlewangstr. 4, 70565 Stuttgart
Tel: 0711 / 74 29 09
vorort-vaihingen@arcor.de
Druck: UWS Papier&Druck GmbH
Auflage: 18 500
Bankverbindung:
VR-Bank Stuttgart
IBAN:
DE40 6009 0100 0100 0150 00