

„Mich nervt, dass alles ewig dauert“

- Hermann: Infrastrukturprojekte kosten zu viel Zeit
- Verkehrsminister spricht im Interview Klartext
- Der Grüne bilanziert die Bodensee-Konferenz

Herr Hermann, wie lief die Konferenz ab und was war das Ergebnis?

Die Internationale Bodensee-Konferenz (IBK) wurde vorbereitet durch Interviews, die mit den Regierungschefs geführt worden waren. Es ging darum, was man mit dem Bodensee verbindet, was mit seiner Geschichte. Es ging also nicht nur um Politik. Auch mit Schülern wurden Gespräche geführt. Daraus hat die Schweizer Seite einen Vorschlag zur Gipfelerklärung erarbeitet, den wir diskutiert und dann finalisiert haben. Es ist ein schöner Text geworden, bestehend aus zwölf Punkten.

Welcher der Punkte ist Ihnen am wichtigsten?

Neben dem zwölften Punkt, der besagt, dass Zukunft die Jugend braucht, der Punkt sechs. Darin heißt es: „Das Signal steht auf grün. Wir setzen auf eine klimaneutrale Verkehrszukunft um den See und auf ihm. Die Transformation soll möglichst schnell gelingen.“

Was bedeutet schnell?

So schnell, dass die Klimaschutzziele erreicht werden. Ich hätte mir ein konkretes Datum gewünscht, das ging leider aufgrund unterschiedlicher Beschlusslagen nicht. Aber diese Grundsatzenscheidung ist ein starkes Signal in die Region: Wir wollen in den nächsten zehn bis 15 Jahren die Transformation um den und auf dem Bodensee vorantreiben. Engagiert! Der öffentliche Personennahverkehr spielt dabei eine zentrale Rolle, vor allem die Bahn.

Bislang sind Sie nicht zufrieden, was den internationalen Netzausbau angeht. Das Projekt der Rheintalbahn, das einen verbesserten Anschluss an die Schweiz ermöglichen soll, haben Sie als „Trauerspiel“ und „zum Fremdschämen“ bezeichnet.

Deutschland ist schon seit 30 Jahren am Ausbau der Rheintalbahn dran und noch nicht mal halb fertig. Das ist das Trauerspiel. Die Schweiz hat seit 1996 drei aufwendige Alpentunnel fertig gebaut. Wir können – abgesehen vom Katzenbergtunnel – weitgehend eben im Rheintal bauen.

Wenn Sie vor so einem Hintergrund auf der IBK Pläne zur stärkeren Vernetzung am Bodensee machen, glaubt Ihnen noch jemand? Die Vergangenheit spricht gegen zügigen deutschen Bahnausbau.

Die Gipfelteilnehmer können sehr wohl unterscheiden zwischen der Verantwortung der Bundesregierung und der Deutschen Bahn und den Möglichkeiten eines Landesministers. Sie haben es sehr begrüßt, dass das Land sich engagiert und ich als Minister klar gesagt habe: Das größte Problem auf der Zeitachse sind nicht die Schweizer, sondern die Deutschen. Und das möchte ich ändern.

Sind Sie nicht Teil des Problems? Sie befinden sich bereits in der dritten Legislaturperiode als Verkehrsminister.

Wir haben in den letzten zehn Jahren viel erreicht und noch viel vor. Nach langjährigen folgenlosen Debatten haben wir gehandelt: Die Südbahn von Ulm an den Bodensee – eigentlich eine Bundesaufgabe – wurde dank der Kofinanzierung des Landes im letzten Jahr fertiggestellt. Auch der Ausbau und die Elektrifizierung der Breisgau-S-Bahn wurde finanziert und vorangetrieben, das Projekt wurde Ende 2019 abgeschlossen. Den Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn – ein großes Anliegen auch der Schweizer Seite – haben wir ins Planfeststellungsverfahren gebracht. Aktuell wird am Ausbau und an der Elektrifizierung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb gearbeitet.



Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) sagt, er setzt sich für den Bahnausbau ein. Zudem wünscht er sich eine verstärkte Kooperation der Länder rund um den Bodensee.

ARCHIVBILD: MURAT MARIJAN



Auch die Schifffahrt auf dem Bodensee soll perspektivisch nachhaltiger gestaltet werden. Hier die Fähre Euregia, die zwischen Friedrichshafen und Romanshorn verkehrt, im Hafen Friedrichshafen.

ARCHIVBILD: BODENSEE-SCHIFFSBETRIEBE

Wie ich bereits sagte: Das ist jetzt noch kein Thema, und wir werden die Menschen bei der Planung mitnehmen.

Solche Infrastrukturprojekte sind sehr teuer. Wer zahlt die Rechnung?

Eigentlich wäre das Aufgabe des Bundes. Aber der hat sich immer mehr und besonders in der letzten Legislaturperiode davon verabschiedet, sich um Strecken zu kümmern, die überwiegend dem Nahverkehr dienen. Die Länder und die Kommunen sollen es federführend machen. Zwar wird auch dann der Bund den größten Teil zahlen müssen. Aber Land und Kommunen müssen sich ebenfalls finanziell beteiligen und die Initiative ergreifen.

Zur Person und Bahn

- **Winfried Hermann**, 69, ist seit 2011 Verkehrsminister in Baden-Württemberg. Zuvor war der Grünen-Politiker Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie sportpolitischer Sprecher der grünen Bundestagsfraktion. Er ist in Rottenburg am Neckar geboren, verheiratet und hat ein Kind.
- **Verspätungen der Bahn im Vergleich:** Im Jahr 2021 kamen 93,5 Prozent

der Deutsche-Bahn-Züge pünktlich an. Als verspätet werden alle Züge gezählt, die mehr als sechs Minuten länger brauchen als geplant. Die Bahnen der Schweizer SBB haben nur augenscheinlich einen schlechteren Wert: 92,6 Prozent der Züge kamen 2020 rechtzeitig, als verspätet gilt bei den Eidgenossen allerdings bereits alles über drei Minuten. Die österreichische ÖBB glänzt mit einem Wert von 96,7 Prozent pünktlicher Züge im Jahr 2021. Als verspätet gilt dort eine Ankunft, die ab fünf Minuten später ist als geplant.

Wir unterstützen massiv die Ausbaupläne der Regio-S-Bahn Donau-Iller und der Bodenseegürtelbahn. Es geht endlich voran. Aber auch mich nervt es, dass alles, was man im Infrastrukturbereich anpackt, in Deutschland ewig dauert.

Wie können Sie da unterstützen?

Ich habe mich zum Beispiel im Bundesrat dafür eingesetzt, dass bei der Elektrifizierung vorhandener Strecken vereinfachte und schnellere Genehmigungsverfahren gelten. Wir Grünen haben uns auf Bundesebene für Verfahrensbeschleunigung eingesetzt. Und wir arbeiten an einer schnelleren Bearbeitung durch die Behörden.

Der Blick auf Zahlen zeigt trotz solcher Vorstöße Nachholbedarf. Luxemburg investierte zuletzt 567 Euro pro Kopf und Jahr in die Schiene, die Schweiz 440 Euro und Österreich 249 Euro. Deutschland liegt abgeschlagen bei 88 Euro. Reicht das?

Seit den 1960er-Jahren wurde nie genügend in die Schiene investiert. Während man die gigantischen Ausgaben für den Straßenausbau als wichtige Investition rechtfertigte, wurden die Ausgaben für die Bahn als Stopfen eines „Defizits“ behandelt. Aber seit einigen Jahren haben wir eine Kehrtwende. Die Einsicht, dass eine leistungsfähige Bahn für Klimaschutz und Verkehrswende von großer Bedeutung ist, hat endlich für den Bahnausbau deutlich mehr Mittel gebracht. In diesem Jahr ist der Bundesetat für den Bahnausbau erstmals höher als der für die Straßen des Bundes.

Was schwebt Ihnen beim Ausbau konkret für die Region vor?

Wir haben eine nicht leistungsfähige Bodenseegürtelbahn, die dringend ausgebaut und elektrifiziert werden muss, sodass sie einen Halbstundentakt fahren kann. Wir müssen an vielen Stellen zweigleisig fahren können, sonst gelingt der Takt nicht. Und ich möchte es so angehen, dass wir es am Ende der Dekade weitgehend geschafft haben.

Wo sehen Sie Widerstände?

Wenn man Infrastruktur plant und baut, kann man damit rechnen, dass einige Bürger eine Initiative gründen und dagegen sind. Das verzögert oft die Verfahren, kann aber auch zu Verbesserungen führen. Im Planfeststellungsverfahren werden die Auswirkungen des Ausbaus auf Natur und Anwohner aber umfassend geprüft und die Maßnahmen gegebenenfalls umgeplant oder angepasst.

Das bedeutet, es wird für das Projekt zu Enteignungen am Bodensee kommen?

Darüber zu spekulieren, ergibt zu diesem Zeitpunkt keinen Sinn. Wir sind noch ganz am Anfang. Man wird möglichst auf der bestehenden Trasse bleiben und flächenschonend ausbauen. Durch frühzeitige Bürgerbeteiligung sollen Einwände und Kritikpunkte aufgenommen werden. Die Bahn soll mit den Menschen und für sie gebaut werden. Im Übrigen ist das Verkehrsministerium weder der Vorhabenträger noch die Planfeststellungsbehörde, sondern das Eisenbahnbundesamt.

Aber es kann zu Enteignungen kommen?

Es geht um Millionen. Können sich die hiesigen Kommunen die Zuschüsse überhaupt leisten?

Die Städte und Gemeinden am Bodensee sind nicht die ärmsten. Wenn die Bodensee-Gürtelbahn ausgebaut ist, haben wir auch einen Standortvorteil für die Region. Aber wir als Land sind ebenso gefordert, in diese eigentliche Bundesaufgabe mit einzuspringen.

In der Erklärung der IBK ist auch vom Verkehr auf dem See die Rede. Was ist hier die Vision?

Wir müssen es schaffen, dass die Schifffahrt auf dem Bodensee klimaneutral wird. Aus meiner Sicht bis 2035. Mit Elektromotoren, aber auch mit Biokraftstoffen oder synthetischen Kraftstoffen. Auf dem Bodensee gibt es etwa 40.000 private Schiffe und Boote. Die gehören zwar nicht nur reichen Leuten. Aber es ist auch nicht unendlich teuer, sich in 15 Jahren mal einen neuen Motor anzuschaffen. Natürlich braucht es an den Häfen auch eine Ladeinfrastruktur – oder eben eine entsprechende Tankmöglichkeit: Das wird man von politischer Seite anstoßen müssen, das ist kein Selbstläufer.

Und was ist mit Bussen?

Wir haben unsere Regio-Schnellbusse, etwa von Sigmaringen nach Überlingen – ein sehr erfolgreiches Projekt. Da müssen wir weiter prüfen, was wir für einen guten ÖPNV in der Region und zur Anbindung ländlicher Räume an die Schiene noch brauchen.

Das bedeutet: Der Fokus liegt auf der Schiene. Wo es keine Züge gibt, kommen Busse zum Einsatz. Auf dem Wasser fahren E-Boote und wo Angebote fehlen, da fahren E-Autos?

Ja, das wird nicht nur meine Perspektive sein. In den nächsten 15 Jahren wird der gesamte Verkehr in Deutschland elektrifiziert werden. Aber wir haben auf der IBK auch über einen Ausbau der Radwege gesprochen: Für die wollen wir auch noch Platz finden.

FRAGEN: BENJAMIN SCHMIDT