

Von unserem Korrespondenten
Peter Reinhardt

Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) fordert einen schnelleren Ausbau der Neckarschleusen durch den Bund. „Der Zeitplan bis 2050 ist nicht akzeptabel“, sagt der Grünen-Politiker im Interview.

Herr Hermann, heute beraten die vier Anliegerländer in der Rheinkonferenz über neue Chancen für die Binnenschifffahrt, wenn die Chinesen ihre neue Seidenstraße vollenden. Sollte man nicht erst mal die Aufgaben vor der Haustür machen?

Winfried Hermann: Der Titel unserer Konferenz ist etwas spektakulär. Aber wir müssen schon frühzeitig diskutieren, wie es am Rhein aufwärts und abwärts weitergeht, wenn die Seidenstraße im Hafen von Duisburg ankommt. Die Binnenschifffahrt in Deutschland muss in jedem Fall auf Vordermann gebracht werden.

Tatsächlich geht der Gütertransport auf den Flüssen seit langem zurück, allein 2018 durch das Niedrigwasser um elf Prozent. Bedroht der Klimawandel die Binnenschifffahrt?

Hermann: Die Schifffahrt ist schon immer witterungsabhängig durch Niedrig- wie durch Hochwasser. Aber die Häufung von Trockenperioden ist eine Gefährdung für die Binnenschifffahrt. Umso wichtiger ist es, die Engpässe am Mittelrhein durch eine Vertiefung der Fahrrinne zu beseitigen. Da sind sich die Anrainerländer vollkommen einig.

Was muss im Südwesten passieren?

Hermann: In Baden-Württemberg gibt es am Rhein wenig Handlungsbedarf. Dort liegen die Probleme beim Neckar. Wir müssen alles tun, damit auf dem Neckar die größeren Schiffe mit 135 Meter Länge fahren können. Sonst ist die Gefahr groß, dass das Potenzial der Wasserstraße nicht genutzt wird. Denn Umladen rechnet sich nicht.

Der Bund will den Neckar bis 2050 ertüchtigen. Ist das nicht lächerlich?

Hermann: Dieser Zeitplan ist nicht



Das Containerterminal in Heilbronn leidet unter den Problemen bei der Binnenschifffahrt. Foto: Rolf Seidel

„Neckarausbau beschleunigen“

INTERVIEW Verkehrsminister Hermann sieht Binnenschifffahrt durch Klimawandel gefährdet



Zur Person

Mit 68 Jahren will es **Winfried Hermann** noch einmal wissen. Der Grünen-Politiker kandidiert erneut für den Landtag und hat in seinem Wahlkreis Stuttgart-Süd CDU-Spitzenkandidatin Susanne Eisenmann als prominente Wettbewerberin um das Direktmandat. Hermann ist seit 2011 Verkehrsminister in Baden-Württemberg. Er ist bekennender Bahnfan, kommt aber zu dienstlichen Terminen in Stuttgart öfter auch mit dem Rad. *pr*

akzeptabel. 2007 hat der Bund einen Vertrag mit dem Land abgeschlossen, dass die Sanierung der Schleusen bis 2025 fertig ist. Das Land unterstützt den Bund seither mit Planungsstellen für mehrere Millionen Euro, weil dem Bund Fachpersonal fehlt. Das hat leider nicht zu einer Beschleunigung geführt. Zwischenzeitlich gab es den Plan, die Baumaßnahmen bis 2080 abzuschließen. Jetzt ist der Bund stolz, dass er bis 2050 fertig sein will. So kann man der Klimakrise nicht begegnen. Da muss man schneller werden.

Was ist realistisch?

Hermann: Ich habe ein gewisses Verständnis, dass es kompliziert und aufwendig ist. Aber in 20 Jahren müssen die 27 Schleusen saniert und jeweils eine ihrer Kammern verlängert sein.

Auch das ist lange hin. Was kann man kurzfristig gegen den Rückgang der

Gütermengen tun?

Hermann: Man hätte schon viel früher eine Alternativstrategie zur Verlagerung von Containern und Kombi-Verkehr auf die Schiffe entwickeln und in den Häfen Verladeterminals bauen müssen. Es reicht jedoch nicht, Infrastruktur anzubieten. Die Unternehmen müssen auch Geschäftsmodelle und entsprechende Transportkonzepte entwickeln.

Fehlen die nicht bis heute?

Hermann: Das ist leider so und hat viel mit Modernisierungsrückstand zu tun. Viele Schiffe sind alt, deren Dieselmotoren sind oft alt und drecksig. Vor allem müssen noch mehr Schiffe mit moderner Technik und für den Containerverkehr umgebaut werden. Was man in den letzten 30 Jahren versäumt hat, ist nicht in kurzer Zeit aufzuholen. Der Bund hat sich in den letzten Jahren fast nur um die Seeschifffahrt und die Flüsse zu den deutschen Seehäfen

gekümmert. Der Rhein wurde in Deutschland links liegenlassen. Auch die anstehenden großen Investitionen finden alle in Mittel- und Norddeutschland statt.

Muss der Staat bei den Verladeeinrichtungen mehr tun?

Hermann: Perspektivisch muss man das. Der Bund hat auch ein Förderprogramm, das Land bietet zusätzliche Hilfen. Das Geld ist zuletzt nicht mal abgerufen worden. Es macht keinen Sinn, Verladestationen auf Vorrat zu bauen. Wir haben in der letzten Legislaturperiode in Heilbronn ein bestens ausgestattetes Terminal eingeweiht. Das ist nicht richtig in Betrieb gegangen, weil es dort kein Geschäftsmodell für die Nutzung gab. Die Unternehmen müssen umdenken und ihren Transport anders disponieren. Für die Lieferung über Nacht ist das Schiff zu langsam. Aber es gibt viele Güter, wo es auf die Zeit nicht ankommt.