

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Gisela Splett GRÜNE

und

Antwort

des Innenministeriums

Verminderung der Zerschneidungswirkung von Verkehrswegen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Untersuchungen und Erkenntnisse liegen zu Wildtierkorridoren und zur Funktionsfähigkeit des Lebensraumverbundes in Baden-Württemberg und grenzüberschreitend vor und welche weiteren Untersuchungen sind beispielsweise im Hinblick auf das Schutzgebietsnetz Natura 2000 in Arbeit oder geplant?
2. Inwieweit ist die Funktionsfähigkeit der Wildtierkorridore gesichert, insbesondere im Hinblick auf das Vorhandensein oder Fehlen von Grünbrücken oder anderen Querungshilfen an Verkehrswegen?
3. Gibt es Leitlinien, für welche Tiergruppen bzw. -arten und in welcher Form bei Verkehrsprojekten die Auswirkungen auf die Lebensraumzusammenhänge zu untersuchen und geeignete Maßnahmen zur Verminderung von Barrierewirkungen vorzusehen sind?
4. Inwieweit werden vor dem Hintergrund neuerer gesetzlicher Regelungen (vgl. Natura 2000, Biotopverbund) Maßnahmen zur Verminderung von Barrierewirkungen auch an bestehenden Verkehrswegen geplant und durchgeführt und wurden/werden spezielle Konzepte für bestimmte Tierarten (z. B. Luchs, Otter) oder ausgewählte Räume entwickelt?
5. Wie wird sichergestellt, dass bestehende oder neu zu errichtende Querungshilfen an Straßen (z. B. Amphibiendurchlässe) ihren Zweck dauerhaft erfüllen und inwieweit werden hierzu Funktions- und Erfolgskontrollen durchgeführt?

6. Verfügen die Straßenbaulastträger/Unterhaltungspflichtigen derzeit und zukünftig über ausreichende personelle und finanzielle Kapazitäten, um die notwendigen Kontrollen und Unterhaltungsmaßnahmen gewährleisten und ggf. Verbesserungsmaßnahmen durchführen zu können?
7. Welche Möglichkeiten und finanziellen Mittel bestehen für die Einrichtung neuer Amphibienschutzanlagen an bestehenden Straßen und inwieweit findet hierbei eine fachliche Prüfung der Anträge sowie eine Ausrichtung der Mittelvergabe an fachlichen Prioritäten statt?
8. Inwieweit wird insbesondere bei schwach genutzten Straßen entsprechend der Empfehlung des Rechnungshofes die Möglichkeit von zeitweisen Straßensperrungen als Alternative zur Anlage von Amphibientunneln angesehen, wie wird hierbei der Schutz der Jungpopulationen sichergestellt und welche konkreten Beispiele und Planungen gibt es diesbezüglich?
9. Wie wird bei einem Straßenneu- oder -ausbau mit Amphibienschutzanlage mit eventuell vorhandenen Nebenstraßen verfahren bzw. wie wird sichergestellt, dass diese nicht den Erfolg der Amphibienschutzmaßnahme verringern, und gibt es hierzu konkrete Beispiele?
10. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass in Anbetracht des hohen Zerschneidungsgrades und vor dem Hintergrund des Klimawandels verstärkte Anstrengungen zur Erhaltung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Lebensraumverbundes notwendig sind?

18. 07. 2006

Dr. Splett GRÜNE

Begründung

Der Rechnungshof hat in seiner Denkschrift 2006 erhebliche Defizite bezüglich Planung, Bauausführung und Unterhaltung von Amphibiendurchlässen an Straßen festgestellt und eine Verbesserung des Amphibienschutzes gefordert.

Von der Zerschneidungswirkung durch Verkehrswege sind jedoch nicht nur Amphibien, sondern auch viele andere Tiergruppen betroffen.

Antwort

Mit Schreiben vom 11. August 2006 Nr. 6–880/141 beantwortet das Innenministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Untersuchungen und Erkenntnisse liegen zu Wildtierkorridoren und zur Funktionsfähigkeit des Lebensraumverbundes in Baden-Württemberg und grenzüberschreitend vor und welche weiteren Untersuchungen sind beispielsweise im Hinblick auf das Schutzgebietsnetz Natura 2000 in Arbeit oder geplant?*

Zu 1.:

Fragen der Zerschneidungswirkung durch Verkehrswege werden seit mehreren Jahren von der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt (FVA) in Freiburg untersucht. Neben einem Bewertungssystem für Wildtierlebensräume liegen Arbeiten zu Wildtierkorridoren in Baden-Württemberg und zu Wildtierkorridoren in Mitteleuropa vor. Aufgrund neuerer Erkenntnisse wird die Erfassung der Wildtierkorridore Baden-Württembergs z. Zt. aktualisiert. Der Schwerpunkt der derzeitigen Forschungen liegt auf der Auswertung von Wildunfällen, einem Indikator für die Störung von Lebensräumen. Für die nähere Zukunft ist beabsichtigt, zusammen mit der Schweiz ein Projekt zum grenzüberschreitenden Biotopverbund durchzuführen. Das Schutzgebietsnetz Natura 2000 spielt bei den Forschungen bislang eine untergeordnete Rolle.

2. Inwieweit ist die Funktionsfähigkeit der Wildtierkorridore gesichert, insbesondere im Hinblick auf das Vorhandensein oder Fehlen von Grünbrücken oder anderen Querungshilfen an Verkehrswegen?

Zu 2.:

Über Wildtierkorridore in Baden-Württemberg ist durch die grundlegenden Forschungen der FVA einiges bekannt (s. Frage 1), die Kenntnisse über die Funktionsfähigkeit dieser Korridore sind jedoch noch unzureichend. Aus diesem Grund können die Auswirkungen einzelner Querungshilfen auf den Gesamtkorridor bislang noch kaum abgeschätzt werden. Hierzu sind weitere Untersuchungen notwendig.

3. Gibt es Leitlinien, für welche Tiergruppen bzw. -arten und in welcher Form bei Verkehrsprojekten die Auswirkungen auf die Lebensraumzusammenhänge zu untersuchen und geeignete Maßnahmen zur Verminderung von Barrierewirkungen vorzusehen sind?

Zu 3.:

Entsprechende Leitlinien existieren bisher nicht.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ein „Merkblatt für Tierquerungshilfen“ herausgeben, das Leitlinien für den Umfang der notwendigen Untersuchungen bei konkreten Straßenbauprojekten sowie Angaben zu geeigneten Minderungsmaßnahmen enthält. Das Merkblatt wird z. Zt. von der Bundesanstalt für Straßenwesen erarbeitet.

4. Inwieweit werden vor dem Hintergrund neuerer gesetzlicher Regelungen (vgl. Natura 2000, Biotopverbund) Maßnahmen zur Verminderung von Barrierewirkungen auch an bestehenden Verkehrswegen geplant und durchgeführt und wurden/werden spezielle Konzepte für bestimmte Tierarten (z. B. Luchs, Otter) oder ausgewählte Räume entwickelt?

Zu 4.:

Bisher sind Maßnahmen zur Verminderung von Barrierewirkungen an bestehenden Straßen außer bei Amphibien (vgl. Nr. 5) nicht vorgesehen. Bei der künftigen Erarbeitung von Pflege- und Entwicklungsplänen für Natura 2000-Gebiete werden auch mögliche Entwicklungsmaßnahmen einbezogen. Im Einzelfall können dabei in der Zukunft auch Maßnahmen an bestehenden stark befahrenen Straßen ins Auge gefasst werden.

5. Wie wird sichergestellt, dass bestehende oder neu zu errichtende Querungshilfen an Straßen (z. B. Amphibiendurchlässe) ihren Zweck dauerhaft erfüllen und inwieweit werden hierzu Funktions- und Erfolgskontrollen durchgeführt?

Zu 5.:

Für Pflege und Unterhaltung der Querungshilfen ist der Straßenbetriebsdienst zuständig. Diese Arbeiten erfolgen nach dem „Merkblatt für Amphibienschutz an Straßen“ sowie dem „Handbuch für den Betriebs- und Unterhaltungsdienst“.

Der Rechnungshof Baden-Württemberg hat in seiner Denkschrift 2006 neben Planung und Bauausführung auch die bisherige Unterhaltung von Amphibienschutzanlagen als unzureichend bezeichnet. Es ist beabsichtigt, die vom Rechnungshof gemachten Anregungen zügig umzusetzen.

Funktions- und Erfolgskontrollen werden bei Amphibienschutzmaßnahmen bislang nur im Einzelfall durchgeführt, wie z. B. an der A 96 bei Wangen und der L 201 bei Mimmehausen-Mühlhofen.

Für Grünbrücken, die dem Lebensraumverbund verschiedener Tierarten dienen, werden spezielle Pflegeanweisungen erstellt, mit denen der Zweck dieser Bauwerke dauerhaft gesichert wird. Sie ermöglichen den Straßenmeistereien eine sachgerechte Pflege und Unterhaltung. Funktionskontrollen bei Grünbrücken wurden in den Jahren 1990 bis 1995 sowie in den Jahren 2004/2005 bei jeweils mehreren Bauwerken durchgeführt. Die Untersuchungen haben bestätigt, dass die Bauwerke von den Tieren angenommen werden und damit eine erhebliche Minderung der Zerschneidungswirkung bewirken.

6. Verfügen die Straßenbaulastträger/Unterhaltungspflichtigen derzeit und zukünftig über ausreichende personelle und finanzielle Kapazitäten, um die notwendigen Kontrollen und Unterhaltungsmaßnahmen gewährleisten und ggf. Verbesserungsmaßnahmen durchführen zu können?

Zu 6.:

Die Kapazitäten in der Straßenunterhaltung, zu der auch die Unterhaltung der Querungshilfen gehört, sind begrenzt. Deshalb wird vorrangig die Verkehrssicherungspflicht wahrgenommen. Angesichts abnehmender personeller und finanzieller Ressourcen ist entsprechend den Anregungen des Rechnungshofs vorgesehen, bei den Querungshilfen u. a. die Zusammenarbeit mit dem Naturschutz zu intensivieren, um die Funktion der Anlagen zu erhalten bzw. zu verbessern.

7. Welche Möglichkeiten und finanziellen Mittel bestehen für die Einrichtung neuer Amphibienschutzanlagen an bestehenden Straßen und inwieweit findet hierbei eine fachliche Prüfung der Anträge sowie eine Ausrichtung der Mittelvergabe an fachlichen Prioritäten statt?

Zu 7.:

Bei bestehenden Straßen, die um- oder ausgebaut werden, ist der Bau von Amphibienschutzanlagen – soweit sie erforderlich sind – Teil der Straßenplanung.

Bei bestehenden Straßen, die nicht verändert werden, besteht keine rechtliche Verpflichtung der Straßenbaulastträger, Amphibienschutzmaßnahmen zu installieren. Dennoch baut die Straßenbauverwaltung im Rahmen der finanziel-

len Möglichkeiten solche Schutzmaßnahmen an diesen Straßen, soweit hierfür eine Notwendigkeit besteht. Die Nachrüstung erfolgt anhand einer Prioritätenliste, die gemeinsam von der damaligen Landesanstalt für Umweltschutz und der Straßenbauverwaltung erstellt wurde.

Die Stiftung Naturschutzfonds hat in einigen Fällen auf Antrag von Naturschutzgruppen Gelder zur Umsetzung von Amphibienschutzanlagen an bestehenden Straßen bewilligt. Anliegen der Stiftung Naturschutzfonds war, mit Pilotanlagen für den Gedanken des Amphibienschutzes zu werben. Zwischen der Stiftung Naturschutzfonds und der Straßenbauverwaltung besteht die Übereinkunft, dass solche Anträge der Abteilung Straßenwesen des Innenministeriums zur Prüfung vorgelegt werden, um abzuklären, ob die beantragte Schutzmaßnahme nicht schon Bestandteil einer geplanten Straßenausbaumaßnahme ist. Dabei wird das geplante Schutzkonzept auch einer fachlichen Beurteilung unterzogen.

8. Inwieweit wird insbesondere bei schwach genutzten Straßen entsprechend der Empfehlung des Rechnungshofes die Möglichkeit von zeitweisen Straßensperrungen als Alternative zur Anlage von Amphibientunneln angesehen, wie wird hierbei der Schutz der Jungpopulationen sichergestellt und welche konkreten Beispiele und Planungen gibt es diesbezüglich?

Zu 8.:

Die zeitweise Sperrung von schwach genutzten Straßen hat sich nicht bewährt. Sie ist nur dann durchführbar, wenn Umleitungen des Verkehrs möglich und zumutbar sind. Bei der nächtlichen Frühjahrswanderung der Alttiere zum Laichgewässer kann Beginn, Verlauf und Ende anhand von Wetterdaten einigermaßen eingeschätzt werden. Die sommerliche Jungtierwanderung verläuft jedoch völlig anders. Hier sind häufig mehrere tausend bis zehntausend Jungtiere unterwegs. Die Wanderung erfolgt an warmen Tagen explosionsartig während und nach einem Gewitterregen. Hinzu kommt, dass diese spontane Massenwanderung im Gegensatz zur nächtlichen Alttierwanderung häufig tagsüber stattfindet.

Mit einer Straßensperrung im Frühjahr können zwar die Alttiere geschützt werden, der sommerliche „Froschregen“ lässt sich jedoch wegen seines schnellen Verlaufs durch eine Straßensperrung nicht schützen. Dadurch besteht die Gefahr, dass die gesamte Amphibienpopulation über mehrere Jahre hinweg vernichtet wird.

Der einzig sinnvolle und nachhaltig wirkende Schutz einer Amphibienpopulation besteht im Bau von Sperr- und Leiteinrichtungen sowie Amphibientunnel. Ein eindruckliches Beispiel der Umsetzung von Amphibienschutzmaßnahmen an einer bestehenden Straße wurde in den Jahren 2000 bis 2003 an der L 521 zwischen Hardheim und Riedern umgesetzt. Im Umfeld der L 521 kommt eine der zahlenmäßig stärksten Amphibienpopulationen Baden-Württembergs vor. Die Mittel für die Schutzmaßnahmen wurden von der Stiftung Naturschutzfonds und vom Landkreis zur Verfügung gestellt. Die baulichen Maßnahmen waren dringend erforderlich, da sich die Sperrung der Straße für die Frühjahrswanderung nicht bewährt hatte und die sommerliche Wanderung nicht geschützt werden konnte.

9. *Wie wird bei einem Straßenneu- oder -ausbau mit Amphibienschutzanlage mit eventuell vorhandenen Nebenstraßen verfahren bzw. wie wird sichergestellt, dass diese nicht den Erfolg der Amphibienschutzmaßnahme verringern, und gibt es hierzu konkrete Beispiele?*

Zu 9.:

Konkrete Beispiele sind nicht bekannt. Amphibienschutzmaßnahmen sind Vermeidungsmaßnahmen bei einer Straßenbaumaßnahme. Soweit nach der Eingriffsregelung eine Kompensation durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich wird, können im Einzelfall Amphibienschutzmaßnahmen an einer benachbarten Straße durchgeführt werden.

10. *Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass in Anbetracht des hohen Zerschneidungsgrades und vor dem Hintergrund des Klimawandels verstärkte Anstrengungen zur Erhaltung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Lebensraumverbundes notwendig sind?*

Zu 10.:

Der Zerschneidungsgrad der Landschaft wird durch unterschiedlichste Bedingungen hervorgerufen, u. a. auch durch Besiedlung. Das Land macht mit dem neu ins Naturschutzgesetz aufgenommenen § 3 Biotopverbund sowie mit der Ausweisung der Natura 2000-Gebiete deutlich, dass Schritte zur Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Lebensraumverbundes notwendig sind.

Rech
Innenminister