

Bundschuh gegen Daimler-Benz

Vom Fall der Teststrecke Boxberg

„Boxberg im Umpfartal-Städtchen mit 13 Stadtteilen, gelegen zwischen Odenwald und Taubertal. Hier findet der Gast noch Ruhe und Erholung. Gut markierte Rad- und Wanderwege führen durch reizvolle Landschaften, zu schönen Aussichtspunkten und zu einer Fülle

baulicher Sehenswürdigkeiten (vor allem Kirchen, Schlösser, Fachwerkhäuser). Jüngste Attraktion sind neben dem Rosengarten die neu angelegten Seen vor der Boxberger Stadtmauer. Landwirtschaftliche Spezialitäten sind Dinkel-Anbau, holzfeuer-gedarrter Grünkern



Boxberg im Umpfartal –
Städtchen mit 13 Stadtteilen,
gelegen zwischen Odenwald
und Taubertal.

Hier findet der Gast noch Ruhe und Erholung. Gut markierte Rad- und Wanderwege führen durch reizvolle Landschaften, zu schönen Aussichtspunkten und zu einer Fülle baulicher Sehenswürdigkeiten (vor allem Kirchen, Schlösser, Fachwerkhäuser). Jüngste Attraktion sind neben dem Rosengarten die neu angelegten Seen vor der Boxberger Stadtmauer.

Landwirtschaftliche Spezialitäten sind Dinkelanbau, holzfeuer-gedarrter Grünkern und Weinerzeugung mit Bocksbeutelrecht. Um diese Spezialitäten dreht sich auch das Boxberger Stadtfest (14.–15. Juli 2001), die Schöpfer Weintage (24.–27. August 2001) und das Kupprichhäuser Grünkernfest (1. + 2. September 2001).

97944 Boxberg, Kurpfalzstr. 29, Tel. 0 79 30 / 60 50

und Wein-Erzeugung mit Bocksbeutel-Recht...“ -

In diesem Stil wirbt Boxberg heute um Touristen. Vor gut zwei Jahrzehnten war die geschichtsträchtige Kleinstadt in aller Munde. Der Kampf „BUNDSCHUH gegen DAIMLER-BENZ“, die Auseinandersetzung um die Teststrecke, weckte bundesweit das Interesse. Verfolgen wir hier im Zeitraffer die Ereignisse von 1978 bis 1987 mit einem Ausblick auf die Gegenwart.

DAS GERÜCHT

Ende 1977 ging durch das 500-Seelen-Dorf Schwabhausen im badischen Frankenland ein Gerücht. Daimler-Benz wolle bei Schwabhausen-Windischbuch eine Fabrik bauen. Als Standort sei der Seehof ausgewählt worden, ein 200 Hektar großes Hofgut, das dem Fürst zu Leiningen gehörte. Der Seehof lag zwischen den Ortschaften Schwabhausen, Windischbuch und Bobstadt, die seit der Gemeindereform mit zehn weiteren Stadtteilen die 6500 Einwohner zählende Stadt Boxberg bildeten. Eine Fabrik – das klang verlockend, denn zusätzliche Arbeitsplätze konnte dieser landwirtschaftlich strukturierte Raum schon gebrauchen.

Am 20. Januar 1978 veröffentlichten die Lokalzeitungen eine Pressemitteilung, die Landrat Bruno Rühl tags zuvor von Innenminister Karl Schiess (CDU) erhalten hatte. Sie begann mit den Sätzen: „Das bedeutendste Unternehmen Baden-Württembergs, die Automobilfirma Daimler-Benz AG, plant derzeit die Schaffung einer Versuchsstrecke zur Erprobung ihrer Fahrzeuge. Dafür wird eine größere Fläche benötigt. Sie wird nach Inbetriebnahme der Anlage ganz überwiegend in ihrer alten land- und forstwirtschaftlichen Nutzung verbleiben können. Die Prüfstrecke wird sich harmonisch in das Landschaftsbild einfügen.“

Bei Investitionen zwischen 80 und 100 Millionen Mark könnten etwa 150 Arbeitsplätze entstehen. Neben anderen Standorten sei auch der Raum Boxberg in die engere Auswahl genommen worden. „Die große Chance für den Main-Tauber-Kreis“, lautete die Schlagzeile der Lokalpresse.

Am nächsten Tag stimmten gleich vier Personen (Innenminister Schiess, Landrat Rühl,

MdL Albert Reuter und Bürgermeister Franz Zipperle) ein Loblied auf das Großprojekt an. Der Landrat postulierte: „Die Menschen im Boxberger Raum müssen umdenken. Die Vernunft muß geweckt werden... Es werden Fahrbahnen wie normale Straßen entstehen... Alle Immissions-, Wasserrechts- und Naturschutzfragen sind inzwischen geklärt.“

Am gleichen Tag abends wurde erstmals öffentliche Kritik laut. Landwirt Herbert Hettinger (Schwabhausen) wetterte in seiner Büttenrede auf der Faschings-Veranstaltung der Narrhalla in Boxberg heftig gegen die Daimler-Pläne. Scharf kritisierte er die CDU, die er bislang selbst gewählt hatte, und hieß die Boxberger Stadträte „schlimme NATO-Buben“. Erstmals wurde öffentlich eine Verbindung Teststrecke-Militärflughafen angesprochen.

Ende Januar fand in Boxberg der evangelische „Regionale Gemeindegirchentag Bauland“ unter dem Thema: „Mit Natur und Lebensraum verantwortlich umgehen“ statt. Gerhard Weiser (CDU), frischgebackener Landwirtschaftsminister von Baden-Württemberg, hielt das Hauptreferat – und warb für die Teststrecke. Die Landesregierung befürwortete den Standort Boxberg, weil dadurch „landesplanerisch Optimales geleistet werden“ könne. Die Teststrecke sei „ein Segen für die Region“, da damit die Strukturschwäche des Raumes abgebaut werde. Weiser versprach: „Kein einziger Landwirt wird seine Existenz verlieren.“ Der Minister ertete energischen Widerspruch vom Gewerbeschullehrer Walter Rukaber (Schwabhausen). Rukaber bezeichnete Weiser als Vertreter der Großindustrie und kündigte Widerstand an: „Eine Teststrecke neben dem NATO-Tanklager – daraus wird nichts!“

Zwei Tage danach fand die erste öffentliche Boxberger Gemeinderatssitzung zur Teststrecke statt. Die meisten Redner begrüßten das Großprojekt. Bürgermeister Zipperle betonte: „Wir haben hier eine Chance, die uns bei der heutigen Wirtschaftslage sicher nie mehr geboten wird.“ Eine Investition von 100 Millionen DM, das sei mehr als sämtliche 13 Gemeinden zusammen nach dem Krieg investiert hätten. Ortsvorsteher Otto Geiselhardt (Schweigern) schwärmte gar von der „Chance des Jahrhunderts“, dem „Rettungsanker für den Boxberger Raum“. Der stellvertretende Kreisbauernver-

bandsführer Karl Ludwig Oehm äußerte sich voller Stolz über die mutigen Kollegen, die das Vorhaben mehrheitlich bejahten. Einzig Robert Pörtl, der ev. Pfarrer von Schwabhausen-Schillingstadt, gab zu bedenken: „Diese Versuchsstrecke kann nicht die Hilfe für die Bauern und das Heil für den Raum sein“; sie könne nur der Anfang einer Entwicklung sein, die Boxberg „zum Hinterhof der Industrie“ mache.

DAS PROJEKT

Noch immer lag kein genauer Plan über das Projekt vor, nur eine vage Zielraumbeschreibung: irgendwo zwischen den Aussiedlern von Schwabhausen, der Straße Windischbuch-Schwabhausen, dem Seehof und dem Assamstadter Stöckigwald.

Als dann in den folgenden Wochen inoffiziell immer mehr Einzelheiten über das Vorhaben von Daimler-Benz (DB) durchsickerten, wurden die Bauern hellhöriger. Die 500 ha Landverbrauch, von denen bald die Rede war, stellten für die betroffenen Betriebe eine ernste Bedrohung dar. Gerade das Gebiet um den Seehof herum hatte besonders fruchtbaren Ackerboden mit hohen Erträgen.

Und so sah der Daimler-Plan schließlich aus: In das Gebiet rund um den fürstlichen Seehof, zwischen Schwabhausen, Windischbuch, Bobstadt und der selbständigen Gemeinde Assamstadt (1750 Einwohner), sollte auf einer Fläche von 614 ha eine gigantische Auto-Teststrecke topfeben in das Gelände eingepaßt werden. Dabei wären Höhenunterschiede bis zu 50 Metern auszugleichen, rund 8 000 000 cbm Erde zu bewegen.

Der Konzern plante 20 m hohe Dämme und 20 m tiefe Einschnitte. Auf einem Oval von 4,8 km Länge und 1,4 km Breite sollten Luxuskarossen sowie Nutz- und Rüstungsfahrzeuge rund um die Uhr herumsausen, von Stacheldraht umzäunt, mit einer Wachstraße umgeben, Tag und Nacht beleuchtet.

Für die 10,5 km lange Rennstrecke (für Probefahrten bis 300 km/h), weitere Testanlagen und Straßen-Neubauten hätte man eine Fläche von ca. 200 ha - überwiegend Ackerland der Vorrangflurstufe I - zubetonieren lassen. (Vorrangflurstufe I besagt, daß die in der landwirtschaftlichen Flurbilanz so bewerteten Felder

nicht überbaut werden dürfen; die Superböden sind zur Lebenssicherung der Bevölkerung unverzichtbar.) Die im Gelände gelegenen Aussiedlerhöfe sollten in dieses Beton-Ghetto eingeschlossen werden, falls sie nicht wegziehen würden. 200 ha versiegelte Fläche, das entsprach einer Bundesstraße von 10 m Breite und 200 km Länge, also etwa der Strecke Stuttgart-Freiburg.

Die Planung war zudem so angelegt, daß Großraumflugzeuge auf der Piste starten und landen konnten. Diese militärische Nutzungsmöglichkeit wurde von offiziellen Stellen natürlich bestritten. Doch die Fakten sprachen für sich: Die Teststrecke sollte zwei 4 km lange, völlig horizontal verlaufende Rollbahnen erhalten mit einer Breite, die 16 Autobahnfahrspuren nebeneinander entsprach.

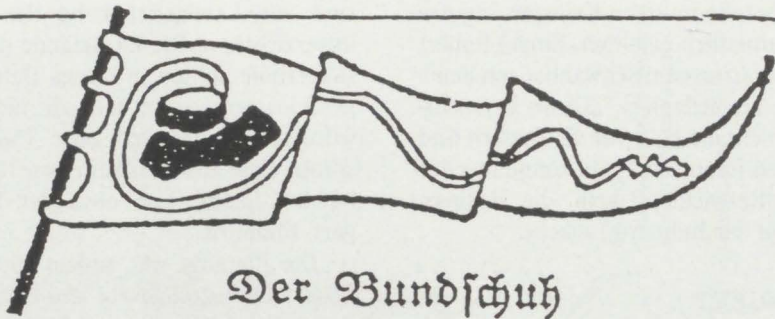
In unmittelbarer Nähe entstand bereits ein NATO-Tanklager mit einer Kapazität von zehn Millionen Litern Benzin, Dieselkraftstoff und Kerosin. Der Bebauungs-Planentwurf sah weiter vor, daß die NATO-Pipeline vom Hafen Heilbronn zum Groß-Tanklager durch das Teststreckengelände verlaufen sollte. So hätte man die Teststrecken-Tankstellen leicht daran anschließen können. (Erst ein Jahrzehnt später, im Herbst 1987, wurde die Verbindung NATO-Flughafen - Teststrecke von höchster Stelle indirekt bestätigt.)

Ferner war geplant, das Straßennetz auszubauen. Hauptgrund: die bessere Verkehrsanbindung (v. a. Autobahn-Anschluß) der DB-Teststrecke. Der Bevölkerung wurde dies mit den Schlagworten „Strukturförderung“ und „Verkehrerschließung“ (insbesondere auch des NATO-Tanklagers) nahe gebracht. -

Nach dieser Einleitung verfolgen wir den Kampf „BUNDSCHUH gegen DAIMLER-BENZ“ chronologisch in stichwortartigen Momentaufnahmen.

SOMMER/HERBST 1978

In Schwabhausen hat sich inzwischen eine Interessengemeinschaft (IG) der vom Großprojekt Betroffenen gegründet (etwa 150 Mitglieder). Sie macht intensive Öffentlichkeitsarbeit. Als Widerstandssymbole werden die Bundschuh-Fahne (in Erinnerung an den Bauernkrieg 1525) sowie die Bundschuh-Fahne im



Der Bundschuh

Sie beschloßen, ein Banner aufzuwerfen und ein charakteristisches Bild in dasselbe zu malen, damit „ihnen der gemeine Mann zuliefe“. Der Ritter trug als besondere Auszeichnung Stiefel, der Bauer, als Zeichen seiner Untertänigkeit und Unfreiheit, Schuhe, gitterartig vom Knöchel an mit Riemen aufwärtsgebunden. Dieser allgemein getragene Bauernschuh hieß von dieser Art des Bindens „Bundschuh“. Einen solchen Bundschuh ward beschloßen, in das Banner zu malen.

Pflug (aus dem Schwabhäuser Ortswappen) gewählt. Der Aufkleber „Teststrecke? - Nein danke!“ wird entworfen. Erste Großveranstaltung der IG ist der gut besuchte „Volkswandertag“ ins Testgelände, „unser ährengeschmücktes, fruchtbares Land“ (23. 7.). -

DB wirbt für das Projekt mit halbseitigen Zeitungsanzeigen („Tatsachen über die Daimler-Benz-Meßstrecke“), mit Briefen und Broschüren für die Haushalte in Boxberg/Assamstadt: „Projekt notwendig - Hohe Investitionen - 150 garantierte Arbeitsplätze - Landschaftsbild bleibt gewahrt - Umwelt geschützt - Land bleibt nutzbar - Voller Ausgleich für Betroffene“. -

Die Landsiedlung Baden-Württemberg beginnt auf Geheiß der Landesregierung mit dem Aufkauf landwirtschaftlicher Flächen für DB (Juli); als einer der ersten verkauft das Fürstenhaus Leiningen sein Seehof-Areal (rund 200 ha). -

Während die herrschenden Parteien CDU, SPD und FDP immer deutlicher ihre Unterstützung des Großprojekts bekunden, äußern Jungsozialisten, Jungdemokraten, der KBW (Kommunistische Bund Westdeutschland) und die neugegründete GAZ (Grüne Aktion Zukunft) ihre Ablehnung.

JANUAR/FEBRUAR 1979

Bürgermeister Zipperle und DB erklären im Januar: die Landsiedlung habe schon über 80% der Fläche (rund 600 ha) aufgekauft; das Bauvorhaben sei nicht mehr zu stoppen; Baubeginn werde im Frühjahr 1980 sein. -

Die Teststreckengegner gründen die land- und forstwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft BUNDSCHUH mit 75 Gründungsmitgliedern (11. 1.). Rechtsanwalt Siegfried de Witt, bekannt vom Widerstand gegen das AKW Whyll,

kündigt ein Normenkontroll-Verfahren zu den Bebauungsplänen an: „Wir werden das Projekt Teststrecke scheitern lassen!“ Zahlreiche Aktionen machen die Bundschuh-LPG rasch populär. -

Ein „stern“-Artikel macht den „Bauernkrieg im Umpfertal“ bundesweit bekannt (1. 2.): Erstmals werden die im Dezember „gefundenen“, brisanten DB-Geheimpapiere (Schwarze Listen in Boxberg u. a.) publik. -

DB spricht von nunmehr 370 zu erwartenden Arbeitsplätzen in Boxberg (16. 2.); Werbe-Chef Helmut Schmidt: „Wir wollen und werden da durchgehen... Überall kann Boxberg sein, und überall wird sich Widerstand formieren.“

SOMMER 1979

Mehrere spektakuläre Bundschuh-Aktionen: erste Bundschuh-Demonstration in Boxberg und ins Testgelände (13. 5.): „Der Kampf hat erst begonnen!“ - Freilichtaufführung der „Bauernoper“ in Schwabhausen (30. 6.). - Widerstands-Wagenburg auf den Bobstadter Aussiedlerhöfen und „Erstürmung“ des Seehofs in historischen Trachten (23. 9.); Uraufführung des „Boxberg-Liedes“ „Es wollt ein Bauer früh aufstehn“. -

Im Laufe des Jahres erhöht DB mehrmals die Zahl der versprochenen Arbeitsplätze. Zuletzt (6. 8.) wird die Schaffung von 900 bis 1000 Arbeitsplätzen (davon 400 an der Meßstrecke; bis zu 500 bei DB-Zulieferfirmen) innerhalb von 10 Jahren versprochen; Voraussetzung: noch 1980 werde mit dem Teststreckenbau begonnen. -

Angeblich sind von der Landsiedlung schon genug Flächen erworben - nur handelt es sich um Gelände, das z. T. bis zu 20 km vom Testgebiet entfernt ist. Politiker, Behörden und DB planen einen „Flächenaustausch“ im Rahmen einer Flurbereinigung. -

Der Bundschuh kritisiert scharf diese „kalte Enteignung durch die Hintertür“. Seine Mitglieder besitzen im Testgebiet fast $\frac{1}{3}$ (knapp 200 ha) der benötigten Fläche und wollen weder verkaufen noch tauschen (Argumente: Gefährdung landwirtschaftlicher Existenzen - Entstehung des zweitgrößten NATO-Flughafens in Europa - Bewahrung wertvollster Ackerböden). Als Alternative werden Bio-Landbau und Biogas-Erzeugung gepriesen. Seit

März laufen in Schwabhausen regelmäßige Seminare zum ökologischen Landbau; auf vier Hektar wird die Tradition des Grünkern-Anbaus wiederbelebt.

DEZEMBER 1979

1. 12.: Erste außerordentliche Generalversammlung der Bundschuh-Genossenschaft (nunmehr 300 Mitglieder); die Einrichtung eines Rechtshilfefonds und die Bildung möglichst vieler Freundeskreise in ganz Deutschland werden beschlossen. -

17. 12.: Planfeststellungsbeschuß (Baugenehmigung) des RP (Regierungspräsidiums) Stuttgart für drei wichtige Erschließungsstraßen zur Teststrecke und zum NATO-Tanklager; zugleich Anordnung des „Sofortvollzugs“ wegen „des überragenden öffentlichen Interesses“. - Die Bebauungspläne „Sondergebiet Prüfgelände“ liegen ab 17. 12. für mehrere Wochen auf den Rathäusern von Boxberg und Assamstadt öffentlich aus. -

19. 12.: Geheimer CDU-Kabinettsbeschuß (der erst 1986 im Rahmen der Verfassungsbeschwerde an die Öffentlichkeit dringt): Die Landesregierung verspricht Daimler-Benz, Flächen bis zum Preis von 25 Millionen DM zurückzukaufen, falls das Teststrecken-Projekt scheitern sollte.

1980

Nach monatelangen Anhörungen und Beratungen soll der DB-Bebauungsplan „Sondergebiet Prüfgelände“ kurz vor den Kommunalwahlen vom Stadtrat verabschiedet werden. Der Bundschuh wünscht eine Verschiebung der Abstimmung, da es im Boxberger „Kopfnicker-Parlament“ keine Opposition gebe. Zur entscheidenden Sitzung besetzen die Teststreckengegner die Stühle der Gemeinderäte und verhindern zunächst die Entscheidung (12. 5.). Unter massivem Polizeiaufgebot und teilweisem Ausschluß der Öffentlichkeit wird der Bebauungsplan dann am 21. 5. beschlossen. -

Bei den Kommunalwahlen (22. 6.) erringt die „Alternative Liste Boxberg“ 18% der Stimmen (= vier Sitze im 22köpfigen Stadtrat); erstmals sind die Teststreckengegner im Stadtparlament vertreten. Bereits im Frühjahr über-

springen die Grünen bei der Landtagswahl erstmals die 5-Prozent-Hürde in einem Flächenland (16. 3.): mit 5,3% der Wählerstimmen (sechs Mandaten) zieht die Öko-Partei in den Landtag von Baden-Württemberg ein. -

Im August verzichtet das RP (Regierungspräsidium) Stuttgart aus sog. „dringenden Gründen“ (wegen der eilbedürftigen „städtebaulichen Entwicklung“ im Boxberger Raum) auf die normalerweise vorgeschriebene Aufstellung eines Flächennutzungsplanes und genehmigt den DB-Bebauungsplan. Während DB auf einen Baubeginn Mitte 1981 hofft, kündigt der Bundschuh eine Normenkontrollklage vor dem VGH (Verwaltungsgerichtshof) Mannheim an: „Baubeginn ist gar nicht!“ -

Zur Jahreswende nehmen die ersten beiden DB-Zulieferbetriebe ihre Arbeit in Boxberg auf.

1981

Bei der Bürgermeisterwahl in Boxberg erringt Amtsinhaber Franz Zipperle mit fast 80% der Wählerstimmen einen glänzenden Sieg (8. 2.); Herausforderer Walter Rukaber kommt auf 20%. Noch im Februar reichen die Teststreckengegner Normenkontrollklage ein; auf 140 Seiten begründen die Bundschuh-Anwälte die Fehlerhaftigkeit der DB-Bebauungspläne. -

Das RP Stuttgart kündigt an, DB müsse für den Teststreckenbau die bundesweit bislang höchste naturschutzrechtliche Ausgleichsabgabe (3,5 Mio DM) bezahlen (4. 6.). Nach dem neuesten Zeitplan von DB ist Baubeginn frühestens im Herbst 1982, spätestens im Frühjahr 1983 (Aug.). -

Am 30. 9. wird der Bundschuh-Verein für Naturschutz, Umweltschutz und Landschaftspflege gegründet. - Die Grünen im Landtag bringen zum DB-Projekt eine Große Anfrage an die Landesregierung ein (27. 10.); DB antwortet mit einer Pressekonferenz: „Wir brauchen die Testanlage nötiger denn je... Zu Boxberg gibt es keine Alternative“ (4. 11.).

1982

Die anstehenden Landtagsdebatten über die Teststrecke werden begleitet von einer Bundschuh-Trecker-Demonstration von Box-

berg nach Stuttgart mit großer Abschluß-Kundgebung in der Landeshauptstadt, von halbseitigen DB-Zeitungsanzeigen über das Projekt und der offenen Androhung an die FDP, im Falle einer Streckenablehnung die regelmäßigen DB-Parteispenden zu streichen (März). Im Landtag selbst stimmen außer den sechs Vertretern der Grünen nur noch drei weitere Abgeordnete, darunter SPD-Oppositionsführer Dr. Erhard Eppler, für die Aufhebung der DB-Pläne. -

Erster Großprozeß im Juni in Mannheim: Vor dem 5. Senat des VGH Mannheim findet die mündliche Verhandlung zum Normenkontrollverfahren gegen die DB-Bebauungspläne statt. Am 6. 7. Abweisung der Klage in erster und letzter Instanz. Die grundsätzliche Frage, ob es sich bei dem Vorhaben um eine Enteignung handelt oder nicht, müsse, so die Richter, im nächstfolgenden Verfahren, dem Flurbereinigungsverfahren geklärt werden. Die Widerständler kündigen vorsorglich Verfassungsbeschwerde in Karlsruhe an; die Teststreckenbefürworter erwarten nun eine „zügige Realisierung“ des Projekts. -

Bei weiteren Prozessen gegen Straßenneubauten erleiden die Bundschuhler mehrere Niederlagen.

1983

Biologisch erzeugtes Bundschuh-Getreide ist als erstes inländisches Produkt in den Dritte-Welt-Läden der GEPA (Gesellschaft zur Förderung der Partnerschaft mit der Dritten Welt) erhältlich; die Aktion schlägt landesweit Wellen: „Grünkern statt Daimler“ (Frühjahr). -

Zweiter Großprozeß im Juli in Boxberg: Nach einer Vorort-Besichtigung findet die mündliche Verhandlung zum Daimler-Benz-Flurbereinigungsverfahren vor dem 7. Senat des VGH Mannheim statt. Am 25. 7. Zurückweisung der Klagen (unter Zulassung der Revision). Die Richter umgehen die Gretchenfrage, ob es sich hier um eine Enteignung handelt oder nicht; diese Frage hätte man im vorhergehenden Verfahren, der Normenkontrollklage gegen die Bebauungspläne, entscheiden müssen. Die Kläger sprechen von „Rechtsverweigerung“ und kündigen Revision beim Obersten Verwaltungsgericht in Berlin an.

1984

Zur Landtagswahl (25. 3.) tritt Bundschuh-Geschäftsführer Horst Oellers als Kandidat der Grünen im Main-Tauber-Kreis an. Wahlslogan: „Alle reden vom Umweltschutz – Wir arbeiten für ihn: Keine Teststrecke in Boxberg!“ –

Das Badenwerk plant, vom Taubertal (Königshofen) her eine 110-kV-Hochspannungsleitung bis Schweigern bauen zu wollen. Bundschuhler sehen die Trasse im Zusammenhang mit dem enormen Strombedarf für die Teststrecke und kündigen Widerstand gegen die „Eiffeltürme im Umpfertal“ an (April). –

Vorläufige Besitzeinweisung des Landkreises in die Flächen für die neue Kreisstraße K 2841 Boxberg-Schwabhausen; Anordnung des Baubeginns mit Sofortvollzug; Anträge auf aufschiebende Wirkung der Klagen gegen die K 2841 werden nacheinander vom VG Stuttgart, VGH Mannheim und BVerwG Berlin abgelehnt (Juni–Sep.). Bauarbeiten laufen auf Hochtour mit Rund-um-die-Uhr-Bewachung: Tag und Nacht kontrolliert Göppinger Bereitschaftspolizei (Sep.–Nov.). –

Bei den Kreis- und Kommunalwahlen am 28. 10. erhält die „Alternative Liste Boxberg“ 20% der Stimmen (5 Stadtratsitze); zudem zieht Geschäftsführer Oellers für die Grünen in den Kreistag, in dem weiterhin die CDU mit absoluter Mehrheit (28 der 48 Mandate) herrscht.

1985

Dritter Großprozeß im Februar in Berlin: 28. 2.: Vor dem BVerwG (Bundesverwaltungsgericht) Berlin findet die über sechsstündige mündliche Verhandlung über die Revision im DB-Flurbereinigungsverfahren statt. 14. 3.: Zurückweisung der Revision: die Flurbereinigung sei „vom Wohl der Allgemeinheit gedeckt“, die Teststrecke eine „städtebauliche Maßnahme“. Zur Gretchenfrage der Enteignung meinen die Richter: Ja, es handele sich um eine Enteignung, aber sie sei zulässig; da die Arbeitsplätze in der Landwirtschaft zurückgingen, und durch die Teststrecke Arbeitsplätze geschaffen würden, diene dies dem Allgemeinwohl. – Der Bundschuh spricht

von einem „politischen Urteil“ und „Verfassungsbruch“: Privat dürfe Privat nicht enteignet (lassen); nach dem Berliner Urteil gelte nun: das Eigentum der Kleinen (Bauern) ist vogelfrei, das Eigentum der Großen (Daimler-Benz) wird durch die Verfassung geschützt. Die Widerständler kündigen Verfassungsbeschwerde an. Die Landtags-Grünen: „Ein schlimmeres Präzedenz-Urteil gegen Landschaft und Natur ist kaum noch vorstellbar.“ – Die politisch Herrschenden begrüßen den Richterspruch. DB erklärt: „Baubeginn zügig vorbereiten“; die Bürgermeister appellieren an die Kläger, die „höchstrichterliche Entscheidung zu akzeptieren“. Landrat Georg Denzer zeigt sich „beruhigt, befriedigt, erfreut“; er betrachtet das Berlin-Urteil als „letzte Instanz“; eine Verfassungsbeschwerde sei bloß ein „Sonderrechtsmittel“ ohne aufschiebende Wirkung. –

Im Mai/Juni erheblicher Wirbel, als das „Kirchenpapier“ des EOK (Ev. Oberkirchenrats) Karlsruhe bekannt wird: der EOK bittet DB, vor der Karlsruhe-Entscheidung keine landschaftlichen Veränderungen zu veranlassen, „auch wenn dies rechtlich zulässig ist“. –

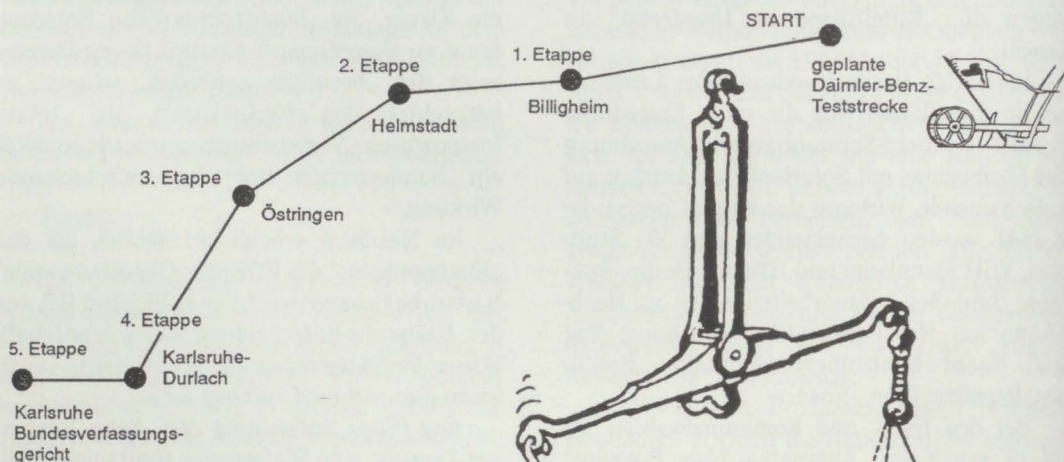
Aug./Sep.: Aufstellung der „Zehn Boxberger Thesen“ zum Widerstand; fünftägiger Fußmarsch der Kläger mit der Verfassungsbeschwerde vom geplanten DB-Testgelände bis zum BVG (Bundesverfassungsgericht) in Karlsruhe. Bundesweites Medien-Echo: „Widerstand in Demut vor Gottes Schöpfung“ – „Protest gegen freche Enteignung“. 28. 10.: Das „Boxberg-Tribunal“ des Bundschuhs verurteilt die Teststrecke als ein „Verbrechen gegen Leben, Frieden und Natur“. –

In den Gemeinderäten von Boxberg/Assamstadt nimmt die Teststrecke die letzten Hürden: nach heftigen Debatten stimmt man mit großer Mehrheit für den „DB-Antrag auf vorläufige Anordnung der Flurbereinigung mit Sofortvollzug“ (24. 6.), für den DB-Antrag auf „Waldumwandlungs-Genehmigung“ (Rodungserlaubnis) und die vom Gericht geforderte „zwecksichernde Planungsvereinbarung mit Daimler-Benz“ zwecks „vorläufiger Anordnung zur Besitzeinweisung von DB“ (18. 11.). Das Flurbereinigungsamt Buchen nennt Mitte Januar 1986 als „unwiderruflich festen Termin“ für den Rodungsbeginn.

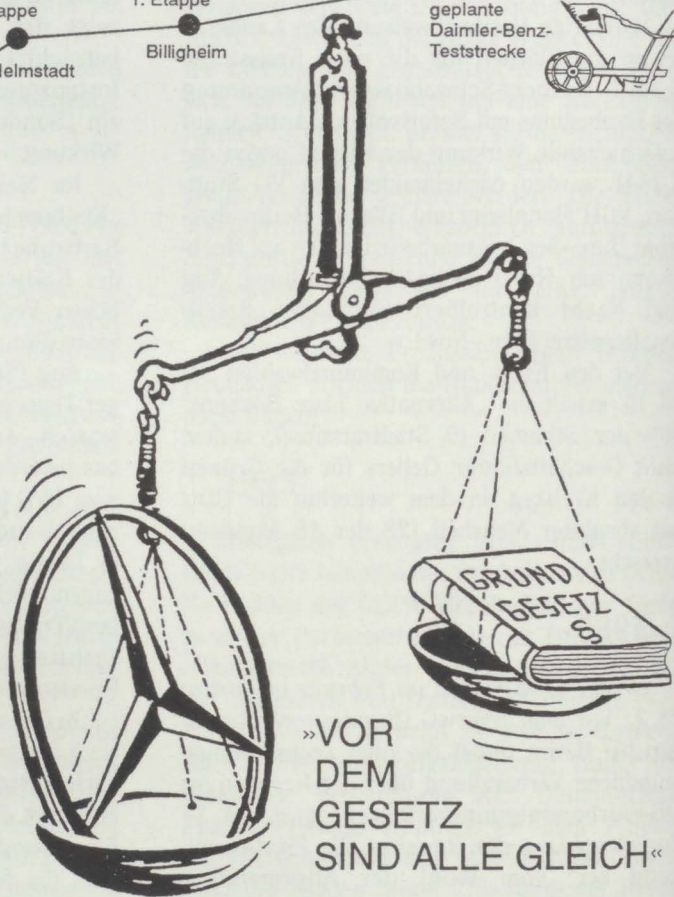
Bundschuh - Marsch

zum

Bundesverfassungsgericht



Keine
Enteignung
für
Daimler-
Benz!



29. Aug. - 2. Sept. 1985

1986

15. 1.: Rodungsbeginn im Assamstadter Wald unter massivem Polizei-Einsatz; zahlreiche Waldschützer werden verhaftet, auch die Landtagsfraktion der Grünen. Der Rodungsstart erregt bundesweites Medien-Aufsehen; die „Heilbronner Stimme“ spricht vom „Box-Werk“ in Boxberg. (An den folgenden Tagen flammen die Auseinandersetzungen ab, aber ohne Polizeibewachung kann an keinem Tag gefällt werden. Im Februar wird ein jugoslawischer Akkord-Holzfäller von einem Baum erschlagen; sein Kollege mißachtete den nötigen Sicherheitsabstand. Bis März werden an die 90 000 Bäume abgeholzt.) -

26. 2.: Gründung eines „Trägervereins zur Förderung der Berufsausbildung“: DB und Zulieferfirmen planen, künftig in einer Lehrwerkstatt jährlich 20 Jugendliche auszubilden. Der Multikonzern betrachtet sich jetzt auch als gewerbesteuerpflichtig in Boxberg/Assamstadt. -

31. 3.: Ostermarsch der regionalen Friedensinitiativen „gegen die NATO-Teststrecke in Boxberg“. -

9. 4.: Baustopp! Der VGH Mannheim hebt den angeordneten Sofortvollzug der vorläufigen Besitzeinweisung auf, um „chaotische Verhältnisse“ zu vermeiden: „Bundesverfassungsgericht soll zuerst entscheiden“. MdL Albert Reuter (CDU) und Landrat Denzer äußern Befremden über das VGH-Urteil. Geschäftsführer Oellers: „Landkreis und Land versuchten Verfassungsbruch“. DB bekräftigt Versprechen: Beim Bau gehen Aufträge für 100 Millionen DM an die heimische Bauwirtschaft.

26. 4.: „Havarie“ (Explosion) im vierten Reaktorblock des Atomkraftwerkes Tschernobyl.

Mai-Dez.: Mehrfach wird der Straßenneubau B 292-neu (Autobahn-Zubringer) durch Klagen und Urteile gestoppt, dann wieder durch Anordnungen mit Sofortvollzug vorangetrieben. -

Juni: Der Vorsitzende des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichts, Prof. Roman Herzog, wird für befangen erklärt. Grund: seine Teilnahme am bis dahin geheimen Kabinettsbeschuß der Landesregierung vom Dez. 1979: Flächen-Rückkauf-Garantie in Höhe von 25 Mio DM im Falle des Scheitern der DB-Teststrecke.

Juli: Die Bürgerinitiative „Teststrecke Boxberg/Assamstadt“ beginnt mit Aktionen (Flugblätter, Unterschriften, bald auch Demos) für das Großprojekt und die Straßenbauten.

Aug.: DB beantragt beim BVG Karlsruhe eine mündliche Verhandlung über die Verfassungsklage gegen die Flurbereinigung; der Konzern wünscht, daß auch über die Verfassungsklage gegen „Bebauungsplan und Normenkontrollklage“ entschieden wird. Nachdem diese Wünsche scheitern, erzwingt die Landesregierung Baden-Württemberg eine mündliche Verhandlung über die Verfassungsbeschwerde Flurbereinigungsverfahren (Okt.). -

1. 11.: Ein Brand der Sandoz-Lagerhalle in Basel führt zum bislang größten Fisch- und Lebenssterben im Rhein.

16. 12.: *Vierter Großprozeß im Dezember in Karlsruhe*: Vor dem Bundesverfassungsgericht findet eine fast achtstündige Verhandlung über die Verfassungsbeschwerde gegen die Flurbereinigung statt. Im Vorfeld mehrere Fackelzüge und Demos der „Teststrecken-BI“.

1987

25. 1.: Bundestagswahl: die Grünen erhalten 8,3% der Stimmen (=: 42 Mandate). Die Bundschuh-Bäuerin Dora Flinner zieht über die grüne Landesliste Baden-Württemberg in den Deutschen Bundestag ein.

Feb./März: Im Schweigern soll eine NATO-Treibstoff-Beladestation für Eisenbahnwaggons entstehen (3 ha); zugleich soll die Kapazität des NATO-Tanklagers von 10 auf 30 Mio Liter Treibstoff erhöht werden. Der Boxberger Gemeinderat kündigt Widerstand „mit allen Rechtsmitteln“ gegen die militärischen Ausbaupläne an.

23. 3.: Breites Medien-Echo im Vorfeld des Karlsruhe-Urteils. Einige Priesstitel: „Die Dick-schädel von Boxberg und der gute Stern - Zeit ist reif für eine Entscheidung - Bundschuh-Fahne auf Halbmast oder sinkt der Daimler-Stern?“

24. 3.: *Triumph der Teststreckengegner in Karlsruhe*: Der Erste Senat des Bundesverfassungsgerichts erklärt mit 8:0 Stimmen die Verfassungsbeschwerde der Bundschuh-Bauern für berechtigt - „Keine gesetzliche Grundlage für Enteignung“ - und hebt den Flurbereini-gungsbeschuß sowie die Urteile des VGH und BVerwG auf.

Einige Presse-Schlagzeilen: „Bundschuh-Traktoren bremsen Daimler-Nobelkarossen aus – Boxberg-Projekt gescheitert – Bundschuh gewinnt die Schlacht um Boxberg – Daimler-Benz blieb im Streit um Betonpiste auf der Strecke“.

Reaktionen der Kläger: „Bauern sangen: ‚Nun danket alle Gott‘ – Horst Oellers: ‚Die Teststrecke ist mausetot‘“, der Bürgermeister: „Schmerzliche Niederlage – Kläger können sich nicht als Sieger fühlen“, der Befürworter-BI: „Über Entscheidung enttäuscht“ und bei DB: „Riesen-Enttäuschung – Konzern überprüft Alternativen“.

Einige Presse-Kommentare: „Ein Pyrrhussieg – Eigentum oder Umwelt – Daimlers Wille genügt nicht – Bauernsieg mit Fragezeichen – Teststrecke für Landesplanung – Mißbrauch verhindert – Ampel auf Rot – Lektion aus Karlsruhe“ (25./28. 3).

29. 3.: Rund 1500 Menschen demonstrieren in Boxberg für die Teststrecke („Bundschuh go home – Boxberg für Teststrecke“), fordern für Daimler eine „Lex Boxberg“ und appellieren an die Kläger, jetzt freiwillig zu verkaufen, „um den Frieden in der Region wieder herzustellen“.

30. 3.: Bundschuhler berichten von Morddrohungen durch Teststrecken-Befürworter und weisen die Forderung nach freiwilligem Flächen-Verkauf als „aberwitzig“ und „abwegig“ zurück. Beginn eines wochen- und monatelangen Kesseltreibens gegen die Widerständler. Das Verbrennen der aufgestellten Bundschuh-Fahne am Schwabhäuser Ortseingang oder nächtliche Schmierereien an Scheunwänden sind erste Anzeichen. Öffentliche Appelle und Leserbriefe, anonyme Anrufe und Schreiben, Beschimpfungen, sogar Morddrohungen werden zum „täglich Brot“ führender Bundschuhler; besonders auf die Nichtlandwirte Oellers, Rukaber und Pörtl schießen sich die Teststreckenbefürworter ein.

31. 3.: DB verzichtet auf eine „Lex Boxberg“: das notwendige Sondergesetz sei zu zeit- und dem Firmenimage nicht förderlich. Der Konzern werde mit Flächenangeboten überhäuft.

April: Selbst Ministerpräsident Lothar Späth reicht sich nun in die Heerschar der „Vermittler“ ein: er bietet den Teststreckengegnern

„persönliche Gespräche“ an, um über „freiwilligen Flächentausch“ das DB-Projekt in Boxberg doch noch zu realisieren; zugleich kritisiert er den Egoismus derer, die die „Natur als Waffe gegen den Menschen“ verwendeten. (Im März 1979 hatte der Landesvater noch gesagt: „Wir ziehen die Teststrecke durch“ – worauf ihm der Bundschuh beim Boxberg-Besuch eine alte Bauernpeitsche schenkte.)

Mai: Bundschuh-Versammlung mit Siegesfeier und Resolution: „Über den Bau der Teststrecke gibt es nichts mehr zu verhandeln.“ Gesprächsangebote für ein Boxberg ohne Teststrecke und ein Forderungskatalog „friedensschaffender Maßnahmen“ werden erneuert. Der Ministerpräsident sieht nunmehr keine Gesprächsmöglichkeit mehr . . . -

1987 ff.: Zahlreiche weitere Bemühungen verschiedenster Personen um eine „freiwillige“ Kapitulation der Bundschuhler, um eine Verschiebung oder Verkleinerung der Teststrecke bleiben erfolglos. Der massive öffentliche und private Druck auf die Teststreckengegner führt schließlich zu einem Opfer: der ev. Pfarrer Pörtl wird zum Verlassen seiner Pfarrstelle in Schwabhausen-Schillingstadt gezwungen (Sommer 1989). Es dauert noch 2¹/₂ Jahre, bis der Multikonzern Daimler-Benz den endgültigen Verzicht auf den Teststrecken-Standort Boxberg bekannt gibt (Okt. 1989).

AUSBLICK

Was geschah seit diesem Verzicht? Was passiert mit einem Gelände, in dem Landsiedlung und Autokonzern mehrere 100 Hektar in Besitz haben?

Zunächst löste die Landesregierung ihr Versprechen gegenüber Daimler-Benz ein: sie kaufte sämtliche Flächen zurück. Es gab verschiedene Vorschläge über die künftige Flächenverwendung; zu den nicht verwirklichten gehörten:

- die Flächen den heimischen Landwirten zum Kauf anzubieten (Bundschuh-Vorschlag);
- die Errichtung eines Ökologiezentrums auf dem Seehof (200 ha, 55 Arbeitsplätze; Bundschuh-Vorschlag);
- die Errichtung eines bundesdeutschen Golf-Hochleistungszentrums (300 ha, 200

Arbeitsplätze; Vorschlag des Deutschen Golflehrer-Verbandes).

- Gerüchte über eine Müll- oder Sondermülldeponie im Testgelände.

1990 wurde vom Boxberger Gemeinderat, in Absprache mit der Landsiedlung, ein neues Landnutzungskonzept beschlossen, ein Dreierpack:

1. ein riesiges Gewerbegebiet (gut 110 ha) bei Windischbuch (damals das größte zusammenhängende in Baden-Württemberg);
2. ein Landwirtschaftliches Zentrum mit mindestens drei landwirtschaftlichen Landesanstalten (Landesanstalt für Schweinezucht mit Mastprüfung, für Pflanzenschutz und für Pflanzenbau) vor allem um den Seehof herum (gut 300 ha Flächenbedarf);
3. ein riesiger Bungalow- und Badepark vor allem im Rodungsgebiet des Bobstadter/Assamstadter Forstes (gut 200 ha groß).

Was ist aus diesem Konzept geworden?

Zu 3.: Das Projekt „Bungalow-Park im Wald“ verwandelte sich – nach Minister Weisers grundsätzlichem Nein – bald ins Projekt „Center-Park neben dem Wald“: Entstehen sollte der größte süddeutsche Park für wetterunabhängigen Kurzurlaub, ein 80 ha großes Areal für 3700 Kurzurlauber, in dessen Zentrum ein riesiges Tropicana-Bad unter einer Glaskuppel. Jahrelang verfolgte Assamstadts Bürgermeister Hermann Hügel dieses Projekt, bis er dann doch das Scheitern einräumen mußte. Inzwischen soll auf dem dortigen Gelände ein großer Westernpark entstehen.

Zu 1.: Von den drei Konzepten am besten umgesetzt wurde der Gewerbe-Teil, der bald zum Industrie-Gewerbe-Gebiet mutierte. Laut Bebauungsplan könnte hier einiges an Schwerindustrie angesiedelt werden, also fast ein kleines Ruhrgebiet entstehen. Zum Glück haben sich vor allem kleinere Industrie- und Gewerbebetriebe eingefunden.

Die spektakulärste Ansiedlung war die der Teststrecke der Robert Bosch AG. Ausgerechnet eine Teststrecke also! Das Testgelände umfaßt gut 80 ha, davon sind 25 ha zubetoniert; bescheidene sieben Arbeitsplätze sind entstanden. Viele wunderten sich, hier keinen Bundschuh-Widerstand zu sehen. Es lag an den völlig anderen Voraussetzungen: Bestehen eines gültigen Bebauungsplanes; keinerlei Enteig-

nung; nur gut $\frac{1}{10}$ des Flächenbedarfs der DB-Teststrecke. –

Inzwischen sind vom Boxberger Stadtrat nach und nach nochmals gut 100 ha als Industrie- und Gewerbegebiet ausgewiesen worden – mit bislang rechtmäßigem Arbeitsplätze-Erfolg.

Zu 2.: Der landwirtschaftliche Teil des Folgekonzeptes hat sich zu einer schier endlosen Hängepartie entwickelt. 1990 betonte Minister Weiser, dieses „Grüne Zentrum Boxberg“ sei sein Konzept: mindestens drei landwirtschaftliche Landesanstalten sollten mit rund 180 Arbeitsplätzen ins Seehof-Areal kommen. Der Entwurf wurde verstanden als eine Art Wiedergutmachung für die jahrzehntelange Vernachlässigung des Raumes. Im Landtag stimmten letztlich alle Parteien diesem Vorschlag zu, auch die Grünen, nachdem ihr Antrag „Ökologie-Zentrum“ gescheitert war.

Bis zur Landtagswahl 1992 regierte die CDU alleine. Es wurden schöne Pläne ausgearbeitet, aber nichts davon umgesetzt. Ab 1992 regierte vier Jahre lang die große CDU-SPD-Koalition. Statt sich auf das Agrarzentrum zu konzentrieren, arbeiteten die Regierenden gegeneinander. Gegen CDU-Minister Weiser standen vor allem Minister Vetter (er kommt aus der Karlsruher Gegend, wo die Anstalten für Schweinezucht und Pflanzenschutz stehen) und SPD-Agrarpolitiker, allen voran der Agrarausschuß-Vorsitzende Gerd Teßmer.

Im Frühjahr 1995 warf Weiser das Handtuch: aus Kostengründen müsse auf das Seehof-Zentrum verzichtet werden. Der Minister berief sich auf ein Schweizer Gutachten, das aus allen Plänen die teuerste Bau-Variante herauspikkte. In den folgenden Wochen und Monaten erhob sich landesweiter Protest: Die Regierung stehe im Wort; man dürfe den Boxberger Raum nicht nochmals im Stich lassen. Weiser lenkte schließlich ein: im Herbst 1995 stellte er eine abgespeckte Variante „Grünes Zentrum“ vor; nur noch die Landesanstalt für Schweinezucht und Mastprüfung sollte auf den Seehof kommen.

Seit 1996 regiert eine CDU-FDP-Koalition in Stuttgart. Die damals neue Agrarministerin Gerdi Staiblin stellte sich nach anfänglichem Zögern hinter das Weiser-Vorhaben. Die FDP, zuvor häufig mit Anträgen zum Agrarzentrum aktiv, versank auf der Regierungsbank in den

üblichen Dornröschen-Schlaf. Die SPD, wieder in Opposition, reichte seither einige neue, unrealistische Agrarvorschläge ein. In den letzten Jahren am stärksten haben noch die Grünen ein großes Agrarzentrum mit ökologischer Ausrichtung gefordert. Das Hauptproblem aber bildet die interne Zerrissenheit der stärksten Landtagsfraktion, der CDU.

Anno 2000, also über zehn Jahre nach dem Scheitern der DB-Teststrecke, hieß es zum x-ten Male, Ministerpräsident Erwin Teufel mache die Sache zum Chefthema. Zu Ostern meldeten die Zeitungen, bis Pfingsten werde im Kabinett die endgültige Entscheidung für oder gegen Boxberg fallen. Pfingsten verstrich ergebnislos. Es dauerte bis zum 27. 7. 2000, bis sich die CDU-Fraktion endlich einmal zu einem mehrheitlichen Ja für den Umzug der Schweinezucht-Anstalten von Rheinstetten nach Boxberg durchringen konnten. Frühestens im Sommer 2004, so hören wir nun, könne der Umzug realisiert werden. Die Boxberger dürfen also weiterhin warten . . .

Unabhängig von dieser Hängepartie hat sich im Raum Schwabhausen-Oberwittstadt eine, wenn nicht sogar die Öko-Hochburg Deutschlands etabliert. Allein in Schwabhausen betreiben acht anerkannte Öko-Höfe (fünf mit Demeter-Anerkennung) auf gut 80% der Gemarkung biologischen Anbau. Ihr Schwerpunkt ist die Grünkern- und Dinkel-Erzeugung – wobei wir wieder bei der heutigen Tourismus-Werbung Boxbergs sind.

Quellenhinweis

Für den vorliegenden Beitrag wurde v. a. das in Bearbeitung befindliche Buch „BUNDSCHUH gegen Daimler-Benz“, hrg. vom „Bundschuh e. V.“, verwendet.

Anschrift des Autors:
Dr. Dieter Thoma
Frankendomstraße 5
97944 Boxberg