

Landesbetrieb für Mobilität Rheinland-Pfalz
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz
Zu Händen:
Herr Stefan Woitschütke

Fon 0621 523191
Fax 0621 524634

Info@naturfreunde-rlp.de
www.naturfreunde-rlp.de

20.02.2023

Betreff: Stellungnahme der NaturFreunde Rheinland-Pfalz e. V. in Zusammenarbeit mit dem Klimabündnis der NaturFreunde Bad Dürkheim-Grethen zum Planfeststellungsverfahren für den Neubau der B 271 – Ortsumgehung Kallstadt-Ungstein; Aktenzeichen 02.2-1942-PF/39

Sehr geehrter Herr Woitschütke, sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Beteiligung im vorgenannten Verfahren. Die NaturFreunde Rheinland-Pfalz e. V. nehmen wie folgt Stellung zu dem geplanten Neubau der B 271 zur Ortsumgehung von Kallstadt und Ungstein:

Wir sprechen uns entschieden gegen dieses Bauvorhaben aus! Unsere Gesellschaft hat viele Herausforderungen zu meistern. Mittlerweile sind es zum Glück nicht mehr nur die Umwelt- und Naturschutzverbände, denen klar ist: am dringlichsten zu meistern sind die Herausforderungen im Rahmen der Klima- und Biodiversitätskrise. Vor diesem Hintergrund sollte eine wünschenswerte Verkehrsentslastung von Ortschaften durch einen weiteren Ausbau unseres Straßennetzes, die diesen großen Krisen sogar noch entgegensteht, nicht mehr als „überwiegend öffentliches Interesse“ eingestuft werden dürfen. Der Verkehrssektor ist unter den Top-Drei der Verursacher von Treibhausgasen in Deutschland. Der motorisierte Straßenverkehr ist für den Großteil dieser Emissionen verantwortlich. Vor allem der Verkehrssektor verfehlt die von der Bundesregierung festgelegten CO₂-Reduktionsziele und ist neben dem Gebäudesektor der mit dem größten Nachbesserungsbedarf.

„In den Kapiteln 2.4.2 und 2.4.3 (s. o.) sind die Defizite der beiden Ortsdurchfahrten hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der erheblichen Belastungen der Anwohner hinreichend beschrieben. Hieraus wird das überwiegende öffentliche Interesse abgeleitet. Die Einstufung im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 bestätigt die Erforderlichkeit zur Umsetzung der Maßnahme.“ (Erläuterungsbericht,

S. 8) → Im überwiegenden öffentlichen Interesse müsste in unserer heutigen Situation immer der Erhalt der Natur und funktionsfähiger Böden sein. Wir müssen die uns verbliebene Natur als Lebensgrundlage der Menschen sowie anderer Lebewesen und als billigster, sicherster und effektivster CO₂-Speicher unbedingt erhalten!

Zum Jahresende 2021 ist die Frist für die gesetzlich festgelegte Bedarfsplanüberprüfung des Fernstraßenausbaugesetzes (FstrAbG) ausgelaufen. Die Überprüfung wurde inzwischen vom Bundesverkehrsministerium eingeleitet. Dass diese Frist trotz der großen Herausforderungen und der wenigen Zeit, die uns noch bleibt, maximal ausgereizt wurde, ist nicht verantwortbar. Durch Artikel 20a des Grundgesetzes ist dem Gesetzgeber eine permanente Pflicht aufgegeben, das Umweltrecht den neuesten Entwicklungen und Erkenntnissen der Wissenschaft anzupassen. Das historische Urteil des Bundesverfassungsgerichtes vom 29. April 2021 hat die Bedeutung von Artikel 20a des Grundgesetzes und ökologischer Belange auch mit Blick auf die künftigen Generationen im Rahmen der politischen Prozesse verdeutlicht und gezeigt, dass diese justiziabel sind. Da bei der eingeleiteten Bedarfsplanüberprüfung der drei großen Ausbaugesetze auch die Frage, wie zukünftig die Belange des Klima- und Umweltschutzes verstärkt berücksichtigt werden können, eine große Rolle spielt, ist abzusehen, dass sich die Prioritäten im Ausbau der Verkehrswege nach der Prüfung verschieben werden, zugunsten klimafreundlicher Verkehrsmittel (falls es dabei mit rechten Dingen zugeht).

„Das Bundes-Klimaschutzgesetz in seiner geänderten Fassung enthält Nachschärfungen gegenüber der ursprünglichen Fassung von 2019, insbesondere ambitioniertere Emissionseinsparziele. Für den Verkehrssektor sah das Bundes-Klimaschutzgesetz von 2019 noch eine zulässige Jahresemissionsmenge von 95 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent im Jahr 2030 vor. Allein die Gesetzesnovelle im Jahr 2021 führte für den Verkehrssektor somit zu einer weiteren Einsparverpflichtung von 10 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent, die bislang in der Verkehrswegeplanung nicht berücksichtigt worden ist. Die Bundesregierung selbst geht in ihrem aktuellen Projektionsbericht 2021 für den Verkehrssektor von einer Treibhausgasemission von 126 Millionen Tonnen im Jahr 2030 aus. Damit würde der Verkehrssektor sein Ziel von 85 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent um mehr als 40 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent verfehlen. Dies dürfte im Hinblick auf die aus Art. 20a GG resultierende Verpflichtungen den Druck auf den Gesetzgeber erhöhen, im Verkehrssektor nachzusteuern und dabei auch den Beitrag der Verkehrswegeplanung zur Erreichung der Klimaschutzziele stärker in den Blick zu nehmen. Die Prognose sieht dabei nicht nur eine deutliche Verfehlung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor im Jahr 2030 voraus, sondern nimmt bereits für das Jahr 2021 eine Zielverfehlung an. Im Zuge der daher wahrscheinlich notwendigen Beratungen über ein Sofortprogramm dürfte es erforderlich sein, zunächst einmal eine Reihe möglicher Bausteine in den Blick zu nehmen und nicht etwa einen Bereich wie die Verkehrswegeplanung von vorneherein auszuschließen.“

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 datiert von August 2016 und nimmt Bezug auf das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 von Dezember 2014, welches eine Reduzierung der Emission von Treibhausgasen gegenüber 1990 um 40 % bis 2020 und um 80-95 % bis 2050 zum Ziel hatte. Die Annahmen und Ziele, auf denen der Bundesverkehrswegeplan 2030 aufbaut, sind vor diesem Hintergrund als veraltet anzusehen. Im gestuften Prozess der Verkehrswegeplanung ist der Gesetzgeber verpflichtet, bei den Bedarfsplänen der Ausbaugesetze auf eine Kohärenz zur geltenden Rechtslage, insbesondere auch zum Bundes-Klimaschutzgesetz in seiner aktuellen Fassung, zu achten.“ <https://www.bundestag.de/resource/blob/871004/91bc4ca821-dac25aab702399eec0d5fa/WD-8-088-21-pdf-data.pdf>

Große Straßenbauprojekte, die noch dazu empfindliche Naturschutzflächen überplanen, sollten unbedingt so lange auf Eis gelegt werden bis die neue Priorisierung steht. Solange keine schlüssigen Konzepte zur Einhaltung der CO₂-Reduktion im Verkehrssektor umgesetzt sind, sind zusätzliche Straßenbaumaßnahmen auszuschließen. Man verfällt leicht in das Denken, dass ein weiteres "kleines" Bauvorhaben keinen großen negativen Effekt haben wird. Aber die Biodiversitäts-, Ernährungs- und Klimakrise senden uns ganz eindeutig gegenteilige Signale. Deutschland hat bereits ein umfassend ausgebautes Straßennetz und eine im Dezember 2020 in der Zeitschrift *nature* veröffentlichte Studie hat berechnet, dass weltweit die Masse der von Menschen hergestellten Dinge inzwischen die gesamte Biomasse auf der Erde übersteigt. Wann ist es endlich genug? Warum sind wir immer noch so weit von der Zukunft entfernt, die wir eigentlich schon längst hätten erreicht haben können/sollen? Die Folgen der Erderwärmung sind schon lange bekannt. Je spürbarer die Folgen der Erderwärmung werden, desto höher die Bereitschaft für ein radikales Umdenken. Aber worauf wollen wir noch warten?!? Fehlinvestitionen an diesem kritischen Punkt unserer Gesellschaft müssen unbedingt verhindert werden. Wir haben uns zur Einhaltung des 1,5-Grad-Zieles verpflichtet und sollten dieses Ziel auch aus eigenem Interesse mit Nachdruck verfolgen. Schon ab einer Erderwärmung um durchschnittlich 1,5 bis 2 Grad Celsius ist wegen der Kippunkte im Klimasystem die Wahrscheinlichkeit hoch, dass die Folgen unkontrollierbar werden. Auch hier bei uns. Wir haben jetzt schon, wie dem Bad Dürkheimer Amtsblatt zu entnehmen ist, in nahezu jedem Monat zwischen 30 und 50 Prozent weniger Niederschlag als im Durchschnitt. Es darf nicht mehr darum gehen uns das Leben so angenehm wie möglich zu machen, sondern darum, unsere Lebensgrundlagen zu erhalten. Denn wenig Wasser und heiße Sommer bei viel Bausubstanz, die sich stark erhitzt und kein Wasser speichert, ergibt einfach zusammen katastrophale Bedingungen für unsere Gesundheit und unsere Nahrungsproduktion. Wir brauchen jetzt den Willen, den Mut und die Ideen um fast alles anders zu machen, als bisher. Laut der 2020 veröffentlichten Meta-Studie „*Handbuch Klimaschutz – Wie Deutschland das 1,5-Grad-Ziel einhalten kann*“, die sich auf über 300 Studien stützt, müssen wir bereits spätestens 2040 klimaneutral sein, um unsere Verpflichtungen einzuhalten. Das aktuelle Ziel unserer Bundesregie-

rung zur Klimaneutralität wurde auf 2045 terminiert. So oder so bleibt uns wenig Zeit und wir werden alle unsere verbliebenen Naturflächen auch dafür brauchen, um nicht vermeidbare Restemissionen im Verkehrs-, Landwirtschafts- und Industriesektor zu kompensieren.

Ausgleichsmaßnahme 1 A Entsiegelung → 7,84 Hektar sollen neu versiegelt, nur 2,16 Hektar als Ausgleich wieder entsiegelt werden. Selbst eine 1:1-Entsiegelung wäre keine ausreichende Ausgleichsmaßnahme. Die CO₂-Emissionen, die durch heutige Versiegelung von Naturflächen freigesetzt werden, können in diesen entscheidenden zwei Jahrzehnten auch nicht durch entsprechende Entsiegelung kompensiert werden, da der Humusaufbau und damit die dauerhafte CO₂-Speicherung im Boden sehr langsam abläuft.

„Im Zuge des Neubaus der B 271n als Ortsumgehung von Ungstein und Kallstadt werden 16 Brückenbauwerke und 1 Rohrdurchlass erforderlich.“ (Erläuterungsbericht, S. 41) → Ungefähr die Hälfte der Treibhausgasemissionen in der Industrie gehen auf die Stahl- und Metall- sowie die Zementherstellung zurück. Solche Bauwerke jetzt zu bauen, bevor die Umstellung auf nachhaltige(re) Herstellungsprozesse vollzogen wurde, ist ebenfalls unverantwortlich. Bei der Herstellung von Zement sind die Hälfte der Emissionen auf chemische Prozesse zurückzuführen und sind damit auch bei der Verwendung von grünem Strom im Herstellungsprozess nicht vermeidbar.

Die Auflistung der gesetzlich geschützten Biotope im Landschaftspflegerischen Begleitplan (S. 11) ist nicht aktuell, da auch Trockenmauern (und artenreiche Mähwiesen) seit dem Jahr 2022 gesetzlich geschützte Biotope sind.

„Große Teile des Planungsraumes im Dürkheimer Bruch zwischen Altenbach und der K 5 liegen im FFH-Gebiet DE 6515-301 'Dürkheimer Bruch'. „Die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes (VSG) 'Haardtrand' ist im Dürkheimer Bruch westlich des Bahndamms nahezu kongruent mit dem FFH-Gebiet DE 6515-301 'Dürkheimer Bruch' und befindet sich somit innerhalb des Planungsraumes. Darüber hinaus gehört der Planungsraum nördlich der K 5 bis zum Planungsende der B 271n dem Vogelschutzgebiet an.“ „Der östlichste Teil des Planungsraumes südlich der K 5 und westlich der Bahnstrecke Bad Dürkheim-Freinsheim ist Teil eines Landschaftsschutzgebietes, das sich nach Osten hin durch das Bruch bis nach Birkenheide erstreckt (MUEEF 2021a). Es handelt sich um das LSG 'Bad Dürkheimer und Erpolzheimer Bruch' (Rechtsverordnung vom 30. November 1981). „Das Überschwemmungsgebiet der Isenach im Dürkheimer Bruch umfasst den Bereich zwischen der Bahnlinie im Osten, dem südlichen Bereich des Campingplatzes im Südosten und der Isenach im Norden (MUEEF 2021b).“ (Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 6, 8, 10 und 12) „Im Planungsraum war in den letzten Jahren neben der vereinzelt zu beobachtenden Beseitigung von Kleinstrukturen durch Umbruch oder Mulchen von Saum-

streifen ein weiterer Verlust von Kleinstrukturen und Brachflächen durch Flurbereinigungen in den Gemarkungen Ungstein, Kallstadt, Herxheim und Freinsheim zu verzeichnen. Die durchgeführten Ausgleichsmaßnahmen der Flurbereinigung können bei geeigneter Unterhaltung möglicherweise mittelfristig die Verluste kompensieren.“ (Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 29)

→ Die Zerstörung von Natur und Umwelt sollte mit der Eingriffsregelung gemäß §§ 13 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ein Ende haben: Sie verlangt, dass sich der Naturhaushalt mit seinen Schutzgütern durch keinen Eingriff verschlechtern darf. Schutzgebiete und Ausgleichsmaßnahmen haben aber aufgrund der weiterhin immer länger werdenden Roten Listen ganz offensichtlich keinen ausreichenden Effekt. Mit den ganzen Ausnahmegenehmigungen und Ausgleichsmaßnahmen lügen wir uns in die eigene Tasche. So darf es nicht weitergehen!

„Mit etwa 19,18 ha entfallen etwa 76 % der Biotopverluste auf Biotope mit geringer bis mäßiger Bedeutung (B3). Hiervon betroffen sind im Wesentlichen Rebkulturflächen (ca. 14,48 ha). Der Verlust von Biotopen mit mittlerer Bedeutung (B2) ist mit etwa 3,82 ha deutlich geringer. Biotope mit hoher Bedeutung (B1) werden in einem Umfang von etwa 2,09 ha in Anspruch genommen.“ (Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 56) *„Die Einstufung der Bedeutung der Biotoptypen erfolgt in Anlehnung an das fünfstufige Bewertungsverfahren von KAULE (1991). Die Bedeutung ist nicht in jedem Fall kompatibel mit der Bewertung von Lebensräumen bestandsgefährdeter Tierarten in der Kulturlandschaft, wie gerade in der vom Weinbau geprägten Landschaft eindrucksvoll deutlich wird. So stellen als „gering“ bewertete, intensive Landwirtschaftsflächen wesentliche Bestandteile des Lebensraumes von Wiedehopf, Steinkauz und Steinschmätzer dar. Ähnliches gilt in Bezug auf Pflanzenarten auch für einige typische Weinbergs-Geophyten (s. u.).“* (Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 24)

→ Der Verlust von Weinbergsflächen als Lebensraum für, nachweislich dort vorkommende, gefährdete Arten wird zudem nicht kompensiert!

„Die Planungsmaßnahme liegt größtenteils in einer bestehenden bzw. geplanten Wasserschutzzone III“ (Erläuterungsbericht S. 51) *„Die Oberflächenentwässerung der Trasse erfolgt weitgehend breitflächig über die belebte Bodenzone.“* (Erläuterungsbericht, S. 54) → Reifenabrieb auf den Straßen ist erwiesenermaßen die größte Mikroplastikquelle. Der Eintrag von Reifenabrieb und dessen Auswirkung auf die Schutzgebiete und Gewässer wurde nicht erwähnt/untersucht.

„Die Empfindlichkeit des Oberen Grundwasserleiters gegenüber Versiegelung ist unter den oben beschriebenen Infiltrationsverhältnissen nur im Dürkheimer Bruch als hoch einzustufen.“ (Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 19) *„Das für die Isenach ausgewiesene Überschwemmungsgebiet (vgl. Kapitel 2.6.5.10) im Bruch ist zudem für die Hochwasserrückhaltung von hoher Bedeutung.“* (Landschaftspflegerischer Be-

gleitplan, S. 20) „Entsprechend dieser Lage im Lee des Pfälzer Waldes beträgt die mittlere Niederschlagssumme im Jahr nur ca. 580-600 mm. Damit gehört der Raum zu den niederschlagsärmsten Gebieten der Bundesrepublik.“ (Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 20) → Solche Eingriffe können wir uns in Zeiten zunehmender Dürreperioden im Sommer und zunehmender Hochwassergefahren nicht mehr leisten!

„Durch die Verlegung der B 271, außerhalb der beiden Ortslagen, werden die vom Verkehr ausgehenden Lärm- und Schadstoffemissionen in den Ortsdurchfahrten stark reduziert, sodass hier eine spürbare Entlastung für die Anwohner eintritt.“ (Erläuterungsbericht, S. 8) → Die Entlastung der Ortschaften von Lärm- und Schadstoffemissionen wird die Mobilitätswende durch die Elektromobilität sowieso bringen. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten sind die Elektroautos deutlich leiser als Autos mit Verbrennungsmotoren. Bei höheren Geschwindigkeiten ist die Lärmbelastung vergleichbar. Daher keine ausreichende Begründung!

Vermeidung und Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel sollten eigentlich die vorrangigen Strategien einer nachhaltigen Verkehrswende und der Verkehrsberuhigung von Ortschaften sein. Auch wir fordern, wie anderen Naturschutzverbände, die eingeplanten Gelder stattdessen in den Ausbau des öffentlichen Verkehrssektors zu investieren, z. B. in den Ausbau der Flomersheimer Kurve für eine schnellere Anbindung an die Metropolregion.

Nach dem Kreisel beim Toom führt die Planung durch den letzten Restbestand der Bruchlandschaft bei Bad Dürkheim mit Altholzbestand und Stillgewässer. Im Bereich des Bad Dürkheimer Bruchs wurden und werden aufwendige und teure Maßnahmen durchgeführt mit denen man Natur- und Hochwasserschutz in Einklang bringen will. Durch sehr kostenintensive Maßnahmen wurde zum einen das Bad Dürkheimer Bruchgelände (östlich Ungstein) in den letzten Jahren wieder vernässt (mäandernde Isenach), andererseits dienten diese Maßnahmen der Wasserrückhaltung und dem Hochwasserschutz. Das wunderschöne, renaturierte Gelände der Isenach, östlich von Ungstein, würde durch den Bau der Straße massiv gestört werden. Die Brücke über die Isenach mit reduzierter Durchflussbreite verhindert einen langsamen Abfluss bei Starkregenereignissen und damit die Nutzung flussabwärts angelegter Hochwasserpolder. Die geplante Straßenführung konterkariert geradezu die durchgeführten Maßnahmen, mit denen man aufwendig Natur- und Hochwasserschutz in Einklang brachte. Der Straßenbau führt andererseits zu einer weiteren Verdichtung der Bodenstruktur und beeinträchtigt somit den Wasserabfluss. Gerade die letzten verbliebenen Feuchtgebiete müssen in Zeiten der Erderwärmung ein absolutes Tabu für Bebauungsmaßnahmen sein!

Die geplante Straße endet kurz vor Herxheim neben dem Naturschutzgebiet Felsenberg-Berntal und vor der Karsthöhle. In Verbindung mit der bereits realisierten Neubaustrecke, die nördlich Herxheim endet, werden Festlegungen getroffen in Bezug auf die Weiterführung. Das heißt, die Durchschneidung des Naturschutzgebiets und die Zerstörung des Naturdenkmals Karsthöhle wird damit unumkehrbar.

Die Straßenführung bringt unweigerlich eine wesentlich erhöhte Verkehrsbelastung für die Gemeinde Herxheim mit sich. Damit wird ein ungeheurer Druck aufgebaut, um das fehlende Anschlussstück so schnell wie möglich zu bauen. Wir bezweifeln, dass dann noch eine sorgfältige Abwägung möglich sein wird. Diese beiden Abschnitte können nicht isoliert voneinander bewertet und abgewägt werden.

„Die Landschaftsbildqualität des Bruchs sowie die Bedeutung als Naherholungsgebiet werden als hoch eingestuft.“ (Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 21) „Die Gehölzvegetation dieser Ausgleichsmaßnahmen wird erst in Jahren und Jahrzehnten vollständig zur Bereicherung der Landschaft als gliedernde und belebende Elemente beitragen können.“ (Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 22) „Der Wert der Landschaft bemisst sich nicht nur über die landschaftliche Strukturierung kleinerer Raumausschnitte und die hieraus ableitbare Bewertung des Landschaftsbildes, sondern auch über die „Großräumigkeit“ und „Unzerschnittenheit“. Große unzerschnittene Räume stellen in einem dicht besiedelten und hochentwickelten Land wie Deutschland eine wertvolle und sehr begrenzt vorhandene Ressource dar. ... Da die bestehende L 455 nur auf einem Abschnitt von rund 1 km Länge durch die B 271 genutzt und lediglich ein kurzer Abschnitt der L 455 zurückgebaut wird, trägt der Neubau der B 271n zur weiteren Fragmentierung der Landschaft bei.“ (Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 23) „Der Trassenverlauf der B 271n erzeugt hier eine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und führt zur Zerschneidung von Freiräumen. Zudem wird die Erholungseignung stark eingeschränkt. Betroffen sind hiervon insbesondere das Bruch und die Reblandschaften zwischen K 4 und B 271.“ (Landschaftsbegleitplan, S. 52) → Dieses Bauvorhaben kann für eine stark touristisch und auf Erholung ausgelegte Region nicht wünschenswert sein!

„Strukturverarmung der Kulturlandschaft durch Landwirtschaftsnutzung: hohe Vorbelastung im gesamten wein- und ackerbaulich genutzten Bereich. Einzige Ausnahmen im Planungsraum sind die extensiv genutzten Bereiche des Bruchs mit überwiegender Grünlandnutzung sowie die nicht nutzbaren bzw. durch die Flurbereinigung ausgesonderten Bereiche in dem Talzug Felsberg / Berntal.“ (Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 37)

→ Die landschaftliche Vielfalt und Attraktivität und damit der Erholungswert der Weinstraße und der Kurstadt Bad Dürkheim würden durch die Umsetzung dieses Bauprojektes weiter geschmälert werden. Es ist unerhört, dass die letzten größeren Grünlandareale jetzt auch noch bebaut bzw. überbaut und zerschnitten werden sollen!

Wir würden, wie in der Stellungnahme des BUND dargelegt, kleinere Straßenausbaulösungen akzeptieren: *„Als Alternative zur Schnellstraße würden wir zur Verkehrsentslastung der Ortskerne kleinräumige (langsame) Ortsumgehungen, bzw. Ortsrandstraßen, akzeptieren. Vom nördlichen Ortseingang von Kallstadt ausgehend könnten wir uns eine neue Anbindung an die bestehende L 455 vorstellen, die dann direkt nach Ungstein führen würde. Dadurch würde Kallstadt optimal entlastet, Ungstein jedoch nicht. Aber auch in Ungstein gibt es schon länger Überlegungen zur Verkehrsentslastung durch moderaten Ausbau von Straßen (z.B. 4-Säulen-Lösung); jedoch wurden diese aufgrund von Einzelinteressen bislang nicht realisiert.“* (Stellungnahme des BUND Rheinland-Pfalz vom 17.01.2023)

Mit naturfreundlichen Grüßen und mit Hoffnung auf Beachtung unserer Einwände,
i. A. Karla Blöcher

Karla Blöcher | Dipl. Umweltwissenschaftlerin
Fachkraft für Umweltfragen und Umweltbildung



NaturFreunde Rheinland-Pfalz e.V.
67063 Ludwigshafen | Ebertstr. 22
Tel.: 0621/96356302
E-Mail: karla.bloecher@naturfreunde-rlp.de

Sparkasse Vorderpfalz
IBAN: DE88 5455 0010 0000 9001 34
BIC: LUHSDE6AXXX

Vorsitzende:
Doris Barnett

Vereinsregister:
Ludwigshafen VR 993
Steuernummer :
27/662/06685