

Presseinformation

25. Oktober 2012

Mediation B 10:

Unnötige Bremsklötze auf dem Weg zum Kompromiss

Was steht wirklich im Transitgutachten?

Der Verlauf der letzten Mediationsrunde gibt wenig Aussicht, dass mit einer fairen Behandlung der Ausbaukritiker durch die Straßenbehörden zu rechnen und letzten Endes eine Kompromisslösung erreichbar ist:

Es spricht Bände, dass das Büro Modus Consult, das seit Jahrzehnten in engem Schulterschluss mit der rheinland-pfälzischen Verkehrspolitik zusammenarbeitet und dabei i. d. R. überhöhte Verkehrsprognosen liefert, nun, da es Auge in Auge mit einem Gegengutachter konfrontiert werden sollte, einfach durch Abwesenheit glänzt. Mit der vagen Erklärung „urlaubsbedingt“.

Nicht weniger befremdlich erscheint, dass ein noch rechtzeitig durch den Tübinger Verkehrsjuristen Ronellenfitsch freigegebenes Gutachten zu den rechtlichen Voraussetzungen für ein Fernhalten des internationalen Schwerlastverkehrs aus dem Queichtal vom Ministerium einfach nicht an die Mediationsteilnehmer weitergeleitet worden ist. Was zur Folge hatte, dass eine fundierte Auseinandersetzung mit dem Fünfminuten-Vortrag des Gutachters, der Kenntnis und Lektüre seines Textes bei seinem Publikum voraussetzte und voraussetzen durfte, wirkungsvoll verhindert wurde.

Entsprechend fand sich dann in den Schlagzeilen der Medien lediglich die lapidare und die Aussagen des Gutachtens stark verkürzende Behauptung, dass das Straßenrecht ein ganztägiges Transitverbot nicht erlaube. Basta!

Demgegenüber zeigt die nachträglich ausgehändigte, 19 Seiten enthaltende Fassung des Gutachtens aus der Feder von Prof. Ronellenfitsch, dass die Dinge wesentlich vielschichtiger liegen und differenzierter zu betrachten sind. So heißt es etwa:

- „Die Problematik des generellen Durchfahrtsverbots aus Lärmschutzgründen könnte entschärft sein, wenn sich . . . bereits eine ständige Praxis mit Billigung

der Rechtsprechung herausgebildet hätte“. Was nichts anderes heißt, als dass man sich keinesfalls auf eine einheitliche Rechtsprechung berufen kann, wenn man die Unmöglichkeit eines Transitverbots hinausposaunt. Oder:

- „Nach den einzelnen gerichtlichen Entscheidungen gilt, dass die Zulässigkeit von dauerhaften Streckensperrungen rechtlich noch nicht abschließend geklärt ist und dass es nach wie vor darauf ankommt, das Verhältnis von Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht korrekt zu bestimmen“. Was bedeutet, dass die Widmung als Fernstraße nicht unbedingt jede Sorte von Fernverkehr erzwingen muss. Oder:
- „Der Schutz vor Verkehrslärm und Schadstoffen ist eine Aufgabe sowohl des Straßenrechts als auch des Verkehrsrechts“. Was also besagen will, dass mit der Widmung einer Straße für den Fernverkehr noch lange nicht festgeschrieben sein muss, wie viel an Beeinträchtigung von Lebensqualität und Umwelt durch diese hinzunehmen ist. Dazu hat auch das Verkehrsrecht ein gewichtiges Wort mitzureden. So stellt das Gutachten an anderer Stelle fest, dass **„Maßnahmen der Gefahrenabwehr im Interesse der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs die Widmung (Widmung als Fernstraße nämlich, der Verf.) überlagern“ können.**

Eher Kopfschütteln löste im Übrigen die Behauptung des Gutachters aus, dass die B 10 keineswegs zur Mautflucht missbraucht werde, es gebe ja keine Parallelstrecke. Es bleibt unverständlich, wieso er übersehen und nicht wissen will, dass seit Einführung der Straßenmaut offensichtlich eine Verkehrsverlagerung von der A 6 auf die B 10 stattgefunden hat.

Auf weiten Strecken seines Gutachtens entsteht der Eindruck, dass nicht sauber unterscheiden wird zwischen totaler LKW-Aussperrung und lediglich dem Aussperren des Internationalen Schwerlastverkehrs im Transit. Niemand der Ausbaukritiker will ein totales LKW-Verbot auf der B 10.

Offenbar keine Rolle spielte für den Verkehrsjuristen die konkrete Möglichkeit, dass von Rinthal bis Queichhambach alles in Verkehr ersaufen würde, wenn dieser in OstWest-Richtung vierspurig auf vier zweispurige Tunnels trifft – ohne dass eine längerfristige Aussicht auf durchgängige Vierspurigkeit bestünde. Oder was ist, wenn die Fahrzeugmasse auf der autobahngleich ausgebauten B 10 (RQ 26) sich in die gerade erst vor kurzem in ihrem südpfälzischen Abschnitt mit RQ 20 sanierte und damit weniger leistungsfähige A 65 ergießt? Genau diese Fragen zu klären, hat eine zentrale Aufgabenstellung des laufenden Mediationsverfahrens zu sein, wenn es denn seinen Zweck erfüllen soll.

Fazit: Durch die nachzuholenden Diskussionen um die Transitsperre und um die Verkehrsprognose wird der sowieso ehrgeizige Zeitrahmen für die Mediation noch wesentlich enger. Überzeugt von der Vermeidbarkeit beider Pannen, empfinden die Ausbaukritiker immer deutlicher Argwohn, dass dem Verkehrsministerium wie dem Landesbetrieb Mobilität Bremsklötze und Steine auf dem Weg zu einer tragfähigen Verständigung erwünschter sind als ein zügiges Vorankommen zu einem der Süd- wie der Südwestpfalz gerecht werdenden Kompromiss.

Ulrich Mohr, Pressesprecher für BUND Südpfalz und SÜDPFALZ MOBIL