

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Steffi Lemke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/2403 –**

### **Wirksamkeit von Maßnahmen gegen Wildtierunfälle**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Alleine im Jahr 2012 ereigneten sich 258 000 Wildunfälle, bei denen häufig auch Menschen zu Schaden kamen. Das sind täglich 700 Wildtierunfälle. Über Teil- und Vollkaskoversicherungen mussten Leistungen in Höhe von 583 Mio. Euro erbracht werden. Damit liegen Wildunfälle auf dem zweiten Rang der teuersten Versicherungsfälle ([www.gdv.de/2013/11/zahl-der-wildunfaelle-erreicht-hoehchststand/](http://www.gdv.de/2013/11/zahl-der-wildunfaelle-erreicht-hoehchststand/)).

Bei diesen Unfällen kommen alljährlich rund 200 000 Wildtiere (überwiegend Rehwild, aber auch Wildschweine) ums Leben. Unfälle mit kleineren Tieren und Unfälle ohne Fahrzeug- und Personenschäden werden statistisch nicht erfasst. Für einige Wildtiere ist der Straßenverkehr die Todesursache Nummer eins (<http://de.wikipedia.org/wiki/Wildunfall>). Gerade für gefährdete und streng geschützte Arten ist der Straßenverkehr eine Bedrohung für deren Schutz bzw. für den Erfolg von Programmen zur Wiederansiedlung. Es mehren sich z. B. Berichte über im Straßenverkehr zu Tode gekommene Wölfe, die sich gerade erst wieder in Deutschland ansiedeln.

Zur Vermeidung von Unfällen mit Wildtieren werden vielfältige Maßnahmen angewandt und getestet: Absperrungen durch Wildschutzzäune, Haarsäcklein, CD-Blinker, ausbringbare Gerüche von Raubtieren (Duftzaun), Reflexionsfolien, Querungshilfen usw.

Querungshilfen vermeiden nicht nur Unfälle, sondern dienen auch dazu, ökologische Lebensräume zu vernetzen und den Austausch bzw. die Verbreitung von Wildpopulationen zu fördern. Das überregionale Straßennetz zerschneidet unsere Natur und zerstückelt sie in ein Flickwerk grüner Inseln, die untereinander keine Verbindung mehr haben. Der Austausch von Wildpopulation kann nicht stattfinden und kann zu genetischer Verarmung bis Inzucht führen. Für kleine Populationen kann der fehlende Austausch mit anderen Lebensräumen zur Bestandsausrottung führen.

1. Wie viele Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Wildtieren wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2013 erfasst?
2. Welche Kosten hatten diese Verkehrsunfälle zur Folge (Personenschäden, Fahrzeugschäden, Anzahl und Arten von Wildtieren, bitte tabellarisch – wenn möglich nach Bundesländern differenziert – darstellen)?
3. Wie teilen sich diese Unfälle auf Autobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen und Hochgeschwindigkeitstrassen der Bahn auf?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik 2013 wurden 2 601 Straßenverkehrsunfälle mit der Unfallursache „Wild auf der Fahrbahn“ (ohne Aufschlüsselung nach Tierarten) erfasst. Die Wildunfälle sind folgenden Kategorien zuzuordnen:

- Unfälle mit Personenschaden 2 249
- Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden in engeren Sinne 303
- Sonstiger Sachschadensunfall unter dem Einfluss berauschender Mittel 49

Die Wildunfälle teilen sich wie folgt auf:

- Autobahnen 119
- Bundesstraßen 532
- Landesstraßen 963
- Kreisstraßen 625
- Sonstige Straßen 362

Über die spezifischen Kosten infolge von Wildunfällen liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Auf Basis der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik von 2013 sowie der von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) veröffentlichten Kostensätze für Personen- und Sachschäden des Jahres 2012 konnten Kosten in Höhe von ca. 121 Mio. Euro ermittelt werden. Davon entfallen knapp 80 Mio. Euro auf Personenschäden und 41 Mio. Euro auf Sachschäden.

Je Bundesland setzt sich dies wie folgt zusammen:

2013	Kosten von Straßenverkehrsunfällen unter Beteiligung von Wild in Mio. €		
	Kosten für		Insgesamt
	Personen-schaden	Sach-schaden	
Schleswig-Holstein	4,76	2,33	7,10
Hamburg	0,02	0,06	0,08
Niedersachsen	10,07	5,16	15,24
Bremen	0,01	0,03	0,04
Nordrhein-Westfalen	6,77	3,04	9,81
Hessen	7,36	3,44	10,80
Rheinland-Pfalz	7,62	4,53	12,15
Baden-Württemberg	8,35	3,22	11,56
Bayern	17,19	7,75	24,93
Saarland	1,07	0,81	1,88
Berlin	0,26	0,11	0,37
Brandenburg	5,31	2,39	7,70
Mecklenburg-Vorpommern	4,12	2,11	6,24
Sachsen	2,51	1,85	4,36
Sachsen-Anhalt	2,48	2,57	5,05
Thüringen	1,39	2,02	3,41
<b>Insgesamt</b>	<b>79,29</b>	<b>41,44</b>	<b>120,72</b>

Wildunfälle auf Bahntrassen werden in der Unfallstatistik nicht generell ausgewiesen. Nach Mitteilung der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden Aufpralle auf Tiere dann erfasst, wenn durch das Unfallereignis Personen verletzt werden oder der Sachschaden an Fahrzeugen eine Bagatellgrenze von 1 000 Euro übersteigt.

Die vorliegenden Daten aus dem Jahr 2013 für die Schnellfahrstrecken zeigen 18 Fälle mit einem Gesamtschaden von 107 202 Euro. Eine Aufteilung auf die einzelnen Schnellfahrstrecken (V >200 km/h) kann der Tabelle entnommen werden.

Strecke	Art des Wildes				Gesamtergebnis
	Reh/Rotwild	Schwarzwild	Unbekanntes Tier	Vogel	
<b>2600 - Köln Hbf - Aachen Hbf - Aachen Süd - Staatsgrenze (- Welkenraedt)</b>					
Ereignisanzahl					
Schaden					0
<b>2690 - Abzw Köln Steinstraße, W 101 - Frankfurt am Main Stadion, W 513</b>					
Ereignisanzahl	5	4	2	3	14
Schaden	11.407	6.621	3.163	70.511	91.702
<b>4080 - Mannheim Hbf, Gl 3/5 - Stuttgart-Zuffenhausen, W 580</b>					
Ereignisanzahl			1		1
Schaden			4.000		4.000
<b>4280 - (Karlsruhe) - Rastatt-Süd - Offenburg - Fernbahn - Schliengen - Haltingen - Fernbahn</b>					
Ereignisanzahl					
Schaden					0
<b>5503 - München Hbf - Augsburg Hbf</b>					
Ereignisanzahl					
Schaden					0
<b>5934 - Abzw Nürnberg Reichswald, 61W45 - Ingolstadt Nord, 20W15</b>					
Ereignisanzahl					
Schaden					0
<b>6100 - Berlin-Spandau Ost, 85W 21 - Wittenberge - Hagenow Land - Büchen - Hamburg Hbf - Hamburg-Altona</b>					
Ereignisanzahl	1				1
Schaden	7.500				7.500
<b>6185 - Berlin-Spandau Ost, 85W 23 - Wustermark - RB-Grenze km 137,000 - Oebisfelde, W 2257</b>					
Ereignisanzahl	1	1			2
Schaden	2.500	1.500			4.000
<b>1733 Hannover Hbf - RB-Grenze - Kassel-Wilhelmshöhe - RB-Grenze - Würzburg Hbf</b>					
Ereignisanzahl					
Schaden					0
<b>Gesamt: Ereignisanzahl</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>18</b>
<b>Gesamt: Schaden</b>	<b>21.407</b>	<b>8.121</b>	<b>7.163</b>	<b>70.511</b>	<b>107.202</b>

4. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Konfliktstellen im deutschen und überregionalen Straßennetz, an denen die Unfallhäufigkeit mit Wildtieren besonders hoch ist?
5. Welche Programme zur systematischen Ermittlung von Verkehrsunfall-schwerpunkten unter Beteiligung von Wildtieren sind der Bundesregierung bekannt, und welche Maßnahmen gibt es, um diese Schwerpunkte zu entschärfen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zu § 44 haben Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Polizei zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle eng zusammenzuarbeiten, um zu ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen. Hierzu sind Unfallkommissionen einzurichten, deren Organisation, Zuständigkeiten und Aufgaben Ländererlasse regeln. Über die Ergebnisse der örtlichen Untersuchungen der Unfallkommissionen liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

An Bundesfernstraßen können bei besonderem Bedarf Wildschutzzäune errichtet werden. Mit der Errichtung und Erhaltung von Wildschutzzäunen leistet der Bund als Träger der Baulast für die Bundesfernstraßen einen zusätzlichen, freiwilligen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Bundesfernstraßen werden im Auftrag des Bundes von den Straßenbauverwaltungen der Länder verwaltet. Diese entscheiden auf Basis der Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen (Wildschutzzaun-Richtlinien – WSchuZR 1985) in eigener Zuständigkeit und Verantwortung nach Abstimmung mit den Jagdberechtigten und Jagdverbänden, wo Wildschutzzäune errichtet werden können.

6. Welche Forschungsarbeiten und Langzeitstudien zu den Ursachen von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Wildtieren und der Wirksamkeit von Präventionsmaßnahmen gegen Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Wildtieren sind der Bundesregierung bekannt (bitte auflisten)?

Welche Maßnahmen wurden für wirksam befunden?

Ein in Deutschland durchgeführtes Projekt im Auftrag des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (Unfallhäufungen mit Wildunfällen, Forschungsbericht 01/07) beschäftigt sich mit der Untersuchung von Wildschutzpräventionsmaßnahmen; die Schlussfolgerungen sind jedoch nach Expertenmeinung umstritten. Es wurden die Maßnahmen

- Freischneiden von Straßenbegleitgrün
- optische Reflektoren
- Duftbarrieren
- optisch-akustische Reflektoren
- Warnzeichen 142 „Wildwechsel“ nach StVO

überprüft. Für sämtliche untersuchten Maßnahmen gegen Unfallhäufungen mit Wildtieren konnte keine Wirksamkeit nachgewiesen werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) plant gemeinsam mit dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft ein weiteres Forschungsvorhaben.

In den vergangenen Jahren wurden weitere Projekte zur Untersuchung von Präventionsmaßnahmen gegen Wildunfälle durchgeführt:

- Universität Göttingen (Auftraggeber ADAC und Deutscher Jagdverband): Wildunfälle verhindern – Präventionsmaßnahmen auf dem Prüfstand
- Universität Göttingen: Monitoring der elektronischen Wildwarnanlage an der B 202 (Schleswig Holstein)
- Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg: Monitoring der elektronischen Wildwarnanlage an der B 292 (Baden-Württemberg)
- Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg: Untersuchung zur Wirksamkeit von Wildunfall-Präventionsmaßnahmen im Straßenverkehr mittels Analyse des Raum-Zeit-Verhaltens von Rehen durch Satellitentelemetrie
- UDV (Unfallforschung der deutschen Versicherer): Untersuchung zur Effektivität von Wildunfallpräventionsmaßnahmen

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die bisher in Deutschland durchgeführten Untersuchungen keine wissenschaftlich belastbaren Aussagen über die langfristige Wirksamkeit von Präventionsmaßnahmen zulassen.

7. Welche Forschungsarbeiten und Langzeitstudien zur Vermeidung von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Wildtieren wurden in den letzten vier Jahren vom Bund initiiert und unterstützt?
8. Welche Maßnahmen zur Vermeidung von Wildunfällen wurden nach dem Beschluss zum nationalen Verkehrssicherheitsprogramm 2011 bis 2020 konkret auf den Weg gebracht?
9. Liegen die Ergebnisse der im nationalen Verkehrssicherheitsprogramm 2011 bis 2020 angekündigten Evaluation der Maßnahmen zur Vermeidung von Wildunfällen bereits vor?

Wenn ja, welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung vor, und welche Maßnahmen sind zur Vermeidung von Wildunfällen demnach die wirksamsten und sollen verstärkt angewendet werden?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ende 2010 wurde die BASt beauftragt, eine Studie über Erfordernis, Art und Umfang eines verbesserten Wildschutzes an Bundesfernstraßen sowie die resultierenden finanziellen Folgen für den Bund zu erstellen. Im Rahmen dieser Studie wurden folgende Projekte entwickelt und für das Gesamtforschungsprogramm des BMVI angemeldet:

- Wirtschaftliche Randbedingungen für die Herstellung und die Unterhaltung von Wildschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen (BAB, anbaufreie Bundesstraßen bzw. Bundesstraßen mit Wildunfallsschwerpunkt)
- Geoinformatische Auswertung von Wildunfalldaten
- Wirkungsweise und Effektivität von Wildwarnreflektoren.

Ziel ist es, aufbauend auf den Forschungsergebnissen geeignete Maßnahmen zu entwickeln, mit denen durch Vermeidung von Wildunfällen die Verkehrssicherheit verbessert werden kann.

10. Wie bewertet die Bundesregierung folgende Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Wildtieren, bezogen auf die betroffenen Tierarten
- a) Wildschutzzäune,
  - b) Haarsäcklein,
  - c) CD-Blinker,
  - d) Duftzaun,
  - e) Reflexionsfolien,
  - f) Grünbrücken und andere Querungshilfen und
  - g) weitere Maßnahmen?

Zum heutigen Zeitpunkt kommen als statistisch nachgewiesene wirksame Maßnahmen Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen im Betracht. Für eine möglichst hohe Wirksamkeit sind ergänzend Leit- und Sperr-einrichtungen für Tiere (z. B. Wildschutzzäune) im Umfeld der Maßnahme erforderlich.

Gleiches gilt für Wildwarnanlagen. Monitoring-Ergebnisse weisen eine hohe Wirksamkeit für große und mittelgroße Wildtiere nach. Wildwarnanlagen können nur an einbahnigen Straßen errichtet werden und setzen eine funktionierende Zäunung im Umfeld voraus.

Im Hinblick auf die Vermeidung der Überquerung der Straße durch Wild und damit implizit auf die Unfallvermeidung gibt es insbesondere an Bundesfernstraßen, die dem weiträumigen Verkehr mit der Verbindungsfunktion adäquaten Fahrgeschwindigkeit dienen, keine Alternative zu Wildschutzzäunen, deren Wirksamkeit statistisch hinreichend nachweisbar ist.

Wildwarnreflektoren können nach einer Untersuchung der BAST (Untersuchung der Eignung von Wilddurchlässen und der Wirksamkeit von Wildwarnreflektoren; Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 426) hinsichtlich Schalenwild Wildunfälle um 20 Prozent bis 40 Prozent mindern, allerdings nur zeitlich begrenzt (vermutlich nur während der Gewöhnungsphase).

Im Jahr 2011 wurde unter Mitwirkung des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein ein über fünf Jahre angelegtes Pilotprojekt von ADAC und Deutschem Jagdverband als Langzeitstudie gestartet, das die Entwicklung praktischer Handlungsempfehlungen zur Vermeidung von Wildunfällen am Beispiel von Teststrecken in Schleswig-Holstein zum Ziel hat. Es werden darin Aussagen zum praktischen Nutzen bzw. zur Effektivität der eingesetzten Präventionsmaßnahmen erfolgen. Abschließende Ergebnisse liegen zurzeit noch nicht vor.

11. Wie viele Verkehrsunfälle unter Beteiligung von welchen streng geschützten Wildtierarten, entsprechend der FFH-Richtlinie (FFH = Fauna-Flora-Habitat), wurden seit dem Jahr 2000 gemeldet (bitte tabellarisch nach Tierarten und Jahren auflisten)?
12. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, für welche geschützten Wildtierarten Verkehrsunfälle die Tötungsursache Nummer eins sind?
13. Welche geschützten Wildtierarten werden durch Verkehrsunfälle in ihren Populationen erheblich beeinträchtigt?  
Wie stellt sich die Gefährdung der Bestände dar?

Die Fragen 11 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein systematisches bundesweites Totfundmonitoring für streng geschützte Arten besteht nicht (vgl. Antwort zu den Fragen 1 bis 3). Die Universität Kiel plant zusammen mit den Jagdverbänden aufbauend auf der Pilotregion Schleswig-Holstein ein bundesweites Totfundkataster.

14. Welche Maßnahmen ergreifen Bund und Länder, um die Gefährdung der Bestände von geschützten Wildtierarten durch Verkehrsunfälle und Landschaftszerschneidung zu reduzieren?

Gemäß § 3 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes haben die Träger der Straßenbaulast die Bundesfernstraßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes zu berücksichtigen.

Die Länder ergreifen Maßnahmen zur Vermeidung von Wildunfällen in unfallgefährdeten Bereichen. Dazu gehören die Errichtung von Wildschutzzäunen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, die Aufstellung der Gefahrzeichen „Wildwechsel“ oder „Amphibienwanderung“ (bzw. als Zusatzzeichen Krötenwanderung). In einigen Ländern werden zusätzliche Hinweise zu Otterwechsell (Mecklenburg-Vorpommern) oder wildkatzenreichen Gebieten (Hessen) gegeben. Einige Länder rüsten auch mit diversen Hilfsmitteln (Reflektoren, Blinkstreifen usw.) mit dem Ziel der Reduzierung der Wildunfälle nach.

Wildwarnanlagen wurden an mehreren Bundesstraßen nachträglich installiert. Untersuchungen weisen eine sehr hohe Wirksamkeit für große und mittelgroße Säugetiere nach. Die Akzeptanz der Anlagen bei der Bevölkerung ist sehr hoch, da die Anlagen nur bei Gefahr eine Geschwindigkeitsbegrenzung auslösen.

Folgende Anlagen an Bundesfernstraßen wurden errichtet:

Baden-Württemberg	B 292	Wildwarnanlage Aglasterhausen
Nordrhein-Westfalen	B 224	zwischen Raesfeld-Erle und Dorsten: Wildwarnanlage Wolfsberg im Forst Gewerkschaft Augustus in der Üfter Mark
	B 504	zwischen Kranenburg und Goch: Wildwarnanlage Klever Reichswald
Sachsen-Anhalt	B 176	OU Freyburg (Unstrut) (Ostspange): Wildschutzanlage mit Zwangswechseln und Wildwarnanlage
	B 180	OU Freyburg (Unstrut): Wildschutzanlage mit Zwangswechseln und Wildwarnanlage
Schleswig-Holstein	B 202	Wildwarnanlage Rastorfer Kreuz



Bei der Planung des Neu- oder Ausbaus von Straßen werden die Vermeidung von Wildunfällen geprüft und die ökologischen Auswirkungen der Straße auf Wildtiere untersucht. Das Risiko für Kollisionen darf sich nicht signifikant erhöhen. Nach weiteren Maßgaben der einschlägigen Vorschriften sind geeignete Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen.

Bereits bei der Anmeldung der Straßenverkehrsprojekte für den Bundesverkehrswegeplan werden diese Belange berücksichtigt.

Soweit die Straßen wesentliche Austauschbeziehungen oder Korridore beeinträchtigen können, sind Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen einschließlich der dazugehörigen Leit- und Sperreinrichtungen vorzusehen. Hierzu gehören Überführungen wie z. B. Grünbrücken oder kleinere Faunabrücken und Unterführungen wie Talbrücken oder Amphibiendurchlässe. Diese Maßnahmen dienen nicht nur dem Wild oder einzelnen geschützten Arten, sondern der gesamten Biodiversität.

Untersuchungen an der A 11 in Brandenburg zeigen deutlich, dass nach dem Bau der Grünbrücke die Wildunfallzahlen deutlich zurückgegangen sind.

Nach Kenntnis der Bundesregierung rüstet auch die DB AG bestimmte kritische Streckenabschnitte mit Wildschutzzäunen aus.

15. Welche Programme zur Wiederansiedlung von geschützten Wildtierarten wie z. B. Wolf, Luchs und Wildkatze werden durch Verkehrsunfälle gefährdet?

Informationen über die konkrete Gefährdung von Wiederansiedlungsprojekten durch Verkehrsunfälle liegen der Bundesregierung nicht vor.

16. Welche Programme zur Wiederansiedlung von Wildtierarten sind der Bundesregierung bekannt, die eine rechtliche Absicherung von unzerschnittenen Landschaften berücksichtigen?

Im Wesentlichen setzt die Bundesregierung auf Selbstausbreitung von Wildtierarten. Für eine erfolgreiche Selbstausbreitung sind ausreichend große Lebensräume und zwischen diesen Lebensräumen vermittelnde Verbundachsen erforderlich. Hierzu wurden und werden Projekte (z. B. Erprobungs- und Entwicklungsvorhaben Wiedervernetzung von Lebensräumen) seitens der Bundesregierung durchgeführt und den Ländern als Planungshilfe zur Verfügung gestellt. Eine rechtliche Sicherung der unzerschnittenen Landschaften gibt es nicht.

17. Welche Programme zur Wiederansiedlung von Wildtierarten sind der Bundesregierung bekannt, die Querungshilfen vorsehen?

Zwei Projekte zur Vernetzung sind hier zu nennen.

Mit dem Projekt Wiedervernetzung von Lebensräumen wird u. a. die Wiederausbreitung der Haselmaus über Grünbrücken unter sich ändernden Klimabedingungen (Klimawandel) an ihrem Arealrand in Schleswig-Holstein gefördert.

Im Rahmen des Projekts zum Schutz der Wildkatze (Wildkatzensprung) des Bundesprogramms Biologische Vielfalt werden Wiedervernetzungsmaßnahmen durch die Anlage von Hecken und Feldgehölzen in mehreren Bundesländern durchgeführt, um dieser Wildtierart den Wechsel zwischen Waldinseln zu ermöglichen. Die Wiedervernetzung ist insbesondere auch außerhalb von Wiederansiedlungsprojekten von großer Bedeutung beim Schutz von Wildtierarten.

18. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Fortschritt des Bundesprogramms Wiedervernetzung?

Nach Auskunft der für den Bund im Rahmen der Auftragsverwaltung tätigen Länder gibt es folgenden Sachstand.

In einem Abschnitt ist die Wiedervernetzung erreicht.

RP	B 256	nördlich Rengsdorf oder zwischen Bonefeld und Straßenhaus Westerwald	Landschaftstunnel (200 m) im Zuge der B 256 OU Rengsdorf
----	-------	--	--

In zwei Abschnitten wird derzeit eine Grünbrücke gebaut.

BY	A 3	nordwestlich Rohrbrunn Spessart	Grünbrücke im Bauabschnitt Kauppenbrücke–Rohrbrunn
NI	A 7	nördlich Bockenem Hainberg	Grünbrücke in Bau; Fertigstellung 2015

In weiteren neun Abschnitten finden konkrete Planungen für Wiedervernetzungsmaßnahmen statt.

BW	A 5	südwestlich Freiburg Mooswald	Im Rahmen der Planungen der Deutschen Bahn für das 3./4. Gleis der Rheintalbahn ist eine 70 bis 80 m breite Grünbrücke vorgesehen, die die geplanten Gleise und die BAB A 5 überspannt.
BW	A 8	westlich Ispringen Nordschwarzwald	Eine Grünbrücke ist wegen der schon heute starken Zerschneidungswirkung für den Ausbau der A 8 nicht planfestgestellt. BW schlägt vor, eine Grünbrücke zur Sanierung der Zerschneidung im Zuge des Ausbaus zu realisieren.
BW	A 8	nördlich Laichingen (Widderstall) – östlich Merklingen Schwäbische Alb	Eine Grünbrücke wird beim Ausbau der A 8 östlich Merklingen errichtet; der Bau beginnt voraussichtlich 2015.
BY	A 3	westlich Geiselwind Steigerwald	Grünbrücke im Abschnitt Wiesentheid–Fuchsberg planfestgestellt, aber noch nicht in Bau
NI	A 7	nordöstlich oder südöstlich von Soltau Lüneburger Heide	Grünbrücke in der Entwurfsplanung im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 7 zwischen AD Walsrode und AS Soltau-Ost
NI	A 7	zwischen Ausfahrt Echte und Ausfahrt Seesen Harz	Grünbrücke im Planfeststellungsverfahren; Bau im Rahmen des ÖPP-Projekts sechsstreifiger Ausbau der A 7 zwischen AD Salzgitter und AD Drammetal
NI	A 7	nördlich Nörten-Hardenberg Leine-Senke	Grünbrücke planfestgestellt; Bau im Rahmen des ÖPP-Projekts sechsstreifiger Ausbau der A 7 zwischen AD Salzgitter und AD Drammetal
RP	A 3	nördlich Ransbach Westerwald	Grünbrücke im Rahmen des Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen
ST	A 2	westlich Theeßen Vorfläming	Vorplanung abgeschlossen, Entwurfsplanung noch nicht begonnen

In den übrigen Abschnitten werden derzeit Prüfungen über die Notwendigkeit und die mögliche Umsetzung von Wiedervernetzungsmaßnahmen in unterschiedlicher Detailschärfe durchgeführt. In Abstimmung mit den Naturschutz-

behörden werden in den meisten Ländern landesweite Konzepte und Prioritätenlisten erstellt. Beispiele hierfür sind:

#### Baden-Württemberg

Auf der Grundlage des Bundesprogramms Wiedervernetzung, des Fachplans „Landesweiter Biotopverbund“ und des Generalwildwegeplans des Landes wird derzeit ein landesweites Konzept für die Wiedervernetzung entwickelt, das auch eine Priorisierung der notwendigen Querungshilfen beinhaltet.

Die im Juli 2013 von der Landesregierung Baden-Württemberg beschlossene Naturschutzstrategie enthält das Ziel, die unzerschnittenen verkehrsarmen Räume im Land zu erhalten und möglichst zu vermehren. Dort, wo es entsprechend des sich in Erarbeitung befindlichen landesweiten Konzepts für die Wiedervernetzung besonders wichtig ist, sollen bestehende Straßen nachträglich mit Querungshilfen versehen werden. Für dieses Ziel sollen verstärkt Kompensationsmaßnahmen eingesetzt werden.

#### Bayern

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat 2008 das „Konzept zur Erhaltung und Wiederherstellung von bedeutsamen Wildtierkorridoren an Bundesfernstraßen in Bayern“ vorgelegt.

Die Bayerische Straßenbauverwaltung hat ein Amphibienschutzprogramm, das sich zum Ziel gesetzt hat, in den Jahren 2010 bis 2015 die 39 landesweit bedeutendsten Amphibienquerungen an Bundes- und Staatsstraßen mit stationären Schutzsystemen nachzurüsten. Hierfür sieht das Programm Maßnahmen mit einem Kostenvolumen von 11,4 Mio. Euro vor. Bei der Auswahl der landesweit bedeutendsten Amphibienquerungen waren insbesondere der Schutz geschützter Arten vor Verkehrsunfällen und die Wiedervernetzung von Lebensraumkorridoren ein wichtiges Kriterium. Aktuell sind 26 Maßnahmen umgesetzt und zwei Maßnahmen in Bau.

#### Brandenburg

Grundlage der Planungen sind neben dem Bundesprogramm die „Biotopverbundplanung in Brandenburg“, die als Baustein der geplanten Überarbeitung des Landschaftsprogramms Brandenburg 2013 veröffentlicht wurde und das 2014 beschlossene „Maßnahmenprogramm Biologische Vielfalt“ in Brandenburg.

#### Nordrhein-Westfalen

Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz hat ein Entscheidungskonzept für die waldreichen Mittelgebirgsregionen von Nordrhein-Westfalen erarbeitet. Innerhalb des Straßennetzes wurden Abschnitte ermittelt, für die Erfordernis und Realisierungsmöglichkeit von Tierquerungshilfen im Detail zu untersuchen sind.

Insgesamt wurden ca. 120 Suchräume unterschiedlicher Priorität identifiziert und die Ergebnisse mit dem Bundesprogramm Wiedervernetzung abgeglichen. Das Entscheidungskonzept stellt eine Ergänzung und Untersetzung des Bundesprogramms Wiedervernetzung auf Landesebene dar, auf dessen Grundlage weitere konkrete Maßnahmen gegen Wildunfälle und Zerschneidung von Habitaten erarbeitet werden können.

Bereits im Zuge des Konjunkturpakets II wurden von den Ländern 18 Grünbrücken geplant, von denen 16 bereits fertig gestellt sind und eine im Bau ist. Auch diese Grünbrücken dienen der Wiedervernetzung von Lebensräumen.

Über den Umsetzungsstand wird Anfang 2017 ein Zwischenbericht vorgelegt.

19. Bis wann werden die im Bundesprogramm Wiedervernetzung vorgestellten prioritären Wiedervernetzungsabschnitte umgesetzt sein?

Da die Maßnahmen als freiwillige Sanierungsmaßnahmen einzustufen sind, erfolgt die Umsetzung nach zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln. Einen konkreten Zeitplan gibt es nicht.

20. Wie will die Bundesregierung das Ziel der nationalen Biodiversitätsstrategie, die ökologische Durchlässigkeit von zerschnittenen Räumen bis zum Jahr 2020 zu erreichen, erfüllen?

Beim Neu- und Ausbau von Bundesverkehrswegen ist die Berücksichtigung einer ausreichenden ökologischen Durchlässigkeit bereits gängige Praxis, indem zur Erhaltung von Biotopverbundachsen regelmäßig Querungshilfen für Tiere wie Grünbrücken oder Tierdurchlässe vorgesehen werden. Auch ist es erklärtes Ziel des neuen Bundesverkehrswegeplanes, den Verlust an unzerschnittenen verkehrarmen Räumen weitgehend zu vermeiden.

Für bestehende Verkehrswege hat im Bereich der Bundesfernstraßen die Bundesregierung ein Konzept zur Vernetzung von besonders wertvollen Lebensräumen vorgelegt, mit dem wichtige Wiedervernetzungsabschnitte beschrieben werden. Ein spezieller Förderansatz, mit dem die ökologische Durchlässigkeit der Landschaft für die biologische Vielfalt erreicht werden kann, liegt nicht vor.

Zur Verwirklichung der Ziele des Bundesprogramms Wiedervernetzung ist auch die aktive Mitwirkung der Länder gefragt. Dies betrifft einerseits die Planung und Abstimmung in den prioritären Wiedervernetzungsabschnitten und andererseits die Umsetzung, das Monitoring und die Unterhaltung der Maßnahmen. Eine planungsrechtliche Sicherung der direkten Umgebung und der Korridore sowie eine naturschutzfachliche Stärkung der Korridore durch geeignete Maßnahmen dienen der Stärkung der Wiedervernetzungsmaßnahmen.

Die Bundesregierung entwickelt derzeit einen ergänzenden Bioindikator, der über das Ausmaß der Zerschneidung in Lebensraumnetzen Auskunft geben soll und dadurch die Vermeidung und Aufhebung von Zerschneidungswirkungen bis 2020 unterstützen wird.

21. Welche Haushaltsmittel standen seit dem Jahr 2009 jährlich für den Bau von Grünbrücken auf Bundesfernstraßen zur Verfügung, und welche Mittel sind für das Jahr 2015 und in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehen?

Für die Umsetzung des Bundesprogramms Wiedervernetzung wurden keine eigenen Haushaltstitel geschaffen.

Soweit die Realisierung von Wiedervernetzungsmaßnahmen im Zuge von Bedarfsplanmaßnahmen stattfindet, dienen die Maßnahmen anteilig auch der Vermeidung oder Kompensation und damit der Projektbewältigung des Ausbaus. Die Finanzierung erfolgt über die Haushaltstitel für die Bedarfsplanmaßnahmen.

Dagegen werden Wiedervernetzungsmaßnahmen, die als reine Sanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen durchgeführt werden, aus den Um- und Ausbautiteln finanziert.

Alle in der Antwort zu Frage 18 aufgeführten fertiggestellten und in Bau befindlichen Maßnahmen wurden oder werden aus den Haushaltstiteln für Bedarfsplanmaßnahmen finanziert. Nach bisherigem Stand sind noch keine Ausgaben im Bereich der Um- und Ausbautitel für Maßnahmen des Bundesprogramms Wiedervernetzung angefallen.

22. Hat die Bundesregierung Kenntnis über Studien zur Wirkung von Grünbrücken auf Tierpopulationen, insbesondere auf wandernde Arten?

Die Wirkung von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen wurden in diversen Studien untersucht und nachgewiesen. Voraussetzungen für eine hohe Wirksamkeit sind insbesondere

- die Wahl des richtigen Typs,
- die richtige Verortung im Verbundnetz,
- die an den Bedürfnissen der Leitarten und Lebensräume ausgerichtete Gestaltung,
- die angemessene Umfeldgestaltung und
- eine möglichst hohe Störungsfreiheit des Bauwerkes.

Wesentliche Ergebnisse enthalten die beiden vom Bundesverkehrsministerium veranlassten Forschungsarbeiten

- Pfister, P. et al., 1998: Bio-ökologische Wirksamkeit von Grünbrücken über Verkehrswege = Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 756
- Georgii, B. et al., 2007: Nutzung von Grünbrücken und anderen Querungsbauwerken durch Säugetiere = Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 971

Weitere abgeschlossene und laufende Forschungsvorhaben des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) und der BAST ergänzen die Studien.

In dem Projekt Holsteiner Lebensraumkorridore werden in einem konkreten Raum über einen längeren Zeitraum neue Maßnahmen entwickelt und erprobt und wissenschaftlich begleitet. So wird u. a. die notwendige Einbindung von Querungshilfen in das Umland untersucht und die Bedeutung der Hinterlandanbindung für die Funktionsfähigkeit von Querungshilfen und für den Verbund nachgewiesen. Mit populationsdynamischen und populationsgenetischen Untersuchungen zum Nachweis der Wirksamkeit auf Populationsebene wurde gerade erst begonnen.

23. An welchen Bundesfernstraßen sieht die Bundesregierung einen vordringlichen Bedarf für den Bau von Grünbrücken, und bis wann sollen diese jeweils realisiert werden?

Welcher Bedarf an Haushaltsmitteln ist dafür erforderlich?

Die Bundesregierung hat zu diesem Zweck das Bundesprogramm Wiedervernetzung mit seinen 93 prioritären Wiedervernetzungsabschnitten aufgelegt. Diese Abschnitte sind die aus Bundessicht wichtigsten Bereiche, in die die Anstrengungen zur Wiedervernetzung konzentriert werden sollen.

Hinsichtlich der Umsetzung wird auf die Antwort zu Frage 18, der Finanzierung auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

24. In welchen Ländern der Europäischen Union gibt es bereits Programme zur Wiedervernetzung, und welcher Austausch besteht zwischen Deutschland und diesen Ländern?

Alle Nachbarstaaten haben ebenfalls Konzepte zur Wiedervernetzung von Lebensräumen entwickelt. Die Konzepte in den Niederlanden und der Schweiz beispielsweise umfassen die in dem Land lebende biologische Vielfalt. Insbesondere die Niederlande und Österreich haben Programme zur Umsetzung von Wiedervernetzungsmaßnahmen entwickelt. Die Schweiz wird im Sommer 2015 einen Aktionsplan des Bundes zur Strategie Biodiversität verabschieden. Eines der gewichtigeren Maßnahmenbündel betrifft die so genannte ökologische Infrastruktur. In anderen Ländern wie z. B. der Tschechischen Republik gibt es eher sektorale Ansätze, die insbesondere größere Säuger berücksichtigen.

Der Fachaustausch zwischen den europäischen Ländern erfolgt über das Infra Eco Network Europe (IENE), die Conference of European Directors of Roads (CEDR) und die Forschungsgesellschaften im Bereich Straßenwesen der Länder Deutschland, Österreich und Schweiz (D-A-CH).

25. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Reduzierung von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Wildtieren?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 7 und 14 verwiesen.

26. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um Verkehrsunfälle unter Beteiligung von geschützten Wildtierarten zu reduzieren?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 7 und 14 verwiesen.



