

LANDTAG
RHEINLAND-PFALZ



Dr. Fred Konrad, MdL
Vorsitzender des Ausschusses für
Integration, Familie, Kinder und Jugend

Dr. Fred Konrad, MdL
Fraktion Bündnis 90 /DIE GRÜNEN

Dr. Fred Konrad, MdL, Kaiser-Friedrich-Straße 3, 55116 Mainz

Landtagsbüro:
Kaiser-Friedrich-Straße 3,
55116 Mainz
Telefon (06131) 208 3141
Fax (06131) 208 4141
Fred.Konrad@gruene.landtag.rlp.de

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Bernhard Matheis
Exerzierplatzstraße 17

66953 Pirmasens

Wahlkreisbüro:
Bismarckstr. 1
66482 Zweibrücken
Telefon (06332) 90 79 745
wahlkreisbuero@fred-konrad.de

Herrn
Oberbürgermeister
Prof. Dr. Helmut Reichling
Herzogplatz
66842 Zweibrücken

Herrn
Landrat
Hans Jörg Duppré
Unterer Sommerwaldweg 40-42
66953 Pirmasens

Mainz, 23. August 2011

Offener Brief zur Veranstaltung zur B 10 am 22. August in Pirmasens

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Matheis, sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Professor Reichling, sehr geehrter Herr Landrat Duppré,

am 22.08.2011 haben Sie gemeinsam eine Veranstaltung organisiert und durchgeführt, deren öffentliche Resonanz größer nicht hätte sein können. Ich würde Ihnen zu diesem Erfolg gerne gratulieren, wäre er nicht nur vermeintlich und mehr zum Nachteil als zum Vorteil für die Region.

Ich bezweifle, dass die Form der Veranstaltung richtig gewählt wurde: Sie haben eine Region gegen die Landesregierung mobilisiert, wenn nicht gar aufgehetzt, und dazu als deren Vertreterin die stellvertretende Ministerpräsidentin eingeladen. Der Verlauf der Veranstaltung war dem entsprechend streckenweise eine Zumutung, zumal ihre kleinen ParteifreundInnen von der Jungen Union mit ihren



Trillerpfeifen einen ohrenbetäubenden Lärm verursachten. Auf mein sicher zu energisches Einschreiten hin haben die jungen Leute wenigstens diese Unart unterlassen. Bereits an dieser Stelle hätte ich mehr Fürsorge der Veranstalter erwartet.

Verstehen Sie mich bitte nicht falsch: Wenn eine Bürgerinitiative, die demonstriert und protestiert einen PolitikerIn einlädt, so ist deren Protestform - wenn geholt, geschrien, getrampelt und gepfiffen wird, - sicher noch zu akzeptieren. Wenn aber die drei obersten Verantwortungsträger einer Region es offenbar nötig haben, ihre Bevölkerung derart aufzustacheln, so kann das nur ein Zeichen der Schwäche ihrer Argumente sein.

Sehr geehrter Herr Professor Reichling, vor allem ihre Bemerkung, dass von Zweibrücken bereits einmal eine Revolution ausging, fand ich ebenso wie das darauf folgende bestätigende Kampfgeschrei des Publikums eher abstoßend.

Sehr geehrter Herr Matheis, ich war positiv überrascht, dass auch Gegner des vierspurigen Ausbaus zu Wort kamen. Jedoch blieben selbst die unreflektiertesten und teils beleidigenden Äußerungen einiger Befürwortern von Ihnen als Moderator unwidersprochen, während Sie den Argumenten der Ausbaueegner wortreich und gut vorbereitet entgegengetreten sind. Das war keine Moderation, sondern eine Inszenierung.

Als denkender Mitbürger aus der Südwestpfalz will ich aber so nicht inszeniert werden. Sie haben die hiesigen BürgerInnen in ein schlechtes Licht gerückt: Als seien sie unüberlegt, einfach im Denken, eingleisig in der Analyse. Die Menschen in der Südwestpfalz haben nicht verdient, dass ihr Image derart beschädigt wird. Wir sind keine grölenden und stampfenden Hinterwäldler.

Sehr geehrter Herr Duppré, ausdrücklich stimme ich Ihnen zu, dass Politik Entscheidungen treffen und umsetzen muss. Nichts anderes als Ihre besonnene Art und Argumentation habe ich erwartet, wenngleich ich entscheidende Punkte Ihrer Argumentation nicht teile.

Vollends daneben gegangen ist das Ergebnis des Abends: Nämlich die Botschaft an die Ministerin, dass die Region sich aus der Diskussion über das weitere Vorgehen, für die die Landesregierung die Form einer Mediation gewählt hat, zurückziehen will und sie damit den Gesprächsfaden endgültig zerreißt.

Ihre Veranstaltung war die Inszenierung des Mythos von der alleingelassenen abgehängten Region, die Inszenierung der Verlassenen und Betrogenen. Der Mythos, dass zwei zusätzliche Fahrspuren die Probleme von 150.000 SüdwestpfälzerInnen lösen können, der Mythos, dass ausgerechnet jetzt gebaut worden wäre, nachdem man es 30 Jahre lang nicht fertig gebracht hat.

Sie haben es ja zigmal wiederholt: 30 Jahre wurde der vierspurige Ausbau versprochen, 30 Jahre, von denen Ihre Partei, die CDU, 22 Jahre lang die Regierungsverantwortung im Bund und zehn Jahre in Rheinland-Pfalz getragen hat. Die ersten neun Jahre davon sowohl im Bund, als auch in Rheinland-Pfalz.

Und jetzt würden Sie gerne so tun, als seien die Absichtserklärungen des Bundesverkehrsministers Ramsauer von 2010 bereits der Schritt zum ersten Spatenstich des letzten Abschnittes gewesen: Das ist nicht so, und das wissen Sie.

Der mittlere und wichtigste Ausbauabschnitt ist nicht einmal im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Für diesen Abschnitt ist auch nicht über die Trassen/Tunnelführung oder die Planungsvariante entschieden. Damit basiert Ihre gesamte Argumentation



auf einer Unwahrheit, nämlich auf der Behauptung, dass der vierspurige Ausbau praktisch schon in Angriff genommen worden sei und jetzt durch den rheinland-pfälzischen rot-grünen Koalitionsvertrag gestoppt wurde.

Sie haben mit Ihrer Veranstaltung Ihre MitbürgerInnen vor den Karren einer Argumentation gespannt, die an der entscheidenden Stelle einen grundlegenden Fehler hat:

Ohne den vierspurigen Ausbau des Tunnelbereiches wird ein beschleunigter Verkehr auf den übrigen Abschnitten der B10 den Verkehr nicht sicherer machen, sondern unsicherer. Ebenso wird es nicht zu weniger Staus kommen, sondern zu mehr. Die Häufigkeit und die Länge von Verkehrsstaus wird nämlich entscheidend durch zwei Faktoren bestimmt: Der erste ist das Verhältnis zwischen Verkehrsaufkommen und Kapazität. Der zweite Faktor ist die Geschwindigkeit, mit der sich Fahrzeuge auf die Stelle mit der geringsten Kapazität zubewegen. Kurz gesagt: Je höher die Zahl und die Geschwindigkeit von Fahrzeugen vor einer Verengung, desto eher entsteht ein Stau. Staus lassen sich durch intelligente Verkehrsleitung verhindern oder verkürzen, wenn diese den Verkehr rechtzeitig vor einer Engstelle verlangsamt.

Sollte der Ausbau in der bisherigen Priorisierung umgesetzt werden, so wäre die Strecke – die bisher ungesicherte Finanzierung vorausgesetzt – nach 10 bis 15 Jahren beiderseits der Tunnels vierspurig ausgebaut. Dies hätte ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der gesamten Strecke zur Folge. Wegen der begrenzten Kapazität der zweispurigen Verkehrsführung in den Tunnels würde diese Situation einen Dauerstau ausgerechnet in und vor den Tunnels verursachen.

Als Folge davon wäre die Unfallgefahr gerade im Tunnelabschnitt nochmals erhöht - mit der Gefahr katastrophaler Ereignisse innerhalb der Tunnels aufgrund der hohen Zahl von Gefahrguttransporten, die Sie ja in der Diskussion immer wieder anführen.

Gerne würde ich Ihnen unterstellen, dass Ihnen diese Zusammenhänge unbekannt wären oder dass sie Ihr Verständnis von Verkehrsplanung nicht treffen. Jedoch hat es einer der vehementen Befürworter, der politisch sicher weniger versiert ist als Sie, in der Diskussion vom Montag auf den Punkt gebracht: „Dann sollten wir hier ausbauen und dann werden die in Annweiler und Rinntal schon sehen, wohin sie den Verkehr bringen wollen“.

So oder so ähnlich könnte ich ihre Strategie verstehen. Damit würden Sie jedoch bewusst in Kauf nehmen, dass durch die weiteren Ausbauschritte eine untragbare Verkehrssituation mit Dauerstaus, verstopften Ortschaften und unvorstellbar schweren Unfällen entsteht. Und dies Alles mit dem Hintergedanken, dass eben diese untragbare Situation dann auch den vierspurigen Ausbau des eigentlich unbezahlbaren Tunnels erzwingt.

Sie haben die Region schlechter dargestellt als sie ist. Sie verfolgen gegenüber der Landesregierung eine abschreckende Strategie. Sie stellen den Sinn von Gesprächen in Frage. Und Sie verfolgen zudem eine für den Ausbau an sich falsche und gefährliche Strategie.

Sollte wider Erwarten der Bundesverkehrsminister über die Fertigstellung des Bauabschnittes bis Hinterweidenthal hinaus Geld zur Verfügung stellen, dann wäre dies doch nur dann sinnvoll eingesetzt, wenn der Tunnelausbau vor dem übrigen Ausbau umgesetzt würde.

Wenn dieser Teilabschnitt nicht finanzierbar ist – wovon angesichts der Haushaltssituation des Bundes auszugehen ist – dann macht der ganze Rest überhaupt keinen Sinn. Diese Feststellung lässt sich treffen, ohne das auch nur ein einziges „typisch grünes“ Argument herangezogen werden müsste:



Flächenverbrauch, Umweltbelastungen, Lärm und Staub für die AnwohnerInnen und Fehlanreize für VerkehrsteilnehmerInnen kommen ja noch hinzu.

Alles in Allem haben Sie mit dieser Veranstaltung der Region einen Bärendienst erwiesen.

Seit Jahren betonen Sie, Herr Professor Reichling, und die Zweibrücker Flughafen-Befürworter immer wieder die Überlegenheit des Zweibrücker Flughafens aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage. Wenn Geld für den Flughafen fließen soll, ist die Verkehrsanbindung exzellent, wenn Geld für die B 10 benötigt wird, ist sie katastrophal.

Ich war lange unschlüssig, ob die Grünen in Zweibrücken eine Empfehlung für die Wahl des Oberbürgermeisters aussprechen sollen: Im Lichte der Ereignisse komme ich persönlich trotz aller inhaltlichen Differenzen auch zu den anderen BewerberInnen immer stärker zu dem Schluss, dass die Zweibrücker Grünen einen Bewerber unterstützen sollten, der einer Partei angehört, die auch die Politik der Landesregierung mit trägt: Diese ist nämlich auf das Ziel einer nachhaltigen und sinnvollen Entwicklung ausgerichtet.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Fred Konrad MdL

