

Offener Brief an

- Minister Dr. Peter Ramsauer MdB
- Staatsminister Joachim Herrmann
- Abgeordnete in Bundes- und Landtag aus Bayerisch-Schwaben

Augsburg, den 23.04.2012

**Offener Brief**

**zur Rücknahme der Klage von 13 Unternehmen gegen die Sperrung der Bundesstraße B 25 für den Lkw-Durchgangsverkehr**

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Ramsauer,  
sehr geehrter Herr Staatsminister Herrmann,  
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete in Bundes- und Landtag,

sechs Jahre lang haben wir – zwölf Unternehmer aus Schwaben und einer aus Mittelfranken, unterstützt von weiteren Unternehmen, den Verbänden des Transportgewerbes sowie der Industrie- und Handelskammer Schwaben – uns im Interesse der Wirtschaft in der Region politisch und juristisch gegen die Sperrung der Bundesstraße B 25 bei Dinkelsbühl für den Lkw-Durchgangsverkehr zur Wehr gesetzt. Nach intensiver Abwägung mit unserem Anwalt haben wir uns nun entschlossen, die Berufungsklage gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Ansbach vom 2. August 2010 zurückzunehmen.

Anlass dafür ist das jüngst veröffentlichte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Sperrung der Bundesstraße B 8 südöstlich von Regensburg. Dieses lässt nach eingehender Prüfung kaum mehr einen Spielraum, im Fall der B 25 vor einem Gericht zu einer grundlegend anderen juristischen Bewertung zu kommen.

So haben wir unter anderem zur Kenntnis zu nehmen, dass allein die Tatsache, wonach auf Antrag Ausnahmegenehmigungen zur Durchfahrt erteilt werden können, höchststrichtrichlich dem Anspruch auf ordnungsgemäße Ermessensausübung mit Blick auf die betroffenen Transport- und Logistikunternehmer genügt. – Umgekehrt heißt dies aber: Wir als Kläger würden einer künftigen Einschränkung oder einem Widerruf der Dauerausnahmegenehmigungen für die regionale Transportwirtschaft erneut mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln entgegentreten.

**Dass wir die enge juristische Argumentation des Bundesverwaltungsgerichts hinnehmen müssen, bedeutet aber mitnichten, dass Sperrungen von Bundesstraßen für den überörtlichen Lkw-Verkehr auch politisch und wirtschaftlich richtig sind – ganz im Gegenteil.**

Wir sehen vielmehr gerade die Politik – und damit auch Sie – in der Verantwortung dafür, die rechtlichen Grundlagen für die Sperrung von Bundesfernstraßen zu ändern. Uns ist klar geworden, dass Gerichte nicht in jedem Fall heilen können, was

Gesetzgebung und politisch motivierte Sperrungen anrichten. Durch dieses Beispiel an Gesetzgebung und hoher Regelungsdichte sehen die Unternehmer im konkreten Fall den sprichwörtlichen Bock zum Gärtner gemacht.

**Für uns als klagende Unternehmer war – jenseits der juristischen Überprüfung – gerade das politische Anliegen, einen „Domino-Effekt“, also weitere Sperrungen von Bundesstraßen und von nachgeordneten Straßen, im nordschwäbischen Raum wie auch anderswo zu verhindern, das zentrale Motiv unseres Vorgehens. Es ging uns letztlich um eine verkehrspolitische Grundsatzfrage und darum, im Interesse der hier tätigen Unternehmen die wirtschaftliche Benachteiligung einer Region abzuwenden.** Tatsächlich ist der von uns befürchtete „Flächenbrand“ bereits während der laufenden Auseinandersetzung um die B 25 eingetreten, und zwar in Gestalt des aus unserer Sicht rechtlich äußerst fragwürdigen Konstrukts der „Korridorsperrung“ im Ostalbkreis, die von den dortigen Behörden explizit mit dem Durchfahrverbot in Dinkelsbühl begründet wird.

Eine Politik, die es zulässt, dass auf kommunales Betreiben hin *Fernstraßen* des Bundes ihrem Verkehrszweck, zu dem auch der Güterverkehr gehört, teilweise entzogen werden, nimmt in Kauf, dass damit auch die Leitlinien der Verkehrswegeplanung des Bundes lokalen Interessen untergeordnet und so faktisch ausgehebelt werden. Überdies gibt sie mit ihrer hilflosen Geste auch ihre an anderer Stelle definierten Ziele etwa der Landes- und Raumplanung auf, etwa zur Erreichbarkeit auch der Regionen abseits der Metropolen oder zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Landesteilen.

Gerade ein stark produktionsorientierter Raum wie Nordschwaben ist auf funktionierende Logistik und optimale Erreichbarkeit angewiesen. **Die Sperrungen sind ein konkreter Standortnachteil, gerade auch im Vergleich mit Standorten, die restriktionsfrei zugänglich sind.** Der Bedarf für eine leistungsfähige *direkte* Verbindung zwischen dem Wirtschaftsraum Augsburg/Nordschwaben und dem Kreuz A 6 / A7 Feuchtwangen/Crailsheim ist bis in die 1980-er Jahre hinein durch damaligen die Planungen für eine sogenannte „Ries-Autobahn“ im Verlauf der B 2 / B 25 belegt, an deren Stelle später ersatzweise die B 2 zwischen Augsburg und Donauwörth vierspurig ausgebaut wurde. **Auch das offenbart den Widersinn der Sperrungspolitik: Eine Verkehrsachse wird am einen Ort mit dreistelligen Millionenbeträgen ausgebaut, und am anderen Ort werden Durchfahrverbot-Schilder aufgestellt.** Der Umweg über das Kreuz Ulm/Elchingen von 38 Kilometern einfacher Wegstrecke belastet Unternehmen und Umwelt.

**Der viele Jahre vor Einführung der Lkw-Maut dokumentierte Bedarf entlarvt die gängige Darstellung, bei dem Lkw-Verkehr auf der B 25 handele es sich um „Mautausweichverkehr“, als eine populistische Überzeichnung.** Sie ist durch nichts zu untermauern und wird durch ständige Wiederholung nicht richtiger. Selbst das Gutachten, mit dem die Verlängerung der B-25-Sperrung begründet worden war, räumt ein, dass es keine belastbaren Daten aus Verkehrszählungen gibt, mit denen belegt werden könnte, dass der Lkw-Verkehr auf der B 25 im ursächlichen Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut zugenommen hat. Es rechnet fünf bis maximal 15 Prozent der Lkw auf der B 25 dem „Mautausweichverkehr“ zu. – **Spätestens vom 1. August an wird sich mit Einführung der Lkw-Maut auch auf der B 2 zwischen Augsburg und Donauwörth das Scheinargument der „Mautflucht“ noch weiter relativieren.** Wir sehen damit letztlich die „Grundlage“ der Sperrung in Dinkelsbühl als nachträglich entfallen an.

Sehr wohl erkennen wir Unternehmer in dieser Auseinandersetzung auch die Betroffenheit der unmittelbaren Anlieger an Bundesstraßen. **Die Lösung besteht aber genau nicht in einer Verdrängung des Wirtschaftsverkehrs nach dem Sankt-Florians-Prinzip, wie dies in Dinkelsbühl geschehen ist und zu der als Notwehr deklarierten Reaktion im Ostalbkreis geführt hat.** Denn im Zweifel wird auf diese Weise Verkehr nur auf schwächere, noch weniger geeignete Straßen abgewälzt.

Eine Politik, die in größeren Zusammenhängen denkt und nach Lösungen sucht, kann eine solche Sperrung zu Lasten anderer Bürger und Kommunen wie in Dinkelsbühl als Ersatzhandlung für ein seit mehr als fünf Jahrzehnten andauerndes Unvermögen, eine Ortsumgehung zu realisieren, nicht zulassen. **Eine Politik, die diese und weitere Sperrungen achselzuckend oder sogar billigend hinnimmt, lässt eine verkehrspolitische Gesamtkonzeption nicht erkennen.**

Mit Sorge sehen wir gerade auch mit Blick auf bevorstehende Wahlen nun eine Entwicklung voraus, die es der Politik auf kommunaler Ebene leichter macht, dem populären Ruf nach weiteren Sperrungen nachzugeben und so das Land in einen Flickenteppich aus unterschiedlich geregelten Durchfahrverbotszonen zu verwandeln. Die Verkehrsprobleme des Landes und der Wirtschaft werden damit nicht aber gelöst, sondern es wird nun eine im Wortsinn wie im übertragenen Sinn billige Antwort darauf gegeben.

**Mit dem Ende des juristischen Weges gegen das Durchfahrverbot sind nun Sie als Politiker gefordert, einer solchen gefährlichen Entwicklung Einhalt zu gebieten, im Interesse des Standortes wie auch des Landes.**

Wir appellieren deshalb an Sie: Lassen Sie eine Fortsetzung der Restriktionspolitik zu Lasten der Wirtschaft sowie der Verdrängungspolitik zu Lasten anderer Kommunen und Bürger ohne jeglichen Gestaltungsanspruch nicht zu. Machen Sie sich dort, wo es geboten ist, für Umgehungsstraßen stark statt für Durchfahrverbote.

Mit freundlichen Grüßen

nach Abstimmung mit und im Auftrag der klageführenden Unternehmen:



Alfred Kolb  
Vorsitzender des  
IHK-Ausschusses für  
Verkehr und Logistik



Edina Brenner  
Geschäftsführerin  
Landesverband Bayerischer  
Spediteure



Sebastian Lechner  
Hauptgeschäftsführer  
Landesverband Bayerischer  
Transport- u. Logistikunternehmen

***Die gegen das B-25-Durchfahrverbot klagenden Unternehmen:***

Roman Mayer	Roman Mayer GmbH, Augsburg
Michael Nuber	Spedition Nuber GmbH, Augsburg
Bernhard Biehle	Benedikt Biehle GmbH & Co. KG, Meitingen
Ralf Morck	Dehner GmbH & Co. KG, Rain am Lech
Alfred Kolb	Andreas Schmid Internationale Spedition GmbH & Co. KG
Erwin Steiner	Honold International GmbH & Co. KG, Niederlassung Augsburg
Franz Leinfelder	Franz Leinfelder Logistik GmbH, Wemding
Josef Kiessling	Weidner Käse GmbH, Friedberg
Uwe Ney	Dachser GmbH & Co. KG, Niederlassung Gersthofen
Wilhelm Hassold	Hassold Logistik GmbH & Co. KG, Mönchsroth
Anton Betzmeir	Betzmeir Transport GmbH, Hollenbach
Günther Kollmar	Oettinger Brauerei GmbH, Oettingen
Klaus Finsterwalder	Finsterwalder Transport & Logistik GmbH, Türkheim

***Die Unterstützer der Klage:***

Ulrich Embacher	UPM Kymmene, Augsburg
Brigitte Pufe	Spedition Pufe GmbH, Gersthofen
Carl Domberger	Augsburger Möbelspedition Carl Domberger, Augsburg
Sebastian Lechner	Landesverband Bay. Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V., München
Edina Brenner	Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. (LBS), München
Peter Saalfrank	Industrie- und Handelskammer Schwaben

***Empfänger dieses Schreibens:***

Dr. Peter Ramsauer	Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Joachim Herrmann	Bayerischer Staatsminister des Inneren

Abgeordnete in Bundes- und Landtag aus Bayerisch-Schwaben

Regierung von Schwaben

Regierung von Mittelfranken

Regierungspräsidium Stuttgart

Landräte und Oberbürgermeister in Schwaben

Landrat Klaus Pavel, Ostalbkreis

Bürgermeister der Gemeinden entlang der B 25 in Schwaben