

PRESSEMITTEILUNG

22. November 2012

Mediationsrunde B 10 vom 17. November:

Ausbaukritiker: „Mediation als die Kunst des Möglichen begreifen!“

„Endlich verhandeln statt Verfahrenstricks und Nebenkriegsschauplätzen!“

Jetzt steht es also fest: Mehrere Jahrzehnte lang soll auf 26 Meter breiter Piste in Tunnelröhren von 9,5 Metern Breite hineingerast werden – mit entsprechenden Stausituationen in den Städten und Dörfern des Queichtals. Mehr haben die Straßenplaner, vertreten durch Kurt Ertel (LBM), zum Thema Anbindung der Südwestpfalz an die Rheinschiene derzeit nicht beizutragen. Und Verkehrsrechtler Ronellenfitsch kann oder will oder darf keine Möglichkeit aufzeigen, wie der Schwerlastverkehr im Transit aus dem Queichtal auszusperrt ist. Wie der Auftrag zu seinem Gutachten lautete, wird ja vom Verkehrsministerium verabredungswidrig verschwiegen. Dieser öden Bilanz der letzten Mediationsrunde möchten die Ausbaukritiker - die Bürgerinitiativen Landau und Queichtal sowie BUND und SÜDPFALZ MOBIL - einiges an weiterführenden Gedanken entgegenstellen:

Es sind die Fakten, die „Vier Spuren jetzt!“ zur Tagträumerei werden lassen. Nicht unrealistische Maximalforderungen, sondern eine **Politik als Kunst des Möglichen** muss im weiteren Verlauf des Mediationsprozesses die Oberhand gewinnen. Dazu gehören würde ein durchaus umsetzbareres **Maßnahmenbündel** von Einzelschritten, die beiden Seiten Erfolgserlebnisse in überschaubaren Zeiträumen bringen und eine durchgängige Vierspurigkeit am Ende sogar überflüssig machen könnten.

Innerhalb dieses denkbaren Maßnahmenbündels wäre ein wichtiger Schritt **die verantwortungsbewusste Anwendung der gültigen Straßenverkehrsordnung (StVO)**. So zeigt im Gegensatz zu Prof. Ronellenfitsch eine rechtliche Analyse, dass auf der Grundlage des § 45 STVO eine Sperrung der B 10 keineswegs rechtswidrig sein muss: Angesichts der haarsträubenden Perspektiven für den Zeitraum bis etwa zum Jahr 2040 eröffnet dieser Paragraph der zuständigen Straßenverkehrsbehörde deutlich Ermessensspielraum für eine wirksame Eindämmung des LKW-Verkehrs auf der B 10 zwischen der Südwest- und der Südpfalz. Belegbar ist dies mit Abs. I des § 45, wonach das Kriterium **Verkehrssicherheit** eindeutig Verkehrsbeschränkungen

zulässt. Ja, bereits heute liegt eine extrem sicherheitsrelevante Überlastung der bebestehenden zweistreifigen Tunnels vor: Statt erlaubter 15.000 Kfz/24 Std., davon 300 LKW, passieren schon jetzt 17.000 Kfz/24 Std., davon sage und schreibe 4.300 LKW, die auf 9,5 Meter Breite ausgelegten Tunnels bei Annweiler. Dies muss als himmelschreiender Zustand erscheinen, der nach sofortiger Beendigung verlangt. Und wer will dann noch obendrein das Sicherheitsrisiko rechtfertigen, wenn erst einmal die prognostizierten 26.000 Kfz über vier Spuren auf die eng bemessenen Tunnels zurollen sollen?

Fazit: Angesichts einer solch wahnwitzigen Situation ist die Sperrung der B 10 für den internationalen Schwerlastverkehr über 7,5 Tonnen mit Umleitung über die A 6 mehr als geboten und – entgegen Ronellenfitch - keineswegs „rechtswidrig“.

Die im Biosphärenreservat Pfälzerwald liegenden Bereiche Hinterweidenthal, Hauenstein und Annweiler dienen überwiegend der Erholung und dem Tourismus. Dieser Umstand erlaubt jederzeit die Anwendung der Absätze 4 und 4 a des § 45 STVO, die für solche Zonen ebenfalls den Behörden das Recht zur Verkehrsbeschränkung einräumen, nämlich für „Landschaftsgebiete und Ortsteile, die überwiegend der Erholung dienen“ und „hinsichtlich örtlich begrenzter Maßnahmen aus Gründen des Arten- und Biotopschutzes“.

Ein weiterer Bestandteil des zu erstellenden Maßnahmenbündels zur B 10-Entlastung wäre eine zügige Umsetzung der vorliegenden Pläne, auf der vorhandenen Schienenstrecke eine **RE-Verbindung zwischen der Landeshauptstadt Saarbrücken und dem Technologiezentrum Karlsruhe** zuzulassen. Wenn dieser Strecke Spitzengeschwindigkeiten von 120 km/h ermöglicht würden, könnten die Fahrgastzahlen in wenigen Jahren explodieren, wie zahlreiche andere Beispiele belegen. Analog der überaus erfolgreichen „Schwarzwaldbahn“, die zwischen Karlsruhe und dem Bodensee (Schweiz) verkehrt, könnte man diesen RE für die Gegend werbewirksam **„Biosphärenexpress“ taufen.**

Weitere Maßnahmen könnten von **verkehrslenkender** und **verkehrssichernder** Art sein. Zudem bedarf es, wie von dem Vertreter des Verkehrsministeriums Noll angekündigt, schnellstens einer **integrierten, Verkehrsträger übergreifenden Verkehrsplanung.** Die Bundestagsabgeordneten der Region müssten umgehend die Aufnahme von Schienenssträngen (durchgängige Zweigleisigkeit, später Elektrifizierung) in den Bundesverkehrswegeplan betreiben.

All dies bräuchte keine Jahrzehnte und würde für beide Seiten relativ rasche Erfolgserlebnisse zeitigen. Sich jedoch auf fruchtlose Verfahrenstricks und Nebenkriegsschauplätze zu konzentrieren, beschädigt den Mediationsprozess und das Klima zwischen den Verhandlungspartnern.

Das aufgezeigte Szenario muss zu der Einsicht führen, dass jeder weitere in Vierspurigkeit gegossene Quadratmeter Beton nichts anderes wäre als leichtsinnig zum Fenster hinausgeworfenes Steuerzahlergeld.

Ulrich Mohr für Bürgerinitiative Landau, Bürgerinitiative Queichtal, SÜDPFALZ MOBIL und BUND Südpfalz

Für Rückfragen Tel.: 06347 - 6630