

Planung voller Pleiten und Pannen

- **Kostenexplosion und erneute Verschiebung machen fassungslos.**
- **PZ zeichnet den knapp 20 Jahre langen Konflikt um neue Fahrbahn nach.**

RALF STEINERT
ENZKREIS/PFORZHEIM

Was ist nur los bei den Planern des A8-Ausbaus im Enztal? Anwohner und Politiker schütteln den Kopf übers Regierungspräsidium (RP) Karlsruhe, das nun schon zum vierten Mal die Großbaustelle verschoben und eine Kostenexplosion ohne Gleichen vorgelegt hat. Die Nachricht, dass der sechsspurige Umbau auf einmal mehr als doppelt so teuer wird, haben die Abgeordneten Katja Mast (SPD), Gunther Krichbaum (CDU), Hans-Ulrich Rülke und Erik Schweickert (beide FDP) fassungslos aufgenommen (siehe „Politiker fordern Konsequenzen und Spitzengespräch“). Doch wie kam es zu dem Schlamassel? Die PZ erläutert die Kernfragen einer Planung voller Pleiten und Pannen.

■ **Warum kostet die neue A8 statt 150 plötzlich 340 Millionen Euro?** Vor der ersten Schaufel ist alles schwarz, sagen Bauleute gerne. Will heißen: Buddeln wir erst einmal, wird alles teurer. Ein Beispiel: Den Umbau des rund zehn Kilometer A 8-Abschnitts von Karlsbad bis Pforzheim-West schätzte das RP ursprünglich auf 100 Millionen Euro, am Ende schlugen 2015 rund 150 Millionen Euro zu Buche. Die Preislawine im Enztal ist jedoch schon vor dem richtigen Baubeginn beispiellos. Klar, der Umbau der Berg- und Taltrasse ist hochkompliziert – die Baufirmen müssen neun Brücken erneuern und am Enzberg einen Tunnel anlegen, aber gleichzeitig den täglich rund 90 000 Autofahrern ständig vier Streifen durch die Baustelle bieten. Doch das ist nur die halbe Wahrheit. Der Ausbau im Enztal war von 2003 an rund zehn Jahre heftig umstritten, bis das Land 2014 in letzter Minute beim Lärmschutz für die Anwohner nachbesserte. Die wahren Kosten seien dabei nie realistisch abgebildet worden, kritisierte schon damals die Gemeinde Niefern-Öschelbronn. Tatsächlich musste das RP die Pläne mehrmals korrigieren: Standen zuerst schlappe 75 Millionen im Raum, dann 90 Millionen, gab das Land 2014 beim Abschluss des Verfahrens bereits 150 Millionen Euro an. Dass dieser Preis sechs Jahre später bei der Auftragsvergabe angesichts ständig steigender Baupreise nicht mehr



Dass sich der sechsspurige Ausbau der A8-Enztalquerung verzögert, könnte noch eine ganze Reihe anderer Probleme nach sich ziehen. FOTO: MEYER

hinhat, hat eigentlich jedem klar sein müssen – auch den RP-Verantwortlichen.

■ **Doch weshalb gab das RP nicht realistische Zahlen an?** Das erklärt sich aus dem jahrelangen Streit über Alternativen zu den Plänen des RP. Anwohner und Kommunalpolitiker aus Niefern und Pforzheim machten sich 2003 für eine Brückenlösung stark. Doch das Land lehnte diese strikt ab: Eine Talbrücke sei Fantasterei, viel zu teuer, koste saftige 300 Millionen Euro, der Bund genehmige höchstens die 75 Millio-

nen des RP-Vorschlags. In dieser Frage gab das RP nie nach. Nur die Idee einer kurzen Überdeckung der A8 am Enzberg wurde später aufgenommen. Im Rückblick ist Schweickert sauer: „Mit den aktuell berechneten 340 Millionen ist das RP heute deutlich teurer als unsere damalige Brückenlösung.“

■ **Und warum lehnte das RP einen längeren Tunnel ab?** „Auch so ein Hohn“, sagt Schweickert. Um 2012 einigte sich die ganze Region auf den Kompromiss, die Einhausung von knapp 400 auf rund 800 Meter zu verlängern.

Doch auch diese Idee wiesen die RP-Planer zurück – mit Hinweis auf die 30 Millionen Euro höhere Investition. „Wir wollten damals eine verkorkte Planung retten, jetzt steigen die Kosten auf einmal um 190 Millionen. Im Vergleich zum langen Tunnel ist das ein Offenbarungseid“, so Schweickert.

■ **Bleibt es denn beim Baubeginn im Sommer 2021?** Das ist noch lange nicht klar. Zuerst muss das Bundesverkehrsministerium die extreme Kostensteigerung genehmigen. Segnet der Bund das ab, kann das RP die Ausschreibung für den Ausbau starten. Womöglich im Herbst. Doch dem RP läuft vielleicht die Zeit davon. Denn schon am 1. Januar übernimmt die neue Gesellschaft des Bundes vom Land die komplette Zuständigkeit für die Autobahnen.

■ **Wie sieht die neue Autobahngesellschaft den Ablauf?** Das ist nicht klar. Vor dem offiziellen Start im Januar wollte Christine Baur-Fewson als Chefin der neuen Bundesgesellschaft die Arbeit des Landes nicht bewerten, wie die PZ im Mai berichtete. Zahlreiche Mitarbeiter des RP, wohl auch A8-Projektleiter Timo Martin, werden aber in die künftige Außenstelle der GmbH in Karlsruhe wechseln. Ob der Bund angesichts des engen Zeitfensters fürs RP die Vergabe der Bauarbeiten – mit 700 Einzelplänen und 2500 Seiten der Leistungen ein Riesenwerk – lieber in der Hand seiner neuen Einrichtung sieht, ist vorerst offen.

■ **Wirkt sich die Verschiebung auf die Arbeiten an der B10 aus?** Ja. In der rund sechsjährigen A8-Bauzeit wird auch der Bereich an der B10-Brücke, die dort neu errichtet wird, vierspurig ausgebaut. Eigentlich wollte das RP schon vor 15 Jahren die Bundesstraße von Niefern bis Eutingen durchgehend auf vier Streifen erweitern, aber daraus wurde nichts. So bleibt die B10 an der Anschlussstelle Pforzheim-Ost während des Umbaus der A8 ein Nadelöhr. Die Kommunen in der Nähe befürchten, dass bei Staus in der Baustelle der Ausweichverkehr von der Autobahn die örtlichen Straßen lahmlegt. Oft passiert das schon heute. Viele Fahrer nehmen Schleichtwege über Würmberg und Niefern-Öschelbronn sowie Pforzheim zur B10 und die A8-Auffahrten Pforzheim-Ost oder über Mühlacker Richtung Pforzheim-Nord. Nächstes Jahr will das RP in Niefern zwar die erste der zwei neuen Enzbrücken bauen, der komplette vierspurige Ausbau bis Eutingen ist aber erst nach der A8 vorgesehen.

Politiker fordern Konsequenzen und Spitzengespräch

Die Bundestagsabgeordneten **Gunther Krichbaum** (CDU) und **Katja Mast** (SPD) sowie die FDP-Landtagsabgeordneten **Hans-Ulrich Rülke** und **Erik Schweickert** fordern ein politisches **Spitzengespräch mit Regierungspräsidentin Sylvia M. Felder**. „Nachdem wir das Projekt über Jahre aktiv begleitet haben, werden wir über eine Pressemitteilung von einer Kostensteigerung um 126% informiert, die nur recht lapidar begründet wird. Das ist für uns nicht akzeptabel“, heißt es in einer gemeinsamen Pressemitteilung. „Wir erwarten vom Regierungspräsidium (RP) jetzt ein zeitnahes Gespräch über die Gründe für diese krasse Fehlplanung und das weitere Vorgehen.“ Das RP habe **ganz erhebliches Vertrauen** verspielt. „Jetzt muss vollständige Transparenz hergestellt werden“, heißt es. Zudem müssten Gespräche über Auswirkungen auf die gesamte Verkehrsinfrastruktur der Region und deren Zukunft geführt werden, so die Abgeordneten abschließend. Ein Schreiben, das Krichbaum an Felder gerichtet hat, liegt der PZ vor. Zur Kostenexplosion bemerkt Krichbaum: „Hier müssen die entsprechenden Berechnungen bereits seit längerer Zeit **fehlerhaft oder unsorgfältig** vorgenommen worden sein, denn die angeführten Gründe für die Kostensteigerung sind seit Beginn der Planungen bekannt.“ Mehr noch: „**Daher kann dieser grobe Planungsfehler nicht ohne personelle Konsequenzen bleiben.**“ Auch Pforzheims Oberbürgermeister **Peter Boch** meldete sich gestern zu Wort. Der Zustand der Enztalquerung sei alles andere als zufriedenstellend, da er zu täglichen Behinderungen und Ausweichverkehren führe, unter denen Pforzheim leide. „Hier muss dringend etwas geschehen, **eine monatelange Verzögerung ist nicht akzeptabel.** Es muss endlich losgehen“, so Boch. Zumal die Stadt ihre Hausaufgaben gemacht habe. Planbare Projekte auf den Umleitungsstrecken habe man für die angekündigte Bauzeit vermieden. „Je weniger der Bauzeitenplan eingehalten wird, umso ärgerlicher ist es daher“, heißt es weiter. pm/bel