

BUND, Ulrich Mohr, Gartenstraße 21, 76879 Hochstadt
Herrn
Dr. Theo Wieder
Vorsitzender des Bezirkstags Pfalz
Bismarckstr. 17
67655 Kaiserslautern

21. Januar 2015

Biosphärenstatus des Biosphärenreservats Pfälzerwald-Nordvogesen

Sehr geehrter Herr Dr. Wieder,

ich wende mich an Sie in Ihrer Zuständigkeit und Verantwortung für den deutschen Teil des Biosphärenreservats Pfälzerwald-Nordvogesen. Anlass dieses Schreibens ist die Evaluierung des deutschen Teils, dokumentiert in der am 14. Januar 2015 auf dem Hambacher Schloss überreichten Urkunde.

Sie haben bei dieser Gelegenheit in Ihrer in das Jahr 2025 projizierten eindrucksvollen Vision - gewissermaßen im Futur II - genau die Erfordernisse für unser pfälzisches Biosphärenreservat vorgetragen, die ich in meiner Zeit als langjähriger Landesvorsitzender des BUND bereits in den 90er Jahren wiederholt angemahnt habe.

Aus diesem Grund und weil in der Gegend, in der ich derzeit noch für den BUND arbeite (Südpfalz), wohl einer der gefährdetsten und sicher auch sensibleren Bereiche des Pfälzerwaldes liegt, schreibe ich an Sie. Schon von daher ist es mir eine Herzensangelegenheit, auf zwei wichtige Punkte hinzuweisen, die Ihr Einführungsreferat auf dem Hambacher Schloss deutlich ausgelassen hat. Es ist dies

- 1) Die unübersehbare **Fragmentierung** des Naturraumes Pfälzerwald durch ein großdimensioniertes Straßenbauprojekt und
- 2) Das nicht nur den Tourismus („Wein und Wandern“), sondern auch den Pendlerverkehr berührende Thema **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**.

Ad 1) Der Erhalt des mit hohem Prestige für die Pfalz und das Land Rheinland-Pfalz verbundenen Biosphärenstatus ist auf Dauer keineswegs gesichert. Auch sind die damit verbundenen Aussichten für die wirtschaftliche Entwicklung dieser Urlaubsregion noch keineswegs in trockenen Tüchern.

Diese unsere Einschätzung geht unmissverständlich aus dem Schriftverkehr des MAB-Nationalkomitees hervor. Es ist jedoch eigenartig und berührt einen seltsam, dass man z. Zt. allenthalben fast ausschließlich nur von einem einzigen der beiden wichtigen von der UNESCO genannten Anerkennungskriterien hört, nämlich vom unerlässlichen Verzicht auf Errichtung von Windkraftanlagen im Pfälzerwald. Noch vor der Windkraft allerdings nennt das Schreiben des MAB-Nationalkomitees vom 4. Oktober 2013 den **Ausbau der B 10**. Dieses Beharren auf Vermeidung von Zerschneidungen sowohl durch den Straßenbau als auch durch die Windenergie steht in unmittelbarem Kontext der deutlichen Aufforderung an die Landesregierung, „die Ver-

pflichtungen aus der Anerkennung als UNESCO- Biosphärenreservat **konsequent zu erfüllen**“.

Und in der Tat: Dem abwägenden Menschenverstand will sich nicht erschließen, dass für Politiker aus Rheinland-Pfalz möglicherweise **der minimale Flächenverbrauch und die Trennwirkung von Windrädern für den Naturraum Pfälzerwald einen erheblicheren Aberkennungsgrund darstellen sollen als ausgerechnet eine „europäische Transversale“** (Zitat der BI „Vier Spuren jetzt“). **Wir meinen demgegenüber: Wer Windkraft im Wald mit vertretbaren Gründen nicht will, der muss erst recht gegen einen großdimensionierten Ausbau der B 10 sein.** Alles andere wäre Vergewaltigung des Prinzips Logik.

Genau diesen Punkt wird nicht nur der BUND künftig noch deutlicher herausarbeiten; dabei hat er erhebliche Unterstützung durch die professionelle und zielgerichtete Arbeit der beiden als eingetragene Vereine seit etwa dem Jahr 2.000 auftretenden Bürgerinitiativen „Queichtal (BI Q)“ und „Landau“ mit ihren Hunderten von Mitgliedern. Man sieht es hier als einen Affront gegen das MAB-Komitee an, wenn aus dem Raum Pirmasens zu hören ist, die UNESCO habe den B 10-Eingriff in den Pfälzerwald „schon vor Jahren akzeptiert“.

Wir meinen, es muss endlich auch von der Unmöglichkeit einer autobahngleich ausgebauten B 10 durch ein Biosphärenreservat geredet werden:

Die Winzer, die arbeitenden Menschen, viele Erholungssuchende entlang der vorgesehenen Ausbaustrecke der B 10 von Landau bis tief in den Pfälzerwald leiden schon heute unter der Verkehrsbelastung, die nicht nur durch Mautflüchtlinge hervorgerufen wird.

Die Fragwürdigkeit, Bedrohlichkeit, ja Absurdität des nach Autobahnkriterien geplanten Projektes nach RQ 26 zeigt sich in besonderem Maße an folgenden Gesichtspunkten:

- Bereits die erste Mediationsrunde im Jahr 2004 hat offenbart, dass es keine wirtschaftlichen Vorteile für die notleidende Stadt Pirmasens bringen wird, annähernd eine Milliarde Euro für den durchgängig vierspurigen Ausbau der B 10 auszugeben. Der mit Sicherheit daraus entstehende wirtschaftliche Nachteil für den Tourismus und das beeinträchtigte Queichtal macht das Vorhaben umso absurder.
- Wie schlimm der Eingriff in Natur und Landschaft des Biosphärenreservats insgesamt einmal sein wird, kann am im Westen bereits vollzogenen Ausbau des Straßenprojektes besichtigt werden. Ich kenne frühere Befürworter des vierspurigen Ausbaus, die angesichts der Wunden, die dort dem Pfälzerwald bereits geschlagen wurden, sich nun mit Grausen von dem Vorhaben abwenden.
- An Widersinn nur schwer zu überbieten ist die Absicht, den Planungsabschnitt Hinterweidenthal - Hauenstein vierspurig werden zu lassen. Ausgerechnet dieses Stück von ca. 10 Kilometern Länge hat nicht nur überhaupt keine Verkehrserschließungsfunktion, da es durch völlig unbesiedeltes Gebiet verläuft, es tangiert auch unmittelbar eine Kernzone des Biosphärenreservats.

- Der Umfang des Verkehrsaufkommens auf der B 10 und die daraus abzuleitende Notwendigkeit eines Ausbaus ist ein besonders heftig umstrittenes Thema. Was uns betrifft, verweisen wir auf die Bundestagsdrucksache 18/3528, wo für die B 10 bei Walmersbach-Hinterweidenthal für 2010 ein tägliches Aufkommen von 18.500 Fahrzeugen, darunter 2.997 LKW, festgestellt wird, für das Jahr 2030 jedoch nur noch 16.000 Fahrzeuge, darunter dann aber 4.000 LKW, prognostiziert werden. Hier wird ein Trend zukünftiger Verkehrsentwicklung sichtbar, der auch auf andere Zählstellen an der B 10 zu übertragen wäre. Verkehrszahlen sind keine naturgesetzliche Notwendigkeit - vor allem, wenn man eine, jetzt auch für den kommenden Bundesverkehrswegeplan in Aussicht gestellte, integrierte Verkehrsplanung unter Einbeziehung anderer Verkehrsträger ins Auge fasst.
- Wie gewagt der ganze Plan einer vierspurigen Ost-West-Trasse durch das deutschlandweit einmalige Waldgebiet ist, zeigt ein Blick auf den Verkehrsatlas. Keines der vier oberrheinischen Randgebirge (Schwarzwald, Odenwald, Vogesen und Pfälzerwald) wird von einer Fernstraße mit dem Flächenverbrauch und den Radien einer Autobahntrasse durchquert. Das liegt an der Tektonik dieser Mittelgebirge: Die A 6 sucht sich ihren Weg durch Senken zwischen den berührten Gebirgslandschaften, und die französische A 4 nutzt den abgesenkten Bereich zwischen Nord- und Hochvogesen. Der vierstreifigen B 10 aber soll ausgerechnet dort ein Weg gebahnt werden, wo der Pfälzerwald seine höchsten Erhebungen hat und ein besonders enges und dichtbesiedeltes Tal vorliegt.
- Wesentlich einfacher und rascher erfüllbar wäre der Wunsch der Stadt Pirmasens, eine leistungsfähigere Straßenverbindung zur Rheinschiene zu bekommen, durch den endlichen und viel unkomplizierteren Ausbau der A 62 in Richtung Landstuhler Kreuz.
- Im Übrigen: Die von den Ausbaubefürwortern in die Diskussion eingeführte „europäische Transversale“ gibt es doch bereits; sie läuft über die A 6. Außerdem sollte man eher und stattdessen an Jean Claude Juncker herantreten mit der Aufforderung, das europäische Eisenbahnnetz zwischen den Mitgliedsstaaten der EU endlich kompatibler werden zu lassen. Hier liegt vieles im Argen.

Sehr geehrter Herr Dr. Wieder, sollten wir angesichts dieser Überlegungen in Zeiten „schwarzer Nullen“ sowie immer größerer Naturzerstörung und eines galoppierenden Artenschwundes nicht endlich andere Prioritäten setzen? In Deutschland sind nur z. B. Zehntausende Brücken dringend zu sanieren. In solchen Zusammenhängen muss eine vierspurige „europäische Transversale“ mitten durch ein Biosphärenreservat eher wie der Turmbau zu Babel anmuten - dessen Ausgang ja bekanntlich recht unerfreulich war. Wir üben uns lieber in Realitätssinn und verweisen auf ein im Konsens in der zweiten Mediationsrunde gefundenes Ergebnis. Damals wurden eine ganze Reihe von Verkehrssicherungsmaßnahmen für die B 10 aufgelistet, die eine Summe von gerade mal ca. 35 Millionen Euro in Anspruch nehmen würde.

Außerdem darf unter diesen Gesichtspunkten die Einforderung einer zu erstellenden Kosten-Nutzen-Relation für die Gesamtstrecken zwischen der A 65 bei Landau und Pirmasens nicht vergessen werden.

Ad 2) Wie gesagt, das Verkehrsaufkommen auf der B 10 muss keine Naturkonstante sein, die als Argument für deren vierstreifen Ausbau ins Feld geführt werden kann. Da wäre beispielsweise die Umleitung des in der letzten Mediationsrunde hinreichend diskutierten transitbedingten Schwerlastverkehrs. Auch anderwärts wird mit Rücksicht auf Mensch und Natur Straßengüterverkehr umgeleitet. Leider schiebt die Landesregierung dieses Thema unerträglich lange vor sich her.

Und erst vor kurzem haben Optimierungsmaßnahmen auf der parallel zur B 10 verlaufenden Bahnstrecke (vor dem Zweiten Weltkrieg noch von süddeutschlandweiter Bedeutung) als „Queichtal-Bahn“ und mit einem abgestimmten Schiene-Bus-Konzept Entlastungseffekte für die B 10 erbracht. Festgestellt wurde eine Fahrgastzunahme von 17 Prozent, ein Erfolg, der durch neueste und hoffentlich auch zukünftige Verbesserungen noch steigerungsfähig sein wird.

Ein gewisser „Quantensprung“ wäre in dieser Entwicklung die Einführung eines Regionalexpress (RE)-Taktes zwischen dem Technologiezentrum Karlsruhe und der Landeshauptstadt Saarbrücken, beide auch ICE-Knoten. Von Karlsruhe nach Konstanz / Kreuzlingen (Schweiz) gibt es im Taktverkehr den „Schwarzwald-Express“. Wie schick und gleichzeitig werbewirksam wäre in Analogie dazu ein „**Biosphären-Express**“?! Was rechtsrheinisch geht, müsste doch auch linksrheinisch realisierbar sein.

Schließlich heißt es im „Rhein-Neckar-Takt 2020“ des VRN unter „Weiterer Handlungsbedarf nach 2010“: „Zur Entlastung der parallel führenden B 10 wäre die Einrichtung durchgehender Regional-Express-Verbindungen in der Relation Saarbrücken - Pirmasens - Landau - Karlsruhe sinnvoll“. Weitere Haltestellen im Biosphärenreservat könnten u. E. neben Zweibrücken auch Hinterweidenthal, Hauenstein und Annweiler sein.

Darüber hinaus weist das VRN-Papier auf die jährlich 300.000 touristischen Übernachtungen entlang der Bahnlinie Hinterweidenthal-Ost - Bundenthal („Wieslauterbahn“) hin. Auch hier würden sich zusätzliche Verbesserungen als wohltätig für die Umsetzung des Biosphärengedankens auswirken.

Vor allem auch vor dem Hintergrund wachsender Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehrsangebot müsste eigentlich für ein Biosphärenreservat unabdingbar sein die Einführung eines **Tourismus-Tickets**.

Eine solche Einrichtung gibt es in vielen deutschen Urlaubsregionen, so z. B. in allen Verkehrsverbänden des Schwarzwalds, dort unter der Bezeichnung „KONUS - Gästekarte“ und bezahlt über die Kurtaxe. Im Schwarzwald sollen sich dem Vernehmen nach mehr als 10.000 Gastgeber an 139 Ferienorten beteiligen. Persönliche Erfahrungen habe ich gemacht im Urlaub mit der „Allgäu-Walser-Card“. Das Besondere hieran ist deren Ausdehnung weit über die Bundesgrenze ins benachbarte österreichische Ausland hinein.

Es ist klar, dass es des Schweißes der Edelsten bedürfte, solch ein Konzept für den touristischen Verkehr zur Weiterentwicklung nicht nur unseres pfälzischen Biosphärenreservates einzuführen, sondern es auch in einem grenzüberschreitenden Biosphärenreservat grenzüberschreitend zu organisieren.

Sehr geehrter Herr Dr. Wieder, die beiden in diesem Schreiben betrachteten Punkte zur Entwicklung des Biosphärenreservats und zur Erhaltung des Biosphärenstatus,

der B 10-Ausbau und der ÖPNV, verlangen - das ist uns klar - noch eine Menge Überzeugungsarbeit. Aber wir sehen uns in der Pflicht, im Interesse unserer pfälzischen Heimat mit Nachdruck darauf hinzuweisen.

Für Ihre möglichst konkret gehaltene Einschätzung unserer Aussagen wären wir Ihnen sehr verbunden.

Ich bitte um Verständnis, wenn ich den Inhalt dieses Schreibens einem größeren Personenkreis zur Kenntnis gebe. Dazu zähle ich u. a. Frau Dr. Christiane Paulus, Vorsitzende und zuständige Referatsleiterin im deutschen MAB-Komitee, Monsieur Michael Weber, Président du Parc naturel régional des Vosges du Nord sowie die Fraktionen im Bezirkstag Pfalz.

Für Ihre zukünftige Arbeit für das Biosphärenreservat wünsche ich Ihnen viel Freude und Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen

(Ulrich Mohr)