

Dokumentation

# **Mediation B 10, Forum IX Gesamtdiskussion und Empfehlungen**

15.12.2004 Leinsweiler Hof

Ansprechpartner

Prof. Meissner

Helma E. Dirks

Axel Bohn

Fernando Reimann

Berlin, Düsseldorf

15. Dezember 2004

## **Prognos AG**

**Geschäftsführer**  
Christian Böllhoff

### **Basel**

Aeschenplatz 7  
CH-4010 Basel  
Telefon +41 61 32 73-200  
Telefax +41 61 32 73-300  
info@prognos.com  
www.prognos.com

### **Berlin**

Karl-Liebknecht-Str. 29  
D-10178 Berlin  
Telefon +49 30 520 059 200  
Telefax +49 30 520 059 201  
info@prognos.com

### **Düsseldorf**

Kasernenstraße 36  
D-40213 Düsseldorf  
Telefon +49 211 887 31-31  
Telefax +49 0211/887-97-3132  
info@prognos.com

### **Bremen**

Wilhelm-Herbst-Straße 5  
D-28359 Bremen  
Telefon +49 421 20 15-784  
Telefax +49 421 20 15-789  
info-bremen@prognos.com

## **Inhalt**

<b>1.</b>	<b>Begrüßung, Tagesordnung, Dokumentation Forum VII</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Vortrag B 10 ohne 4-streifigen Ausbau</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Grundkonzeption der Sitzung</b>	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>Diskussion der Varianten und Fazit</b>	<b>7</b>
<b>5.</b>	<b>Presseerklärung</b>	<b>16</b>
<b>6.</b>	<b>Sonstiges</b>	<b>17</b>

## **Anhang**

## 1. Begrüßung, Tagesordnung, Dokumentation Foren VII und VIII

Professor Meissner begrüßte die Teilnehmenden des neunten Forums Mediation B 10 im Leinsweiler Hof. Ziel und Inhalt der Veranstaltung sei es, wie in den Vorbereitungsunterlagen ausgeführt, die in der Mediation gewonnenen Erkenntnisse zu bündeln und im Hinblick auf den Status quo der Dreispurigkeit sowie auf das Szenario eines vierspurigen Ausbaus zu diskutieren und gegebenenfalls in Empfehlungen an die Landesregierung zu formulieren (siehe dazu auch Kapitel 3).

Den Teilnehmenden sind folgende Unterlagen vor dem Forum IX zugegangen:

- Dokumentation des achten Mediationsforums;
- Tagesordnung des neunten Mediationsforums;
- Vorbereitungsunterlage zum IX. Mediationsforum „Konzeption und Ziele der Veranstaltung“;
- Unterlagen zu dem Vortrag "B 10 ohne vierstreifigen Ausbau" (vorgelegt von den BIs Queichtal und Landau sowie vom BUND, dem NABU und der Südpfalz Mobil e.V.);
- *als Nachtrag zum achten Forum: Vortragsunterlagen von Herrn Kleemann (Thema: Lärmschutz).*

Professor Meissner stellte Herrn Johann, LSV Rheinland Pfalz, aus Neustadt a. d. Weinstraße vor. Herr Johann nehme zur Unterstützung der Mediationsleitung in straßenverkehrsrechtlichen Fachfragen an der Sitzung teil.

Die Dokumentationen der Foren VII und VIII wurden ohne Anmerkungen verabschiedet.

Frau Landrätin Riedmaier erläuterte der Mediationsgruppe die Ergebnisse eines Gesprächs mit Herrn Ertel und Herrn Gerling zum Thema Retentionsraum. Inhalt des Gespräches war die durch den Ausbau bedingte, problematisch gewordene Hochwasserrückhaltung vor allem im Bereich um Albersweiler. Herr Ertl sicherte in diesem Gespräch eine Flächenvorhaltung, d. h. die Wiederherstellung von Retentionsräumen westlich von Albersweiler zu. Dieses Ergebnis, so Frau Riedmaier, sei für alle Beteiligten zufriedenstellend.

Professor Meissner empfahl der Mediationsgruppe, zunächst in Ergänzung der Tagesordnung die angekündigten Ausführungen zum Thema "B 10 ohne vierstreifigen Ausbau" anzuhören, deren Vortrag Herr Herzog von der BI Queichtal übernommen habe. Dieser Vortrag beschäftige sich vor dem Hintergrund des Nicht-Ausbaus mit verkehrsentelligenten bzw. -regulierenden Maßnahmen und füge sich gut in die ursprüngliche Tagesordnung ein. (siehe Kapitel 3, Szenario 1)  
Die Teilnehmer stimmten diesem Vorschlag zu.

Im Anschluss wurde die folgende Tagesordnung verabredet:

## **Mediationsforum IX**

### **Gesamtdiskussion und Empfehlungen**

- TOP 1 Begrüßung, Tagesordnung
- TOP 2 Dokumentation Forum VII u. Dokumentation Forum VIII  
Bericht: Gespräch Retentionsraum  
Vortrag "B 10 ohne vierstreifigen Ausbau"
- TOP 3 Grundkonzeption der heutigen Veranstaltung
- TOP 4 Diskussion der Varianten  
Szenario 1:  
Alternativen und Maßnahmen zu Verbesserungen der 3-spurigen Ausbausituation  
Szenario 2:  
Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen eines 4-spurigen Ausbaus
- TOP 5 Diskussion der Varianten – Empfehlungen
- TOP 6 Empfehlungen der Mediationsgruppe an die Landesregierung  
Pressemitteilung der Mediationsgruppe  
Gesamtdokumentation und Abstimmungstermin  
Schlussbemerkungen

## 2. Vortrag B 10 ohne 4-streifigen Ausbau

Referent: Herr Herzog,  
Vorsitzender Bürgerinitiative Queichtal

Herr Herzog stellte in seinem Vortrag fest, dass aus Sicht der Bürgerinitiativen, des BUND, des NABU und von Südpfalz Mobil, die an die B 10 gestellten Bedürfnisse, z. B. regionale Mobilität und eine höhere Verkehrssicherheit, sicherzustellen, auch ohne einen 4-streifigen Ausbau zu erreichen seien. Dazu bedürfe es jedoch eines Bündels von Maßnahmen. Bei den in der Vorlage dargestellten Maßnahmen handele es sich um Vorschläge, die im Einzelnen genauer zu prüfen seien. Insgesamt sei das hier vorgestellte Bündel aber geeignet, den Verkehr auf der B 10 auch bei der vorhandenen Dreistreifigkeit zu bewältigen.

Abbildung 1: Maßnahmenkatalog

Zu ergreifende Maßnahmen:	
1	Intelligente Verkehrsführung auf der Basis des heutigen 3-streifigen Ausbaus
2	Abzweige Hauenstein, Birkweiler kreuzungsfrei gestalten (ist bereits in Planung)
3	Ampelanlage bei Hinterweidenthal entfernen und möglichst kreuzungsfrei gestalten
4	Nachfahrverbot für Schwerlastverkehr, Ausbau der A6
5	Zeitkorridore für Gefahrgütertransport, sonst Sperrung
6	Maximaler Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs mit Regionalexpress, Pendlerzüge
7	Transitverkehr auf die Autobahn, sonst entgegen dem Bund Mauteinnahmen → Sperrung der B 10 für Transitgüterverkehr

Besonderes Augenmerk legte der Referent auf die Verkehrsführung mit Wechselfahstreifen im Profil 1 + W + 1<sup>1</sup>. Dabei führte er einige Beispiele aus der Praxis an und kam letztlich zu dem Fazit, dass die Leistungsfähigkeit der B 10 schon

<sup>1</sup> Die Verkehrsführung mit Wechselfahstreifen im Profil 1+W+1 bedeutet, je ein Fahrstreifen in eine Richtung sowie einem Fahrstreifen, der je nach Höhe des Verkehrsaufkommens für die ein oder andere Richtung freigegeben werden kann.

mit dem Austausch der 2+1- durch eine 1 + W + 1-Führung auf der B 10 deutlich gesteigert werden könne.



Abbildung 2: Nutzeffekte der Wechselfahrstreifen-Verkehrsführung (1+W+1)

Nutzeffekte der Wechselfahrstreifen-Verkehrsführung (1+W+1)	
<b>Praktische Erprobung:</b>	Rekonstruktion der Wommener Brücke im Zuge der Bundesautobahn A4 Eisenach - Bad Hersfeld
<b>Untersuchung:</b>	2+1-Führung im Vergleich zu einer 1+W+1-Führung.
<b>Ergebnisse:</b>	Verlustzeitverringerung 95000 h/Jahr Kraftstoffeinsparung 34,5 VJahr Monetarisierte Nutzen ca. 2 Mio DM/Jahr
<b>Leistungsfähigkeit:</b>	25000 – 40000 KFZ/24h DTV
<b>Fazit:</b> Die Leistungsfähigkeit der 2+1-Führung kann durch 1+W+1-Führung deutlich gesteigert werden.	



Darüber hinaus, so der Referent weiter, gelte es auch die nachfolgenden Forderungen zu erfüllen.

Abbildung 3: Forderungskatalog

    
<p><b>Wir fordern darüber hinaus in Hinsicht auf die B 10:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Geschwindigkeitsbeschränkung 60/100 und lückenlose Überwachung</li> <li>➤ Großräumige Umleitung, im Bedarfsfall z.B. bei Renovierungsarbeiten in den Tunnel</li> <li>➤ Verbesserten <b>aktiven</b> Lärm- und Gesundheitsschutz</li> <li>➤ <b>Messungen</b> der Belastungen an und in der Umgebung der B 10</li> <li>➤ Politisch intendierte Öffnungsklausel der im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Gelder, die den Spielraum der Länder hinsichtlich einer diversifizierten Verkehrsmobilität zulässt.</li> <li>➤ Den Erhalt und den Ausbau des Biosphärenreservates und der ausgewiesenen Naturschutzgebiete</li> <li>➤ Sofort wirkende Maßnahmen, die unseren Winzern und Vermietern ihren Lebensunterhalt sichern</li> </ul>

Professor Meissner bedankte sich für den Vortrag und gab zunächst das Gespräch frei für Verständnisfragen zu dem gehörten Vortrag.

**Verständnisfragen zum Vortrag:**

Ein Teilnehmer stellte die Frage, ob der Vorschlag, die Queichtalbahn durch einen Tunnel unter dem Pirmasenser Stadtgebiet zum Pirmasenser Hauptbahnhof zu führen, realistisch sei. Ein anderer Teilnehmer antwortete, dass zunächst der Gedanke „eine schnelle Verbindung“ herzustellen im Vordergrund der Überlegungen gestanden habe, um die insgesamt vertrackte Situation der Verkehrsanbindung in den Griff zu kriegen. Als ein positives Beispiel führte er den Bahnhof von Baden-Baden an.

Dr. Manns führte aus, dass intelligente Verkehrsleitsysteme – gerade bei kürzeren Streckenabschnitten – an ihre Grenzen stoßen. So müsse bei der präsentierten 1 + W + 1 Lösung ohne Richtungstrennung (Mittelstreifen) die Geschwindigkeit auf ca. 50 km/h reduziert werden. Grundsätzlich gebe es aber verschiedene Möglichkeiten zur Richtungstrennung der Fahrstreifen, wie sie auch im Vortrag deutlich gemacht wurden. Wenn darüber hinaus noch die einzelnen Steigungen und Kurvenlagen mit in die Überlegungen einbezogen werden, so Dr. Manns weiter, werde sowohl der bauliche als auch der betriebliche Aufwand groß. Dr. Manns plädierte dafür, dass die folgende Gesamtdiskussion mit dem erforderlichen Augenmaß für die Realisierbarkeit der unterbreiteten Vorschläge geführt werde.

Weitere Einzelheiten aus dem Vortrag wurden an dieser Stelle nicht diskutiert, da die Mediationsleitung den Teilnehmerinnen und Teilnehmern empfahl, die einzelnen Aspekte in die Gesamtdiskussion einzubeziehen.

### 3. Grundkonzeption der Sitzung

Prof. Meissner erläuterte die Konzeption des IX. Forums, mit dem der Mediationsprozess inhaltlich abgeschlossen werden sollte. In den acht vorausgegangenen Foren seien alle Themenkomplexe behandelt worden, die sich aus den ersten Analysen in bilateralen Gesprächen mit den Beteiligten Ende 2003 und Anfang 2004 sowie aus den im Programm verabredeten inhaltlichen Themenkomplexen ergeben hätten. Den Beteiligten der Mediation stünde damit ein umfangreiches Paket sachkundiger Erkenntnisse zu den zentralen Fragen um den Ausbau der B 10 zur Verfügung. Auf dieser Basis werde es möglich sein, das Pro und Contra eines vierstreifigen Ausbaus und auch die verschiedenen Modalitäten für einen Ausbau sachkundig zu diskutieren und abzuwägen. Er schlage vor, diese Diskussion auf der Grundlage zweier Grundscenarien zu führen, anhand derer die Auswirkungen in einer Gesamtschau dargestellt und diskutiert werden:

Szenario 1:

Alternativen und Maßnahmen zu Verbesserungen der 3-spurigen Ausbausituation

Szenario 2:

Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen eines 4-spurigen Ausbaus

Ein weiteres Ziel dieser Gesprächsrunde sei es, Empfehlungen der Mediationsgruppe an die Landesregierung zu formulieren. Diese Empfehlungen könnten sowohl Einzelaspekte, wie sie beispielsweise zur Verkehrssicherheit oder zur Queichtalbahn bereits formuliert seien, als auch eine Gesamtempfehlung zum Inhalt haben.

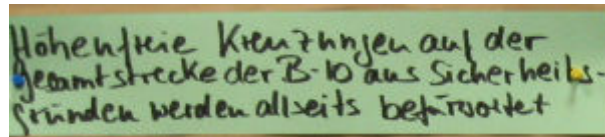
Unabhängig davon, ob bei dieser Diskussion Konsense oder Dissense erzielt würden, hoffe das Mediationsteam auf eine lösungsorientierte und offene Behandlung der verschiedenen Gesichtspunkte in der anschließenden Diskussion. Es habe zur Strukturierung dieser Diskussion für die beiden Szenarien auf Grundlage der bisherigen Foren 1 bis 8 ein Themenraster vorbereitet. Die Teilnehmer stimmten diesem Vorgehen zu.

## 4. Diskussion der Varianten und Fazit

### Kreuzungsfreie Anschlüsse

Die Teilnehmer diskutierten zunächst über die kreuzungsfreien Anschlüsse. Diese bauliche Maßnahmen sahen alle Teilnehmer – wie aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich – aus Verkehrssicherheitsgründen als sinnvoll an, ganz gleich welches Szenario von den Einzelnen präferiert wurde. Der LSV wies darauf hin, es mache nur Sinn die Anschlussstelle Albersweiler / Eußerthal unter den Rahmenbedingungen eines vierstreifigen Ausbaus umzubauen.

Abbildung 4: Konsens Höhenfreie Kreuzungen



Weitgehend einig waren sich die Teilnehmer auch darin, dass bei Hinterweidenthal der Verkehrsfluss verbessert werden muss. Dies würde ein Abbau der Signalanlage (Ampel) bedeuten.

### Bauliche Mitteltrennung

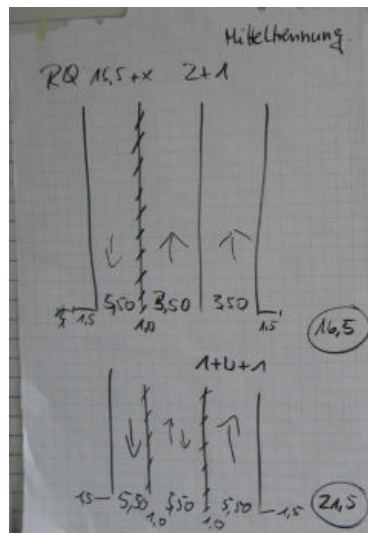
Entscheidend für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sei, so ein Vertreter des LSV,

- eine bauliche Mitteltrennung,
- die Vierstreifigkeit (2 + 2) sowie
- einer auf beiden Seiten vorhandener Standstreifen,

also der vom LSV geplante RQ 26. Ein Verkehrsleitsystem, wie in dem Vortrag von Herrn Herzog dargelegt, entspreche aus Expertensicht nicht den Maßstäben der Verkehrssicherheit. U. a. blieben die kritischen Wechsel und damit die Gefahr von Zusammenstößen bestehen. Es nütze in diesem Zusammenhang nur wenig, durch Rippelmarkierungen auf die gefährliche Situation hinzuweisen oder mit Geschwindigkeitsreduzierungen den Verkehr zu verlangsamen. Unabdingbar sei des Weiteren der Bau eines Standstreifens, da ohne Standstreifen eine Ausweichmöglichkeit auf dem Fahrstreifen liegende Fahrzeuge den Verkehr zum Erliegen bringen würden und verunfallte Fahrzeuge schwierig zu bergen seien. Auch seien, wie auf untenstehender Abbildung erkennbar, die mit diesen Vorschlägen erforderlichen Straßenbreiten mit einem vierstreifigen Straßenquerschnitt

(RQ 20) vergleichbar, so dass aus Verkehrssicherheitsgründen die Argumente für den vierstreifigen Ausbau sprechen.

Abbildung 5: Vergleich der 2+1 und der 1+W+1 Verkehrsführung mit Angabe der benötigten Straßenbreite



Die 2 + 1 Verkehrsführung (RQ 15,5) ist mit einer variablen baulichen Mitteltrennung insgesamt 16,5 m breit.

Demgegenüber bedeute die 1+W+1 Verkehrsführung mit zwei festen Mitteltrennungen (jeweils 1 m Breite) eine Gesamtbreite von 21,5 m.

Dem wurde entgegnet, dass bis jetzt keine Gutachten bekannt seien, die belegen, dass bei einer 1 + W + 1 Strecke die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet sei. Zudem müsse das Verkehrsleitsystem, so wie es vorstehend dargestellt sei, immer in dem beschriebenen Bündel von Maßnahmen gesehen werden. Ein anderer Teilnehmer verwies auf die Streckenabschnitte der B 10, auf denen die Vierstufigkeit mit baulicher Trennung der gegenläufigen Fahrbahnen bereits realisiert seien, und auf denen durch Frontalzusammenstöße verursachte Unfälle nicht mehr zu registrieren seien. Eine variable Mitteltrennung, so das Fazit eines anderen Teilnehmers, mache wenig Sinn, zumal durch alternierende Überholmöglichkeiten der Überholdruck auf den einzelnen Verkehrsteilnehmer wachsen werde. Eine Empfehlung an die Landesregierung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit könne daher aus der Sicht des Teilnehmers nur für eine Vierstreifigkeit gegeben werden.

Auch wenn von nahezu allen Teilnehmern eine Mitteltrennung als geeignete Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit angesehen wurde, konnte in diesem Punkt keine Einigkeit erzielt werden, da ein Teil der Mediationsgruppe es aus grundsätzlichen Erwägungen ablehnte, auf der Grundlage eines vierstreifigen Ausbaus über einzelne Ausbaumaßnahmen zu diskutieren.

## Verkehrsregulierenden Maßnahmen

Im Rahmen dieser Thematik stellte der Mediationsleiter zunächst an den Verkehrsrechtsexperten Johann die Frage, ob **Gefahrguttransporte** grundsätzlich verboten werden können. Herr Johann legte dar, dass dies in einer Richtlinie des Bundes geregelt werde, die ein solches Verbot aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs an verschiedene Voraussetzungen (z. B. Gefälle von mehr als 4 %, enge Kurvenradien etc.) knüpfe.

Auf die Frage aus dem Plenum, in wie weit die **Tunnel** für eine solche Entscheidung eine Rolle spielen könnten, merkte Herr Johann an, dass dies im Einzelfall zu prüfen sei. Auch habe der Gesetzgeber in bestimmten Fällen das Recht, mit Gefahrgutspediteuren sog. Fahrwegbestimmungen festzulegen. Das bedeute, dass von dem Spediteur dann nur die im Vorfeld festgelegten Fahrrouten befahren werden dürfen. Die gleichen Voraussetzungen müssten im übrigen auch bei der Festlegung von bestimmten Zeitkorridoren erfüllt sein.

Ein Vertreter des Landes äußerte, dass die diskutierten Punkte und ein mögliches Lkw-Transitverkehr-Verbot grundsätzlich Ermessensentscheidungen darstellten. Das im Plenum gezeigte Foto (Abbildung 6) stelle einen Einzelfall dar, der wegen der besonderen Topographie im Voralpenland nicht auf die B 10 übertragbar sei.

Abbildung 6: Lkw - Fahrverbote



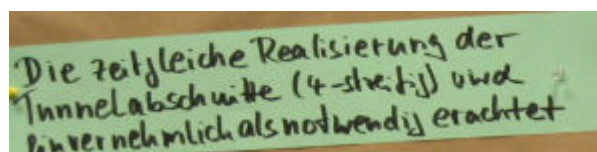
Ein Kontrollsystem, das den **überregionalen Transitverkehr** vom lokalen bzw. regionalen Verkehr filtert, existiert nicht, so dass die diskutierten Maßnahmen letztlich keine realistischen Lösungen seien. Ergänzend führte ein weiterer Teilnehmer aus, dass gerade im Raum Pirmasens eine Reihe von international tätigen Speditionen angesiedelt seien, die auch internationale Kfz-Zeichen führten; eine angemessene Erfassung von wirklich ausländischen Fahrzeugen sei damit anhand der Kennzeichen kaum möglich.

Zudem sah der Teilnehmer für den Fall von Reglementierungen des Durchgangsverkehrs am Maßstab ausländischer Kennzeichen die Gefahr von Verstößen gegen die Eigentums garantie, da mit solchen Maßnahmen auch Industriearbeitsplätze in den Anliegerregionen aufs Spiel gesetzt würden. Hierzu wurde wie bereits in den vorausgegangenen Foren einvernehmlich klargestellt, dass niemand in der gesamten Mediationsgruppe dafür sei, mit verkehrslenkenden Maßnahmen den regionalen Verkehr in der Südwestpfalz zu behindern. Es sei jedoch legitim, über Kontrollsysteme für den überregionalen Transitverkehr sowie über ein generelles Nachtfahrverbot oder über bestimmte Zeitkorridore für das Befahren der B 10 mit Schwerlastfahrzeugen (größer 7,5 Tonnen) nachzudenken; dies umso mehr, wenn man berücksichtige, dass das Lkw – Verkehrsaufkommen von heute 3.500 über künftig 5.500 und bei einer Vierspurigkeit auf ca. 13.000 Fahrzeuge ansteigen, d. h. von einer vierspurig ausgebauten B 10 wesentlich mehr Verkehr angezogen werde.

Der Rechtsexperte bestätigte erneut, dass die angesprochenen Beschränkungsmaßnahmen zwar rechtlich möglich seien, allerdings nur dann angeordnet werden könnten, wenn die o. g. Voraussetzungen erfüllt seien. Ein anderer Teilnehmer erklärte, dass eine Vielzahl der diskutierten Maßnahmen mit den personellen Kräften der Polizei allein nicht realisiert werden könnten, wobei die Kontrolle eines Nachtfahrverbotes aus seiner Sicht noch am ehesten umsetzbar sei. Von Vertretern der Wirtschaft wurde angemerkt, dass ein generelles Nachtfahrverbot mit erheblichen Wettbewerbsnachteilen für die regionalen Unternehmen verbunden sein werde. Es bedeute, dass in sehr engen Zeitfenstern geplant werden müsse, um vor dem Hintergrund der Globalisierung des Warenverkehrs sowie der zunehmenden just-in-time Lieferungen, kurzfristig auf ein verändertes Konsumentenverhalten reagieren zu können.

In diesem Zusammenhang wurde ein weiteres Mal die Tunnelproblematik thematisiert. Die Teilnehmer einigten sich dabei auf folgendes Arbeitsergebnis. Diejenigen, die den Ausbau nach wie vor ablehnen, halten ein solches Ergebnis zwar für sinnvoll, wollen es aber nicht in einem Konsens mittragen, da sie befürchten, dass dies als eine stillschweigende Zustimmung zum Ausbau der Straße ausgelegt werden könnte.

*Abbildung 7: Arbeitsergebnis Tunnel*



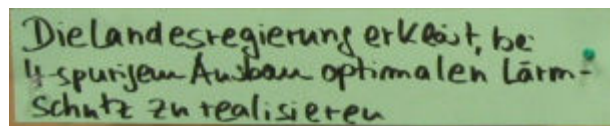
Eine weitere Vertiefung zum Thema Lkw – Verkehr im Rahmen der verkehrsregulierenden Maßnahmen kam nicht zustande.

### **Lärmschutz**

Am Beginn der Diskussion zum Thema Lärmschutz stellte ein Vertreter des Landes noch einmal klar, dass weitere Lärmschutzmaßnahmen für den bestehenden Ausbauzustand (Szenario 1) aus rechtlichen Gründen nicht in Betracht kämen. Anders stelle sich die Situation bei einer Realisation der geplanten Vierstreifigkeit dar. Hier sei der rechtliche Rahmen auszuschöpfen; was möglicherweise auch über das vorgeschriebene Maß hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen beinhalten könnte.

Prof. Meissner brachte an dieser Stelle die bereits im Forum VIII diskutierten XXL - Maßnahmen ins Gespräch und stellte an die Vertreter des Landes die Frage, ob und inwieweit ein solcher über das gesetzliche Mindestmaß hinausgehender Lärmschutz in Betracht gezogen werden könne. Ein Vertreter des Landes sicherte zu, dass sich das Land im Falle des vierspurigen Ausbaus beim Bund nachhaltig für diese Qualität des Lärmschutzes einsetzen werde und die Möglichkeit einer Optimierung auch darin sehe, dass anfallende Erdüberschussmassen nicht deponiert, sondern zusätzlich für Lärmschutzmaßnahmen verwendet werden.

#### *Abbildung 8: Arbeitsergebnis Lärmschutz*



Die Gegner des Ausbaus erklärten demgegenüber, dass auch für den bestehenden Ausbauzustand der B 10 ein verbesserter Lärmschutz angestrebt werden müsse. Über einen verbesserten Lärmschutz, der nur für einen vierspurigen Ausbau in Betracht gezogen werde, seien sie nicht bereit zu diskutieren.

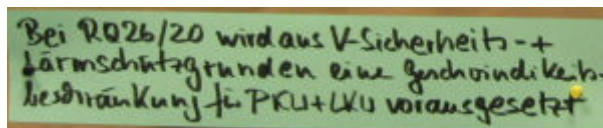
### **Geschwindigkeitsreduzierung**

Die Diskussion zur Frage möglicher Geschwindigkeitsreduzierungen auf einer vierspurig ausgebauten B 10 war ebenfalls von diesem stark divergierenden Meinungsbild in der Mediationsgruppe geprägt.

Am Beginn der Diskussion stellte Herr Johann klar, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit auch auf vierspurig ausgebauten Bundesstraßen grundsätzlich möglich seien, und dass sie unter bestimmten Voraussetzungen auch für längere Streckenabschnitte in Betracht gezogen werden könnten.

Dr. Manns führte aus, dass er sich als eine Kompromisslösung die verkehrsrechtliche Anordnung eines durchgehenden Geschwindigkeitsniveaus von maximal 100 bis 130 km/h für den Pkw- und maximal 60 bis 80 km/h für den Lkw – Verkehr vorstellen könne. Allerdings, so warf ein anderer Teilnehmer ein, sei für das Funktionieren solcher Regelungen in erster Linie das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und die Akzeptanz der vorgegebenen Geschwindigkeiten maßgebend. Überwiegend waren sich die Teilnehmer darüber einig, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen über längere Streckenabschnitte von den Benutzern der Straße oftmals nicht eingehalten werden. Dieses Risikoverhalten werde sich, so einige Teilnehmer, bei einem vierstreifigen Ausbau mit einer dann vorhandenen baulichen Trennung der Fahrbahnen eher noch verstärken.

Abbildung 9: Arbeitsergebnis Geschwindigkeitsbegrenzung



Prof. Meissner stellte im Rahmen dieser Diskussion die Frage, ob die Mediationsgruppe sich eine Empfehlung an die Landesregierung vorstellen könne, dass auch bei einem vierstreifigen Ausbau der B 10 aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit Geschwindigkeitsbegrenzungen für den LKW- und den PKW-Verkehr angeordnet werden. Auch dazu kam von einigen Teilnehmern der Einwand, dass man nicht bereit oder nicht in der Lage sei, über Maßnahmen zu diskutieren, die mit einem vierstreifigen Ausbau der Straße einhergingen.

An diesen Diskussionsstand anknüpfend warf nunmehr ein Mitglied der Runde - unterstützt von weiteren Teilnehmern - die Frage auf, ob eine weitere Fortsetzung des Mediationsverfahrens noch sinnvoll sei, wenn ein größerer Teilnehmerkreis, dem es ausschließlich darum gehe, den vierstreifigen Ausbau der Straße zu verhindern, nicht bereit sei, über Maßnahmen zur Minimierung der Ausbaufolgen zu sprechen, die der Planungsträger als Kompromisslösung anbiete. Von anderer Seite kam der Einwand, dass es Teilnehmern, denen es darum gehe den vierspurigen Ausbau der Straße zu verhindern, nicht möglich sei, sich an einer Diskussion über Maßnahmen zur Abfederung dieses Ausbaus zu beteiligen, ohne dabei ihre Glaubwürdigkeit zu verlieren. Der Mediationsleiter versuchte den Teilnehmern nahe zu bringen, dass kein Ausbauegner seinen Standpunkt nur deshalb aufgeben oder in Frage stellen, weil er sich vorsorglich auf eine Diskussion über die Minderung von Ausbaufolgen einlasse. Er verglich die Situation mit der Lage, in die eine Prozesspartei gerate, wenn sie sich in der mündlichen Verhandlung auf richterliche Vergleichsbemühungen einlasse; auch hier sei das Eingehen auf die vorgeschlagene

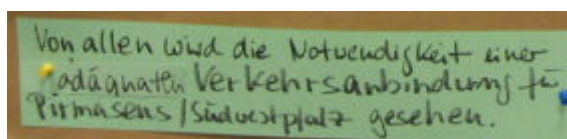
Kompromisslösung häufig mit der Erklärung verbunden, dass der bisher eingenommene Rechtsstandpunkt ungeachtet der Vergleichsbereitschaft uneingeschränkt aufrecht erhalten bleibe.

In diesem Zusammenhang appellierte Prof. Meissner noch einmal an die Adresse der in politischer Verantwortung stehenden Teilnehmer, sich ihrer Verantwortung für die Bürger und der Tatsache bewusst zu sein, dass sie mit einer solchen Einstellung Lösungen verhinderten, die hier im Mediationsverfahren greifbar nahe seien und in einem Planfeststellungsverfahren u. U. nicht mehr angeboten würden.

Ein Teilnehmer aus der Westpfalz erinnerte daran, dass es hier auch um die Interessen der Bürger aus der Südwestpfalz gehe. Man sei durchaus bereit, über den Vorschlag aus der letzten Sitzung zu diskutieren, nach dem der vierspurige Ausbau der Straße mit dem in einem Regelquerschnitt von 20 m vollzogen werde. Derartiges funktioniere im Bereich Pirmasens offenbar gut und sei sicher ein brauchbares Lösungsangebot, das letztlich dem Anliegen diene, die südwestpfälzische Region besser an die Rheinschiene anzubinden.

Die Notwendigkeit einer verbesserten Anbindung der südwestpfälzischen Region an die Rheinschiene wurde von allen Beteiligten gesehen und deshalb als Ergebnis festgestellt (Abb. 10).

*Abbildung 10: Arbeitsergebnis Region Pirmasens / Südwestpfalz*



Den weiteren Verlauf der Diskussion bestimmte dann die vorher aus dem Teilnehmerkreis aufgeworfene Frage, ob es nicht besser sei, das Mediationsverfahren zu beenden.

Ein Teilnehmer stellte dazu fest, dass sich die Positionen weder bei den Befürwortern noch bei den Gegnern des Ausbaus bewegt hätten. Die Versuche der Mediationsleitung, gemeinsam mit den Teilnehmern nach konsensfähigen Kompromissen zu suchen und dabei die Interessen aller Beteiligten zu berücksichtigen, hätten, so ein anderer Teilnehmer bedauerlicherweise zu keinem Erfolg geführt.

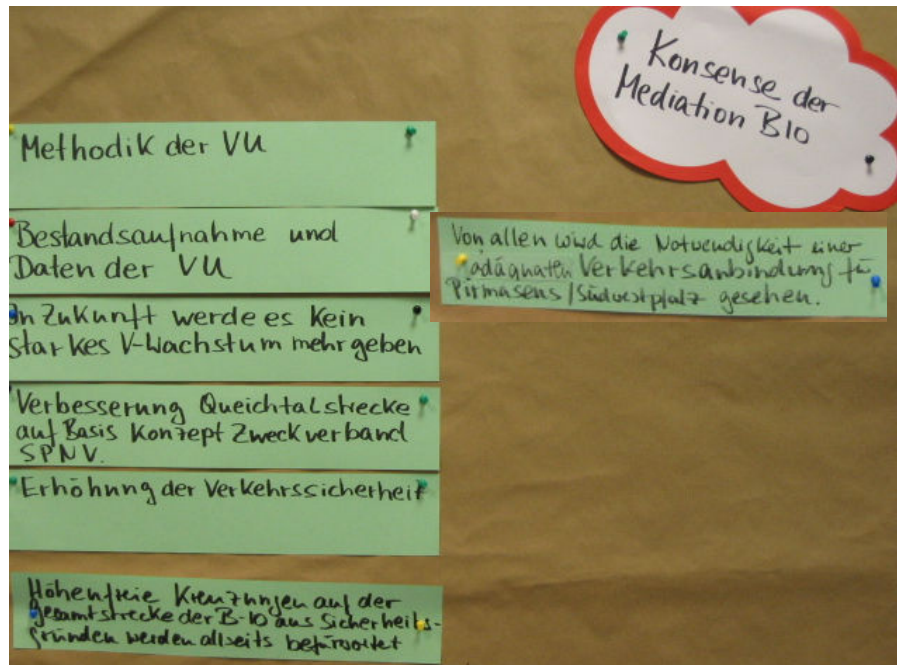
Von mehreren Teilnehmern kam nach einer Sitzungspause, in der noch einige Einzelgespräche geführt wurden, der Wunsch, die Mediation B 10 zu beenden. Dieses Ergebnis sei zwar für den Ausgang der Mediation bedauerlich, es habe jedoch für die Beteiligten eine Fülle von neuen und vertieften Erkenntnissen gebracht, die für die rechtliche und politische Bewertung der Ausbaupläne und für das weitere planerische Vorgehen von erheblichem Gewicht sein könnten.

Ministerialdirigent Dr. Kaufmann bedauerte, dass die Mediationsrunde sich nicht zu Empfehlungen für einen vierstreifigen Ausbau durchringen können. Dies sei um so enttäuschender, als das Land unter anderem seine Bereitschaft erklärt habe (vgl. Abb. 7), sich für verstärkte Lärmschutzmaßnahmen einzusetzen. Auch habe das Land gegenüber anderen Empfehlungen zur Minimierung des Verkehrslärms auf einer vierspurig ausgebauten Straße durchaus aufgeschlossen gegenüber gestanden.

Frau Dirks erklärte, dass sie das Mediationsverfahren als nicht gescheitert ansehe, da unter den Teilnehmern durchaus Annäherungen und eine veränderte Wahrnehmung bei Einzelnen erkennbar geworden seien. So hätten die dem Ausbau ablehnend gegenüber stehenden Teilnehmer den Bedarf für die Erhöhung der Sicherheit und auch die Notwendigkeit des regionalen Verkehrs (Pendler, LKW-Transporte etc) in ihre Überlegungen mit einbezogen. Die Befürworter würden möglicherweise vom RQ 26 auf einen RQ 20 reduzieren und als eine Kompromisslösung auch Geschwindigkeitsbegrenzungen in Erwägung ziehen. Die Annäherungen seien nur nicht so weit gegangen, dass die Mediationsgruppe sich auf die eine oder andere Variante hätten verständigen können.

Ergebnisse könnten, so Frau Dirks weiter, auch in der Form von Dissensen erzielt werden, wobei die Mediatorin allerdings auch auf die erreichten Konsense verwies (Abb. 11 sowie die Dokumentationen der Foren 1 bis 8). Ein Konsens um jeden Preis entspräche nicht dem Anspruch an Mediationen. Ausdrücklich bedankte sie sich für das große Interesse der Beteiligten und die durchgängig kontinuierliche Teilnahme an der Mediation B 10. Sie wünschte allen ein friedliches und fröhliches Weihnachtsfest und für 2005 alles Gute.

Abbildung 11: Wesentliche Konsense im Mediationsverfahren B 10



Professor Meissner schloss sich diesen Wünschen an und betonte, dass Einigungs- und Lösungschancen, die sich zuletzt durch die Bereitschaft des Landes zu Zugeständnissen ergeben hätten, aus ihm nicht nachvollziehbar erscheinenden Gründen nicht genutzt worden seien. Zusammenfassend hob Professor Meissner hervor, dass

1. bei einer sehr engagierten und interessierten Mediationsgruppe zumindest eine hohe Bereitschaft zu Gesprächen über die anstehende Problematik in einer sachlichen und fairen Atmosphäre vorhanden gewesen sei und
2. durch das Mediationsverfahren eine Fülle von Informationen und Erkenntnissen zu Tage gefördert worden sei, die sich für die weiteren Planungsschritte als wertvolles Abwägungsmaterial erweisen dürften.

Professor Meissner bedankte sich abschließend bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die konstruktive Zusammenarbeit.

## 5. Presseerklärung

Über das IX. Mediationsforum wurde am 15. Dezember die folgende, im Einvernehmen mit der Mediationsgruppe formulierte Presseerklärung herausgegeben:

### **Presseerklärung**

#### **der Mediationsgruppe B 10**

vom 15. Dezember 2004

Die Mediationsgruppe kam am Mittwoch zum neunten Forum zusammen. Ziel und Inhalt der Veranstaltung war es, die in der Mediation gewonnenen Erkenntnisse zu bündeln und im Hinblick auf den Status quo der Dreispurigkeit sowie auf das Szenario eines vierspurigen Ausbaus zu diskutieren und gegebenenfalls in Empfehlungen an die Landesregierung zu formulieren.

Im Laufe der Diskussion der in den Foren I bis VIII herausgearbeiteten Aspekte stellte sich heraus, dass sich die unterschiedlichen Auffassungen in der Mediationsgruppe zur Frage des vierspurigen Ausbaus der B 10 nicht aufeinander zu bewegen konnten. Damit war es nicht möglich, gemeinsam konkrete Empfehlungen zu formulieren.

Die Teilnehmer kamen deshalb überein, die Mediation zu beenden. Von einem Scheitern des Mediationsverfahrens, so das Meinungsbild in der Mediationsrunde, kann jedoch nicht die Rede sein. Es wurde positiv herausgestellt, dass das Verfahren für die Beteiligten eine Fülle von neuen und vertieften Erkenntnissen gebracht hat, die insbesondere für das weitere planerische Vorgehen und die Bewertungen der Planung von besonderer Wichtigkeit sein können.

Die Mediationsrunde wird am Mittwoch, den 09. Februar 2005 in einer zehnten und abschließenden Mediationssitzung den Abschlussbericht über den gesamten Prozess miteinander abstimmen.

Prof. Dr. Claus Meissner

(Leiter der Mediation)

## 6. Sonstiges

Prof. Meissner dankte am Ende des Forums noch einmal allen Teilnehmenden für ihre Beiträge und für ihr Engagement in dem Verfahren. Einen besonderen Dank richtete er an Herrn Ertel und sein Team vom LSV für das Beschaffen und die Gestaltung der Tagungsräume und -einrichtungen sowie für ihre Sorge um das leibliche Wohl der Teilnehmer während der Sitzungen und der Sitzungspausen.

Das zu Beginn vereinbarte Planungsmoratorium ende wie verabredet mit Ablauf des Mediationsverfahrens am 09. Februar 2005, so Dr. Kaufmann während der Sitzung.

Zum Schluss berief Prof. Meissner die Teilnehmer(innen) zu einer abschließenden Sitzung auf **Mittwoch, den 9. Februar 2005, 14.00 Uhr in den Leinsweiler Hof** ein. In dieser Sitzung, deren Dauer auf etwa drei bis vier Stunden zu bemessen sei, werde die Mediationsrunde den vom Mediationsteam entworfenen Abschlussbericht gemeinsam abstimmen und verabschieden. Dieser Bericht, der von allen Teilnehmer(inne)n getragen werden solle, werde dann am Freitag, dem 11. Februar 2005 im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Mainz Herrn Minister Bauckhage übergeben.

## Anhang

### Anlage 1

#### Teilnehmerinnen und Teilnehmer Mediationsforum IX

(alphabetisch):

Herr Dr. Abstein  
Herr Brandt  
Frau Brenner  
Herr Busch  
Herr Ertel  
Herr Flaxmeyer  
Herr Frech  
Herr Gerling  
Herr Goerz  
Herr Haag  
Herr Hartmann  
Herr Hohmann  
Herr Hertel  
Herr Herzog  
Herr Hügel  
Herr Dr. Kaufmann  
Herr Kraus  
Herr Lehmann  
Herr Matheis  
Herr Mohr  
Herr Osterheld  
Frau Riedmaier  
Herr Schlimmer  
Herr Spieß  
Herr Wambsganss  
Herr Wieser  
Herr Wollenweber  
Herr Ziegler

#### **Rechtsexperte:**

Herr Johann, Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland Pfalz

#### **Mediationsleitung:**

Herr Prof. Meissner

#### **Experte für das Mediationsteam**

Herr Dr. Manns

#### **Mediationsteam**

Frau Dirks

Herr Bohn