

Zwischen

Lothar Knopf (Bürgermeister Gemeinde Mörlenbach)

Gerhard Wagner (Landwirt Langklingerhof)

Herwig Winter (BUND-Landesvorstandssprecher)

abgestimmte **PRESSEMITTEILUNG** (Datum: 13.03.2002)

Landwirte und Naturschützer sprechen mit Bürgermeister Knopf über Ortsumgehung

Gerhard Wagner und Herwig Winter äußern sich zu Vor- und Nachteilen der Trassenvarianten

In einem Gespräch mit Bürgermeister Lothar Knopf machten Gerhard Wagner als betroffener Landwirt und Herwig Winter (BUND) ihre Haltung zur geplanten Ortsumgehung von Mörlenbach deutlich. In bislang nie da gewesener Einigkeit und Solidarität haben sich sowohl die Landwirte der Großgemeinde Mörlenbach als auch die Kreisvorstände aller acht in Hessen nach dem Bundesnaturschutzgesetz anerkannten Verbände für die Variante W4 (Untertunnelung im Westen der Ortslage) zur Umgehung von Mörlenbach ausgesprochen. Den Landwirten geht es dabei vornehmlich um ihre Produktionsflächen, den Naturschutzverbänden darüber hinaus aber auch um das Landschaftsschutzgebiet Bergstraße/Odenwald im Allgemeinen und um eine Reihe besonders schützenswerter Flächen, die durch die Realisierung der Variante O2 (weitgehend offene Bauweise im Osten Mörlenbachs) zerstört würden. Demgegenüber ist der Flächenverbrauch durch die W4 sehr gering.

Kein Verständnis äußerten Wagner und Winter dafür, dass das Amt für Straßen und Verkehrswesen Bensheim bislang noch keine erkennbaren Anstrengungen für eine Kostenoptimierung der W4 unternommen hat, so wie das für die O2 erfolgt ist. Deshalb sei auch nicht zu verstehen, dass das ASV Bensheim nur mit einer Variante, nämlich der O2, ins Raumordnungsverfahren zu gehen beabsichtigt. Es gehe zum jetzigen Zeitpunkt nicht um eine Entscheidung zugunsten einer der Varianten, sondern darum, nicht im Vorfeld der Planung und ohne weitere Untersuchungen die Variante W4 auszuklammern. So wie im Fall der geplanten ICE-Strecke Frankfurt-Stuttgart müsse es auch im Fall der B 38 a möglich sein, mit den beiden Varianten, deren Machbarkeit geprüft ist, ins Raumordnungsverfahren zu gehen.

Bürgermeister Knopf machte deutlich, dass ihm die Problematik, was den Eingriff der O2 in Privateigentum sowie in Natur und Landschaft betrifft, durchaus bewusst sei. Er habe aber vom Amt für Straßen und Verkehrswesen Bensheim die Information, dass die Abweichung zwischen der O2 und der W4 wesentlich gravierender sei als im Fall der ICE-Varianten, weshalb man sich nicht in der Lage sehe, mit beiden Varianten ins Raumordnungsverfahren zu gehen. Da sich bei der ausschließlichen Weiterverfolgung der O2 aber bereits wieder die gleichen Konflikte abzeichnen, die in den 80er und 90er Jahren zu einer erfolgreich geführten Klage gegen eine B 38 a-Ostumgehung Mörlenbachs führten, baten Wagner und Winter Bürgermeister Knopf, doch noch einmal einige Details der beiden Varianten zu überdenken:

beiden Tunnelenden besteht die Möglichkeit einer Verkürzung der Tunnelstrecke. Im Süden ist

- 2 -

- 2 -

denkbar, mit dem Tunneleingang erst auf der Höhe des Einkaufszentrums K 1 zu beginnen, im Norden könnte der Tunnel bereits hinter dem HL-Markt an die Oberfläche geführt werden. Selbstverständlich müsste in beiden Fällen durch geeignete Überdachungen für Schall- und Immissionsschutz Sorge getragen werden. Die Gesamttunnellänge ließe sich dadurch aber um bis zu 500 m verkürzen, was einer Kostenersparnis von mehr als 20 Mio. DM entspräche.

Weitere Kostenersparnisse ließen sich dadurch erzielen, dass statt eines Fluchtstollens Fluchttreppenhäuser geplant würden. Die vom ASV Bensheim für den Fluchtstollen angegebenen Kosten von ca. 13 Mio. DM erscheinen zudem völlig überzogen angesichts der Tatsache einer seitens des baden-württembergischen Verkehrsministeriums vorgelegten Schätzung der Kosten eines Fluchtstollens für den fast doppelt so langen Saukopftunnel von ca. 15 Mio. DM. Wagner und Winter zeigten sich überzeugt davon, dass bei einem Bemühen um eine Kostenoptimierung für die W4 in gleicher Weise, wie dies für die O2 erfolgt ist, Kosteneinsparungen im doppelstelligen Millionenbereich zu erzielen sind.

Während die W4 das Optimum darstellt, was die Umweltverträglichkeit anbelangt, ist die O2 in dieser Hinsicht dringend optimierungsbedürftig. Bereits bei der Vorstellung der Trassenvarianten am 15.08.2001 wurde seitens der Oberen Naturschutzbehörde darauf hingewiesen, dass im Bereich Vohberg die dort geplante Tunnelstrecke von ca. 350 m zu kurz greift, um den Naturschutzbelangen gerecht zu werden. Die Tunnelstrecke müsste um mindestens 250 m verlängert werden, um den nach dem hessischen Naturschutzgesetz besonders geschützten Streuobstbereich zu sichern.

Am Ende der Ausbaustrecke wurden seinerzeit die Grenzen des NSG "In der Erbach" zurückgenommen, um der B 38 a nicht im Wege zu sein. Doch zwischenzeitlich greift die FFH-Richtlinie der EU, da dort Arten nachgewiesen sind, die dem besonderen Schutz dieses EU-weiten Rechts unterliegen. Es lässt sich aus der Sicht des Naturschutzes derzeit noch keine Lösung für dieses Problem erkennen. Möglicherweise müsste hier der Tunnelausgang zur Ortslage hin verschoben und die Tunnelstrecke selbst verlängert werden. Es ist unschwer zu folgern, dass eine Umwelt-Optimierung der O2 zu Kostensteigerungen führen wird, so dass die Kostenansätze für W4 und O2 am Ende nahezu gleich sein dürften.

Aufmerksam machten Wagner und Winter auch auf die Tatsache, dass die O2 eines der wertvollsten und meistfrequentierten Naherholungsgebiete, nämlich das Weiherer Tal um

abschließende Frage, zu Beginn des dritten Jahrtausends mit den heute zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten noch zu verantworten, für eine Verkehrslösung hektarweise landwirtschaftliche Nutzfläche, gerne besuchte Erholungslandschaft und große Teile unberührter Natur zu opfern, wenn es eine Alternative dazu gibt?

Bürgermeister Knopf sagte zu, die vorgetragenen Argumente den kommunalen Gremien zur Kenntnis zu geben, wies aber auch auf die Beschlusslage in der Gemeindevertretung zugunsten der O2 hin.