



BUND

FREUNDE DER ERDE

Presseinformation

16. Januar 2015

B 10-Ausbau im Pfälzerwald:

**Biosphärenstatus gefährdet durch
fortwährendes Ignorieren der UNESCO-
Bedenken?**

***BI´s und BUND für seriösen Umgang mit
Verkehrszahlen***

LANDAU. Wenn es neuerdings Versuche gibt, mit willkürlich gegriffenen Verkehrszahlen („Pfälzer Tageblatt“ vom 10. 01. 2015) den autobahngleichen Ausbau der B 10 herbei zu argumentieren, dann gefährdet dieses Verhalten nicht nur leichtfertig den Biosphärenstatus des europaweit einmaligen grenzüberschreitenden Waldgebietes Pfälzerwald-Nordvogesen. Dieses Verhalten ist auch ein gutes Stück Realitätsverweigerung bei der Deutung des vorliegenden Zahlenmaterials.

Mit dieser Aussage kommentierten auf der jüngsten Mitgliederversammlung des BUND Südpfalz die beiden Bürgerinitiativen „Queichtal“ und „Landau“ zusammen mit dem BUND neueste Verlautbarungen aus dem Raum Pirmasens. Gegenstand der Betrachtung war der jetzt bekannt gewordene Brief zur periodischen „Evaluierung des deutschen Teils des UNESCO-Biosphärenreservats Pfälzerwald-Nordvogesen“, den das MAB-Nationalkomitee über das Bundesumweltministerium an das rheinland-pfälzische Landesumweltministerium verschickt hatte.

In der Stellungnahme des Nationalkomitees werden die als sehr bedenklich eingestuften **Zerschneidungswirkungen** sowohl durch den Ausbau der B 10 als auch durch die Errichtung von Windkraftanlagen **mit absolut gleicher Intensität** vorgetragen. Vor diesem Hintergrund wirken Aussagen (vgl. „Pfälzer Tageblatt“ vom 08. 12. 2014), das Nationalkomitee habe den B 10-Eingriff in den Pfälzerwald „schon vor Jahren akzeptiert“, als recht kühne Tatsachenverfälschung; zumal in gleichem Atemzug Windenergieanlagen als eine enorme Bedrohung für den Pfälzerwald hingestellt werden.. Es ist unseriös und auch unverantwortlich, sich aus einer verantwortungsbewusst erstellten Untersuchung nur das herauszupicken, was einem gerade ins Konzept passt. Wenn schon Anwalt der Pfälzerwald-Natur, dann aber konsequent und widerspruchsfrei!

Zum Thema „Erfüllung der Schutzfunktion“ spricht das MAB-Komitee mit „Sorge“ davon, dass es „in den kommenden Jahren zu einer **Fragmentierung** des Pfälzerwaldes kommen könnte“; ein wesentliches **Anerkennungskriterium** sei damit in Frage gestellt. Es heißt: „**Das betrifft z. B. den Ausbau der Bundesstraße 10 Aber auch den Ausbau der Windkraft**“. Jeder, der öffentlich auf die Untersuchungen des MAB eingeht, muss daher in gleicher Weise von **beiden** Gefährdungen des Pfälzerwaldes sprechen: Von der nach RQ 26 durchzudrückenden Pfälzerwald-Autobahn *und* von den Windkraftanlagen. Nur so ist er glaubwürdig.

Seine Aussage verbindet das Komitee mit der Aufforderung an die Landesregierung, „die Verpflichtungen aus der Anerkennung als UNESCO-Biosphärenreservat **konsequent zu erfüllen**“.

Zu den Verkehrszahlen: Wer in Pirmasens einfach so mit Zahlen um sich wirft, der sollte sich zuerst einmal in die Bundestagsdrucksache 18/3528 vertiefen, wo für die B 10 bei Walmersbach-Hinterweidenthal für 2010 ein tägliches Aufkommen von 18.500 Fahrzeugen, darunter 2.997 LKW, festgehalten wird, wo aber für das Jahr 2030 nur noch 16.000 Fahrzeuge, darunter jedoch 4.000 LKW, prognostiziert sind.

Eine solche **13,5-prozentige Reduktion** ließe sich sicher - mit einer gewissen Unschärfe - auf andere, stärker belastete Streckenabschnitte übertragen. Damit wären aber die überhöhten Prognosen ausbauwilliger Kreise deutlich widerlegt. So etwa bezogen auf den B 10-Bereich zwischen Annweiler und der A 65-Einmündung. Gerade dort dürfte sich auf den Autoverkehr noch zusätzlich reduzierend auswirken, dass die bisherigen Optimierungsmaßnahmen an der parallel verlaufenden Queichtalbahn schon heute überraschend positive Erfolge zeigen durch eine Fahrgstzunahme von 17 Prozent. Wieviel mehr Entlastung brächte erst der Einsatz eines Regionalexpress zwischen dem Technologiezentrum Karlsruhe und der Landeshauptstadt Saarbrücken?! Es wäre sicher ganz im Sinne des MAB-Komitees, einen solchen RE „Biosphärenexpress“ zu taufen, sollte er dereinst einmal Wirklichkeit werden.

Was die Umleitung des Schwerlastverkehrs im Transit an Entlastungen

bringen würde, wäre ein weiterer Gesichtspunkt; aber diese anderwärts durchaus praktizierte Möglichkeit schiebt die Landesregierung nach wie vor untätig vor sich her. **Die Verkehrszahlen auf der B 10 sind keine Naturkonstante**; sie sind durch eine aufgeschlossene Verkehrspolitik durchaus beeinflussbar.

Fazit: Unter diesen Umständen das Milliarden-Projekt B 10-Ausbau zu wollen, verrät nicht nur eine gewisse Realitätsblindheit; es ist auch finanziell verantwortungslos - angesichts viel drängenderer Aufgaben an anderen Stellen.

Im Auftrag: Ulrich Mohr