

- FREIE WÄHLER NOK - FREIE WÄHLER NOK - FREIE WÄHLER NOK - FREIE WÄHLER NOK -
KREISTAGSFRAKTION

Sitzung des Kreistages des Neckar-Odenwald-Kreises

am 7. Dezember 2020 in Ravenstein-Merchingen

Stellungnahme der Fraktion der Freien Wähler

durch Thomas Ludwig

zu TOP 2

„K 3972 Transversale Eberstadt - Adelsheim

Einstellung der weiteren Planungen und Rücknahme des Antrags auf Planfeststellung“

Sehr geehrter Herr Landrat, liebe Kolleginnen und Kollegen, m.s.v.D.u.H.,

das Herausführen unserer in älteren Publikationen häufig als „hinterer Odenwald“ bezeichneten Region aus ihrem Verkehrsschatten ist ein Thema, das die Landespolitik schon seit über 160 Jahren bewegt, damals in Form des Eisenbahnbaues. Das Schienennetz zwischen Neckar, Jagst, Tauber und Main entstand in der Ära des Großherzogtums Baden, darunter ab 1880 in drei Abschnitten die heute sog. "Madonnenlandbahn" Seckach - Miltenberg. Vor allem der Raum Buchen - Walldürn hatte hierauf gepocht, weil die ab 1862 erbaute Badische Odenwaldbahn von Heidelberg nach Würzburg diese beiden Städte im wahrsten Sinne des Wortes links liegen ließ. Das Großherzogtum wählte damals nämlich die südöstlichste aller rd. 60 Trassenvarianten und wollte damit verhindern, dass das Königreich Württemberg eine eigene Bahnlinie von Heilbronn über Mergentheim nach Würzburg baut. Diese Rechnung ging bekanntlich auf, denn Württemberg schloss seine "Untere Jaxtbahn" 1869 tatsächlich in Osterburken an die Badische Odenwaldbahn an. Heute sprechen die Verantwortlichen übrigens von der Frankenbahn Stuttgart - Würzburg, was somit historisch betrachtet völliger Quatsch ist.

Auf die Details des langwierigen Kampfes von Buchen und Walldürn um die Anbindung an das überregionale Schienennetz kann ich hier natürlich nicht eingehen, aber wegen des Bezugs zum heutigen Thema soll doch zumindest die Begründung der badischen Stände und der Regierung in Karlsruhe aus dem Jahre 1884 für den Bau des Teilstücks Seckach - Walldürn als *"normalspurige Sekundärbahn einfachster Konstruktion"* vorgetragen werden. Das Hauptproblem bestand übrigens darin, dass diese Strecke keine Rendite abzuwerfen versprach, sondern ganz im Gegenteil Verluste produzierte, denn damals wurden mit Bahnstrecken noch regelmäßig Gewinne erzielt! Jetzt also aus einem zeitgenössischen Text die Begründung zu dieser Entscheidung (Zitat): *„Wie bei der Höllentalbahn lag (...) auch hier der Gedanke zu Grunde, die Bewohner eines größeren Landesteils aus ihrer Abgeschlossenheit herauszureißen, sie konkurrenz- und steuerfähig zu erhalten. (Dabei) stand nicht nur keine Rente, sondern eine regelmäßige Einbuße in Aussicht. Wenn diese nun (...) als ein schweres Opfer betrachtet wurde, so waren die Stände doch der Ansicht, dass die Förderung der volkswirtschaftlichen Interessen des Landes höher stehe als die der finanziellen und dass durch die Annahme des bezüglichen Gesetzesentwurfes eine Pflicht der Billigkeit und Gerechtigkeit gegen die Bevölkerung des Odenwaldes erfüllt würde, da ihr in dem früheren Verträge die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Odenwald und Maintal in noch vollkommenerer Weise, als dies jetzt der Fall sein sollte, in nahe Aussicht gestellt worden war.“* (Zitat Ende). Der erwähnte *"frühere Vertrag"* aus dem Jahre 1871 bestand mit dem Königreich Bayern und betraf den Bau einer Hauptbahn von Miltenberg nach Seckach oder Osterburken, welche eine Verbindung aus dem Raum Frankfurt in den Raum Stuttgart herstellen sollte; aber diese Pläne scheiterten schlussendlich an der deutschen Kleinstaaterei.

Und nun gehen wir 100 Jahre weiter in die 1970er Jahre. Natürlich war längst das Auto das Verkehrsmittel Nr. 1 geworden und so drehten sich die Neubaupläne als bedeutendes Element der Infrastrukturpolitik zuvorderst um Autobahnen.

Hier können wir festhalten, dass die A 81 Würzburg - Heilbronn bis 1976 tatsächlich gebaut wurde, während die Verlängerung der A 45 von Aschaffenburg durch den Odenwald, westlich an Heilbronn und östlich an Stuttgart vorbei zur A 8 in Richtung Ulm nicht realisiert werden konnte. Gerade im östlichen Großraum Stuttgart ist das Fehlen dieser leistungsfähigen Schnellstraße ja bis zum heutigen Tag Gegenstand großer politischer Debatten.

Derweil entwickelte sich im noch jungen Neckar-Odenwald-Kreis infolge der Eröffnung der A 81 mit der Ausfahrt Osterburken (auf Gemarkung Ravenstein) und unter dem Eindruck der starken Zunahme des Straßenverkehrs der Wunsch nach einer Verbesserung der Anbindung des Kreisgebietes an diese Autobahn, also u.a. durch den Bau von Umgehungen für die Städte Adelsheim und Osterburken im Zuge der B 292. Auch hier verzichte ich auf Details, aber das nächste wichtige Ereignis war der im Jahre 1982 in Adelsheim von einer Allianz aus Landwirten, Umweltschützern und Einzelhändlern angestrebte Bürgerentscheid gegen diese Umgehung. Tatsächlich wurde das Vorhaben mehrheitlich abgelehnt. Im Nachgang zu diesem Abstimmungsergebnis gründete sich im Bauland rund um die Initiatoren Werner Sabelhaus und Meinolf Stendebach die „*Bauländer Initiative für Menschen*“ (abgekürzt B.I.M.). Sie machte sich für die Umgehung Adelsheim - Osterburken stark, weil die stetig anschwellende Blechlawine die Lebensqualität in den Innenstädten mehr und mehr zerstörte. Auch hier kennen Sie den weiteren Verlauf mit den einzelnen Bauabschnitten. Ende nächsten Jahres werden wir wahrscheinlich die Eröffnung des letzten Teilstücks auf Gemarkung Adelsheim in Richtung Mosbach feiern dürfen.

Und was war mit Buchen und Walldürn, die inzwischen weitergewachsen und zu wichtigen Wirtschaftsstandorten geworden waren? Nun, genauso wie im 19. Jahrhundert der Anschluss an die Eisenbahnmagistralen gesucht wurde, ging es jetzt natürlich um den Anschluss an die Autobahn, also die A 81. Nachdem die vom negativen Ausgang des Bürgerentscheids in Adelsheim ausgelöste dreijährige Sperrfrist vorüber war, wurden auch diese Planungen neben jenen für die Umgehung Osterburken wiederaufgenommen und bereits 1986 forderte dieser Kreistag (Zitat) *„als Ersatzmaßnahmen für die entfallende Odenwald-Neckar-Alb-Autobahn ein Konzept zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der schnellstmöglichen Anbindung an das Fernstraßennetz“*.

Wohl auch deshalb fanden ab 1987 im Auftrag des Regierungspräsidiums Karlsruhe Untersuchungen statt, wie die Städte Buchen und Walldürn an die A 81 angeschlossen werden könnten. *„Variantenvergleich Walldürn/ Buchen – A 81“* lautete der Titel des rd. 150 Seiten starken Werkes einer Arbeitsgemeinschaft von zwei Ingenieurbüros. Zur Auswahl standen die Auffahrten Ahorn und Osterburken. Insgesamt wurden sieben Trassenvarianten untersucht und im Ergebnis als Favorit ein Anschluss an die Auffahrt Osterburken auserkoren. An eine Transversale dachte man damals aber noch nicht, sondern an ortsnahe Umfahrungen um Eberstadt, Schlierstadt und Zimmern herum zu dem im Zuge der kommenden Umgehung Adelsheim ja bereits angedachten Eckenbergtunnel und dann weiter über die Umgehung Osterburken zur Autobahn.

In den Nullerjahren reiften dann die Pläne für die Transversale: zunächst 2003 im „Fernstraßenkonzept des Neckar-Odenwald-Kreises“ als Korridor zwischen Buchen und Osterburken und dann ab dem Jahre 2005 vielfach unterlegt mit entsprechenden Beschlüssen dieses Kreistags und seines zuständigen Ausschusses. Hauptziel war weiterhin die ortsdurchfahrtsfreie Anbindung der Städte Walldürn und Buchen an die A 81 zur Stärkung des hiesigen Wirtschaftsraumes, aber darüber hinaus war schon damals klar, dass die Eröffnung des Eckenbergtunnels gravierende Veränderungen der Verkehrsströme im Bauland mit sich bringen würde - *„des einen Freud, des andern Leid“* sozusagen. Ob die ortsdurchfahrtsfreie Anbindung von Bad Mergentheim an die A 81 in Boxberg bei diesen Überlegungen das Vorbild lieferte, weiß ich nicht, aber es wäre doch naheliegend. Zumindest erhoffte man sich von der Deklarierung als Kreisstraße den schnelleren Erhalt von Zuschüssen.

Der weitere Hergang ist bekannt und kann der Sitzungsvorlage entnommen werden. Dass ein Straßenneubau nicht nur begeisterte Befürworter hat, ist normal und dass die Anforderungen an die ökologische Verträglichkeit gestiegen sind, wird bis zu einem gewissen Grad sicherlich auch allseits mitgetragen. Wenn nun aber 15 Jahre nach dem ersten Beschluss und elf Jahre nach dem ersten Antrag auf Planfeststellung für die Transversale die Einstellung der weiteren Planungen und die Rücknahme des Antrags vorgeschlagen wird, so wirft das doch berechtigte Fragen auf.

Die erste Frage muss lauten: Warum dauert ein Planfeststellungsverfahren mehr als elf Jahre? War dessen Bearbeitung so umfangreich, dass das Tagwerk des Regierungspräsidiums jahrein, jahraus von nichts anderem geprägt war? Nein, kann die Antwort nur lauten. In den ersten Jahren waren zwar schon regelmäßige Aktivitäten festzustellen, darunter auch öffentliche Anhörungen in der Baulandhalle Osterburken, aber dann wurde es doch merkwürdig ruhig. Die hiesigen Verantwortlichen, und hier allen voran die Landkreisverwaltung und der Landrat persönlich, erfragten in Karlsruhe immer wieder den Bearbeitungsstand und erfuhren in regelmäßigen Abständen von einer Überlastung der zuständigen Abteilung, von wichtigeren Verfahren im Bereich des Autobahnausbaus und von mehreren Sachbearbeiterwechseln. Letztere brachten Reibungsverluste mit sich und dann waren die einzelnen Fachgutachten schon wieder so veraltet, dass sie überarbeitet oder gar neu erstellt werden mussten. Im Endeffekt drehte sich das Verfahren im Kreis. Das ist also wieder einmal ein typisches Beispiel dafür, warum in Deutschland vielfach nichts mehr vorangeht. Dass Einwände, Bedenken und Alternativvorschläge gehört und eingehend geprüft werden sollen, steht außer Frage, aber die Entscheidungen, gleich wie sie ausfallen, dürfen keine elf Jahre o.ä. auf sich warten lassen. Solche Verfahrensdauern sind ganz einfach nicht mehr vermittelbar und werfen zudem ein schlechtes Licht auf die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verwaltung.

Doch nun ist es so gekommen, die Fakten sind ernüchternd und die Empörung und Enttäuschung bei den vom Mehrverkehr betroffenen Anwohnern groß. Zwei der Fakten, die grundsätzlich für den Beschlussvorschlag der Verwaltung sprechen, sollen herausgestellt werden, nämlich zum einen die Geologie und zum anderen die Kosten. Dass die geologischen Verhältnisse im Bereich des Eckenberges besonders schwierig sind, haben ja bereits die Arbeiten an der Umgehung Adelsheim gezeigt. Es muss aber auch gesagt werden, dass der tiefe Eingriff in den Eckenberg für die Transversale nur deshalb erforderlich wäre, weil die Fachbehörden für die Auffahrt in Richtung Höhenrücken auf einem größeren Radius bestanden haben; der Neckar-Odenwald-Kreis hatte ursprünglich weniger großzügig geplant. Dass diese Vorgabe für eine deutliche Verteuerung der Maßnahme sorgt, kann dann nicht mehr überraschen. 14 Mio. € alleine für die Hangsicherung sind wahrlich kein Pappenstiel und übersteigen bereits die ursprünglich veranschlagten Gesamtkosten von 13,7 Mio. €. Und dann kommt noch der eine oder andere Preistreiber dazu, zuvorderst natürlich die Standards und die Vorgaben für den naturschutzrechtlichen Ausgleich, die allgemeine Preissteigerung und ganz besonders die Kostenexplosion der letzten Jahre auf dem Bausektor, weshalb man schnell mal bei 54,4 Mio. € landen kann.

Für die Fraktion der FREIEN WÄHLER stelle ich daher fest, dass die Gründe für den Vorschlag der Verwaltung einerseits nachvollziehbar sind, zumal neben der reinen Investition und der späteren Unterhaltung in künftigen Haushalten auch die jährlichen Abschreibungen in Höhe von rd. 300.000 € erwirtschaftet werden müssten - die weiteren finanziellen Großbaustellen GTO und Kliniken lasse ich jetzt mal argumentativ außen vor. Aus der Vogelperspektive und ohne direkte Betroffenheit kann daher so entschieden werden.

Aber kann und darf es andererseits dann gleich ein Abschied von der Idee der Transversale für immer sein? Wir meinen: Nein, denn wie alles im Leben hat auch diese Entscheidung ihre zwei Seiten - mindestens. Unsere Fraktion fragt sich nämlich, ob mit der Aufgabe der Transversale auch nur irgendeines der Probleme, die durch sie gelöst werden sollten, tatsächlich gelöst ist und da muss die Antwort ebenfalls ganz klar lauten "Nein!", denn weder erhalten Walldürn und Buchen hierdurch eine ortsdurchfahrtsfreie Anbindung an die Autobahn, deren Fehlen vor allem für die dort ansässigen Firmen ein großer Standortnachteil bleiben wird, noch wird die dringend notwendige Verbesserung der Hilfsfristen im Rettungsdienst erreicht. Dass unser Landesteil, wie im 19. Jahrhundert, aus seiner „Abgeschlossenheit“ herausgerissen werden müsse, möchte ich zwar nicht mehr behaupten, aber dass die Erhaltung der „Konkurrenz- und Steuerfähigkeit“ heute wie damals ein wichtiges Ziel von Strukturpolitik sein muss, wird wohl niemand widerlegen können.

Darüber hinaus war mit der Transversale auch beabsichtigt, die Ortsdurchfahrten von Bödigheim, Bofsheim, Seckach und Zimmern sowie die Bofsheimer Straße in Osterburken wirksam vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Im Gegensatz zu 1982 hat sich in der Zwischenzeit nämlich schon längst die Erkenntnis durchgesetzt, dass Verkehr, der nicht eine bestimmte Ortschaft zum Ziel hat, ab einem gewissen Verkehrsaufkommen auch nicht mehr durch diese Ortslagen geleitet werden soll, weil alles andere der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität abträglich ist.

Auch die Gemeinde Seckach hat deshalb z.B. den Bau der Umgehung Adelsheim/ Osterburken stets vorbehaltlos unterstützt, weil sie die Standortqualität des Baulandes insgesamt hebt und weil die spätere Entlastung der Ortslagen durch eine wie auch immer aussehende ortsdurchfahrtsfreie Anbindung von Buchen und Walldürn an die Autobahn mindestens seit Ende der 80er Jahre in Aussicht gestellt war. Für Bödighheim, Seckach und Zimmern ist die beabsichtigte Einstellung der Planungen insbesondere deshalb bitter, weil ihre Mehrbelastung zum Großteil erst durch die Eröffnung des Eckenbergtunnels herbeigeführt wurde, während in Bofsheim und Teilen des Stadtgebietes von Osterburken die Grenzen des noch erträglichen Verkehrsaufkommens auch davon unabhängig bereits überschritten ist. Die Unruhe in den betroffenen Bürgerschaften ist deshalb absolut nachvollziehbar. Unterm Strich bedauert die Fraktion der FREIEN WÄHLER daher sehr, dass bei der Abwägung der Sinnhaftigkeit derartiger Straßenbauprojekte heutzutage allzu oft das Schutzgut "Mensch" mit all seinen Facetten auf der Strecke bleibt. Nicht zuletzt unter dem Eindruck des täglichen Erlebens an meinem Arbeitsplatz in Seckach kann ich berichten, dass gerade der Schwerlastverkehr zu allen Tages- und Nachtzeiten eine große Belastung darstellt. Hierzu liegen uns bereits zahlreiche Beschwerden der Anwohner vor. Auf Dauer macht dieser Lärm die Leute krank und das Thema „Lärmschutz“ ist heutzutage ja vollkommen zu Recht in aller Munde.

Zum Zweiten haben wir gerade in Seckach den ganzen Tag über ein hohes Fußgängeraufkommen, denn in der Ortsmitte befinden sich zahlreiche Geschäfte und Dienstleister, die rege frequentiert werden; neben dem Einzelhandel nenne ich Arztpraxen und weitere Gesundheitsangebote. Hinzu kommt der Kindergarten mit rd. 90 Kindern sowie die Fußwegstrecken zur S-Bahnstation und der Schulweg zur Seckachtalschule. Die Gefährdungen für die nicht motorisierten (und damit schwächeren) Verkehrsteilnehmer jeden Alters sind also offensichtlich und das gilt natürlich für alle anderen von mir bereits aufgezählten weiteren Ortsdurchfahrten in gleicher Weise.

Unterm Strich muss man deshalb ganz klar sagen: wenn nach der Einstellung der Transversale-Planungen nichts mehr käme, würde sowohl die Stärkung des Wirtschaftsraumes Buchen-Walldürn als auch die Entlastung der betroffenen Ortschaften für weitere Jahrzehnte auf der Strecke bleiben. Und deshalb muss auch die Frage gestellt werden, warum der Beschlussvorschlag diese Endgültigkeit festschreiben möchte; eine Formulierung, dass die Planungen „zunächst“ nicht fortgeführt werden, hätte es doch auch getan und wäre bei der betroffenen Bevölkerung sicher auf mehr Verständnis gestoßen.

Wenn dieser Kreistag also heute die Entscheidung zur Einstellung der Planungen für die Transversale trifft, so verknüpft die Fraktion der FREIEN WÄHLER dies mit der klaren Erwartungshaltung, dass schon morgen ohne Zögern intensiv mit der Suche nach alternativen Maßnahmen, Trassen oder sonstigen Lösungen begonnen wird. Nicht zuletzt erhoffen wir uns zu der Frage, wie der Lärmschutz und die notwendige Verbesserung der Verkehrssicherheit in den genannten Ortschaften aussehen könnte, vor allem Vorschläge von jenen „Experten“, die in den vergangenen 15 Jahren alle möglichen Gründe gegen den Bau der Transversale vorgebracht haben und ganz besonders vom Regierungspräsidium Karlsruhe, zumal schon dessen (in Anführungszeichen) „Vor-Vorgänger-Organisation“, also die Großherzoglich Badische Regierung, die Notwendigkeit zum Handeln erkannt hatte. Möge also die „Pflicht der Billigkeit und Gerechtigkeit gegen die Bevölkerung des Odenwaldes“, wie sie im Jahre 1884 bezeichnet wurde, auch in diesem Fall erneut erkannt und erfüllt werden. Unsere konstruktive Mitwirkung an diesem Denkprozess sichern wir hiermit zu.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.