



Gruppenbild mit (4. v. li.) Verkehrsminister Winfried Hermann (v. li.): Helmut Riegger (Landrat Kreis Calw), Hans-Werner Köblitz (Landrat a. D. und Fraktionschef Freie Wähler im Regionalverband), Karl Röckinger (Landrat Enzkreis), IHK-Vizepräsident Eckart Bauer, IHK-Präsident Burkhard Thost, IHK-Hauptgeschäftsführer Martin Keppler, Peter Rosenberger (Oberbürgermeister Horb), Dr. Klaus Rückert (Landrat Kreis Freudenstadt), Ralf Eggert (Oberbürgermeister Calw), Gerhard Link (Bürgermeister Freudenstadt), Dirk Büscher (Geschäftsführer Regionalverband) und Gert Hager (Oberbürgermeister Pforzheim).

## „Straßen waren noch nie so miserabel“

Verkehrsminister Winfried Hermann im Dialog mit Wirtschaftsvertretern und Politikern aus der Region Nordschwarzwald

Landräte, Oberbürgermeister, Vertreter des Regionalverbands und der IHK Nordschwarzwald haben gestern Verkehrsminister Winfried Hermann in Pforzheim deutlich gemacht, welche Erwartungen sie bezüglich Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur haben.

VON FRANK GOERTZ

ENZKREIS/PFORZHEIM. Am Ende des Gipfelgesprächs zog Hans-Werner Köblitz ein überraschendes Fazit: „Das hätte ich nicht erwartet. Im Prinzip sind wir in vielen Punkten mit dem grünen Verkehrsminister einig. Das ist doch sensationell“, hatte der ehemalige Calwer Landrat und Fraktionschef der Freien Wähler im Regionalverband mehr Konsens als Konfliktpunkte ausgemacht. Auch der vom Verkehrsministerium initiierte Gedanke einer Prioritäten- statt einer endlosen Wunschliste für Infrastrukturmaßnahmen sei genau das, was der Regionalverband schon seit Langem fordert. Dabei konnten sich die Vertreter der Region auch mit dem Gedanken anfreunden, dass Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen Vorrang vor teuren Aus- und Neubaumaßnahmen haben. Wobei Burkhard Thost, Präsident der Industrie- und Handelskammer Nordschwarzwald, forderte, dass auch wichtige Aus- und Neubaumaßnahmen nicht auf die ewig lange Bank geschoben werden.

Allerdings sei es schon schwierig genug, alleine die Substanz der Straßen zu erhalten, betonte Hermann, der indirekt die Vorgängerregierungen kritisierte: „Über Jahrzehnte ist viel zu wenig in die Infrastruktur investiert worden.“ Fast noch deutlicher fiel das Statement von Burkhard Thost aus: „Die Verkehrsinfrastruktur war noch nie so miserabel wie jetzt, weil dringende Projekte von Legislaturperiode zu Legislaturperiode verschleppt werden.“ Wie Hermann berichtete, würden, um den Zustand der Infrastruktur zu



Winfried Hermann skizziert seine Vorstellungen zur Verkehrspolitik für die Region. Aufmerksame Zuhörer: IHK-Hauptgeschäftsführer Martin Keppler (li.) und IHK-Präsident Burkhard Thost (re.). Fotos: Goertz

erhalten und den Investitionsstau in den kommenden 15 Jahren abzubauen, bundesweit jährlich mindestens 7,2 Milliarden Euro fehlen, davon alleine 4,7 Milliarden Euro bei den Straßen. „Die Dobrindt-Maut bringt uns da nicht weiter“, erteilt der grüne Stuttgarter Minister den Plänen seines CSU-Bundeskollegen aus Berlin eine klare Absage.

Immerhin mache die Landesregierung ihre Hausaufgaben, betonte Hermann und verwies darauf, dass sie seit 2011 mit etwa 100 Millionen Euro jährlich doppelt so viel für Erhalt und Sanierung von Landesstraßen ausbebe wie ihr Vorgänger, die CDU/FDP-Regierung. Im kommenden Jahr beginne das Land zusätzlich mit einem Brückensanierungsprogramm. Unter anderem soll auch die Herrenwaagbrücke in Dürrenz abgerissen und neu gebaut werden.

Eine der wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen in der Region hat Landrat Karl Rückert auf dem Verkehrsgipfel angesprochen: den sechsspürigen Ausbau der

A8 im Enztal, mit dem das letzte vierstreifige Nadelöhr dieser überregional bedeutenden Fernverkehrsverbindung, deren Leistungsfähigkeit für die regionale Wirtschaft elementar sei, beseitigt wird. Gerade mit Blick auf die wirtschaftlich starken Nachbarregionen sei es, so Röckinger, nicht gerade ein Aushängeschild, wenn die Region mit ihren vier Anschlussstellen – Pforzheim West, Nord, Ost, Süd – von Wirtschaftsunternehmen hauptsächlich aufgrund der regelmäßigen Staumeldungen wahrgenommen werde. Röckinger beklagte darüber hinaus die gefährliche Kombination der schmalen und steilen Trasse mit dem anwachsenden Schwerlastverkehr. Unfälle und Staus stünden auf der Tagesordnung, während Ausweich- und Umleitungsverkehr dann regelmäßig das ohnehin schon stark frequentierte Streckennetz der Region belasteten.

Der Ausbau des A8-Nadelöhrs sollte absolute Priorität haben, forderte Röckinger, wobei auch die Chance für einen weitest-

gehenden Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm nicht vergeben werden dürfe. Röckinger warnte – auch mit Blick auf die wachsende gesellschaftliche Sensibilität bei dem Thema – davor, in diesem Punkt an der falschen Stelle zu sparen. Es sei andererseits aber auch nicht realistisch, anzunehmen, dass von der Autobahn nach dem Ausbau nichts mehr zu hören sei.

Die Worte Röckingers verhalten nicht ungehört: Hermann kündigte an, dass die Enztalsenke höchste Priorität habe und die Planfeststellung noch in diesem Jahr auf den Weg gebracht werden soll – auch wenn es noch viele offene Fragen gebe. IHK-Präsident Thost traut dem Braten offenbar noch nicht so ganz: „Schon bei meinem Amtsantritt 2007 hat ein Staatssekretär einen Durchbruch beim A8-Ausbau angekündigt.“

Während Landrat Röckinger eher positive Nachrichten von dem Treffen mit nach Hause nehmen konnte, blieb für Pforzheims Oberbürgermeister Gert Hager nur die nüchterne Erkenntnis, dass die Westtangente wieder in weite Ferne gerückt ist. Hermann erklärte: „Das Land hat diese Regionaltangente hoch priorisiert, aber der Bund folgt uns nicht.“ Obwohl die Berliner Politiker doch gerade diese Priorisierung gelobt hätten, würden sie sich letztendlich nicht daran halten, stellt Hermann enttäuscht fest. Im Moment gebe es leider keine verbindlichen Aussagen aus Berlin über weitere Schritte. Allerdings versprach der Landes-Verkehrsminister, bei dem Thema nicht locker zu lassen. Das fordern auch Hager und Vertreter der regionalen Wirtschaft, die kein Verständnis dafür haben, dass der Bund das Projekt blockiert.

Pforzheims OB Hager wies noch einmal nachdrücklich darauf hin, dass die Regionaltangente auch im Hinblick auf die Verkehrsströme in Richtung Nationalpark Nordschwarzwald unabdingbar sei. Sollte die Westtangente nicht gebaut werden, müssten die Besucher zwangsläufig durch das Herz Pforzheims fahren, um in den Nationalpark zu kommen.