



20 Jahre Notbremse

Mit der Kamera unterwegs

Wie kinder- tauglich ist Tullns Ver- kehrssystem?

Tulln's Schuldenpolitik

Der „Besondere Film“

20 Jahre Grün-Bewegung in Tulln

Mit der Gründung der Bürgerinitiative „Notbremse“ vor 20 Jahren begann in Tulln eine Grün-Bewegung, die heute politisch nicht mehr wegzudenken ist. Das Grüne Mäntelchen, das sich die anderen Parteien versuchen umzuhängen, ist unglaublich. Die Haltung, die dahinter steckt und nichts mit Umweltschutz zu tun hat, ist schnell entlarvt. Damals wie heute versucht die Absolut-Regierung der Bevölkerung ihren Willen aufzuzwingen. Mit einseitigen Konzepten und Projekten, die keine Wahlmöglichkeit zulassen. Veranstaltungen und Bürgerbefragungen sind so ausgerichtet, dass die Bevölkerung nur eine Variante auswählen kann. Das ist keine Demokratie oder Bürgerbeteiligung, das ist schlichtweg ein Missbrauch der Demokratie, der von den eigentlichen Zielen ablenken soll – nämlich der Umsetzung der eigenen Ziele. Diese quasi demokratischen Entscheidungen haben einen Schönheitsfehler. Die Bevölkerung durchschaut dieses Spiel. Manchmal ist es besser zuzuwarten und andere Varianten auch zu diskutieren, bevor ein Projekt voreilig durchgezogen wird. Aber lesen Sie selbst über die Gründung der Notbremse und die Erkenntnisse heute.

Nächster „Besonderer Film“

Persepolis (Zeichentrickfilm)
Donnerstag, 29. 10. 09, 20 h, Kino-
center Tulln. Der Film behandelt ein
aktuelles, brisantes Thema mit rea-
lem, politischen Hintergrund. Als im
Iran die fundamentalistischen Mullahs
die Macht ergreifen, flüchtet das
14-jährige iranische Mädchen nach
Österreich, wo sie gegen Vorurteile
und Anfeindungen ankämpfen muss.

Die Notbremse - 20 Jahre danach

Erinnern Sie sich? Damals, nur wenige Jahre, nachdem das Erscheinungsbild unserer kleinen Stadt und seiner Umgebung durch den Bau des Kraftwerks Greifenstein tief greifend und nicht nur zum Vorteil verändert worden war, wurde uns Tullner Bürgern Ende der 1980er-Jahre mit der Errichtung der zweiten Donau-Brücke ein weiteres „Jahrhundert-Projekt“ vorgelegt, um die Stadt von den ständig wachsenden Verkehrsproblemen zu entlasten.

von Reinhart Buchegger

Als Folge der sich zu dieser Zeit häufenden Umweltzerstörungen entstanden allerorts mehrere Bürger-Initiativen. Vorsichtig geworden durch die Geschehnisse rund um das Kraftwerk Zwentendorf und in der Hainburger Au 1984, hatte sich die Stadtregierung unter der Leitung des damaligen Bürgermeisters Pircher dazu entschlossen, die Bevölkerung über den zu errichtenden Brücken-Typ entscheiden zu lassen. Wohl mit dem Hintergedanken, dadurch die Aufmerksamkeit der gnädig zur Abstimmung Gebetenen auf Äußerlichkeiten und weg von den Schwachstellen des Projekts zu lenken, war die Tullner Bevölkerung gegen Jahresende 1989 eingeladen, eine von mehreren Konstruktionsarten auszuwählen. Gleichzeitig zur Abstimmung im alten Rathaus fand dort auch die Präsentation des Gesamt-Projektes statt, in der die Einzelheiten der Zufahrts-Trassen und

deren Anbindungen eingesehen werden konnten. Aus Sicht der damaligen Verantwortlichen ein unvermeidlicher, allerdings fataler Schritt, zumal sich dessen Schwächen und zukünftige Probleme, selbst hinter sympathischer Farbgebung und schwer verständlicher Zeichensprache versteckt, gut erkennen ließen. So brauchte es nicht wundern, wenn durch die Launen des Zufalls noch am selben Nachmittag eine Gruppe von jungen Menschen vor den Plänen zusammentraf, die spontan verstanden hatten, was der Stadt drohte, nämlich der Verlust des beliebten Naherholungs-Gebietes am Nord- und die nachhaltige Beeinträchtigung des Südufers. Eben jenes Grün-Streifens, den die Stadt einige Jahre zuvor als Trostpflaster für deren Abdämmung vom Strom von den Kraftwerksbauern zugesprochen erhalten hatte und von der Stadtregierung als großer Verhandlungs-Erfolg gefeiert worden war.

Was jenen aufgebrachten BürgerInnen nach der Gründung ihrer Bürgerinitiative einige Tage danach vonseiten der Bevölkerung entgegen gebracht wurde, war eine Mischung aus ermutigendem Verständnis und Zustimmung, aber auch un-verhohlener Ablehnung



und Hass, bot gleichsam das Sittenbild einer Kleinstadt, indem ebenso eifrig Schulter geklopft, wie das Gespräch verweigert, großzügig unterstützt, aber auch offen gedroht, von Fürsprechern verteidigt und Gegnern öffentlich lächerlich gemacht wurde. Bürgergruppen wurden schamlos gegeneinander ausgespielt und selbst langjährige Freundschaften zerbrachen, wie ebensolche neu entstanden – kurzum, die Stadt war mit einem Mal in Bewegung geraten und blieb es in Bezug auf dieses Thema auch die nächsten drei Jahre, bis das unglückliche Bauwerk nach einer Reihe von unfairen und durch einseitige Untergriffe bestimm-



ten Bürgerversammlungen, Unterschriften- und Protestaktionen, wechselnden Publikationen und sich nicht erfüllenden Hoffnungen, mit einiger Verspätung schließlich doch gebaut und 1995 eröffnet wurde.

Seither haben sich sämtliche Bedenken der damaligen „Notbremser“, etwa die völlige Verlärmung und Entwertung des betroffenen Gebiets, die mit dem Verkehr ständig zunehmende Lärmbelästigung der Donaulände – an die sich die meisten Tullner mittlerweile demütig gewöhnt zu haben scheinen – aber auch die vorhergesehene Überlastung der Anbindungen bestätigt, abgesehen vom allgemeinen Verkehrsaufkommen, das nicht zuletzt durch das zusätzliche Angebot an Straßen erheblich zugenommen hat.

Aus meiner heutigen Sicht jedoch dürfte weniger die Entscheidung für eine zusätzliche Brücke und die Südumfahrung, die in Hinblick auf die Entlastung der Anrainer zwar argumentierbar war, nicht aber zur allgemeinen Verkehrsentslastung der Stadt geführt hat, sondern die voreilige Festlegung des Standortes der eigentlichen Irrtum der damaligen, teilweise noch immer aktiven Stadt-Politiker gewesen sein. Wäre die Wahl nämlich auf den Osten gefallen, dann hätte das Erholungsgebiet an der Donaulände und die Ruhe der Stadt nicht geopfert werden brauchen, die Straßen-Anbindung direkt an die Umfahrung erfolgen



und der meiste Verkehr im Süden um Tulln herumgeführt werden können. Vielleicht würde auch so manche Großmarkt-Filiale auf Tullner Boden gebaut worden sein und sich nicht die Bürgermeisterin von Langenrohr ins Fäustchen gelacht haben, sondern ihr Amtskollege in Tulln.

Als direkte Folge und eigentliche Geburtsstunde der jetzigen Tullner Grünen, bildete sich aus dem Kreis der Notbremse-Aktivisten rechtzeitig vor den Gemeinderats-Wahlen 1995 das



„Ökologische Bürgerforum“ und stellt seit damals einen festen, ständig wachsenden Bestandteil des politischen Lebens unserer Stadt dar – gleichsam später Lohn für jene Grün-Bewegten, die sich damals für die Erhaltung unseres gemeinsamen Lebensraumes eingesetzt haben.



Ansatzweise

Die Idee der Gemeinde Stromtankstellen in Tulln zu errichten, um Elektroautos damit zu speisen, ist sehr positiv. Immerhin der erste Schritte zur Abgasverminderung in Tulln. Sehr oft setzt ja die ÖVP Impulse, Verkehr nach Tulln zu bringen, und somit auch Lärm und Abgase!

Die Grünen Tulln lobten den Ansatz der Stromtankstellen, gaben jedoch den Hinweis, als nächsten Schritt in Solarenergie (Photovoltaikanlagen auf Dächern...) zu investieren, um auch garantiert sauberen Strom für diese Stromtankstellen produzieren zu können. Die Gemeinde Tulln soll mit gutem Beispiel vorangehen und Solaranlagen auf Dächern von öffentlichen Gebäuden errichten. Leider hat die Bundesregierung mit Hilfe der FPÖ ein Ökostromgesetz beschlossen, das Photovoltaikanlagen eher verhindert als fördert. Was in diesem Gesetz fehlt, sind attraktive Einspeisetarife, damit Solarstrom, wie in Deutschland, auch von der Bevölkerung angenommen wird.

Judith Weidl

Mit der Kamera unterwegs



Viele leere Geschäfte prägen das Stadtbild. Die innerstädtische Struktur wird durch den unkontrollierten Bauwahn der ÖVP zerstört.



Hier werden Radfahrer und Fußgänger gemeinsam auf einen engen Gehsteig gezwungen. Konflikte sind vorprogrammiert.



Ein neuer Genossenschaftsbau. Endlich mit barrierefreiem Eingang.



Die Güterzüge fahren bereits verstärkt. Der Lärmschutz lässt noch auf sich warten. Dafür hat die ÖBB einen Kreisverkehr finanziert- dürfte BM Stift wichtiger sein.



Nachrang für Radfahrer. Hauptsache die Autofahrer können ungehindert fahren.

Mobilität und Lebensqualität

Wie kindertauglich ist Tullns Verkehrssystem?

von Gustav Rödl

Kindheit ohne Elterntaxi

Die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern sind einfach zu beschreiben. Sie möchten sich selbstständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewegen und in der Nachbarschaft Freunde treffen, mit denen sie die nähere Umgebung nach Spielgelegenheiten absuchen. Ich denke da auch an meine Kindheit: Freunde abholen, mit dem Rad auf die Felder, verbotene Unterstände in Strohhaufen, Steine platteln an der Donau, zum Fanghügel in die Au – das waren die Nachmittage meiner frühen Schulzeit.

Diese Plätze liegen nun – falls es sie noch gibt – entlang des autotauglichen Straßennetzes.

Um Freunde zu treffen, geht man nicht mehr einfach vor die Tür, sondern man ruft an und plant die Begegnungen – Terminplan statt Spontaneität. Die Stadt als Erlebnisraum ist für viele junge Menschen eine Summe von „Inseln“, die nur mit Hilfe von „Elterntaxis“ erreicht werden können.

Und obwohl Kinder und Jugendliche Vorbildfunktion für Erwachsene haben – indem sie für die meisten ihrer Wege Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Öffis, Rad, zu Fuß) nutzen – bringt ihnen die Verkehrserziehung kaum Wertschätzung entgegen: Abgesehen von reflektierender Kleidung sollen sie sich möglichst unauffällig im Straßenverkehr verhalten.

Es herrscht Autoverkehr

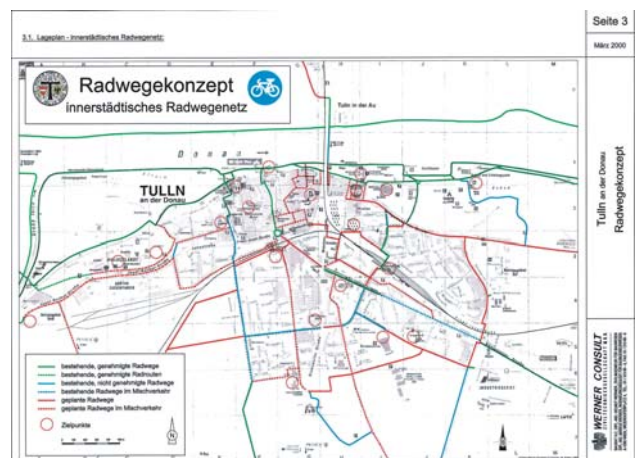
Immerhin hat Tulln ein Radwegkonzept. Das ist zwar aus dem Jahr 2000, es wird aber laufend adaptiert – „begleitend geplant“ sozusagen.

Zusätzlich veranstaltet der Umweltstadtrat auch „Radbefahrungen“ mit interessierten Bürgern, um die Fortschritte bei der Realisierung des Radwege-Konzepts zu besprechen. Bei der letzten Veranstaltung dieser Art wurde eine Verbindung zwischen Bahnhof und Rudolf Buchinger-Straße abgeradelt. Mehrere Gefahrenquellen wurden zur Sprache gebracht, und im Lauf der Diskussionen haben sich ein paar Grundsätze der derzeitigen Stadtpolitik manifestiert:

In Tulln werden Straßen für den Autoverkehr gestaltet. Das Auto soll so schnell wie möglich und ohne Verzögerung sein Ziel erreichen. Nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer werden geduldet so lange sie möglichst unauffällig sind und den Autoverkehr behindern. Forderungen nach Wohnstraßen ernten die Erwiderung: „Ein Missverständnis, Wohnstraßen sind keine Spielplätze, es herrscht Autoverkehr.“

An einer gefährlichen Stelle wurde über die Sinnhaftigkeit eines bevorzugten Radwegs diskutiert. Die abschmetternde Bemerkung eines Gemeindevertreters: „Nein, dort vorne ist eine Ampel, und ein Autofahrer der beschleunigt, und vielleicht auch noch telefoniert, bemerkt seinen Nachrang möglicherweise gar nicht.“

Und zum Vorschlag, dem Sicherheitsbedürfnis von Radfahrerinnen durch Tempo-30-Zonen entgegenzu-



kommen: „Manche Straßen, wie zum Beispiel die Rudolf Buchinger-Straße, sollen so unattraktiv für Radfahrer sein, dass sie freiwillig den Fahrradweg nehmen.“

Dabei ist der Stand der Diskussion in Österreich schon um einiges weiter und bietet neben dem klassischen Radwegbau folgende Vorschläge:

- Sachgerechte Planung und Ausführung von Radfahr- oder Mehrzweckstreifen – durchgängige sichere Radwege, getrennt von Fußgängern
- Kosten- und Sicherheitsvorteile gegenüber engen Zwei-Richtungs-Radwegen nahe an den Fußgängern. – Alternativ: Radfahrer fahren gleich als „richtige“ Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn. Rot markierte Fahrradstreifen direkt auf der Straße halten Autos durch eine weiße Linie getrennt.
- Verkehrsberuhigung, Herabsetzen der erlaubten Höchstgeschwindigkeit und Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer.
- Attraktive, zielnahe und sichere Rad-Abstellanlagen.



Ruine ÖBB

Die Auswüchse der SPÖ Regierung haben in den 90er Jahren die Schreie nach weniger Staat immer lauter werden lassen. ÖVP und FPÖ haben dann den Grundstein gelegt, dass heute beinahe in allen damaligen staatlichen Betrieben die Manager das Sagen haben. Und was ist heute? Ab 1. Juli müssen Sie für Bahntickets um fünf Prozent mehr zahlen. So wollen es Verkehrsministerin Doris Bures und die ÖBB. Warum? Die ÖBB haben 613 Millionen Euro verspekuliert und 2008 eine Milliarde Verluste gemacht. Die zuständigen Manager kassieren trotzdem Millionen. Die Bundesregierung und die ÖBB wollen den Brennerbasistunnel bauen. Eine sinnlose Investition, die den Bahnkunden nichts bringt, und relativ wenige Arbeitsplätze sichert. Dafür ÖBB-Schulden in Milliardenhöhe. Für den dringend nötigen Ausbau des Nahverkehrs, der den Pendlern nützen würde, ist zu wenig Geld da. Das im Wahlkampf versprochene Österreich-Ticket kommt auch nicht. Dafür werden die Ticketpreise erhöht. Sie, als Bahnkunde, zahlen für die Misswirtschaft bei der ÖBB. Wir sagen NEIN zur Erhöhung der Ticketpreise!

Liane Marecek

Tulln lebt über seine Verhältnisse

Warum die Zukunft unserer Stadt sehr düster aussieht

Sehr viele Amerikaner haben sich den Traum von einem eigenen Haus erfüllt, obwohl sie es sich nicht leisten konnten. Als die Zinsen stiegen, konnten sie ihre Kredite nicht mehr bezahlen und mussten aus ihren Häusern ausziehen. Letztendlich war das der Auslöser für die Wirtschaftskrise in der wir uns gerade befinden. Alle die vor diesem Ergebnis gewarnt hatten wurden ausgelacht oder bestenfalls ignoriert.

So ähnlich kommt mir die jetzige finanzielle Situation von Tulln vor. Stift und Eisenschenk geben das Geld mit vollen Händen aus, als gäbe es kein Morgen. Bei der Neugestaltung des Hauptplatzes durfte es natürlich wieder einmal nur vom Allerfeinsten sein. Egal, Tulln ist ja (noch) kreditwürdig.

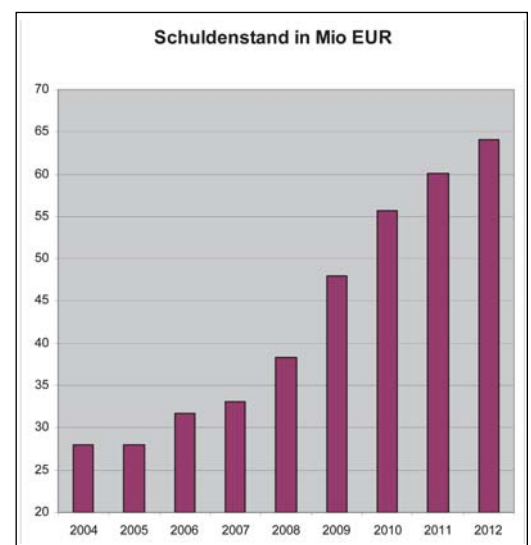
So sieht der Plan für das Jahr 2009 eine Erhöhung des Schuldenstandes um 9,7 Mio Euro vor, womit er sich allein heuer um 25 % erhöht.

Die geplante Schuldenexplosion der nächsten Jahre können Sie auf der Grafik sehen. Das Problem dabei ist, dass diese Zahlen die aktuelle Krise überhaupt nicht berücksichtigen. Die tatsächlichen Zahlen werden wahrscheinlich noch schlimmer aussehen.

So berichtete Gemeindebund Präsident Mödlhammer von der ÖVP vor wenigen Wochen, dass die Einnahmen der Gemeinden drastisch einbrechen, im Monatsvergleich zwischen September 2008 und 2009 sind allein die Einnahmen aus den Ertragsanteilen des

Bundes durchschnittlich um 12 Prozent gesunken. Dies liegt daran, dass die Steuereinnahmen des Bundes sinken und damit auch die Ertragsanteile der Gemeinden.

Das bedeutet, dass Tulln wahrscheinlich mehr Schulden machen wird als geplant. Zu befürchten ist daher,



Zahlen 2010 bis 2012 berechnet aus dem mittelfristigen Finanzplan

dass der finanzielle Spielraum in den nächsten Jahrzehnten sehr gering sein wird, wenn ein immer größerer Anteil des Gemeindebudgets für Zinsen und Schuldentilgung ausgegeben werden muss.

Die Gebühren werden sicher steigen, und vor allem wird nur sehr sehr wenig investiert werden, weil das Geld einfach nicht da sein wird. Es ist daher ganz wichtig, dass der Verschwendungspolitik der Tullner ÖVP Einhalt geboten wird, denn sonst sieht es für Tulln in der Zukunft sehr düster aus.

DER BESONDERE FILM

Liebe KinofreundInnen!

Ab Oktober starten wir in die bereits 4. Staffel unseres "besonderen Films". Alle Vorstellungen finden im **Kinocenter Tulln**, Langenlebarner Straße 9 statt. Karten sind an der Abendkasse erhältlich, zum Sonderpreis von 3 €.



Mi 28. 10. - 20 Uhr - PERSEPOLIS

Persepolis behandelt ein aktuelles, brisantes Thema mit realem, politischem Hintergrund. Das 14 jährige iranische Mädchen Marjane liebt moderne Musik und interessiert sich für Jungs. Kein Problem - bis die fundamentalistischen Mullahs den Schah aus dem Land jagen, und plötzlich Unterdrückung und Gewalt an der Tagesordnung stehen. Marjane rebelliert dagegen und wird von ihren Eltern sicherheits- halber auf eine Schule in Österreich geschickt, wo das Mädchen gegen Vorurteile und Anfeindungen ankämpfen muss. Als sie wieder in ihr Land zurückkehrt, erkennt Marjane, dass sie unter dem dortigen Regime nicht leben kann. Trotz des ernsten Themas besticht dieser Zeichentrickfilm durch leisen Humor und Personen, die trotz Gefahren Mut und positives Denken nicht verlieren.

FRA 2007, 96 min., R: Marjani Satrapi, Vincent Paronnaud



Mi 25. 11. - 20 Uhr - 7915 km

Die Dokumentation beginnt mit dem Rallye - Spektakel „Dakar“, danach führt der Film 7915 km durch Marokko, Mauretanien, die Republik Sahara – durch die vielfältige Gegenwart Afrikas. Der Film macht die Distanz deutlich, die durch politische und wirtschaftliche Verhältnisse, aber auch die gegenseitigen Vorstellungen und Vorteile zwischen Europa und Afrika geschaffen wird. Außerdem vermittelt er die Sorgen, Alltagsprobleme und Hoffnungen der Bevölkerung. Ohne die ernüchternde Realität aus den Augen zu verlieren, entsteht so eine Hommage an Menschlichkeit und Langsamkeit, die eingefahrene Wahrnehmungen in Frage stellt und viele vermeintlich afrikanische Probleme auf uns selbst zurückwirft.

Ö 2008, 106 min., R: Nikolaus Geyrhalter



Sa 19. 12. - 14 Uhr - Kinderfilm: MULLEWAPP

Die Tiere vom Bauernhof Mullewapp führen ein ganz normales Landleben – bis sie unerwartet Besuch bekommen: Johnny Mauser, nach eigener Aussage ein berühmter Schauspieler, wirbelt den Alltag in Mullewapp kräftig durcheinander. In den ungewohnten Trubel platzt auf einmal die Nachricht: Das kleine Lämmchen Wolke ist verschwunden, offenbar entführt! Ganz Mullewapp ist entsetzt. Aber immerhin ist ja ein waschechter Held zu Besuch. Zusammen mit Waldemar und Franz wird Johnny prompt zu Wolkes Rettung abkommandiert. Jetzt müssen die drei zusammenhalten. Mit Waldemars Fahrrad machen sie sich auf – und ein großes Abenteuer beginnt...

D/FRA/ITA 2009, 77 min., R: Tony Loeser, Jesper Moeller



Mi 27. 01. - 20 Uhr - WILLKOMMEN BEI DEN SCH'TIS

Willkommen bei den Sch'tis ist eine heitere Komödie, welche spielerisch Vorurteile unterläuft. Der Post-beamte Philippe wird nach einem dreisten Schwindel in den rauen Norden versetzt, zu den „Sch'tis“, wie die „Ureinwohner“ wegen ihres Dialektes genannt werden. Obwohl für ihn zuerst zwei Welten auf- einander prallen, merkt Philippe schnell, dass die Menschen dort unglaublich herzlich sind und er sich bei ihnen wohl fühlt, auch wenn er ihren Dialekt kaum versteht. Das führt natürlich zu herrlich witzigen Situationen, erst recht, als auch noch Philippe's Frau auf der Bildfläche erscheint.....

FRA 2007, 106 min., R: Dany Boon

Ökostromgesetz Neu: Kein Ökojob-Effekt und keine Energiewende

Geht es nach dem NÖ Landtag, hätten wir bereits ein Ökostromgesetz nach deutschem Vorbild. Zweimal beschloss der Landtag einstimmig den Grünen Vorstoß Richtung Bund. Auf Bundesebene hingegen bleiben die Grünen alleine auf weiter Flur: ÖVP-SPÖ-FPÖ schnürten eine Mogelpackung!



Dr. Helga Krismer, Landtagsabgeordnete

Jetzt wissen wir es schwarz auf rot-blau: Zukunftsorientierte, sichere Arbeitsplätze wollen in der Krise nicht geschaffen werden. Und von den Klimazielen haben sie sich auch endgültig verabschiedet.

Fix ist: Wenn Betonköpfe sich zusammentun, kommt statt eines Ökostrom-Fördergesetzes ein Ökostrom-Blockadegesetz heraus.

Photovoltaik und Investitionsförderung

Die Aufstockung auf 35 Mio. Euro zur Förderung kleiner Photovoltaik-Anlagen ab 2010 ist natürlich kein frisches Geld. Im Klimafonds wird lediglich der Schwerpunkt verlagert. Angesichts des Antragsstaus von 8.500 mittlerweile aufgebrachten BürgerInnen seit August 2009, wo die ausgeschütteten 18 Mio. Euro lediglich für 1.500 Haushalte ausreichen, ein Schlag ins Gesicht. Die Abwicklung war eine Mischung aus Lotterie und

Bürokratie! Und keine Aussicht auf Besserung. Das verstehen BürgerInnen zu Recht nicht!

Die Grünen wollen stattdessen zusätzlich 100 Mio. Euro Investitionsförderung bei privaten Photovoltaikanlagen für die Jahre 2009 und 2010 für den Klimafonds Österreich. Damit wäre sichergestellt, dass sich der Photovoltaik-Förderstau legt und rund 1000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Stromeinspeisung mit Deckel bleibt

Die vermeintliche Öffnung des Deckels im Ökostromgesetz für die Photovoltaik geht zu Lasten anderer Ökostromanlagen (Wind, Biomasse, Biogas) und bringt keinen Cent mehr an Fördergeldern. Denn die Gesamtsumme bleibt mit 21 Mio. Euro fixiert und lediglich 10 % (2,1 Mio. Euro) stehen für Photovoltaik-Anlagen zur Verfügung.

Die Grünen fordern eine Anhebung des „Kostendeckels“ im Ökostromgesetz von 21 Mio. auf 50 Mio. Euro. Im Rahmen der für Herbst 2010 geplanten neuerlichen Novelle soll der Deckel für Erneuerbare Energien nach bundesdeutschem Gesetz endlich ganz abgeschafft werden. Denn Einspeise-Deckel für Erneuerbare Stromproduktion ist Blockade-Politik!

Außerdem fordern die Grünen die Neuauflage des 100 Mio. Euro-Sanierungsschecks. Denn damit können 10.000 Häuser saniert und für die BewohnerInnen die Heizkosten um bis zu 90 % gesenkt werden.

Energiesparen und der Ausbau der Erneuerbaren Energie macht klimapolitisch und wirtschaftlich Sinn. Wake up, Mister Berlakovich! Die BürgerInnen haben die Gewissheit, dass die Grünen in den Gemeinden Niederösterreichs auf die Reduktion des CO₂-Ausstoßes beharren. In allen Bereichen.

Wir suchen UnterstützerInnen!
Wirtschaftskammerwahl
27. 2. - 2. 3. 2010

Treten Sie mit uns in Kontakt: 0664/831 75 37 • office-noe@gruenewirtschaft.at • www.gruenewirtschaft.at/noe

Grüne Wirtschaft
NIEDERÖSTERREICH



DI Josef Schaffer
Landessprecher
GRÜNE WIRTSCHAFT NÖ

