



3,7 Milliarden Euro sollen in Baden-Württemberg zunächst in 32 begonnene und bereits fest beschlossene Projekte fließen. Bei der bisherigen Vergabesumme des Bundes brauchte es 18,5 Jahre, um allein diese Projekte abzuschließen. Das »Danke Berlin« an der Oberndorfer Straße für die Einstufung der Umfahrung Schramberg in den »Vordringlichen Bedarf« scheint noch reichlich verfrüht.

Foto: Martin Himmelheber

# Ein Baubeginn in weiter Ferne

Umfahrung Schramberg ist im »Vordringlichen Bedarf«, hat aber schlechten Kosten-Nutzen-Faktor

**Auf die Umfahrung Schramberg – um schneller zur A 81 zu kommen und das Gutachtal vom Schwerverkehr zu entlasten – werden die Kinzigtäler noch lang warten müssen. Das Transparent »Danke Berlin« scheint nach einem Gespräch mit dem Sprecher des Landesverkehrsministeriums reichlich verfrüht.**

VON MARTIN HIMMELHEBER

**Schramberg.** Der Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan ist veröffentlicht – und die Talumfahrung Schramberg ist im vordringlichen Bedarf. Was fehlt, sind konkrete Angaben, was denn nun tatsächlich wann gebaut werden soll.

»Danke Berlin« – können die Autofahrer seit einigen Tagen an der Oberndorfer Straße auf einem Transparent lesen. Danke für das »Ja zur Talumfahrung«. Das »Danke« scheint reichlich verfrüht. Denn dass die Talumfahrung in absehbarer Zeit gebaut wird, bleibt weiterhin unwahrscheinlich.

Klar ist nur, bis der Bundesverkehrswegeplan Gesetz wird, vergeht mindestens noch

ein Jahr. Gegenwärtig wird die Öffentlichkeit befragt, dann wird das Bundesverkehrsministerium seinen Entwurf überarbeiten und dem Bundeskabinett zum Beschluss vorlegen. Danach kommt der Plan in den Bundestag und wird verabschiedet: »Das kann gut ein Jahr dauern«, schätzt Edgar Neumann, der Sprecher des Landesverkehrsministeriums auf Nachfrage.

## Reihenfolge völlig offen

Wie lange das Verfahren dauern werde, hänge davon ab, wie viele Änderungswünsche es gebe. Da das Bundesverkehrsministerium seinen eigenen Zeitplan für den Entwurf schon um ein Jahr überzogen hatte, scheint mindestens ein Jahr realistisch. Und bis dahin geht es erst einmal gar nichts.

Wenn der Bundesverkehrswegeplan Gesetz ist, dürfen die Projekte geplant werden. In welcher Reihenfolge dies geschehen wird, ist aber noch völlig offen – und dem Bundesverkehrswegeplan »auch so nicht zu entnehmen«, sagt Neumann. Trotz mehrerer Anfragen hat das Bundesverkehrsministerium dazu keine Antwort gegeben. »Der Bund müsste priorisieren«, fordert Neumann, »es

wäre für die Länder hilfreich, wenn sie wüssten, was sie zuerst planen sollen.«

Abgesehen davon wird in der Landesstraßenbauverwaltung so schnell niemand einen Stift in die Hand nehmen, um die Talumfahrung zu planen. Denn, so ein Sprecher des Bundesverkehrsministeriums: »Alle laufenden und fest disponierten Projekte werden so schnell wie möglich fertiggestellt.« Und das ist eine ganze Latte: Laut Entwurf des Bundesverkehrswegeplans sollen im Lände 3,7 Milliarden Euro in 32 begonnene und bereits fest beschlossene Projekte fließen.

Derzeit gebe der Bund jährlich etwa 200 Millionen Euro für Bundes-Straßenbauprojekte an Baden-Württemberg, sagte Landesverkehrsminister Winfried Hermann der »Stuttgarter Zeitung«. Blicke es bei dieser Summe, würden also 18,5 Jahre vergehen, um nur diese Projekte abzuschließen.

## Doppelte Mittel nötig

Damit sich der Bundesverkehrswegeplan bis 2030 nur annähernd umsetzen ließe – für 5,3 Milliarden Euro stehen neue Vorhaben wie die Talumfahrung Schrambergs oder

auch die Umfahrung Haslachs im »Vordringlichen Bedarf« müsste der Bund die jährlichen Mittel für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen verdoppeln, rechnet Hermann vor und fügt hinzu: »Ob der Bund so viel Geld für den Neu- und Ausbau aufbringen wird, wage ich dann doch zu bezweifeln.«

## Nur unter »Sonstige«

Eine gewisse Priorisierung legt der Bund aber doch fest: Bei den Bundesfernstraßen liege »der Schwerpunkt der Investitionen im Bereich der großräumig wirksamen Projekte«. Da gibt es die »Verbindungsstufen 0 und 1« einerseits und die sonstigen Bundesstraßen andererseits. Drei Viertel der Investitionen sollen »für die großräumig wirksamen Projekte und 25 Prozent für sonstige Bundesstraßen eingesetzt« werden. Schramberg gehört zur letzteren Kategorie, trotz aller Ost-West-Magistralen-Beteuerungen.

Das Bundesverkehrsministerium hat einen Nutzen-Kostenfaktor errechnet, und die Talumfahrung weist mit 2,2 einen der schlechtesten Werte aller baden-württembergischen Projekte auf.

## Morgen Vorstellung der Studie »Lebensader B 33«

Kordula Kovac und IHK laden ins Gasthaus »Kreuz« ein

**Wolfach** (red/ra). Die CDU-Bundestagsabgeordnete Kordula Kovac und Steffen Auer, Präsident der Industrie- und Handelskammer (IHK) Südllicher Oberrhein, stellen morgen, Dienstag, die Ergebnisse der IHK-Studie »Lebensader B33« in Wolfach vor. Die IHK hat die wirtschaftliche Bedeutung der B33 untersucht; es wurden Verkehrsströme analysiert und Unternehmen befragt. Bei der Bewertung der verschiedenen Abschnitte schrammt übrigens Haslach knapp an einer glatten Sechse vorbei.

Bereits am 21. März war die Studie in einem Pressegespräch

in Offenburg vorgestellt worden (das OFFENBURGER TAGEBLATT berichtete am 22. März auf der Ortenau-Seite). Morgen, Dienstag, wollen Kovac und Auer die Studie nun noch einmal für alle öffentlich präsentieren. Beginn ist um 19.30 Uhr im Hotel »Kreuz« in Wolfach. »Eingeladen sind alle interessierten Bürger, politischen Entscheidungsträger ebenso wie Wirtschaftsvertreter«, heißt es in der Pressemitteilung aus dem Abgeordnetenbüro.

**HINWEIS:** Die Studie kann auf [www.suedlicher-oberrhein.ihk.de](http://www.suedlicher-oberrhein.ihk.de) als pdf-Datei abgerufen werden.

Quelle: OT 04.04.2016