

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Jungviehweide 23
69509 Mörlenbach



Langklingerhof
69509 Mörlenbach



Im Klingnacker 40
69509 Mörlenbach

31.07.2015

An den
Parlamentarischen Staatssekretär
im Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Herrn
Ministerialrat a. D.
Norbert Barthle

OFFENER BRIEF

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Barthle,

als direkt gewähltem Abgeordnetem des Wahlkreises Backnang-Schwäbisch Gmünd ist Ihnen der derzeit in Bau befindliche und fast fertiggestellte Bräuntunnel von Schriesheim sicher ein Begriff. Wir erlauben uns deshalb, Ihnen anlässlich Ihres Besuchs der Gemeinde Mörlenbach mit dem Ziel, den Bau der Umgehungsstraße B 38 a voranzubringen, unseren Standpunkt vorzutragen.

Bereits im Raumordnungsverfahren für die Planung einer Ortsumgehung um Mörlenbach war die Variante W4 (Untertunnelung der Ortslage) untersucht und gutachterlich gestützt auf eine vertiefte Machbarkeitsuntersuchung mit umfangreichem Bohrerkundungsprogramm als „ohne größere Schwierigkeiten ausführbar“ bewertet worden. Trotzdem wurde diese Variante aus für

uns nicht nachvollziehbaren Gründen nicht weiterverfolgt. Stattdessen entschieden sich die verantwortlichen Planer und Politiker für die Variante O2, die im Gegensatz zur Tunnelvariante W4 zu Lasten der Anwohner in den Ortsteilen Weiher und Kreidach ginge, die dann unter zunehmendem Verkehr leiden müssten. Hinzu kommt, dass die O2 mit schwerwiegenden Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden ist, landwirtschaftliche Nutzfläche in der Größenordnung von rund 30 ha für Einschnitte und Aufschüttungen beansprucht und den beliebten, für viele Menschen unentbehrlichen Naherholungsbereich des Stausees im Weiherer Tal mit einem gewaltigen Brückenbauwerk zerstört. Mit der O2 würde eine Fläche von 3,2 ha dauerhaft unter Asphalt verschwinden, was dem Appell der Vereinten Nationen, die das Jahr 2015 zum Internationalen Jahr des Bodens ausgerufen haben, in ignoranter Weise entgegensteht. All diese Nachteile ließen sich mit der Tunnelvariante W4 vermeiden.

Gegen die nun planfestgestellte Variante O2 hat der BUND Verbandsklage beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof in Kassel eingereicht. Parallel dazu ist eine Privatklage des hauptbetroffenen Landwirts des Langklingerhofs anhängig, der seine wirtschaftliche Existenz durch die Variante O2 gefährdet sieht.

Die Kosten der **Variante O2** werden vom Vorhabensträger mit **70,72 Mio. Euro** angegeben. Um die Kosten für die Untertunnelungsvariante W4 abzuschätzen, ziehen wir einen Vergleich zum Branichtunnel. Der Planfeststellungsbeschluss für den "Bau einer Umfahrung von Schriesheim im Zuge der L 536 mit Branichtunnel" vom 04.10.2004 ist seit dem 16.03.2006 bestandskräftig. Da der Branichtunnel im gleichen geologischen Umfeld (Urgestein des vorderen Odenwalds) wie die Tunnelvariante W4 liegt, erscheint uns der Vergleich gerechtfertigt.

Vergleich:

	Branichtunnel (L 536 neu)	W4-Untertunnelung (B 38 neu)
Streckenlänge	3.325 m	ca. 1.900 m – max. 2.600 m
Tunnellänge	1.796 m	ca. 1.400 m
Wirtschaftswegbrücken	3	keine
Unterführungsbauwerke	2	keine
Kosten	ca. 85 Mio. Euro	max. <u>64 Mio. Euro</u>

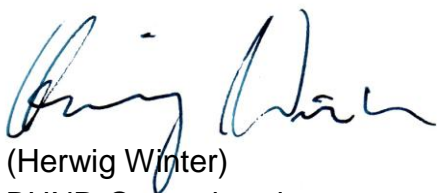
Da die Streckenlänge ebenso wie die Tunnellänge bei der Variante W4 etwa 20% geringer ist als beim Branichtunnel und keine Zusatzbauwerke wie Brücken und Unterführungen notwen-

dig werden, gehen wir von rund 25% geringeren Kosten aus. Das bedeutet, dass die **Variante W4** maximal **64 Mio. Euro** kostet und damit unter den für die Variante O2 veranschlagten Kosten liegt. Auch die Folgekosten für den Unterhalt der Strecke dürften im Falle der **Variante W4** mit einer **Tunnellänge von ca. 1.400 m** deutlich unter den Kosten für die **Variante O2** mit einer **Gesamttunnelstrecke von 882 m** und einer **Gesamtbrückenlänge von 751 m** liegen. Das besondere Augenmerk der Öffentlichkeit liegt selbstverständlich auch auf den Folgekosten, die auf den einzelnen Verkehrsteilnehmer zukommen. Die Variante O2 ist im Vergleich zur Variante W4 rund 700 m länger und besitzt Steigungsstrecken im Bereich der gesamten Trasse (auf 2374 m 4% und darüber; auf 1765 m 5% und darüber). Unter Berücksichtigung der reduzierten Geschwindigkeit in den Steigungen aufgrund des regional hohen LKW-Anteils, der von den Fahrzeugen aufzuwendenden Energie infolge der zu überwindenden Höhenunterschiede, der Streckenlänge, des Schaltverhaltens, der Wartezeiten an der Lichtzeichenanlage im Weiherer Tal, der Motorlaufzeiten und der Anzahl von Anfahrvorgängen ergibt sich ein etwa vierfach höherer Kraftstoffverbrauch im Falle der O2 im Vergleich zur W4 (kürzer, nahezu eben). Bei mehr als 20.000 Fahrzeugen pro Tag steht dieser Mehrverbrauch in krassem Widerspruch zu allen Klimaschutzzielen und die Kosten dafür müssen von den Verkehrsteilnehmern aufgebracht werden.

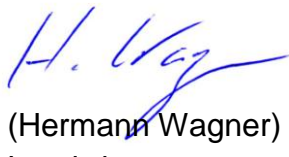
Gerne würden wir Ihnen unsere Überlegungen in einem Gespräch näher erläutern, weshalb wir Sie um einen zeitnahen Gesprächstermin bitten. Für uns als Ort des Gesprächs günstig wäre Ihr Wahlkreisbüro in Schwäbisch Gmünd.

Einer positiven Antwort entgegensehend verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen



(Herwig Winter)
BUND-Ortsverbands-
Beauftragter



(Hermann Wagner)
Landwirt
Langklingerhof



(Willi Kleemann)
1. Vorsitzender BIW