

Eines Tages gibt's keinen Wald mehr

Als umweltpolitischer Sprecher der Landtags-Grünen kämpft Boris Palmer gegen den Flächenverbrauch

TÜBINGEN (ran). Die Zahlen des statistischen Landesamts klingen bedrohlich, doch anders als verseuchtes Wasser oder dreckige Luft jagen sie offenbar kaum jemandem Angst ein: In Baden-Württemberg werden täglich zwölf Hektar Land zubetoniert – mit steigender Tendenz. Es gehört zu den wichtigsten Zielen des Tübinger Grünen-Landtagsabgeordneten Boris Palmer, den Flächenverbrauch zu begrenzen.

Boris Palmer wurde vor zwei Jahren zum ersten Mal in den Landtag gewählt. Er ist verkehrspolitischer Sprecher der Grünen. Als Winfried Kretschmann an die Spitze der Fraktion rückte, übernahm der 30-jährige Tübinger zusätzlich das Amt des umweltpolitischen Sprechers.

Der steigende Flächenverbrauch – nach den Prognosen wird er im Land bis zum Jahr 2010 auf 16 Hektar pro Tag anwachsen – sei den wenigsten als Problem geläufig, klagt Palmer. Dabei wird bundesweit täglich eine Fläche von der halben Größe des Bodensees versiegelt. „Wir haben in den letzten fünfzig Jahren in der Region Neckar-Alb mehr Flächen überbaut als alle Generationen der Menschheit zuvor“, beschreibt Palmer die Entwicklung. „Wenn wir das nochmal zwei Generationen weiter machen, sind wir dicht. Dann ist der Besuch eines Waldes nur noch mit dem Flugzeug möglich.“ Zu den Gründen für diesen Prozess gehörten gestiegene Ansprüche: „Jeder will wohnen, reisen, mobil sein.“ Zum anderen seien aber auch „alle Steuerungsmechanismen in die falsche Richtung gestellt“. Etwa mit der Eigenheimzulage als „gigantischer Subvention des Flächenverbrauchs“, an die man als Politiker jedoch kaum rühren dürfe, ohne in Verruf zu geraten – gerade so, „als ob man einem Straßenzeitungs-Verkäufer in die Tasche greift“. Dazu gehörten auch die Fördermittel des

Landes für Gewerbegebiete wie den Nasswasen zwischen Hechingen und Bodelshausen. Die Grünen haben beantragt, sie komplett aus dem Landeshaushalt zu streichen.

Überhaupt: Die Gewerbegebiete und Kaufparks – „das ist meist nur eine Möglichkeit, günstig Bauland zu kaufen und eine Brachfläche im Ort zurück zu lassen“, klagt der Abgeordnete. Neue Arbeitsplätze entstehen kaum, dafür um so größere Verkehrsprobleme. Der „hochschulnahe Gewerbepark“ auf dem Höhenisch ist in Palmers Augen ein passendes Beispiel, weshalb er sich dem Projekt „als einziger von vornherein widersetzt“ habe. Durchsetzbar sei es ohnehin nur wegen der Gründungseuphorie der New Economy gewesen. Jetzt prophezeit der Abgeordnete, dass er „ein stinknormales Gewerbegebiet“ wird, in dem „x-beliebige Firmen zu Dumpingpreisen unterkommen, damit in den Gemeinden die Gewerbesteuererinnahmen fließen“. Dass sich ausgerechnet dort Existenzgründer aus dem Uni-Umfeld ansiedeln, hält Palmer jedenfalls für eine Legende.

Ein Bundes-Programm sei nötig, um Industriebrachen wie das Depot, den Güterbahnhof, den Hagellocher Weg oder das Queck-Gelände in Tübingen zu aktivieren. „Mir missfällt außerordentlich, dass in der Stadt bei dem Thema kein Ziel verfolgt wird“, kritisiert Palmer. Ei-

nerseits gebe es die Südstadt, andererseits verfolge man weiterhin das Prinzip der Funktionentrennung –

mit den Mühlbachäckern als Behördenzentrum, einem Sportzentrum und der Altstadt als Puppenstube.

Wenn Landes-Verkehrsminister Ulrich Müller für den neuen Bundes-Verkehrswegeplan Straßenbauprojekte als „vordringlichen Bedarf“ anmeldet, verwendet er Palmer zufolge einen Euphemismus: „Das bedeutet, dass in den nächsten zwanzig Jahren angefangen wird.“ Der Grünen-Abgeordnete findet es schlimm, dass das Land kein einziges der schon vor zehn Jahren angemeldeten Vorhaben fallen gelassen habe: „Wenn sich die Welt ändert, sollte man nicht alles lassen, wie's ist.“ So müsse etwa „der Riesenfortschritt beim Schienenpersonennahverkehr“ Konsequenzen haben: „Die ganzen Datengrundlagen stimmen nicht mehr. Doch die Realität wird nicht zur Kenntnis genommen.“

Obwohl es bei den zur Verfügung stehenden Mitteln ungefähr vierzig Jahre dauern würde, alle Projekte zu verwirklichen, sei das Land an keiner Stelle bereit, finanziell abzuspucken. Und es setze die falschen Prioritäten: So melde die Landesregierung den sechsspurigen Ausbau der Rheintal-Autobahn als vordringlich an, habe aber den Stadttunnel zur Entlastung der Freiburger aus dem Katalog herausgenommen.



„Beim Straßenbau hat das Land Ansprüche wie an den Weihnachtsmann nach dem Motto „was ich nicht bezahlen muss, darf beliebig teuer sein.“ Bild: Faden