

Krisengipfel zum A8-Ausbau

- Erhöhung der Kosten um 190 Millionen Euro sorgt für Ärger.
- Regierungspräsidium muss Abgeordneten die Kostenexplosion erklären.

RALF STEINERT |
ENZKREIS/PFORZHEIM

Rede und Antwort zur Kostenexplosion des Ausbaus der A8 im Enztal musste gestern das Regierungspräsidium (RP) Karlsruhe Abgeordneten aus der Region stehen. Die Politiker waren sauer, dass sie über die Kostensteigerung von 150 auf 340 Millionen im Vorfeld nicht informiert worden waren. Auch die Begründung fehlte ihnen. Parteiübergreifend forderten sie daher ein Spitzengespräch mit Regierungspräsidentin Sylvia Felder. Die PZ schildert die Knackpunkte, die seit knapp 20 Jahren in dem Streit mit dem RP um mehr Lärmschutz und die Ausbaupläne eine Rolle spielen.

- Warum verschlingt die Großbaustelle auf einmal mehr als das Doppelte?

Da kommt vieles zusammen. Unter der Hand haben Planer des RP gegenüber der PZ immer wieder eingeräumt: Eine Brücke wäre die beste Lösung gewesen. Doch die früheren Chefs, Ex-Regierungspräsident Rudolf Kühner und sein damals oberster Straßenplaner Harald Protz, beharrten auf dem komplizierten System aus hohen Mauern, Steilwänden, Mittelwänden, Flüsterasphalt und einem Tunnel, der nach Ansicht der Anwohner zu kurz ist. Zudem werden die unfallträchtigen Gefällstrecken ins Tal kaum entschärft. Das Stückwerk badete am Ende RP-Projektleiter Timo Martin aus – aber angesichts der massiven Widerigkeiten gelang ihm keine Quadratur des Kreises.

- Hätte das RP die Zügel nicht schon viel früher anziehen müssen?

Ja. Denn die Pläne sind seit Ende 2014 rechtlich unter Dach und Fach. Dass die Baukosten bis zur Ausschreibung ständig steigen, wussten alle. Die einstigen 150 Millionen Euro, die das Land damals angesetzt und nie mehr korrigiert hatte, konnten 2020 hinten und vorne nicht mehr reichen – zumal der hohe Aufwand für rund sechs Jahre Großbaustelle dazugerechnet werden muss.

Offensichtlich hat das RP keinen Ausweg aus dem Baudschungel gefunden. Die Fachbüros aus Stuttgart und Österreich taten sich schwer, gute Bauabläufe



Der Ausbau der Enztalquerung war gestern Thema für ein Krisengespräch mit dem Regierungspräsidium. FOTO: MEYER/PZ-ARCHIV

Regierungspräsidentin Sylvia M. Felder erklärt Kostenexplosion

Regierungspräsidentin Sylvia M. Felder erläuterte auf Initiative des CDU-Bundestagsabgeordneten Gunther Krichbaum gestern in einer Videokonferenz den Abgeordneten Stefanie Seemann (Grüne), Katja Mast (SPD), Hans-Ulrich Rülke, Erik Schweickert (beide FDP) sowie Pforzheims OB Peter Boch die Gründe für die Verzögerung und Kostenexplosion von 150 auf 340 Millionen Euro beim A8-Ausbau. Seitens des Enzkreises hatte niemand an dem Gespräch teilgenommen. Felder nannte **drei wesentliche Gründe**: Die nachträglich aufgenommene **Trassenabsenkung** zum Lärmschutz schlage mit 65 Millionen Euro zu Buche. Dies betrifft wohl hauptsächlich die Kieselbronner Kurve. Wie ein RP-Planer gegenüber der PZ erklärte, schlage die Änderung bei Niefern-Öschelbronn mit nur rund einer Million Euro zu Buche. Hinzu kämen laut Felder **die aktuelle**

Konjunkturlage und Baupreissteigerungen um rund 25 Prozent in den vergangenen sechs Jahren. Zudem sei der Markt im Bereich der Gewerke Erdbau und dem konstruktiven Ingenieurbau übersättigt – Mehrkosten: rund 40 Millionen Euro. Es habe sich im Laufe des Planungsprozesses abgezeichnet,



Sylvia M. Felder
FOTO: MEYER/ARCHIV

dass es zu einer **Kostensteigerung** kommen wird, heißt es in einer Pressemitteilung des RP. „Wir haben mit Bund und Land vereinbart, dass wir diese erst kommunizieren, wenn die dritte Kostenfortschreibung dem Bauherrn, also dem Bund, vorliegt“, so Felder. Sie zeigte Verständnis, dass die Öffentlichkeit von dieser Nachricht „sicherlich überrascht“ war. Die im Frühjahr geplante **Projektbegleitkreis-Sitzung** habe aufgrund der Co-

rona-Pandemie nicht stattfinden können. Deswegen sei der „gerade bei diesem Vorhaben so notwendige Dialog“ mit allen an dem Projekt Beteiligten „sicherlich zu kurz gekommen“, was sie sehr bedaure, so Felder. Geplant sei ein **abschließendes Treffen mit dem Projektbegleitkreis**, wenn möglich in Form einer physischen Veranstaltung, bevor das Projekt im nächsten Jahr an die neue Autobahngesellschaft des Bundes übergeben wird. Bei dem Treffen wollen Felder und ihr Projektteam nochmals über den aktuellen Stand informieren. Felder zeigte sich **trotz allem optimistisch**: „Wir hoffen nun auf eine baldige wohlwollende Entscheidung des Bundes zu den Mehrkosten, damit wir so bald wie möglich das Hauptlos aus schreiben können und einem Baubeginn im nächsten Jahr nichts mehr im Wege steht.“ pm/bel/vst

zu finden. Ein Vertreter des Wiener Büros sagte der PZ, der beengte Platz zum Bauen im Tal habe ihn überrascht. Klar, neun Brücken hochzuziehen und einen Tunnel über die A8 zu stützen, jederzeit aber vier Verkehrsstreifen aufrecht zu erhalten – das ist nicht einfach.

- Wie reagierte man auf die wachsenden Probleme?

Das RP hat die Vergabe der Arbeiten schon viermal verschoben – aktuell auf Sommer 2021. Ein ver-

zögerter Baubeginn führt zu höheren Kosten. Das RP informierte jedoch nicht über die jeweils nötigen Erhöhungen. Der Gesprächskreis mit den Kommunen tagte letztmals vor rund zwei Jahren. Projektleiter Timo Martin kämpfte mit vielen Problemen. Die Erneuerung der Gleisbrücke 2018, die Kräfte band, ließ sich nicht aufschieben, die Bahn hätte erst Jahre später einen Ersatztermin festlegen können. Dann änderte sich die Leitung von Martins Baureferat Süd – der langjährige Chef

Klaus-Dieter Maier-Bätz ging in den Ruhestand. Zudem erschien die neue Autobahngesellschaft des Bundes am Horizont. Diese übernimmt ab dem 1. Januar die komplette Verantwortung für die Autobahnen. Bauleiter Martin wird das RP verlassen und in die Außenstelle Karlsruhe der Gesellschaft wechseln.

- War es denn der neuen Autobahngesellschaft lieber, dass das RP vor dem Wechsel die wahren Baukosten bekannt gibt?

Neue Chance für Eutinger Lärmschutz?

Mit einer gemeinsamen Pressemitteilung reagierten Krichbaum, Mast, Seemann und Boch auf das Gespräch mit Regierungspräsidentin Felder. Für die Begründung des RP für die Kostensteigerung zeigten die Abgeordneten grundsätzlich Verständnis, monierten aber, dass die **Neuberechnungen erst jetzt an die Öffentlichkeit** kamen. Zudem kritisierten sie, dass die Kosten für die Trassenabsenkung früher deutlich geringer beziffert worden seien. Auch sei der schwierige Baugrund lange bekannt gewesen. Auch Boch betont, dass sich die Stadt eine **andere Informationspolitik des RP** gewünscht hätte. Ein weiteres Thema war der **Lärmschutz bei Eutingen**. In der Verzögerung der Ausschreibung für die Enztalquerung sehen Abgeordnete und OB die Chance, doch noch Verbesserungen zu erzielen, nachdem 2018 – auch aufgrund eines zu eng erscheinenden Zeitfensters – das Bebauungsplanverfahren eingestellt worden war. Boch will **mit dem Gemeinderat** erneut ins Gespräch gehen, ob man nun durch die zeitlichen Verschiebungen größere Chancen habe, die vorhandenen Hürden zu überwinden. Das RP habe sich offen gezeigt, mögliche Planänderungen in das Verfahren einzubringen. **Rülke und Schweickert** erklärten, die Mitteilung – anders als es in dem Schreiben heißt – nicht freigegeben zu haben. Man sehe das Vorgehen des RP weiterhin kritisch, heißt es in einer **getrennten Stellungnahme** der beiden. Aus Rülkes Sicht müssten Stadt und RP dafür sorgen, dass der Lärmschutz in Eutingen verbessert wird. Schweickert erinnert daran, dass schon 1992 bekannt gewesen sei, dass das Enztal ein schwieriges Baufeld biete. pm

Eigentlich liegt das auf der Hand. Doch Christine Baur-Fewson, die ChefIn der Bundesgesellschaft, antwortete auf PZ-Anfrage: „Es ist vorgesehen, die Projekte nahtlos zu übernehmen, egal, in welchem Status sie sich befinden. Die Autobahn-GmbH wird das Projekt auch während der Ausschreibungsphase übernehmen.“ Sollte der Bund schon im Herbst die zusätzlichen Kosten genehmigen, würde „wertvolle Zeit verloren gehen, wenn man die Ausschreibung erst 2021 beginnt“, so Baur-Fewson.