

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Caren Lay, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/13116 –**

Waldabholzung für Verkehrsinfrastruktur in Deutschland und Lärm am Beispiel des Autobahnausbaus um Nürnberg

Vorbemerkung der Fragesteller

In Reaktion auf den geplanten Ausbau verschiedener Autobahnabschnitte in und um Nürnberg in Mittelfranken durch die Autobahndirektion Nordbayern hat sich in Fischbach im Januar 2017 eine Bürgerinitiative gegründet, die sich mit den Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme beschäftigt. Geplant ist ein Umbau des Kreuzes Nürnberg-Ost, mit einer 17 Meter hohen Overfly-Brücke und bis zu 54 Meter breiten Dämmen im Wald sowie der Umbau der Anschlussstelle Nürnberg-Fischbach. Die Bekanntgabe durch das Amtsblatt blieb der betroffenen Bevölkerung unbekannt. Die Regierung von Mittelfranken hat anschließend 280 Einwendungen trotz Ablauf der ursprünglich gesetzten Frist akzeptiert, wobei es vor allem um den aus Sicht der Betroffenen nicht ausreichenden Lärmschutz geht.

Weil die Autobahn einen massiven Eingriff in Flora und Fauna bedeutet, hat auch der Bund Naturschutz Einwand eingereicht. Der Baumaßnahme würden 20 Hektar Nürnberger Reichswald zum Opfer fallen. Es handelt sich dabei um geschützten Bannwald und um europäisches Vogelschutzgebiet. Der Reichswald ist die grüne Lunge der Großstädte und unersetzliches Naherholungsgebiet. Auch als Senke für klimaschädliche Emissionen spielt der Reichswald eine hervorgehobene Rolle. Die Rodung wäre der aktuell größte Eingriff in den Nürnberger Reichswald. Aber auch an anderen Stellen ist der Reichswald durch mehrere, teils umstrittene Bauvorhaben für Autobahnen und Straßeninfrastruktur von Abholzung bedroht bzw. wurde bereits abgeschlagen (etwa Verbreiterung der A6 von Kreuz Nürnberg-Süd bis Kreuz Nürnberg-Ost, Brücken-Erneuerung A3 westlich des Autobahnkreuzes Nürnberg – Bauwerk BW 402e, Ausbau der Staatsstraße 2239 Feucht – Penzenhofen, Anschlussstelle A3 Nürnberg-Nord, Kreisverkehr am Nürnberger Hafen).

1. Wie viel Wald wurde in Deutschland für Autobahnprojekte und andere Verkehrsinfrastrukturprojekte laut Kenntnis der Bundesregierung seit 2000 insgesamt gerodet (bitte nach Bauvorhaben, Wald- und Baumart, Waldfläche pro Jahr und Bundesland auflisten)?
3. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, bei welchen in der Antwort zu Frage 1 genannten Vorhaben Wald an anderer Stelle neu gepflanzt wurde (bitte nach Bauvorhaben, neuer Waldfläche und Baum- und Waldart pro Projekt und Jahr auflisten)?

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

Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) werden keine Statistiken über die projektspezifischen Umfänge von Waldrodung und Waldneuanlage geführt. Die Planung und Verwaltung von Bundesfernstraßen erfolgen im Rahmen der Auftragsverwaltung durch die Länder. Als projektbezogene und integrative Bestandteile der Planungskonzeption der Bauvorhaben gehören hierzu auch die nach der Eingriffsregelung des BNatSchG erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, wie z. B. Neuaufforstungen.

Grundsätzlich ist sichergestellt, dass die Inanspruchnahme von Wald durch die Berücksichtigung der Landesforstgesetze und durch eine enge Abstimmung mit den Fachbehörden durch Ersatzaufforstungen angemessen kompensiert wird.

2. Wie viel Wald wurde wegen Autobahnprojekten und anderen Verkehrsinfrastrukturvorhaben in und um Nürnberg laut Kenntnis der Bundesregierung seit 2000 insgesamt gerodet (bitte nach Bauvorhaben, Rechtsgrundlage, verlorene Waldfläche pro Projekt und Jahr, Wald- und Baumart auflisten)?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

4. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, bei welchen in der Antwort zu Frage 2 genannten Vorhaben Wald an anderer Stelle neu gepflanzt wurde (bitte nach Bauvorhaben, neuer Waldfläche pro Projekt und Jahr auflisten)?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

5. Welche Auswirkungen auf Deutschlands Klimabilanz hat die Abholzung von Wald durch Autobahnbau, und wie viel Klimagase werden durch den verlustig gegangenen Wald (siehe Frage 1 und 2) zusätzlich ausgestoßen bzw. gehen als Senke verloren (pro Jahr seit 2000)?

Die Waldumwandlung für den Autobahnbau kann unterschiedliche Auswirkungen auf die Klimabilanz haben.

Die Auswirkungen hängen von der Menge des aufstockenden Bestands, der Holzverwendung und der Bodenart ab. Über die betroffenen Flächen und Holzmengen können keine Aussagen gemacht werden. Daher können keine quantitativen Abschätzungen zur Auswirkung auf die Klimabilanz gemacht werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

6. Welche Baumarten sind laut Kenntnis der Bundesregierung die effektivsten Senken für Klimagase?

Die Senkenwirkung der verschiedenen Baumarten in Deutschland hängt von einer Vielzahl verschiedener Faktoren ab. Wichtige Faktoren sind

- der Zuwachs an Biomasse,
- die Trockenrohdichte und damit der Kohlenstoffgehalt der Biomasse,
- die Wirkung auf Streu und Boden und
- die Verwendung genutzten Holzes.

Wegen der komplexen Wechselwirkung der oben genannten Faktoren kann die Senkenwirkung für einzelne Baumarten nicht nach der Effektivität gereiht werden.

7. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Unfallzahlen in dem betroffenen Autobahnabschnitt im Vergleich zu anderen Autobahnkreuzen, und wie stehen diese im Verhältnis zum bundesweiten Durchschnitt, insbesondere bei schweren Unfällen mit Todesfolge?

Die Informationen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

BAB-Bereich	Länge (km)	Mittlere Anzahl der Unfälle pro Jahr im Zeitraum 2013 - 2015						2016	
		U(P)	davon: U(GT)	mittlerer DTV	FL (Mrd.km)	UR _{UP} (U/Mrd.Fz.km)	UR _{UGT} (U/Mrd.Fz.km)	U(P)	davon: U(GT)
A9 AS N.-Fischbach AK Kreuz N.-Ost	1,2	7	0	104.967	0,046	160,44	0	2	0
A9-A6-A3 Autobahnmasche Nürnberg	23,0	62	1	65.083	0,545	113,07	1,834	58	1
Alle Abschnitte auf BAB in Deutschland, die an einem Kreuz enden oder beginnen	1714,8	3.812	55	65.002	40,685	93,70	1,360	-	-

BAST-U2p-29/2017

8. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung folgende Möglichkeiten geprüft, um die Unfallzahlen zu reduzieren:
- a) Frühzeitigere Beschilderung des Autobahnkreuzes und der Abfahrt nach Heilbronn?
 - b) Eine Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen den beiden Autobahnkreuzen auf der A9, um sowohl den Lärm zu reduzieren als auch die Unfallzahlen zu reduzieren?

Die Beschilderung des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost und dessen Abfahrt nach Heilbronn ist gemäß den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA) ausgeführt und beginnt bereits ca. 2 km vor dem Kreuz.

Um die Verkehrssicherheit im Bereich des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost zu optimieren, wurden auf der A 6 die Streckenbeeinflussungsanlage (SBA) A 6 Schwabach und auf der A 9 die Streckenbeeinflussungsanlage A 9 Fischbach errichtet. Als Deckelung der Höchstgeschwindigkeit auf der A 6 in Fahrtrichtung Amberg wurde eine sog. Grundversorgung von 100 km/h und in Fahrtrichtung Heilbronn von 120 km/h geschaltet.

Auf der A 9 greift in beiden Fahrtrichtungen eine Beschränkung auf 120 km/h. Die SBA gibt jeweils verkehrsabhängig auch niedrigere Geschwindigkeiten vor. Als bauliche Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Ver-

kehrsbeziehung Berlin–Heilbronn wurde 2010 ein Verflechtungsstreifen zwischen dem Autobahnkreuz Nürnberg-Ost und der Anschlussstelle Nürnberg-Langwasser an der Richtungsfahrbahn Heilbronn angelegt.

Eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit wird mit dem geplanten Umbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost mit der Anschlussstelle Nürnberg-Fischbach erwartet.

9. Welche Berechnungsmethode zur Ermittlung der Lärmwerte werden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Autobahndirektionen angewandt, welche speziell bei den A9-Ausbauplänen, und wie erklärt sich, dass diese Werte deutlich unter den Werten der Lärmkarten 2010/2011 des Umweltamtes der Stadt Nürnberg liegen?

Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) schreibt für die Berechnung der örtlichen Schallsituation im Rahmen eines Neubaus und einer wesentlichen Änderung von Straßen die Anwendung des Rechenverfahrens aus den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) verbindlich vor.

10. Warum werden bei der Berechnung der Lärm- und Feinstaubwerte unterschiedliche Variablen benutzt?

In den jeweiligen Berechnungsverfahren zur Beurteilung der Schallsituation sowie zur Beurteilung der Luftverunreinigungen werden fachspezifische Besonderheiten berücksichtigt.