

Mobilität fürs Land: Verkehrsminister Winfried Hermann in Deißlingen

Moni Marcel (mm)

22. Oktober 2019

DEISSLINGEN – Auf Einladung der grünen Landtagsabgeordneten Martina Braun besuchte Verkehrsminister Winfried Hermann am Montag Deißlingen. Im Mittelpunkt stand dabei das betriebliche Mobilitätsmanagement, also die Frage, wie die Leute in ihre Firma und wieder nach Hause kommen. Zur Runde gehörten daher auch Firmen-, Ringzug- und IHK-Vertreter sowie die Bürgermeister von Deißlingen und Niedereschach und Vertreter der Landratsämter Rottweil und Schwarzwald-Baar. Im Mittelpunkt der Kritik stand die Bahn, die trotz Versprechen weder den Güterverkehr noch den Ausbau der Gäubahn vorantreibt.

„Es gibt keinen Stall, in dem ich so oft war wie hier“, witzelte Hermann in Anspielung auf den Hagestall, in dem man sich traf. Deißlingens Schultes Ralf Ulbrich hatte auch gleich Kritik: Ein 250 Meter langer Radstreifen zwischen zwei Ortsschildern wird vom Ministerium ausgebremst, das doch eigentlich auf Radeln setzt. Und sein Niedereschacher Kollege kritisierte einen Engpass bei der den Ort durchlaufenden Landstraße, wo LKWs auf Gehwege ausweichen müssen und ein Vertreter des Ministeriums einst meinte, wenn hier ein Unfall passiere, werde man die Strecke für LKWs sperren. Soweit werde er es nicht kommen lassen, versprach der Minister, er werde sich persönlich darum kümmern, und in Sachen Radschutzstreifen außerorts seien nun die Regeln geändert worden, da müsste sich also auch bald was tun.

Viel

Ärger hatte auch Bettina Schuler-Kargoll von Schuler Rohstoffe mitgebracht: „Schrott gehört auf die Bahn!“, doch von der höre sie seit 29 Jahren, man habe nicht genug Waggons, mal wegen der Rübenernte, dann wegen Niedrigwassers. Ihre Firma wolle mehr mit der Bahn verladen, habe

die Infrastruktur, das teuer geschulte Personal, werde aber seit Jahren ausgebremst und müsse auf LKWs setzen. „So handelt man sich den Ärger der Bürger ein!“, so die Firmenchefin zum grünen Minister. Der ihr anbot, ihren Ärger aufzuschreiben, das werde er an die zuständigen Stellen weiterleiten. Er selbst hat da auch einen dicken Hals: „Seit 20 Jahren sagen alle Verkehrsminister, sie wollen Güter auf die Bahn bringen, und die baut die Infrastruktur dafür ab.“

Hermanns

liebe Not mit der Bahn betrifft auch die Gäubahn: die habe zwar seit er in der Politik sei nur Befürworter, dennoch tue sich nichts. Für die Entscheider bei Bund und Bahn sei das eine Krautbahn am Südwestende des Landes, schon des Namens wegen. „Sie haben jetzt ein Jahr lang gebraucht, nur um die Finanzierungsvereinbarung zu unterschreiben.“ Er habe da schon viele böse Briefe geschrieben. Dabei sei der Ausbau vergleichsweise einfach zu machen, der Platz für die Gleise sei da, es gebe keine seltenen Tiere, „und es gibt keine Bürgerinitiative“, wie Martina Braun schmunzelnd einwandte. „Nach meiner Beobachtung gibt es bei Bund und Bahn Leute, die das eigentlich nicht wollen.“ so Hermann. Er könne inzwischen sogar das Referat in Berlin nennen, das immer einen Grund finde, dass der Ausbau nicht kommt. Das Land habe inzwischen Neigetechnzüge ausgeschrieben, obwohl es dafür eigentlich nicht zuständig wäre. „Wir bleiben dran.“

Thomas

Albiez, IHK-Geschäftsführer, mahnte einen Kümmerer für die Koordination der betrieblichen Mobilität an, den es einmal gab, doch im Rahmen einer Projektförderung, wie Hermann erläuterte, das ginge nicht dauerhaft. Sein Vorschlag: Die Firmen sollten sich zusammenschließen und selbst jemanden anstellen, das könne man dann wieder als Projekt fördern. Dass das Thema für den Klimawandel enorm wichtig ist, da war man sich einig, machen doch die Fahrten zur Arbeit und zurück einen großen Anteil am Individualverkehr aus. Mehr ÖPNV, Fahrgemeinschaften, E-Bike-Förderung durch die Firmen, damit könnte viel erreicht werden, aber dafür brauche man eben jemanden, so Albiez. Hermann wies auch darauf hin, dass die Firmen mit in der Verantwortung seien: Früher habe man dem Personal Häuser hingestellt oder die Leute mit dem Bus zur Arbeit geholt.

Gute

Nachrichten hatte der Minister für den Ringzug: Die Elektrifizierung werde kommen, Berlin habe viel Geld und wenig Projekte, da sollten sich die Zuständigen vom Ringzug also beeilen mit dem Planen. Und schließlich outete er sich als Maut-Fan, allerdings sollte das eine Nutzer-Maut werden, keine für Ausländer. Und eine mit unterschiedlichen Preisen zu bestimmten Zeiten, damit könne man die Verkehrsströme steuern. „Wenn die Schulen einen gestaffelten Anfang wagen würden“, hätte man das Problem morgens übervoller und danach halbleerer Busse auch nicht mehr.