

Die Geschichte der B-35-Nordumgehung

Die Geschichte der B-35-Nordumgehung ist lang und kompliziert. Was sich in der Öffentlichkeit abgespielt hat, darüber ist schon mehrfach berichtet worden. Die Spiele hinter den Kulissen sind aber oft genauso interessant. Im Folgenden wird die Geschichte der B-35-Nordumgehung kurz zusammengefaßt und dabei auch mal "aus dem Nähkästchen" geplaudert.

Die Planung

Ende der fünfziger Jahre wurde die jetzt bestehende B 35 am Südhang des Saalbachtales gebaut - als Umgehungsstraße für Bruchsal. Als weitere Umgehungsstraße erblickte kurz darauf das Monster - die B-35-Nordumgehung - das Licht der Welt. Schon im Generalverkehrsplan von 1966 spielte sie eine entscheidende Rolle für Bruchsal: Durchgehend vierspuriger Ausbau war damals vorgesehen, sogar der Ausbau als Autobahn war einmal im Gespräch. Seitdem wurde an dieser Straße herumgeplant, etwas abgespeckt, etwas aufgesattelt, mit dem Anfang westlich von Karlsdorf und dem Ende westlich vor Heidelberg - alles auf einer Trasse, die praktisch immer gleich geblieben ist (siehe Abb. 1).

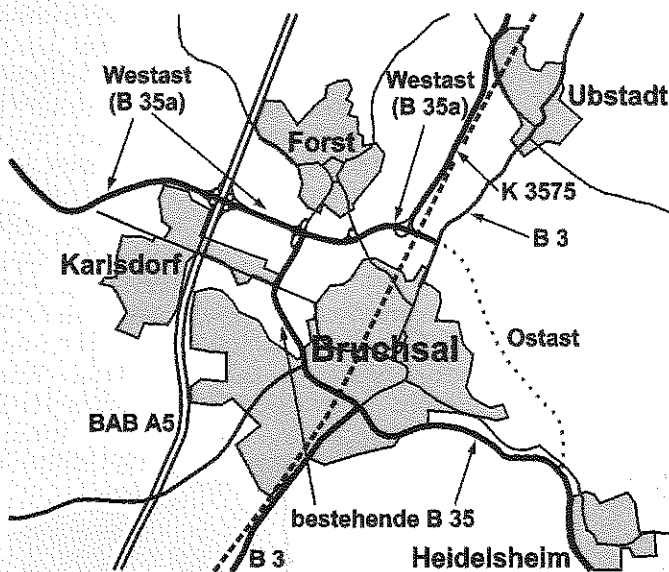


Abb. 1: Übersicht über Straßen in Bruchsal und Umgebung

Die geplante Linienführung wurde 1978 in Bruchsal und Forst vorgestellt. Forst lehnte die Planung ab, in Bruchsal forderte die SPD Alternativplanungen auf der Trasse der bestehenden B 35. Daraufhin stellte das Regierungspräsidium Karlsruhe 1980 eine Alternativ-Planung vor: Provokant rigoroser Ausbau der bestehenden B 35 mit kreuzungsfreien Anschlüssen und einer Westumgehung Bruchsal durch Fortführung der K 3575 von Ubstadt bis zur bestehenden B 35. Bruchsal lehnte diese Alternativplanung - wie erwartet - ab und bestätigte damit die vom Regierungspräsidium gewünschte Trasse der B-35-Nordumgehung als einzige Möglichkeit. Das Regierungspräsidium, die Stadt Bruchsal und Karlsdorf setzten in der Folgezeit alles daran, die

Nordumgehung mit allen legalen und auch anderen Mitteln durchzusetzen.

1986 wurde das Planfeststellungsverfahren für die B-35-Nordumgehung in abgemagerter Ausführung - vorwiegend zweispurig, statt vierspurig - eröffnet. Die Trasse sollte das Gebiet zwischen Bruchsal und Forst zerstückeln und unmittelbar südlich der Müldeponie Bruchsal ansteigend, quer zu den Tälern des Kraichgaus über Brücken und durch Einschnitte und Tunnel, nach Heidelberg führen. Die Begründungen der Notwendigkeit der B-35-Nordumgehung wechselten je nach Bedarf und Adressat: Bruchsal wurde vor allem eine Verkehrsentslastung der Innenstadt versprochen, Forst und Karlsdorf ebenso. Im Planfeststellungsbeschuß dagegen gaben hauptsächlich die Sicherheit und Leichtigkeit des überregionalen Verkehrs auf den Straßen des Bundes die Begründung her.

Ein Verkehrsgutachten, das von Fehlern nur so strotzte

Ein wesentliches Element des ganzen Verfahrens war, wie üblich, das begleitende Verkehrsgutachten. Es enthielt dicke Fehler, meistens zugunsten der geplanten Trasse. So waren die berechneten Verkehrszahlen für die Prognosen offensichtlich teilweise völlig falsch. Zum Beispiel sollte sich - laut Prognose - im Zentrum Bruchsal die Verkehrsmenge gegenüber der letzten Zählung fast halbieren - ohne irgendeine Veränderung im Straßennetz! Für den Vergleich zwischen der Prognose ohne und mit B-35-Nordumgehung wurden unterschiedliche Straßennetze benutzt: Für die Prognose mit der Nordumgehung wurde das Netz durch wichtige zusätzliche Straßen verändert (und dadurch verfälscht) und deren Auswirkungen einfach der Nordumgehung zugerechnet.

Die fehlerhaften Prognosen für die Innenstadt von Bruchsal wurden dem Verkehrsgutachter, Prof. Leutzbach, in einem von der Stadt Bruchsal veranstalteten Hearing vorgehalten und danach in einer separaten Sitzung mit ihm diskutiert. Das Ergebnis war, daß Prof. Leutzbach einräumen mußte, daß er die Prozentzahlen für die innerstädtische Entlastung in Bruchsal teilweise wesentlich zu hoch angegeben hatte. Auf der Kaiserstraße z. B. hatte er die Entlastung fälschlicherweise mit 27 % beziffert, tatsächlich war seine eigene Prognose aber nur halb so hoch gewesen. Prof. Leutzbach lehnte eine Korrektur der falschen Zahlen jedoch glatt ab mit der Bemerkung, man könne von ihm nicht verlangen, öffentlich Harakiri zu begehen. So wurden die Gemeinderäte hinters Licht geführt, und Prof. Leutzbach nahm auch noch pikanterweise als Gast an der Abstimmung des Gemeinderates teil, wohl wissend, daß seine Zahlen zum Teil völlig falsch waren.

Willkür, Nötigung und andere Widrigkeiten

Nach der solchermaßen erschlichenen Zustimmung des Gemeinderates wurde das Planfeststellungsverfahren eröffnet. Die Pläne wurden öffentlich ausgelegt und erörtert, wobei Herr Heini, Leiter des Straßenbaus im Regierungspräsidium, zuvor – laut eigener Aussage – seine Entscheidungen auch schon mal "kraft souveräner Willkür" gefällt hatte. Schön, dass Herr Heini das selbst gesagt hat. Wir hätten bestimmt nicht gewagt, diesen Sachverhalt so drastisch und so zutreffend zu formulieren.

Mitglieder der AGNUS und viele andere Gegner der B-35-Nordumgehung gründeten 1985 die Bürgerinitiative gegen die B-35-Nordumgehung. Diese nahm die Öffentlichkeitsarbeit wahr und koordinierte die Gründung der B-35-Vereine "Rechtshilfefonds" und "Verein gegen die B-35-Nordumgehung". Die Bürgerinitiative und der Rechtshilfefonds wurden vom Finanzamt als gemeinnützig anerkannt. Alle drei Vereine sammelten Spenden, um die laufenden Kosten und die späteren Prozeßkosten zu tragen.

Damals mußten Spenden für gemeinnützige Vereine noch über die Gemeindeverwaltung laufen, hier also die Stadtverwaltung Bruchsal. Diese war verpflichtet, die Spenden an die Vereine weiter zu geben und den Spendern eine Spendenbescheinigung auszustellen. Für die Stadtverwaltung Bruchsal war dies unangenehm, weil sie einerseits die B-35-Nordumgehung vehement unterstützte, andererseits den Gegnern dieses Vorhabens Spendenbescheinigungen ausstellen sollte. Recht und Gesetz hin oder her, kurz entschlossen schickte die Stadtverwaltung Spenden an Spender zurück und verweigerte Spendenbescheinigungen: Auch eine Spendenaffäre. Auf Vorschlag des Finanzamtes erfolgte die Abwicklung der Spenden von da an über den BUND e. V., statt über die Stadtverwaltung.

Am 17.4.1990 wurde der Plan des Regierungspräsidiums für die B-35-Nordumgehung in einem Beschluß festgestellt, d. h. die Baugenehmigung erteilt. Gegen diesen Planfeststel-

lungsbeschluß klagten ca. 40 Personen und die AGNUS. Anfangs wurden Kläger unzulässig unter Druck gesetzt, so daß deren Anwalt S. de Witt am 19.2.1992 u. a. folgende Zeilen schreiben mußte: "... damit gedroht, die Verpachtung der gemeindeeigenen ... Grundstücke nicht zu verlängern, private Verpächter zur Kündigung aufzufordern und Herrn # auch öffentlich anzuprangern als denjenigen, der die Umgehung verhindere. nimmt Herr # sein gutes Recht als Staatsbürger wahr und es ist zu respektieren, daß mit der Klage Herr # ein Grundrecht ausübt. Die Drohung mit dem Übel, einen Pachtvertrag nicht zu verlängern, andere Pächter zur Kündigung aufzufordern, ist deshalb zweifelsfrei strafrechtlich eine Nötigung". Solche Nötigungen waren erst nach diesem Schreiben kein Thema mehr.

Eine besondere Rolle spielte die Gemeinde Forst. Zunächst machte sie entschlossen gegen die B-35-Nordumgehung Front, ließ einen Alternativvorschlag ausarbeiten und unterstützte ihre Bürger bei deren Einwendungen gegen die Straße. Dann jedoch nahm die Gemeinde eine neutrale Haltung ein und gab z. B. beim Erörterungstermin keine Stellungnahme ab. Schließlich war zu entscheiden, ob Forst gegen die B-35-Nordumgehung klagen oder kuschen würde. Der Gemeinderat Forst entschied sich in dieser K-Frage schließlich fürs Kuschen. Unmittelbar danach traf vom Regierungspräsidium die Genehmigung für das geplante Baugelände Hardlach-Zeilig in Forst ein. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt!

Die erstaunliche Wandlung in der Haltung der Gemeinde Forst von heftiger Gegenwehr zur Akzeptanz der Straße hat sicher erheblich zur erfolgreichen Durchsetzung dieses Straßenbauprojektes beigetragen. Untrennbar verbunden bleibt dieser Vorgang mit dem Wirken des damaligen Forster Bürgermeisters Alexander Huber, wie z.B. in der spontanen Namensgebung für das erste größere Brückenbauwerk durch Unbekannte zum Ausdruck gebracht wurde (siehe Abb. 2). Über die Gründe des Wandels darf spekuliert werden.

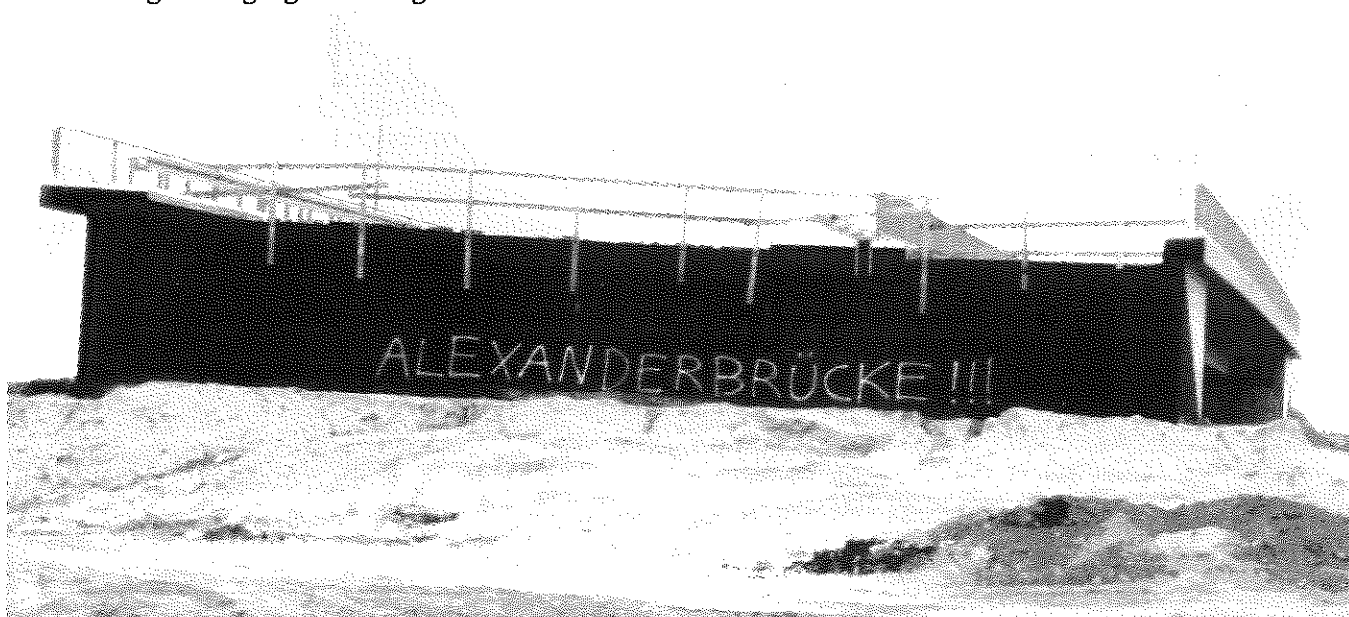


Abb. 2: Die "Alexanderbrücke" zur Überführung der Bruchsaler Straße in Forst über die B-35-Nordumgehung

Die Wechselbäder während der Prozesse

Der Prozeß gegen den Bau der B-35-Nordumgehung nahm nun seinen Lauf. Die erste Instanz wurde von den Klägern 1992 glatt gewonnen. Das Regierungspräsidium Karlsruhe ging natürlich sofort in die Berufung, und der Prozeß fand in zweiter Instanz vor dem Verwaltungsgerichtshof in Mannheim in den Jahren 1993 – 1994 seinen Fortgang. Hier allerdings zeigte der Vorsitzende, Richter Freund, wie man mit mißliebigen Klägern umspringen kann: Aussagen des Regierungspräsidiums wurden freundlich abgenickt, Einwendungen der Kläger hingegen vom Tisch gewischt. Nicht vom Tisch wischen ließ sich der Einwand, daß für den Straßenbau keine Arbeitsflächen vorgesehen waren, die für die Bauphase vorübergehend benötigt werden. Bei Vorhaben des Umfangs wie hier sind solche Flächen absolut notwendig und auch üblich. Das Regierungspräsidium jedoch tischte detaillierte Pläne auf, die im einzelnen nachweisen sollten, wie beabsichtigt sei, die Straße ohne solche Arbeitsflächen zu erbauen, insbesondere die Brückenbauwerke (siehe Abb. 3). Richter Freund sah keinerlei Probleme.

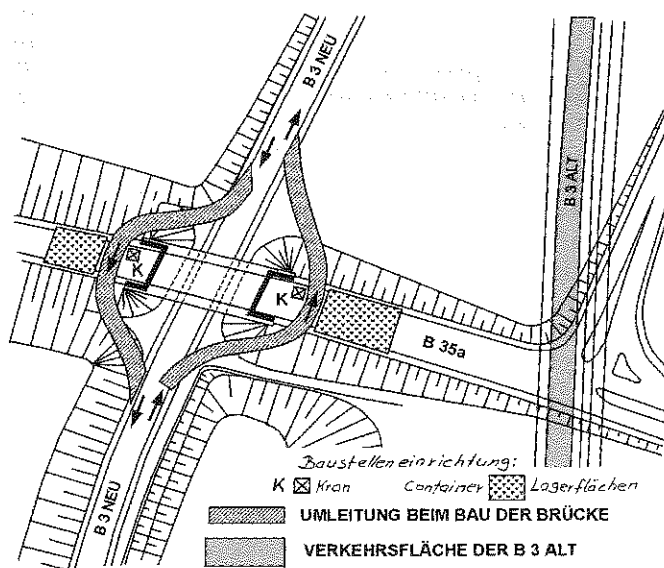


Abb. 3: Aus den Gerichtsakten des Verwaltungsgerichtshofes Mannheim: Phantastische "Baustelleneinrichtung" (schematisch) für die Überführung der Nordumgehung über die B 3 neu. Dem Gericht wurde erklärt, daß die Brücke und die Dämme ohne vorübergehend genutzte Arbeitsflächen gebaut werden sollten. es bedeuten: B 3 alt = bestehende B 3; B 3 neu = nach Westen verschwenkte B 3, die unter der Nordumgehung (= "B 35") verlaufen sollte.

Später, während der Bauphase des Westastes, stellte sich heraus, daß die oben genannten Pläne keineswegs zur Ausführung kamen: Statt dessen wurden für den Bau, wie üblich, durchaus Arbeitsflächen benutzt (siehe Abb. 4). Die Pläne waren offenbar nur für die Gerichtsverhandlung und nicht zur Ausführung bestimmt gewesen. Nach unserer Auf-

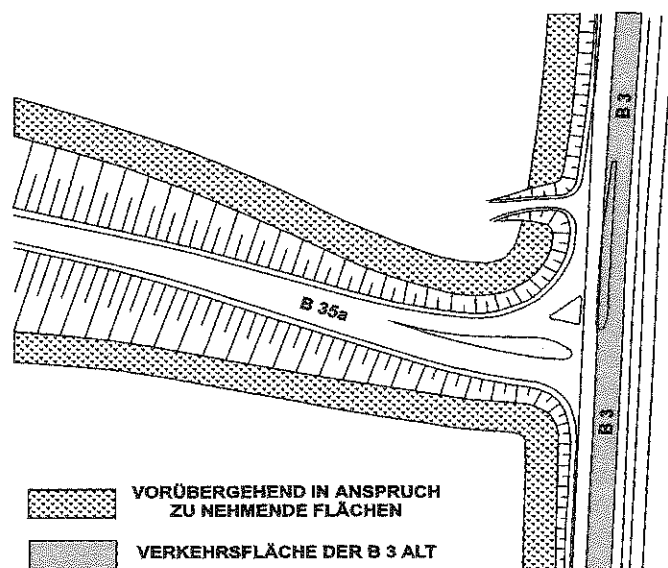


Abb. 4: Die gleiche Stelle wie in Abb. 3, jedoch der tatsächlich realisierte Ausführungsplan: Hier wurden plötzlich umfangreiche Arbeitsflächen beansprucht, als "vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen" in der Legende aufgeführt. Durch den Wegfall des Ostastes entfielen die Verlegung der B 3 und die Brücke.

fassung liegt hier wegen Täuschung des Gerichtes über die wahren Absichten des Regierungspräsidiums ein Fall von Prozeßbetrug vor.

Die Inanspruchnahme von Arbeitsflächen vergrößerte natürlich den Eingriff durch den Bau der Straße zusätzlich. Der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg und die AGNUS konnten im Nachhinein erreichen, daß dafür auch ein zusätzlicher Ausgleich erbracht werden mußte. Die Flurbereinigungsbehörde hatte nämlich die Arbeitsflächen gewohnheitsmäßig, hier aber ohne rechtliche Grundlage im Planfeststellungsbeschluß und somit rechtswidrig zur Verfügung gestellt.

Nachdem in der zweiten Instanz für die Kläger schon alles verloren schien, wurde zuletzt noch die Frage des ökologischen Ausgleichs behandelt. Die Kläger bemängelten fehlenden Ausgleich, das Regierungspräsidium behauptete, das Vorhaben sei mit den vorgesehenen Maßnahmen ausgeglichen, und die Naturschutzbehörde habe dem zugestimmt. Diese Behauptung des Regierungspräsidiums wurde aber – nach dem bisherigen Prozessverlauf völlig überraschend – durch die wahrheitsgemäßen Aussagen des zuständigen Beamten für Naturschutz als Unwahrheit entlarvt. Der mutige Beamte war nicht dem Regierungspräsidium unterstellt. Trotzdem sah er sich alsbald mit einem dienstlichen Verfahren konfrontiert, das jedoch im Sande verlief: Man sollte vor Gericht ja schließlich die Wahrheit sagen (dürfen).

Das Gericht konnte also nicht umhin, einen Gutachter zur Frage des Ausgleichs zu hören. Der Gutachter, Prof. Kaule aus Stuttgart, urteilte u. a.: *"Ein Ausgleich ist mit den für die Planfeststellung vorgesehenen Maßnahmen mit Sicherheit nicht hergestellt. Es ist aber ausreichend ableitbar, daß*

der Umfang der Maßnahmen dem Ausgleichsgebot nicht genügt, weil die Diskrepanz zwischen Eingriffs- und Ausgleichsfläche sowie zwischen den dargestellten (und mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht ausreichend erkannten) Konflikten und den Ausgleichsmaßnahmen sehr hoch ist. ..."
Die Aussage der Naturschutzbehörde war damit voll bestätigt und ein massives Abwägungsdefizit und Täuschungsmanöver des Regierungspräsidiums war offensichtlich geworden.

Das überraschende Ende der Prozesse

Plötzlich erkannten nun das Regierungspräsidium Karlsruhe und OB Doll die Gefahr, daß das Gericht trotz extrem einseitiger Prozeßführung in die Verlegenheit kommen könnte, den Klägern Recht geben zu müssen. Nach intensiven Bemühungen von OB Doll wurde plötzlich als Kompromiß vorgeschlagen, nur den Westast der B-35-Nordumgehung zu bauen, und den Ostast vorerst auf Eis zu legen (genauer: Für den Ostast ein separates Planfeststellungsverfahren vertraglich zu vereinbaren). Außerdem boten die Gemeinden Bruchsal und Karlsdorf-Neuthard einen tatsächlich angemessenen ökologischen Ausgleich an.

Angesichts des für die Kläger weiterhin erheblichen Prozeßrisikos und angesichts der Gewißheit, im Falle eines Sieges in dieser Instanz, alsbald vor der letzten Instanz, dem Bundesverwaltungsgericht in Berlin, erneut prozessieren zu müssen, entschieden sich die Kläger ohne Ausnahme dafür, den vorgeschlagenen Kompromiß zähneknirschend anzunehmen und die Klagen zurückzuziehen.

Immerhin hatten sie einen beachtlichen Teilerfolg errungen. Die abgeschlossene Vereinbarung hatte dieselbe Wirkung wie eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses für den Ostast, und der Westast wurde angemessen ökologisch

ausgeglichen. Leider entsprach der Westast in vielen Punkten keineswegs den Vorstellungen der Kläger, auch wenn sie im Prinzip den Bau einer Westumgehung Bruchsal für richtig hielten.

Die Prozesse waren damit beendet, und der Bau des Westastes wurde umgehend begonnen. Er zog sich von 1995 bis zum Herbst des Jahres 2002 hin, da die Gelder für den Bau langsamer flossen als von den Straßenbauern erhofft.

Bei der Inbetriebnahme des Westastes tönte Staatssekretär Mappus vom Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg: Die Landesregierung wird alles daran setzen, den Ostast zu verwirklichen. Alles - mit Einschluß der oben geschilderten anderen Methoden, Herr Staatssekretär? Nur gut, daß das Gebiet für den Ostast inzwischen zum FFH-Schutzgebiet erklärt wurde, und daß die B-35-Vereine und die AGNUS mit allen legalen Mitteln dagegen halten werden. Tatsächlich könnte die Auseinandersetzung um den Ostast schneller beginnen als mancher denkt. OB Dolls jüngste Beteuerungen (SWR vom 14.10.2002), er wolle zunächst die Auswirkungen und die weitere Verkehrsentwicklung mit dem Westast abwarten, sind bereits Makulatur. Laut BNN vom 30.11.2002 steht für Doll das Ergebnis nach sechs Wochen Betriebsdauer des Westastes schon fest: Die Situation auf dem jetzigen Torso könne nicht befriedigen, und er hoffe, daß die Straßenbaubehörde der Planung für eine Fortführung der Bundesstraße von Bruchsal in Richtung Osten höchste Priorität einräumt. Verkehrsplaner dagegen setzen für die Umstellung der Verkehrsteilnehmer auf neue Straßennetze nicht nur ordentliche Wegweiser, sondern auch mindestens ein Jahr Betriebszeit voraus. Das Regierungspräsidium will deshalb nach etwa einem Jahr zunächst eine Verkehrszählung durchführen und erst danach über das weitere Vorgehen entscheiden. (T. Becker/G. Meisel)



Im Dienste der Umwelt

Wir verarbeiten Ihre Gartenabfälle zu hochwertigem Kompost.
Für umweltgerechte Düngung und Pflege Ihres Gartens erhalten Sie bei uns:

- Kompost/Komposterde
- Rindenmulch/Rindenhumus
- Hackschnitzel
- Mutterboden
- Blumenerde
- Graberde

FRANK KRAICHTAL
Kompostierung & Landschaftspflege
Frank GmbH
Im See 4
76703 Kraichtal-Neuenbürg
Tel/Fax 07259/1680 o. 8554
Funk 01 71/3326560
Öffnungszeiten: Sa. 9.00 - 14.00 Uhr, u. n. Vereinbarung

CS & H Communication GmbH

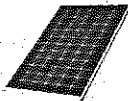
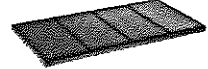
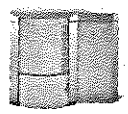
Solarbüro

Beratung, Planung, Bau und Betrieb von Sonnenenergieanlagen

Solarstrom - Anlagen
hohe Einspeisevergütung lt. EEG und Förderung mit 100.000-Dächer-Programm

Thermische Solaranlagen
zur Brauchwasser - Erwärmung und zur Heizungsunterstützung

Holzpellet - Heizungen
die Alternative zur Öl- oder Gasheizung, komfortabel und bedienungsfreundlich

Dipl. Bauing. (FH) Klaus Schestag
Sternackerstraße 28, 76703 Kraichtal-Oa.
Tel. 07250 / 92 16 08 Fax / 92 16 09
e-Mail: schestag.klaus@vdi.de