



BORIS PALMER

Mitglied des Landtags von Baden-Württemberg
Wahlkreis Tübingen, Fraktion GRÜNE

Boris Palmer MdL, Konrad-Adenauer-Str. 12, 70173 Stuttgart

70173 STUTT GART
Konrad-Adenauer-Str. 12
Telefon (0711) 20 63-691
Telefax (0711) 20 63-660
boris.palmer@gruene.de
www.boris-palmer.de

72072 TÜBINGEN
Aixer Straße 66
Telefon (0 70 71) 88 80 86

Tübingen, den 7. April 2005

Liebe Grüne im Kreisverband Tübingen,

nach vier Jahren im Landtag von Baden-Württemberg bewerbe ich mich erneut um die Kandidatur für den Wahlkreis Tübingen. Das ist nicht selbstverständlich. In der Geschichte des Kreisverbands hat bislang noch niemand eine zweite Legislaturperiode im Landtag erreicht. Warum will ich davon abweichen?

Die Triebfeder für mein Engagement in unserer Partei hat nichts an Spannkraft verloren. Die ökologische Frage stellt sich jeden Tag neu. Die Landesregierung verfehlt die selbst gesetzten Klimaschutzziele deutlich. Der Flächenverbrauch und die Zersiedelungsproblematik werden immer drängender. Dem öffentlichen Verkehr werden zunehmend Mittel entzogen, Straßenbau findet immer mehr auf Pump und damit doppelt zu Lasten kommender Generationen statt, ökologisch und finanziell. Bis heute gibt es kein einziges großflächiges Naturschutzgebiet in Baden-Württemberg und die Landesregierung tut nichts gegen Luftverschmutzung in den Städten.

Ich habe in der Fraktion die Themen der Verkehrs- und Umweltpolitik verantwortlich bearbeitet und daran mitgewirkt, unsere Antworten auf die ökologische Herausforderung zu entwickeln. Wir haben aufgezeigt, wie man den Atomausstieg mit Klimaschutz verbindet, wie das Land den Flächenverbrauch eindämmen und Geld für den öffentlichen Verkehr frei machen kann. Wir arbeiten auf das Ende der Sonderprogramme für den Landesstraßenbau und die Einrichtung eines Naturparks auf der Münsinger Alb hin. Ich werde die Landesregierung stellen, wenn sie die Luftreinhaltung weiter verschleppt. Ich will daran arbeiten, dass wir auch weiterhin der Garant für eine ökologische Politik sind.

Im Wahlkreis habe ich in der Vergangenheit kein Blatt vor den Mund genommen. Das will ich auch in Zukunft so halten. Wenn Kreisgemeinden Beschlüsse vorbereiten, die massiv in die Umwelt eingreifen oder andere Kommunen massiv betreffen, dann formuliere ich grüne Positionen auch über formale Zuständigkeit hinaus. Das war so beim hochschulnahen Gewerbepark auf dem Hönisch, das ist so beim Diskothekenprojekt in Ergenzingen und das soll weiter so sein, wenn ihr mich damit beauftragt.

Als Oppositionsabgeordneter kann man den eigenen Wahlkreis nicht so leicht mit Wohltaten beglücken, wie ein Mitglied der CDU-Fraktion. Dennoch habe ich mich in der Vergangenheit vor allem für bessere Verkehrsverbindungen im Kreis eingesetzt. Der Nachtbus ist ein voller Erfolg, die Schienenanbindung hat sich deutlich verbessert und ich arbeite daran, den Hauptbahnhof barrierefrei auszubauen, einen Bahnhaltepunkt am Behördenzentrum einzurichten und die RegioStadtbahn aufs Gleis zu bringen. Genug Projekte für weitere fünf Jahre.

Als ich im Sommer 2000 erstmals nominiert wurde, war das ein Wagnis. Mit gerade 28 Jahren sollte ich der zweitjüngste Abgeordnete des Parlaments werden. Bis man in einem Parlament akzeptiert ist, die informellen Regeln durchschaut hat, sicher und frei agieren kann, falsche Scheu ablegt und sich als vollwertiges Mitglied einer Fraktion und eines Plenums begreift, vergehen Jahre. Noch länger dauert es, bis die Schwelle zur öffentlichen Wirksamkeit überschritten ist. Einem größeren Publikum bin ich nicht als Tübinger Abgeordneter oder umwelt- und verkehrspolitischer Sprecher, sondern erst als OB-Kandidat in Stuttgart bekannt geworden.

Mit der wachsenden Erfahrung ist es mir immer besser gelungen, grüne Positionen zu formulieren und zu vermitteln. Gerade in der Landespolitik, der es an bekannten Köpfen mangelt, ist das für eine Fraktion elementar wichtig. In der ersten Legislaturperiode habe ich mir politisches Kapital, Erfahrungen und Kompetenzen erworben, die ich in einer zweiten Amtszeit nutzbringend einsetzen möchte. In der nächsten Fraktion wäre ich vermutlich immer noch das jüngste Mitglied und doch ein alter Hase.

So wie die Stimmung nach dem Debakel von Kiel in der mittlerweile normalen Übertreibung nun mal ist, würden Siegesbeschwörungen für Rot-Grün bei der Wahl in Baden-Württemberg derzeit wohl etwas deplatziert wirken. Ich denke, wir können trotzdem Ziele formulieren, für die zu kämpfen sich lohnt.

Baden-Württemberg steht zweifellos gut da, aber unser Land könnte es noch besser. Die Politik der Landesregierung ist ökologisch blind, sie hält aus ideologischen Gründen am sozial selektiven Schulsystem fest und sie braucht viel zu lange, um sich vom traditionellen Familienbild als Maßstab für öffentliche Leistungen zu verabschieden. Wir werden CDU und FDP mit diesen Defiziten konfrontieren und Verbesserungen durchsetzen – ob nun aus der Opposition mit Vorschlägen und Kritik oder in Regierungsverantwortung.

In der Opposition finden wir mehr Gehör, wenn wir stärker werden. In die Regierung kommen wir nur, wenn wir viel stärker werden. Ich will im Wahlkreis Tübingen und im Land meinen Beitrag dazu leisten, dass das gelingt. Und mit eurer Hilfe wird es gelingen.

Es grüßt euch herzlich

Die gläserne Tasche

Die Einkünfte von Abgeordneten sind immer wieder Gegenstand erregter Debatten. Zuletzt waren leistungslose Nebeneinkünfte wie von Laurenz Meyer der Anlass für eine bundesweite Diskussion. Wir haben daraufhin in der Landtagsfraktion einen Antrag beschlossen, der vor allem mehr Transparenz herstellen will. Abgeordnete sollen die Quellen ihrer Einkünfte offen legen. Das gilt selbstverständlich auch gegenüber der Partei. Ich habe meine Einkommensverhältnisse in einer Tabelle zusammengestellt, die nachfolgend abgedruckt ist. Angegeben sind je nach Sachverhalt tatsächliche oder durchschnittliche Monatswerte.

Einkünfte	€	Ausgaben	€
Abgeordnetenentschädigung	4.750	Spende Kreisverband	715
Aufwandspauschalen	1.700	Spenden Parteigliederungen	300
Mieteinnahmen	350	Spenden gemeinnützig	100
		<i>Zwischensumme Spenden</i>	<i>1.115</i>
		Zahlung Fraktionskasse	65
		Veranstaltungen	250
		Kommunikation und Porti	250
		Büro Tübingen (Aixer Str)	300
		Reisekosten	250
		Verpflegung und Bewirtung	600
		<i>Zwischensumme Aufwand</i>	<i>1.715</i>
		Zinsen Mietobjekt	600
		Steuern	1000
		Versicherungen	400
		<i>Zwischensumme</i>	<i>2.000</i>
Summe	6.800		4.830

Mir verbleibt ein verfügbares Nettoeinkommen von rund 2000 €. Neben den genannten Einkünften aus meinem Mandat und der Vermietung eines Teils meiner Wohnung habe ich unregelmäßige Einkünfte aus publizistischer Tätigkeit durch Veröffentlichungen in Zeitungen und Zeitschriften oder Fernsehauftritte. Diese haben jedoch einen Wert von 500 € im Jahr noch nie überschritten und werden mit dem Grenzsteuersatz versteuert, so dass sich mein Einkommen dadurch nicht wesentlich verändert.

Vier Jahre Landtag in Zahlen

Ihr wisst es, ich habe Mathematik studiert und ein gewisses Faible für Statistiken. So habe ich Archive und Terminkalender befragt, welche Kennziffern es für meine erbrachte Arbeitsleistung in vier Jahren im Landtag gibt – mit interessanten und amüsanten Resultaten.

Ich habe dienstlich rund 200 000 km mit der Bahn und 15 000 km mit dem Fahrrad zurück gelegt. Dabei habe ich 122 Fraktionssitzungen absolviert, 8 Fernsehauftritte von mehr als fünf Minuten Länge gehabt und an knapp 200 Veranstaltungen im Land als Referent oder Diskutant teilgenommen.

In mittlerweile 88 Sitzungen des Landtags habe ich 45 Parlamentsreden gehalten. Ich habe 62 Abgeordnetenbriefe an Ministerien geschrieben, 29 kleine und 9 mündliche Anfragen gestellt, 44 Abgeordnetenanstträge auf den Weg gebracht und 34 Fraktionsanstträge federführend bearbeitet.

Im Schwäbischen Tagblatt sind 839 Artikel mit einer Nennung des Abgeordneten Boris Palmer erschienen – im Vergleich zu 507 Artikel über die SPD-Kollegin Haller-Haid und 541 Artikel über den langjährigen CDU-Minister Friedhelm Repnik. In den Landesteilen der baden-württembergischen Zeitungen fand ich mit meinen Themen in rund 1000 Artikeln Erwähnung.

In all diesen Kennziffern habe ich innerhalb der Fraktion, aber auch innerhalb des Parlaments als einfacher Abgeordneter ohne herausgehobenes Amt (Fraktionsvorsitzender, Präsident, Minister etc.) eine Top-Platzierung erreicht. Dieses Verdienst geht zwar nicht allein an mich, aber vollständig nach Tübingen. Denn mit Ulrich Narr, Martin Hilger und Gerd Hickmann sind wir in der Verkehrsabteilung in Stuttgart eine ausgelagerte Abteilung des Tübinger Sachverstands der Grünen. Eine gute Gelegenheit, um mich bei den dreien für die hervorragende Zusammenarbeit zu bedanken!

Wer sich mit nackten Zahlen nicht zufrieden geben mag, findet auf den nächsten Seiten einen thematischen Überblick meiner Arbeit als umwelt- und verkehrspolitischer Sprecher der Landtagsfraktion.

Bilanz einer Legislaturperiode

Landespolitik steht nicht an erster Stelle in der Skala der Aufmerksamkeit. Dennoch fallen im Landtag wichtige Entscheidungen, auch im Umwelt- und Verkehrsbereich. Die Palette der Themen ist breit, die Anzahl der Initiativen beachtlich.

Das Schicksal von Oppositionsvorschlägen ist im Parlament leider stets die Ablehnung durch die Koalitionsfraktionen. Eine gute Opposition setzt sich trotzdem durch, indem sie die Regierung zum Handeln treibt. Das ist uns in der Landtagsfraktion durchaus hin- und wieder gelungen. So waren die kostenlose Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr oder die Förderung des Rußfilters in Dieselfahrzeugen ursprünglich grüne Initiativen, die sich die Landesregierung mit einiger Zeitverzögerung zueigen gemacht hat.

Nachfolgend habe ich euch eine Auswahl der Themen zusammengestellt, die ich als umwelt- und verkehrspolitischer Sprecher der Landtagsfraktion verantwortlich bearbeitet habe. Wer mehr lesen möchte, findet jeweils die Drucksachenummer entsprechender parlamentarischer Initiativen angegeben. Diese Dokumente sind über www.landtag-bw.de im Volltext online abrufbar.

Wildwuchs in der Verbundlandschaft lichten – weniger Verkehrsverbünde für mehr Kundennutzen (DRS 13/2541)

Weniger ist manchmal mehr. Für Verkehrsverbünde gilt dieser Satz ganz sicher. Denn die viele Verbundgrenzen und die jeweils unterschiedlichen Tarifregelungen der gut 20 Verbünde im Land erschweren die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Die Landtagsfraktion hat deshalb im Jahr 2004 in einem Antrag gefordert, die Kooperation zwischen den Verbänden zu verbessern und deren Anzahl auf sechs im ganzen Land zu reduzieren. Erfreulicherweise hat inzwischen auch die Landesregierung das Problem erkannt und will durch geänderte Förderkriterien Kooperationen anstoßen. Es sollen mit den Fördermitteln Anreize für eine bessere Dienstleistung am Kunden und größere Verbundräume geschaffen werden. Leider hat die Landesregierung die gute Idee dadurch verunstaltet, dass sie gleichzeitig die Zuschüsse an die Verbünde drastisch kürzen will.

Durch die gesplittete Abwassergebühr zu mehr Gebührengerechtigkeit und weniger Flächenversiegelung (DRS 13/3528)

Die Abwassergebühr wird in Baden-Württemberg auf der Grundlage des Frischwasserverbrauchs berechnet. Abwasser besteht aber einerseits aus verbrauchtem Trinkwasser, und andererseits aus Niederschlagswasser. Letzteres fließt jedoch ungerechter Weise in die Gebührenberechnung nicht mit ein. Dadurch müssen beispielsweise Firmen mit geringem Frischwasserverbrauch kaum Abwassergebühr bezahlen, andererseits fließt durch die hohe Flächenversiegelung viel Regenwasser unbeachtet in das Abwasser. Deshalb sollte landesweit die gesplittete Abwassergebühr (GAG) eingeführt werden, welche die Versiegelung mit einberechnet, somit gerechter ist und zu einer Entsiegelung der Flächen führt. Die Landesregierung teilt zwar diese Ansicht, sie

hat jedoch bis jetzt kaum etwas dafür getan, da bisher nur 14 Kommunen in Baden-Württemberg ein gesplittetes Abwassergebührenmodell eingeführt haben. Deutschlandweit hingegen haben mittlerweile 40% aller Gemeinden gesplittete Gebühren. Wir werden weiter darauf hinarbeiten die gesplittete Abwassergebühr vollständig durchzusetzen.

Umsetzung des Emissionshandels in Baden-Württemberg (DRS 13/2895)

Mit dem 1. Januar 2005 hat in Europa der Emissionshandel begonnen. Dieses neue Instrument des Klimaschutzes geht auf die Kyoto-Vereinbarung und eine EU-Richtlinie zurück. Die großen Emittenten von Kohlendioxid – in Baden-Württemberg sind dies 230 Anlagen, die zusammen 60% des Ausstoß verantworten, müssen Erlaubnis-scheine (Zertifikate) für den Betrieb ihrer Anlagen erwerben. Die Erstausrüstung erfolgt kostenlos, wer zusätzliche Zertifikate benötigt, muss diese an der Börse erwerben, wer Energie einspart und Emissionen reduziert, kann freie Zertifikate gewinnbringend verkaufen.

Die Landtagsfraktion hat zu diesem Thema eine Anhörung mit Experten durchgeführt, die auch von Vertretern der Wirtschaft ungewöhnlich gut besucht war. In einem Antrag haben wir die Landesregierung aufgefordert, die Wirtschaft besser bei der Einführung des Emissionshandels mit Informationen zu unterstützen und die Umsetzung durch die Landesbehörden konstruktiv voranzutreiben.

Fahrradland Baden-Württemberg (DRS 13/1078, 13/2373, 13/3302, 13/3715)

Das Rad ist nach wie vor der am meisten vernachlässigte Verkehrsträger mit den größten Potenzialen. Als passionierter Radfahrer habe ich auf meinen Radtouren, bei denen ich über 5000 km durchs Land zurückgelegt habe, vor Ort für unser Konzept des Radfahrlandes Baden-Württemberg geworben. Mit der Digitalkamera habe ich dokumentiert, wie es um das Radverkehrsnetz steht: Radweg-Schilder sind nicht vorhanden, irreführend, zu klein und sehen in jedem Landkreis anders aus und Radwege enden im Nichts - vor allem wenn es auf der Straße eng wird.

Wir haben die Landesregierung aufgefordert, Baden-Württemberg zu einem Radfahrland zu machen. Davon sind wir noch weit entfernt, doch immerhin zwei Vorschläge wurden zwischenzeitlich aufgegriffen: Die kostenlose Fahrradmitnahme wurde in den meisten Teilen des Landes eingeführt und das Land hat zumindest einen einheitlichen Standard für die Radwegweisung empfohlen. Das angekündigte Programm zur Beschilderung der Radwege lässt hingegen leider noch immer auf sich warten.

Bundesverkehrswegeplan – Straßenbau mit ökologischen Leitplanken (DRS 13/1820)

Im Februar 2003 hat die Landesregierung von Baden-Württemberg der Bundesregierung eine Liste mit den gewünschten Straßenbauprojekten für den Bundesverkehrswegeplan übersandt. Diese hatte einen Bedarf von 7,1 Milliarden Euro und sprengte damit die finanziellen Randbedingungen bei weitem. Angesichts der beschränkten Mittel wäre eine Reduzierung auf wenige Projekte des vordringlichen Bedarfs nötig

gewesen. Die Landesregierung hat sich jedoch vor klaren Entscheidungen, was sie will und vor allem was sie nicht will, gedrückt

Ich habe gemeinsam mit Winne Hermann für Baden-Württemberg die Positionen der Grünen im Land zusammengefasst und eine eigene Prioritätenliste für den Bundesverkehrswegeplan erstellt, aus der sich dank der Regierungsbeteiligung im Bund vieles heute im mittlerweile verabschiedeten Bedarfsplan wieder findet, nicht zuletzt der Schindhau-Basistunnel.

Ersatz für den Interregio – Bahnverkehr in der Fläche erhalten (DRS 13/770, 13/1054)

Mit der Bahnreform wurde den Ländern die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) übertragen. Dafür erhielten die Länder Finanzmittel des Bundes, die so genannten Regionalisierungsmittel. Diese wurden vom Land Baden-Württemberg teilweise zweckentfremdet, sprich für andere Projekte ausgegeben, oder aber mit Blick auf Stuttgart 21 zur Seite gelegt. Die Streichung des InterRegios IR durch die Deutsche Bahn hätte für viele Regionen im Land eine deutliche Verschlechterung im SPNV bedeutet. Da der IR überwiegend für den Nahverkehr von Bedeutung war, haben wir das Land aufgefordert, Ersatzverkehre auszuschreiben und zu bestellen. Die grüne Bundestagsfraktion hat einen Kompromiss vorgeschlagen, den Ländern für die Bestellung des IR-Verkehrs eine Kompensation in der Höhe des jährlichen IR-Defizits zu gewähren und damit die Regionalisierungsmittel aufzustocken und zu dynamisieren. Diese Linie hat sich letztendlich durchgesetzt.

Im Zuge der Fahrplanumstellung im Jahre 2001 wurden IR-Verbindungen teilweise gestrichen, als Ersatz verkehren dafür spärlich IRE-Züge. Die Bahn bekommt für diese verknappte Leistung 30 Mio. Euro vom Land. Unserer Forderung nach einem Ausschreibungsverfahren für den IR-Verkehr ist das Land teilweise nachgekommen.

Spritsparland Baden-Württemberg- Mit Vollgas Sprit sparen (DRS 13/1595)

Ein verbrauchsbewusster Fahrstil, den jede/r Pkw-Fahrer/in in einem halbtägigen Kurs lernen kann, könnte den Energieverbrauch des Autoverkehrs sofort um bis zu 20 Prozent reduzieren (das wäre in Baden-Württemberg ein Einsparpotential von 1,5 Milliarden Litern Kraftstoff). Ich habe in Zusammenarbeit mit der Landesverkehrswacht zahlreiche Kurse vor Ort organisiert. Das baden-württembergische Umweltministerium bezuschusst zwar jeden Teilnehmer eines solchen Spritsparkurses mit 35 Euro, aber das hat noch nicht zum Durchbruch geführt; die Teilnehmerzahlen der Kurse sind sogar rückläufig. Angesichts des großen Beitrags, den ein energiebewusstes Fahren zum Klimaschutz leisten kann, fordert die Fraktion daher in der Initiative „Spritsparland Baden-Württemberg“, groß angelegte Werbekampagnen und öffentlich wirksamen Aktionen. Dabei soll die Verwaltung des Landes mit gutem Beispiel voran gehen.

Das neue alte Preissystem der Bahn und die Rettung der BahnCard (DRS 13/768, 13/1467, 13/1965)

Das neue Preissystem der Deutschen Bahn hat durch seine Unattraktivität und Unübersichtlichkeit zu Kundenverlust und Umsatzeinbußen geführt. Schon anderthalb Jahre vor dem Start des neuen Preissystems haben wir gefordert, die Einführung zweier BahnCards zu prüfen. Eine billige, mit einem Rabatt von 25%, und eine „BahnCard Gold“ mit einem Rabatt von 50%. Der Verkehrsausschuss des Landtags von Baden-Württemberg hat sich schließlich einstimmig dieser Forderung angeschlossen und so zu einem Einlenken des Bahnvorstandes und zu einer Wiedereinführung der BahnCard 50 beigetragen. Weitere Anregungen, wie bspw. die Einführung einer regionalen BahnCard 100, wurden dagegen leider noch nicht umgesetzt.

Feinstäube, Rußfilter, CityMaut (DRS 13/2223, 13/2438, 13/3274, 13/3922)

Schon 2003 hat eine Anfrage der grünen Fraktion ergeben, dass in zahlreichen Kommunen im Land die EU-Grenzwerte zur Luftreinhaltung nicht einzuhalten sind und dass damit gegen das Bundesimmissionsschutzgesetz verstoßen wird. Die Landesregierung war daher nach Bundesgesetz verpflichtet, zum 01.01.2005 Luftreinhaltepläne aufstellen. Geschehen ist jedoch nichts, stattdessen ist die Landesregierung Ende 2004 dazu übergegangen, eine Aufweichung der Grenzwerte zu fordern. Wir haben die Landesregierung wiederholt aufgefordert, endlich ihren Pflichten nachzukommen und die Aufstellung von Luftreinhalteplänen zu veranlassen.

Die nun endlich von Verkehrsminister Mappus angekündigten Maßnahmen Rußfilter für Busse einzuführen und PKWs mit Rußfilter im Fuhrpark des Landes anzuschaffen, habe ich bereits vor einem Jahr gefordert. Auch eine City-Maut könnte einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung leisten. Die Einnahmen aus der Maut stünden den Kommunen zu und sollten für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden, um das Umsteigen auf den öffentlichen Nahverkehr zu erleichtern.

Verkehrsvertrag des Landes mit der Deutschen Bahn AG (DRS 13/2303, 13/3233)

Das Land Baden-Württemberg hat mit der Deutschen Bahn AG einen bis 2016 gültigen milliardenschweren Verkehrsvertrag abgeschlossen, der dem Unternehmen 80% des Schienennahverkehrs und damit eine Monopolstellung im Land sichert. Dadurch wird der Übergang des Schienenverkehrs in den freien Wettbewerb verzögert. Der Auftragsvergabe ging kein Ausschreibungsverfahren voraus. Nach unseren Berechnungen verschenkt das Land damit Einsparpotenziale von 500 Millionen Euro und erhebliche Verbesserungen für die Fahrgäste. Die EU-Kommission hat wegen der Vergabepaxis der hiesigen Landesregierung ein Verfahren eingeleitet, dessen Ausgang jedoch noch offen ist. Der Verdacht bleibt bestehen, dass die Landesregierung mit dem äußerst günstigen Vertrag für die Bahn sich das Wohlwollen für Stuttgart 21 erhalten will.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Bus und Bahn im Rückwärtsgang (DRS 13/3159)

Die Landesregierung hat weit reichende Kürzungen der GVFG-Zuschüsse vorgenommen die jedoch einseitig zu Lasten des ÖPNV gehen. Dadurch kehrt das Land zur Bevorzugung der Straße zurück, Bahn und Bus werden ausgebremst. So senkte die Landesregierung ihre Zuschüsse bei Infrastrukturprojekten von 85 auf 75 Prozent und bei großen Projekten von 85 auf 80%. Außerdem wurde die bisher geltende Bagatellgrenze bei Bahn und Bus in einen generellen Selbstvorbehalt von 100.000 € umgewandelt.

Auch auf Druck von uns Grünen wurde wenigstens die Selbstvorbehaltsregelung neu konzipiert, so dass sich nun der selbst zu zahlende Anteil der Kommunen an deren Größe orientiert. Gerade für die vielen kleinen und mittleren Kommunen wie im Wahlkreis Tübingen ist das die Voraussetzung, überhaupt noch solche Projekte finanzieren zu können.

Streichungen von Leistungen auf der Schiene (DRS 13/3258, 13/3354, 13/3452)

Zur Fahrplanreform im Dezember 2004 wurden von der Landesregierung im Bereich des SPNV (Schienenpersonennahverkehr) umfangreiche Kürzungen durchgeführt und 1,6 Mio. Zug-km bei der DB abbestellt. Der Verkehrsminister Mappus nannte das „Angebotsreduzierung“ angesichts mangelnder Nachfrage.

Er war aber auf meine Anfrage hin nicht in der Lage, die tatsächlichen Fahrgastzahlen der gestrichenen Züge zu benennen. Eine eigens von meinem Büro durchgeführte Zählung der Fahrgäste brachte zutage, dass ungleich mehr Personen die von den Kürzungen betroffenen Zugverbindungen nutzen als von Mappus angenommen. Zumindest einige Züge, auch auf der Tübinger Strecke, konnten dadurch erhalten werden.

Blühende Landschaften erhalten – Streuobstwiesen sind in Gefahr (DRS 13/3517)

Eine Große Anfrage hat zu Tage gefördert, dass die landschaftsprägenden Streuobstwiesen neuen Gefahren ausgesetzt sind: Sie fallen immer noch Neubaugebieten zum Opfer, leiden aber heute vor allem an mangelnder Pflege. Apfelsaftkonzentrate aus Polen oder China sind heute so billig, dass die Ernte sich nicht mehr lohnt. Es sei denn, die Verbraucher greifen bewusst zu Apfelsaft aus heimischer Produktion. Wir haben deshalb die Landesregierung aufgefordert, die Kennzeichnung der Herkunft zu verbessern und eine Imagekampagne für Apfelsaft aus Streuobstwiesen zu starten.

Flächenverbrauch (DRS 13/3084)

Zwischen 11 und 12 ha Fläche täglich werden in Baden-Württemberg für Siedlungs-, Gewerbe- und Verkehrszwecke überbaut. Bislang ist nicht einmal im Ansatz erkennbar, dass die Landesregierung eine Strategie hätte, die geeignet wäre dem wirksam zu begegnen. Im Rahmen einer Anhörung der grünen Landtagsfraktion wurden die Ursachen von Experten analysiert und über das Für und Wider diverser Instrumente

debattiert. Eines der wesentlichen Resultate war die Forderung an das Land, in eigener Gesetzgebungskompetenz ein System handelbarer Zertifikate für die Bebauung von Freiflächen einzuführen. Wie beim Emissionshandel könnte so die zulässige Obergrenze des Verbrauchs präzise definiert werden. Die Kommunen würden die Zertifikate untereinander handeln und hätten damit Flexibilität zur Reaktion auf lokale Gegebenheiten.

Stuttgart 21 (DRS 13/2685, 13/3983)

Die Entscheidung über Stuttgart 21 rückt näher. Durch unsere Berechnungen konnten wir nachweisen, dass der Bau von Stuttgart 21 über Jahre hinaus die Nahverkehrsmittel des Landes zu einem großen Teil in Stuttgart binden würde. Das Land vergräbt die Millionen für ein einziges, sehr zweifelhaftes Prestigeprojekt. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Fläche kommt zum Erliegen. Im Stuttgarter OB-Wahlkampf konnte ich das Thema Stuttgart 21 in den Mittelpunkt der Debatte rücken. Ich bin zuversichtlich, dass es noch gelingen kann, das Projekt zu stoppen und setze dabei stark auf einen Bürgerentscheid.

Bypass Mannheim (DRS 13/974)

Die Deutsche Bahn plante im Rahmen der Neubaustrecke Frankfurt in die Rhein-Neckar-Region einen Schienenstrang an Mannheim vorbei zu führen und somit Mannheim vom ICE-Netz zumindest teilweise abzuhängen. Ich habe die Landesregierung aufgefordert, diesem Ansinnen entgegen zu treten und auch Alternativen, wie den Bau eines neuen Bahnhofs auf der grünen Wiese vor den Toren Mannheims, eine klare Absage zu erteilen. Auch Bahnchef Mehdorn, der zunächst davon gesprochen hatte, die ICEs könnten nicht an jeder Milchkanne halten, musste schließlich einlenken. Der Bypass ist heute vom Tisch, die Funktion Mannheims als Knotenbahnhof gesichert.

Stand-By-Verluste (DRS 13/3438)

Durch zeitweise unbenutzte, im Leerlauf (Stand-by) betriebene Elektrogeräte werden in privaten Haushalten und Büros enorme Mengen an Energie verschwendet. Laut Berechnungen des Umweltbundesamtes gehen bundesweit in Haushalten und Büros mindestens 11 % des Stromverbrauchs – sprich 20 Milliarden kWh pro Jahr – auf das Konto von Leerlaufverlusten. Wir haben das Land aufgefordert in Zusammenarbeit mit der Energiewirtschaft, Elektrikern etc. eine Informationskampagne durchzuführen und selber durch einen entsprechenden Erlass an die Landesverwaltung mit gutem Beispiel voranzugehen. Tatsächlich hat der Landtagsdirektor zumindest für das Parlament eine entsprechende Direktive verfasst.