



c/o BUND Rheinland-Pfalz Postfach 1565 55005 Mainz

Frau
Ministerpräsidentin Malu Dreyer
Staatskanzlei Peter-Altmeier-Allee 1
56116 Mainz

c/o BUND Rheinland-Pfalz
Landesgeschäftsstelle
Hindenburgplatz 3
55118 Mainz
sabine.yacoub@bund-rlp.de

12. Januar 2023

Von der UNESCO verliehener Biosphärenstatus des Pfälzerwaldes

Sehr geehrte Frau Ministerpräsidentin Dreyer,

das Land hat in seinen Bemühungen um das Biosphärenreservat in den vergangenen Jahren mit der Übertragung der Trägerschaft an den Bezirksverband und der Erweiterung der Kernzonen auf drei Prozent der Fläche große Fortschritte gemacht.

Doch in ihren Bemühungen um einen auf Dauer gesicherten Erhalt des Biosphärenstatus für den Pfälzerwald ist die Politik des Landes Rheinland-Pfalz nicht mehr widerspruchsfrei, seit sich das MAB-Nationalkomitee in seinen periodischen Überprüfungen regelmäßig und mit deutlichen Worten gegen „weitere Fragmentierungen des Pfälzerwaldes“ ausspricht.

Der Widerspruch besteht zwischen dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität und dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau. Die Unterzeichnenden dieses Schreibens bitten daher um Auflösung dieses Widerspruchs. Eine klare Positionierung der die Gesamtverantwortung für das Land Rheinland-Pfalz tragenden Ministerpräsidentin ist mehr als wünschenswert. Wir verbinden dieses Anliegen mit der Bitte um einen Besprechungstermin.

Greifbar wird der angesprochene Handlungsbedarf bei der Lektüre der „Periodischen Überprüfungen“ der UNESCO für den deutschen Teil des für das Land Rheinland-Pfalz so kostbaren grenzüberschreitenden deutsch-französischen Biosphärenreservats „Pfälzerwald - Vosges du Nord“. Im Einzelnen hervorzuheben sind hierfür die Briefe an das Mainzer Umweltministerium vom 20. Oktober 2013 (S. 8) und vom 21. September 2021 (S. 5). **Konstant weist die UNESCO in diesen Schreiben auf die Risiken einer Aberkennung des Biosphärenstatus durch den Ausbau der B 10 hin, jeweils noch vor der Nennung des Ausbaus der Windenergie.**

Insgesamt sehen wir die Gefahr, dass in nicht allzu ferner Zeit diese Diskrepanz zwischen der aktuellen Verkehrspolitik und den Vorgaben der UNESCO zum Biosphärenreservat Pfälzerwald eskaliert, ähnlich wie bei dem unglückseligen Streit um die sogenannte „Waldschlösschenbrücke“ mit der Stadt Dresden.

Es zeigt sich nun aktuell, dass das rheinland-pfälzische Umweltministerium deutlich darum bemüht ist, den Vorgaben der UNESCO bzgl. Windräder gerecht zu werden. Beim für das Fernstraßenprojekt Ausbau der B 10 zuständigen Verkehrsministerium ist eine solche Rücksichtnahme auf die Belange eines Biosphärenreservats bislang nicht zu erkennen, zumindest nicht für Außenstehende. Zügig soll

ein Korridor für den europäischen LKW-Transitverkehr zwischen Atlantik und Osteuropa geschaffen werden, der im vom Europaparlament als Richtlinie verabschiedeten TEN-Achsen-System überhaupt nicht vorgesehen ist. Mit einer klassischen „Salamimethode“ bei der Aufteilung in Bauabschnitte oder etwa durch die Etablierung eines großdimensionierten LKW-Rastplatzes, der nur für den Verkehr auf einer internationalen Transitstrecke Sinn ergeben dürfte, soll Druck entstehen auf Vollendung einer Trasse, die alleine schon unter aktueller Kostenentwicklung im Straßen- und Brückenbau nicht mehr verantwortbar ist. Das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium mag dies so vorantreiben, weil es Rückendeckung durch Berlin voraussetzen kann (Bundesverkehrswegeplan 2030).

Zusammengefasst lässt sich feststellen: **Aus Rücksicht auf die Belange eines Biosphärenreservats und der UNESCO soll aus nachvollziehbaren Gründen auf die Etablierung der Zukunftstechnologie Windenergie verzichtet werden. Für eine aus der Zeit gefallene Verkehrspolitik aber muss offensichtlich die gleiche Rücksichtnahme nicht gelten; hier heißt es „weiter so!“.**

Wir bekräftigen: Es ist unser Anliegen, dass Sie, sehr geehrte Frau Ministerpräsidentin, mit den Kompetenzen Ihres Amtes einen Prozess des Ausgleichs auf den Weg bringen, eines Ausgleichs zwischen den nicht aufgelösten Widersprüchen beim Umgang der Landespolitik mit der Gefährdung der Ziele des Biosphärenreservats und der Gefahr der Aberkennung des Biosphärenstatus für den Pfälzerwald.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 ist nicht sakrosankt. Kompromisse müssen möglich sein. Zumindest ein **Moratorium** für das Fernstraßenprojekt im Pfälzerwald ist machbar. Selbst ein bereits vorliegender Planfeststellungsbeschluss kann gemäß §§ 76 / 77 Verwaltungsverfahrensgesetz geändert oder aufgehoben werden. Ferner muss bei Bemühungen um einen Ausgleich zur Kenntnis genommen werden, dass der vierstreifige Ausbau der B 10 nur in den derzeit gültigen Fernstraßenbedarfsplan gelangen konnte, weil **Umweltbelange** bei dessen Aufstellung außer Acht gelassen wurden. Weder hat eine gesamtwirksame / substantielle **Strategische Umweltprüfung (SUP nach EU-Recht)** zum Bedarfsplangesetz (6. Fernstraßenausbaugesetz v. 23. 12. 2016) noch die verknüpfte **obligatorische Öffentlichkeitsbeteiligung mit Alternativenprüfung** stattgefunden. Mittlerweile gibt es die gesetzliche Vorgabe des **Klimaschutzgesetzes vom 12.12.2019** zur Absenkung von CO₂-Austoss im Verkehr um 42 Prozent bis 2030. Außerdem hat vor geraumer Zeit das Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe mit seinem Klima-Urteil deutliche Pflöcke gesetzt.

Der genannte Widerspruch in der Landespolitik im Umgang mit dem Biosphärenstatus für den Pfälzerwald ist sicher nicht alleine mit Grünbrücken zu lösen. Solche Einrichtungen mögen hilfreich sein für manche große Säugetiere beim Überbrücken eines Todesstreifens im Wald. Der genetischen Verarmung in einem Biosphärenreservat mit seinen tausenden Organismen beugen sie nicht vor.

Für die Arbeit zur Überwindung des Widerspruchs in der Landespolitik bedarf es vielmehr eines kritischen Blickes auf das für die „Pfälzerwald-Autobahn“ im Bundesverkehrswegeplan 2030 angesetzte **Nutzen-Kosten Verhältnisses** von 1,4. Ein solches NKV mutet merkwürdig an im Blick auf das historische Faktum, dass seit 1934 zahlreiche Bemühungen um eine autobahngleiche Querung des Pfälzerwaldes immer wieder scheiterten (vgl. Sonderdruck „Mitteilungen des Historischen Vereins der Pfalz“, 100 Bd., Jg. 2002, S. 533 – 559). Bis in die 90-er Jahre galt bei allen politischen Kräften in Land und Bund die Erkenntnis: Viel zu **hohe Kosten** wegen Raumwiderstands des Sandsteingebirges und hohe Verletzbarkeit von Natur und Landschaft verbieten die Etablierung autobahngleicher Verkehrsstrukturen. Es ist darzulegen, warum all das im neuen Jahrhundert nicht mehr gelten soll.

Wir verweisen daher eindringlich auf den **Kompromissvorschlag**, der im Verlauf der Mediation 2012 / 13 von der damaligen Landrätin Theresia Riedmeier vorgestellt wurde. Dieser Vorschlag hob darauf ab, dass lediglich am westlichen Ende (Einzugsbereich Pirmasens) wie auch am östlichen Ende (Einzugsbereich Landau) des Verkehrsprojektes eine die Vierspurigkeit rechtfertigende Verkehrsmenge gegeben sei. Der Vorschlag fand viel Anklang, ist aber dann doch an der Haltung einer Minderheit gescheitert. Dieser Vorschlag der damaligen Landrätin des Landkreises SÜW wäre immer noch umzusetzen.

Wir werfen daher die Frage auf, wie sehr eine Überprüfung des behaupteten Nutzen-Kosten-Verhältnisses, die strengen verkehrswissenschaftlichen Standards genügt, zu neuen Erkenntnissen führen kann über die Notwendigkeit einer durchgängig vierspurigen B 10 mitten durch relativ verkehrsarme und weitgehend unberührte Zonen des Biosphärenreservates. Zu fragen wäre auch: Genügt das Fernstraßenprojekt überhaupt den strengen Maßstäben des **Bundesrechnungshofes**? Bereits vor geraumer Zeit hat der BUND-Landesverband diese Einrichtung mit geeigneten Unterlagen über dieses Fernstraßenprojekt unterrichtet.


Zusätzlich zu diesen abwägenden Überlegungen drängt sich für die Verkehrsbeziehung zwischen Süd- und Südwestpfalz eine **Verkehrsträger übergreifende Betrachtung** auf: Diese ergibt sich aus dem Umstand, dass in der gleichen Verkehrsbeziehung wie die B 10 ein paralleler Schienenstrang liegt, der vor seiner teilweisen Demontage nach dem Zweiten Weltkrieg zweigleisig eine Verknüpfung zwischen Ostende - über Saarbrücken, Landau, Stuttgart - und München herstellte.

Sehr geehrte Frau Ministerpräsidentin, wir möchten Sie eindringlich bitten, unter Einsatz der Kompetenzen Ihres Amtes Bewegung in den von uns hiermit skizzierten ungelösten Widerspruch zu bringen.

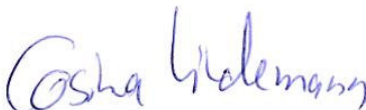
Aus Gründen der Transparenz und Fairness werden wir mit gleicher Post eine Kopie dieses Schreibens beiden in der Sache betroffenen Ministerinnen zukommen lassen.

Bei geeigneter Gelegenheit werden wir unsere Gedanken auch an die Medien herantragen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Andrea Tappert
Präsidentin GNOR



Cosima Lindemann
NABU-Landesvorsitzende



Doris Barnett
Landesvorsitzende NaturFreunde



Sabine Yacoub
BUND-Landesvorsitzende



Maurice Wintz
Président d'Alsace Natur



Walter Herzog
Vorsitender BI-Queichtal