

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Undine Kurth (Quedlinburg), Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

– Drucksache 16/5835 –

Bundeswildwegeplan als Ergänzung zum Bundesverkehrswegeplan**Vorbemerkung der Fragesteller**

Die Zerschneidung von Lebensräumen hat in den vergangenen Jahrzehnten stark zugenommen. Die Zahl der großen unzerschnittenen Räume ist dramatisch zurückgegangen. Die Fragmentierung der Landschaft und die damit verbundene Isolation von Lebensräumen für viele Pflanzen und Tiere werden – nicht zuletzt in dem vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Sigmar Gabriel, vorgelegten Entwurf der nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt – als eine der schwerwiegendsten Hauptursachen für das Aussterben von Arten und den Verlust von Biodiversität angesehen. Eine sichtbare Folge der Zerschneidung von Lebensräumen durch Straßen ist die große Zahl von Wildunfällen.

Obwohl das Problem schon lange bekannt ist und in anderen Ländern, wie der Schweiz und den Niederlanden, bereits seit Jahren umfangreiche Maßnahmen zur „Landschaftsentschneidung“ ergriffen werden, wird die Thematik in Deutschland bei vielen Straßenplanungen immer noch zu wenig berücksichtigt. Es existieren praktisch keine Planungen, um die Barrierewirkung des bestehenden Straßennetzes für Wildtiere zu entschärfen.

Um diesen Missstand zu begegnen, wird die Schaffung von Wildwechselmöglichkeiten eines bundesweiten Wildwegeplans vorgeschlagen. Ein Bundeswildwegeplan als Ergänzung des Bundesverkehrswegeplans wäre ein zentrales Element zur Umsetzung des gesetzlich vorgeschriebenen Biotopverbundes sowie zur Kohärenz des EU-Schutzgebietsnetzes Natura 2000, das bisher im Wesentlichen aus einzelnen Gebietsmeldungen besteht, nicht aber den Anforderungen eines „Netzes“ und damit einer Vernetzung genügt.

Angelehnt an den Begriff des „Bundesverkehrswegeplans“ hat der Naturschutzbund Deutschland e. V. (NABU) am 12. Februar 2007 einen detaillierten „Bundeswildwegeplan“ vorgelegt. Stellvertretend für viele andere Arten wurden hierbei Wolf, Wildkatze, Luchs, Rothirsch und Otter in den Blick genommen und Wanderungskorridore und Konfliktstellen identifiziert. Bundesweit wurden 125 Konfliktpunkte des „vordringlichen Bedarfs“ identifiziert.

Im Strategischen Plan des Übereinkommens zum Schutz der Biologischen Vielfalt (CBD) wurde das Ziel festgelegt, bis 2010 die gegenwärtige Rate des Verlustes an Artenvielfalt signifikant zu reduzieren. Die Europäische Union ging einen Schritt weiter und formulierte das Ziel, bis zum Jahr 2010 das Artensterben gänzlich zu stoppen (Beschluss 2002 in Göteborg). Als Gastgeberin der 9. Vertragsstaatenkonferenz der CBD im Mai 2008 in Bonn muss Deutschland Vorbild beim Schutz der biologischen Vielfalt sein. Die Ausrichtung der Vertragsstaatenkonferenz gibt der Bundesregierung die einmalige Möglichkeit, ihr Engagement für den Naturschutz im internationalen Rahmen zu unterstreichen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung stimmt der Einschätzung grundsätzlich zu, dass in der insbesondere durch das Verkehrsnetz verursachten Zerschneidung der Landschaft ein Grund für die Fragmentierung von Lebensräumen liegt. Vor dem Hintergrund des europäischen Naturerbes und der Erhaltung der biologischen Vielfalt setzt sich die Bundesregierung dafür ein, eine weitere Zerschneidung unserer Landschaft auf das Mindestmaß zu begrenzen.

Nach Auffassung der Bundesregierung ist daher ein bundesweites Wiedervernetzungskonzept zu entwickeln, das sich als ein wichtiger Baustein eines länderübergreifenden Biotopverbundes begreift, dabei auch die Anforderungen des Artikels 10 der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) und alle wesentlichen, von Zerschneidung betroffenen Komponenten der Biologischen Vielfalt berücksichtigt.

Mit einem Wiedervernetzungskonzept werden nicht ausschließlich Wildwechselmöglichkeiten geschaffen, sondern Vernetzungsmöglichkeiten von Lebensgemeinschaften wiederhergestellt. Das Ziel ist, gefährdete Populationen zu stabilisieren, die Möglichkeit zur Wiederbesiedlung verwaister Landschaften zu schaffen, notwendige Tierwanderungen zu unterstützen sowie die Anpassungsfähigkeit von Lebensgemeinschaften an Umweltveränderungen zu ermöglichen.

Beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen ist die Berücksichtigung dieser Belange bereits heute üblich. Die Ergebnisse und die Karte des Projektes „Lebensraumkorridore für Mensch und Natur“ (Bundesamt für Naturschutz (BfN) 2004) liefern für die Standortentscheidung wichtige Grundlagen. Soweit die Erforderlichkeit derartiger Maßnahmen nachgewiesen wird, sind Querungshilfen wie z. B. Grünbrücken oder Grünunterführungen vorzusehen und nach fachlichen Gesichtspunkten optimal zu platzieren, zu gestalten und in die Landschaft einzubinden. Die dauerhafte Sicherung der ökologischen Funktion ist zu gewährleisten.

Für die Sanierung von Zerschneidungswirkungen an bestehenden Straßen gibt es derzeit keine Rechtsgrundlage und daher auch keine Finanzierungsmöglichkeit. Für das bestehende Straßennetz werden bislang vereinzelt von einigen Bundesländern vor allem für größere und mittlere Säuger Wiedervernetzungskonzepte landesweit oder für einzelne Landesteile entwickelt. Ein Konzept, das für die gesamte Bundesrepublik Deutschland wichtige Konfliktstellen aus Bundesicht im bestehenden überregionalen Straßennetz benennt und priorisiert, existiert bis dahin nicht, soll aber bis 2009 durch das Bundesamt für Naturschutz unter Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeitet werden.

1. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Ausmaß der Zerschneidung von Lebensräumen durch Verkehrslinien (Auflistung nach Ist-Zustand und Planungsvorhaben bis 2010)?

Das Ausmaß der Zerschneidung kann aufgrund der komplizierten ökologischen Zusammenhänge und der sehr unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten nicht

beziffert werden. Es können lediglich Angaben über das aktuelle Streckennetz gemacht werden:

- Autobahnen ca. 12 400 km
- Bundesstraßen ca. 41 000 km
- Eisenbahnen ca. 35 000 km

Eine Abschätzung eines evtl. Streckenzuwachses bis 2010 ist nicht möglich, da die Realisierung von Neubaumaßnahmen von der Erlangung des Baurechtes und den finanziellen Möglichkeiten des Bundeshaushaltes abhängt.

2. Wie viele Bundesstraßen sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit Lärmschutzwänden oder unüberwindbaren Wildzäunen für die Wildtiere nicht durchgängig?

Die Bundesregierung verfügt über keine Daten über die Länge von Lärmschutzwänden oder unüberwindbaren Wildzäunen in der freien Landschaft. Schutzwände in der freien Landschaft sind ohnehin nur in Ausnahmefällen möglich. Bei der Errichtung von unüberwindbaren Wildschutzzäunen zum Schutze der Verkehrsteilnehmer und der Wildtiere muss geprüft werden, ob dadurch eine zusätzliche Zerschneidungswirkung erreicht wird, die durch Querungshilfen vermeidbar wäre. Umgekehrt sind bei der Errichtung von Querungshilfen Leit- und Sperreinrichtung z. B. in Form von Wildschutzzäunen vorzusehen.

3. Auf welchen Bundesstraßen sind nach Kenntnis der Bundesregierung Wildwegebrücken oder Wanderungskorridore vorhanden, und in welchem Abstand stehen diese zueinander?

Die Bundesregierung erhebt derzeit bei den Ländern die Anzahl der vorhandenen und in Planung bzw. Bau befindlichen Querungshilfen. Eine genaue Aufschlüsselung nach einzelnen Straßen und Aussagen über den Abstand von Querungshilfen ist derzeit nicht möglich.

Nach einer vorläufigen Abschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen ergibt sich für Bundesfernstraßen folgendes Bild:

	Autobahnen	Bundesstraßen	Bundesfernstraßen insgesamt
Grünbrücken			
Bestand	16	20	36
in Planung/im Bau	26	10	36
Gesamt	42	30	72
Grünunterführungen und Wildunterführungen			
Bestand	29	16	45
in Planung/im Bau	13	1	14
Gesamt	42	17	59
Fließgewässerquerungen mit besonderer Vernetzungsfunktion			
Bestand	71	44	115
in Planung/im Bau	32	1	33
Gesamt	103	45	148

Eine Aussage über den Abstand von Querungshilfen ist nicht möglich. Die Abstände richten sich nach den örtlichen Gegebenheiten.

4. Welche Erfahrungen konnten aus naturschutzfachlicher Sicht bislang mit Wildwegebrücken oder Wanderungskorridoren über Bundesfernstraßen gesammelt werden?

Forschungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Bundesanstalt für Straßenwesen über die bioökologische Wirksamkeit von Grünbrücken belegen die grundsätzliche Wirksamkeit von Grünbrücken über Verkehrswege. Wesentliche Faktoren für die Wirksamkeit sind die ideale Platzierung, eine ausreichende Dimensionierung sowie die auf die Zielarten abgestimmte Gestaltung und Einbindung in die Landschaft. Weitere Forschungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), die in Vorbereitung sind, werden sich mit speziellen Fragen der Vernetzungseignung unter Brücken und der Erstellung von Typenentwürfen für Grünbrücken beschäftigen.

5. Wie viele unzerschnittene verkehrsarme Räume von über 100 km² sind nach Kenntnis der Bundesregierung noch in Deutschland vorhanden (aufgeführt nach den Bundesländern)?

Das Konzept der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume (UZVR) wurde ursprünglich im Kontext der landschaftsbezogenen Erholung entwickelt. Als UZVR werden Räume mit einer Größe von mehr als 100 km² bestimmt, die durch außerörtliche Straßen mit einer Verkehrsmenge von mehr als 1 000 Kfz im 24-Stundenmittel und durch Bahntrassen begrenzt sind. In der Bundesrepublik Deutschland gibt es noch 562 UZVR.

Verteilung der UZVR in Deutschland:

Bundesland	Landesfläche [km ²]	Einwohner je km ²	UZVR > 100 km ²		
			Anzahl	Fläche [km ²]	Prozentanteil an der Landesfläche
Baden-Württemberg	35 751,36	299	18	2 736,19	7,65
Bayern	70 549,19	176	86	15 026,11	21,30
Brandenburg	29 477,16	87	85	16 608,37	56,34
Hessen	21 114,72	288	12	2 096,94	9,93
Mecklenburg-Vorpommern	23 174,17	75	81	14 771,11	63,74
Niedersachsen	47 618,24	168	106	17 085,11	35,88
Nordrhein-Westfalen	34 083,52	530	5	1 230,0	3,61
Rheinland-Pfalz	19 847,39	204	22	3 822,62	19,26
Saarland	2 568,65	413	0	55,27	2,15
Sachsen	18 413,91	235	22	4 175,50	22,68
Sachsen-Anhalt	20 445,26	123	40	7 218,00	35,30
Schleswig-Holstein	15 763,18	179	21	3 181,77	20,18
Thüringen	16 172,14	147	33	6 189,98	38,28
D	357 030,32	231	562	94 426,95	26,45

6. Welches Konzept für konkrete Maßnahmen zur Entschärfung der Konfliktstellen zwischen Wildtieren und Straßenverkehr verfolgt die Bundesregierung, und gibt es hierbei eine Prioritätensetzung?

Derzeit wird von der Bundesregierung ein Forschungsvorhaben vergeben, mit dem wichtige Wiedervernetzungsbereiche und konkrete Maßnahmen im überre-

gionalen Straßen- und Schienennetz in Deutschland festgestellt und mit einer Prioritätensetzung versehen werden. Dabei wird die gesamte von Zerschneidung bedrohte biologische Vielfalt terrestrischer Lebensräume berücksichtigt.

7. Inwieweit sind konkrete Maßnahmen zur Vernetzung von Lebensräumen z. B. durch einen Bundeswildwegeplan in dem Entwurf der Nationalen Biodiversitätsstrategie der Bundesregierung verankert, und in welchem zeitlichen Rahmen ist die Umsetzung der Maßnahmen geplant?

Der Entwurf der nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt befindet sich derzeit in der Abstimmung innerhalb der Bundesregierung. Mitte Mai wurde die Beteiligung der Länder und Verbände eingeleitet. Es ist vorgesehen, ein gemeinsames Leuchtturmprojekt „Lebensraumkorridore/Grünbrücken für Bundesfernstraßen“ vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und BMVBS in die Strategie einzubringen.

8. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die vom NABU-Bundesverband vorgeschlagene Initiative für einen Bundeswildwegeplan?

Grundsätzlich unterstützt die Bundesregierung ein Wiedervernetzungskonzept, zumal es im Wesentlichen auf dem von der Bundesregierung geförderten Forschungsvorhaben der Lebensraumkorridore aufbaut.

Allerdings müssen die bisherigen Konzepte erweitert werden, da in erster Linie auf die Ansprüche großer und mittelgroßer Säuger abgestellt wird. Bei den Betrachtungen fehlen vor allem Wirbellose, die einen wesentlich größeren Teil der biologischen Vielfalt repräsentieren und vielfältige essentielle Funktionen im Naturhaushalt haben. Aber auch die Ansprüche der in Deutschland vorkommenden kleinen bodengebundenen Wirbeltiere (Reptilien, Amphibien und Kleinsäuger) müssen in ein umfassendes Konzept einbezogen werden, um dem Anspruch der Erhaltung der Biologischen Vielfalt in Deutschland gerecht werden zu können.

9. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Einschätzung des vom NABU-Bundesverband vorgelegten Bundeswildwegeplans bezüglich Wanderrungskorridoren und identifizierter Konfliktstellen?

Die Bundesregierung begrüßt die Initiative des NABU, mit der das zugrunde liegende Problem der Zerschneidung von Lebensräumen und Tierwanderwegen einer breiten Öffentlichkeit nähergebracht wird. Die vom NABU dargestellten Wanderkorridore sind im Wesentlichen eine Auswahl aus den im Projekt „Lebensraumkorridore für Mensch und Natur“ der Bundesregierung festgestellten Lebensraumkorridoren von länderübergreifender Bedeutung. Dieses Konzept ist grundsätzlich richtig, sollte jedoch für eine nachvollziehbare Prioritätensetzung zur Anlage von Querungshilfen wie z. B. Grünbrücken fachlich weiterentwickelt werden. Die Standorte für Grünbrücken und die Prioritätensetzung müssen aus diesem Grunde, aufgrund des eingeschränkten Zielartenansatzes und einiger fachlicher Unstimmigkeiten einer sorgfältigen Überprüfung unterzogen werden.

10. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass weitere Leitarten für die Erstellung eines Bundeswildwegeplans herangezogen werden sollten, und falls ja, welche?

Größere und mittlere Säuger umfassen lediglich einen sehr kleinen Teil der biologischen Vielfalt und sie sind alleine nicht ausreichend repräsentativ, um die

Ansprüche an Wiedervernetzungsmaßnahmen zu definieren. Deshalb wird das Wiedervernetzungskonzept des Bundes weiterführend für die gesamte von Zerschneidung bedrohte Biologische Vielfalt entwickelt.

Folgende vier Anspruchs- und Reaktionstypen müssen nach derzeitigem Kenntnisstand berücksichtigt werden:

- Flugunfähige, schutzbedürftige Arten mit hohem Flächenanspruch an unzerschnittene Räume (z. B. Wildkatze).
- Schutzbedürftige Arten, deren Individuen über große Entfernungen hinweg interagieren müssen.
- (Überregional) selten gewordene Arten, die für die Wiederbesiedlung ihres natürlichen Areals oder zur Reaktion auf Klimaschwankungen eine kohärent hohe Habitatdichte (d. h. nahe beieinander liegende Habitate) benötigen.
- Weit wandernde (migrierende), nicht flugfähige Arten, wie der Rothirsch.

11. Welche weiteren Konfliktstellen unter Einbeziehung vorliegender Forschungsergebnisse zu Wildtierkorridoren und weiterer Arten sind nach Auffassung der Bundesregierung zu identifizieren?

Um die gesamte von Zerschneidung betroffene Biologische Vielfalt zu berücksichtigen, werden Konfliktstellen zwischen Verkehrsnetz und den vier oben genannten ökologische Großgruppen identifiziert. Das sind

- Arten der Wälder und Halboffenlandschaften,
- Arten der Niederungen und Flusstäler,
- Arten der Küstenlebensräume sowie
- Arten der trockenen Landschaftsteile

mit ihren jeweils typischen (unterschiedlichen) Anforderungen an eine Wiedervernetzung.

