Anlässlich des Schwerpunktthemas „Verkehrspolitik“ gab Landesverkehrsminister Winfried Hermann dem *Grünen Aufstieg* ein Interview. Im Folgenden dokumentieren wir das Interview ungekürzt im Wortlaut.

Grüner Aufstieg: Über Ihre Zeit als Bundestagsabgeordneter während der rot-grünen Koalition schreiben Sie auf Ihrer Internetseite: „Regieren/Reformieren ist doch anders als erwartet, noch schwieriger“. Heute sind Sie Landesminister. Wie schwierig ist es, an der Spitze eines Ministeriums zu stehen?

Winfried Hermann: Es ist schwierig, aber es macht auch Spaß. Immerhin kann ich jetzt nicht nur Vorschläge machen, sondern direkt Maßnahmen ergreifen, um den Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität in die Wege zu leiten. Da hatte ich als Verkehrspolitiker schon immer gute Ideen, jetzt arbeite ich daran, dass sie umgesetzt werden. Dass es in der gegenwärtigen Situation nicht nur unablässig vergnüglich ist, der Verkehrsminister Baden-Württembergs zu sein, können Sie sich vorstellen. Wenn es um sehr viel geht, versuchen ja einige, auch unter der Gürtellinie zu schlagen und so Vorteile zu erlangen. Ich bemühe mich, in der Auseinandersetzung um Stuttgart 21 (S21) fair mit den politischen Gegnern umzugehen und würde mir von der anderen Seite die gleiche Fairness wünschen. Der Streit um den Bahnhof in Stuttgart kostet leider viel Zeit, die ich lieber verwenden würde, um den Verkehr in Baden-Württemberg auch in anderen Bereichen umweltfreundlicher und attraktiver zu gestalten.

Grüner Aufstieg: Zu Ihrer Zeit als Abgeordneter im baden-württembergischen Landtag sagen Sie: „Die CDU hatte die absolute Mehrheit, wir die besseren Ideen und immer das Nachsehen.“ Jetzt führen die Grünen die Landesregierung an. Nennen Sie drei Ideen, die sie bis zum Ende der Legislaturperiode umsetzen wollen.

Ausbau der Rheintalbahn vordringliches Projekt

Winfried Hermann: Wir schichten den Verkehrsetat um. Das Geld, das aus dem Verkehrsetat an die Gemeinden geht, soll zum größeren Teil für Bus, Bahn und Fahrradverkehr eingesetzt werden, nur der kleinere Teil für die Straße. Die alte Regierung hat das umgekehrt gemacht. Wir wollen Baden-Württemberg zum Pionier einer nachhaltigen Mobilität machen. Der Anteil umweltverträglicher Verkehrsarten soll bis 2020 spürbar steigen, die Verkehrsträger wollen wir mit einer integrierten Verkehrspolitik besser vernetzen. Dazu wollen wir den Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern – vor allem auch im Güterbereich. Erreichen können wir das nur, wenn

der Schienenverkehr attraktiver wird. Wir wollen auch qualitativ bessere Schienenfahrzeuge, die weniger Lärm verursachen und sicherer sind. Der Ausbau der Rheintalbahn ist in diesem Zusammenhang ein absolut vordringliches Projekt. Und beim Stuttgarter Hauptbahnhof wollen wir eine gigantische Fehlentwicklung und Kostenexplosion verhindern. Und sehr wichtig ist es uns, auch den Rad- und Fußgängerverkehr aufzuwerten und ein lückenloses gutes Radwegenetz zu schaffen.

Grüner Aufstieg: In Ihrem Regierungsprogramm versprechen Grüne und SPD, den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen sowie den Fuß- und Radverkehr aufzuwerten. Was konkret planen Sie?

Verbundtarife sollen vereinheitlicht werden

Winfried Hermann: Um die Menschen für die öffentlichen Nahverkehrsmittel zu gewinnen, muss das Angebot kundenfreundlich und bezahlbar sein. Möglichst flächendeckend wollen wir einen ganztägigen Stundentakt mit Zügen, Bussen und Sammeltaxis ermöglichen. Auf häufig befahrenen Strecken streben wir eine dichtere Taktung an. Die Tarife der 22 Verkehrsverbünde im Land sollen stärker vereinheitlicht werden, und um Übergänge über Verbundgrenzen attraktiver zu gestalten, streben wir dafür einen Landestarif an. Attraktive Schülertickets und landesweite Semestertickets sowie besondere Modelle für Menschen mit geringem Einkommen sollen die Angebote auch für alle nutzbar machen. Für den Bau von Radwegen richten wir einen vom Straßenbau unabhängigen Haushaltstitel ein. Die Investitionen für den Fußgänger- und Radverkehr sollen steigen. Das bestehende lückenhafte Radwegenetz wird möglichst flächendeckend und mit qualitativen Mindeststandards ausgebaut. Sehr wichtig ist mir auch eine bessere Vernetzung von Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln.

Grüner Aufstieg: Die NaturFreunde setzen sich für eine verbesserte Mitnahmeregelung von Fahrrädern im Nahverkehr ein. Sehen Sie Möglichkeiten, die Forderungen umzusetzen?

Winfried Hermann: Im Land besteht auf vielen Strecken im Schienen-Personennahverkehr die Möglichkeit der Fahrradmitnahme - zu den meisten Zeiten kostenlos. Es kann aber noch einiges verbessert werden. So streben wir im Zuge der anstehenden Vergabeverfahren landesweit einheitlich eine kostenlose Fahrradmitnahme außerhalb der Hauptverkehrszeiten an. Außerdem verlangen wir für die zukünftigen Verkehre von vornherein entsprechende Stellplatzkapazitäten in den Zügen. Im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr, für den die Stadt- und Landkreise zuständig sind, ist die Situation komplizierter, da in Bussen weniger Platz für die Fahrradmitnahme bereitgestellt werden kann. Das Land hat aber sichergestellt, dass die Verkehrsverbünde die derzeitigen Regeln zur Fahrradmitnahme beibehalten. Über die Nahverkehrsgesellschaft Baden-

Württemberg wirken wir auf die Stadt- und Landkreise ein und mahnen eine weitere Verbesserung der Fahrradmitnahme in den Buslinien an.

Stuttgart 21: In keinem Verhältnis zum finanziellen Aufwand

Grüner Aufstieg: Sie haben viele Erwartungen bei den Gegnern von S21 geweckt. Befürchten Sie nicht, diese Erwartungen enttäuschen zu müssen?

Winfried Hermann: Ich bin immer noch davon überzeugt, dass dieses unsinnige Projekt nicht realisiert werden darf. Sein verkehrlicher Nutzen steht in keinem Verhältnis zu dem riesigen finanziellen Aufwand. Die Daten, die uns vorliegen, deuten darauf hin, dass der Tiefbahnhof deutlich teurer wird, als geplant. Die Bahn legt entscheidende Zahlen nicht offen. Die alte Regierung hat sich nicht wirklich um Kostentransparenz bemüht. Wir wollen die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler vor einer gigantischen Fehlausgabe bewahren. Das Geld, das in Stuttgart vergraben werden soll, fehlt dann in Bereichen, wo es wirklich sinnvoll angelegt wäre. Wie die Auseinandersetzung ausgeht, kann niemand voraussagen. Leider ist die Landesregierung in dieser Frage ja gespalten, weil die SPD-Führung S 21 befürwortet. Letztlich werden die Bürger in einer Volksabstimmung darüber entscheiden. Sie können sicher sein, dass ich in dieser Auseinandersetzung weiter mein Bestes geben werde.

Grüner Aufstieg: Gesetzt den Fall, S21 wird nicht gebaut: Könnten nicht genutzte Gelder für andere Zwecke, wie die Elektrifizierung von Bahnstrecken oder den Bau von Lärmschutzwänden genutzt werden?

Winfried Hermann: Natürlich können nicht genutzte Gelder für andere Zwecke eingesetzt werden, wenn S 21 nicht gebaut wird. Da S 21 aus verschiedenen Quellen finanziert wird, muss man aber differenzieren: Der Finanzierungsanteil des Landes an den Projektkosten von 4.088 Millionen Euro beträgt 824 Millionen Euro. Davon entfallen 286 Millionen Euro auf Nahverkehrsmittel, (insbesondere sogenannte Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern für die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs zur Verfügung stellt), die wir entweder für sinnvolle Nahverkehrsinvestitionen oder für Verkehrsleistungen einsetzten könnten. 538 Millionen Euro kommen aus dem Landeshaushalt. Hier kann das Land entscheiden, ob diese Mittel in den Verkehr, in den Schuldenabbau oder etwa in die Bildung fließen sollen.
Bahn und Bund sind mit rund 2,7 Milliarden Euro an der Finanzierung von S 21 beteiligt. Mit diesen Mitteln könnten Bund und Bahn den Investitionsrückstand in Baden-Württemberg verringern.

Grüner Aufstieg: Im vergangenen November hat das Eisenbahnbundesamt die Baufreigabe für die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm wegen ungeklärter Finanzierungsfragen verweigert. Wie ist

der aktuelle Stand?

Winfried Hermann: Wegen der erheblichen Kostensteigerung bei der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm hat die Bahn beim Bund eine Kostenfortschreibung beantragt, die vom Eisenbahnbundesamt überprüft wird. Danach muss die Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Bahn angepasst werden. Das Land ist von den Kostensteigerungen nicht betroffen, da der Zuschuss des Landes an der Neubaustrecke auf 950 Millionen gedeckelt ist. Eine Baufreigabe des Eisenbahnbundesamtes für aktuelle Brückenbauarbeiten liegt vor.

Grüner Aufstieg: In Karlsruhe wird eine stark umstrittene zweite Straßenbrücke über den Rhein geplant. In Offenburg gehen die Anwohner gegen den viergleisigen oberirdischen Ausbau der Rheintalbahn auf die Barrikaden. Macht die Landesregierung Ernst mit ihrem Versprechen, die Bürger stärker zu beteiligen?

Winfried Hermann: Die Landesregierung macht mit Ihrem Versprechen ernst. Mit dem Büro der Staatsrätin für Bürgerbeteiligung und Zivilgesellschaft haben wir im Staatsministerium eine zentrale Stelle geschaffen, die sich dieser Frage annimmt. Wir wollen mehr Bürgerbeteiligung auf allen Ebenen. Der Gesetzentwurf zur Änderung Landesverfassung war heute im Plenum. Wir werden das Landesplanungsgesetz ändern. Damit soll die Nutzung der Windenergie stärker ausgebaut werden. Auch bei diesem wichtigen Thema für den Klimaschutz wollen wir die Menschen stärker mitnehmen. Das gilt auch für viele andere Einzelprojekte. Beim geplanten Neubau der zweiten Rheinbrücke in Karlsruhe werden wir im Herbst für einen Faktencheck mit einer öffentlichen Bürgerbeteiligung sorgen. Die Grundlagen hierfür erarbeitet mein Haus derzeit unter Federführung meiner Staatssekretärin Gisela Splett.

Grüner Aufstieg: Ob Umgehungsstraße, neue Bahntrasse oder Windkraftwerke. Es gibt kaum ein Projekt, gegen das nicht eine Anwohnerinitiative protestiert. Besteht nicht die Gefahr, dass wort- und organisationsstarke Interessengruppen jegliche Zukunftsgestaltung verhindern?

Entscheidung über die Köpfe der Betroffenen verursacht Kosten

Winfried Hermann: Dass sich Interessengruppen in die Politik einmischen, ist ja nichts Neues. Die Wirtschaftslobbys und die Großorganisationen haben ihre Interessen schon lange und übrigens sehr wirkungsvoll in die politischen Entscheidungsprozesse eingebracht. Dass jetzt die Bürger selber sich in ihre Angelegenheiten einmischen, halte ich für einen wirklichen Fortschritt. Ich war nie ein Freund von Basta-Politik. Es stimmt nicht, dass die effektiver ist. Da geht der Anfang vielleicht schneller, aber dann folgen Jahre der Proteste, des Streits und der

Gerichtsauseinandersetzungen. Wenn eine Entscheidung über die Köpfe der Betroffenen gefällt wird, verursacht das später oft höhere Kosten. Vor allem organisiert man so Staats- und Politikverdrossenheit. Unsere neue Regierung hat sich einen neuen Politikstil vorgenommen: Wir wollen Bürgerinnen und Bürger frühzeitig einbeziehen. Wir werden nicht alle Vorschläge akzeptieren und umsetzen, aber wir wollen sie anhören und ernstnehmen. In meiner Vorstellung von Demokratie sind die Bürger keine Störenfriede, sondern diejenigen, ohne die ein Projekt nicht gut werden kann.

Grüner Aufstieg: Das Regierungspräsidium Freiburg hat im Januar die Antragsunterlagen für die Rheintalbahn bei Offenburg mit der Begründung komplett an die Bahn zurückgegeben, dass die Planungen gegen Umwelt und EU-Recht sowie gegen den Denkmalschutz verstoßen würden. Was nun?

Winfried Hermann: Das Regierungspräsidium Freiburg ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die von der Bahn vorgelegte Planung für den Planfeststellungsabschnitt Offenburg-Hohberg in der vorgelegten Form nicht genehmigungsfähig ist. Eine Entscheidung der Bahn über ihr weiteres Vorgehen ist bislang noch nicht bekannt. Die Region fordert in diesem Abschnitt einen Güterzugtunnel. In der Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn am 8. Februar 2011 hat sich die Deutsche Bahn AG bereiterklärt, vertiefende Untersuchungen für einen solchen Güterzugtunnel Offenburg auf Grundlage eines einvernehmlich erarbeiteten Pflichtenheftes vorzunehmen. Der Untersuchungsauftrag wird derzeit in Abstimmung mit der vom Projektbeirat eingesetzten Arbeitsgruppe umgesetzt. Die Untersuchungskosten in Höhe von 750.000 Euro werden je zu Hälfte von Bund und Land getragen. Erste Ergebnisse sollen Ende 2011 vorliegen.

Grüner Aufstieg: Was wird die Landesregierung unternehmen, um mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bekommen?

Winfried Hermann: Das Potential der Schiene für den Güterverkehr ist bei weitem nicht ausgeschöpft. Um eine Grundlage für weitere grundsätzliche Entscheidungen zu erhalten, hat das Ministerium eine Untersuchung zum Nutzungspotential des Schienennetzes für den Güterverkehr in Baden-Württemberg in Auftrag gegeben. Dabei soll die Entwicklung und heutige Situation des Schienennetzes erhoben werden, um auf Grundlage einer Potenzialabschätzung Schlussfolgerungen für die Schienen- und Terminalinfrastruktur und den Verkehrsbetrieb zu ziehen. Die Verlagerung von der Straße auf die Schiene kann nur gelingen, wenn die Vorteile des Kombinierten Verkehrs noch stärker als bisher genutzt werden. Wenn wir aus ökologischen Gründen mehr Güter auf die Schiene und das Binnenschiff bringen wollen, müssen wir auch die Voraussetzungen für den Verkehrsträgerwechsel verbessern. Wir brauchen mehr und bessere Umschlagmöglichkeiten.

Grüner Aufstieg: Die Regierungsparteien haben im Koalitionsvertrag vereinbart, die Elektromobilität zu fördern. Ist dies angesichts des geplanten Atomausstiegs bis 2022 nicht unrealistisch? Woher soll der Strom kommen?

Elektromobilität ohne Atom- und Kohlestrom

Winfried Hermann: Das dürfte wirklich nicht das größte Problem sein. Das Heidelberger IFEU-Institut hat ausgerechnet, dass eine Million Elektroautos gerade mal 0,3 Prozent des gegenwärtigen Strombedarfs in Deutschland zusätzlich erfordern. Klar ist, dass wir die Elektromobilität nicht mit Atom- oder Kohlestrom in Gang bringen wollen. Mobilität und Klimaschutz sollen in der Elektromobilität ja zusammengehen. Deshalb haben wir ein ambitioniertes Programm zur Förderung der Erneuerbaren Energien vor. Die Elektroautos haben in dieser Beziehung ja noch einen besonderen Vorteil: Sie können als Stromspeicher für erneuerbaren Strom dienen. Abends und nachts haben wir ja heute schon oft mehr Windstrom, als das Übertragungsnetz aufnehmen kann. Werden Elektroautos nachts bei solchen Angebotsspitzen ans Netz gebracht, „tanken“ sie Strom, der sonst gar nicht genutzt würde. Denkbar ist sogar, dass sie den Strom zu einem anderen Zeitpunkt wieder ins Netz einspeisen. Eine halbe Million Elektroautos hätten die Kapazität eines Speichersees.

Grüner Aufstieg: Sie sind Mitglied der NaturFreunde. Welche Bedeutung hat die Mitgliedschaft in dem Verband für Ihre Arbeit?

Winfried Hermann: Ich habe mich schon an vielen Aktivitäten der Naturfreunde beteiligt und will das auch weiter so halten. Dass ich dazu im Moment nicht oft die Zeit finde, liegt leider auf der Hand. Weil ich die Ziele der Naturfreunde teile, bin ich seit Mitte der siebziger Jahre aus innerer Überzeugung Mitglied in dieser Organisation und trage auch schon die silberne Ehrennadel.