

Kleine Anfrage

der Abg. Sabine Wölfle SPD

und

Antwort

**des Ministeriums für Ländlichen Raum
und Verbraucherschutz**

Forstschutz- und Logistikprobleme im Wald

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung den aktuellen Zustand der Wälder und des Forstes im Landkreis Emmendingen?
2. Beabsichtigt die Landesregierung, die am 31. Mai 2020 ausgelaufene Ausnahmegenehmigung für Schadholztransporte gem. § 70 StVZO und Erlaubnisse gem. § 29 Absatz 3 StVO für das Jahr 2020 zu verlängern?
3. Welche Maßnahmen werden von der Landesregierung ergriffen, um dem konstant hohen Schadholzanteil durch Borkenkäfer zu begegnen?
4. Wie bewertet die Landesregierung den Transport von Langholz in Überseecontainern gerade im Hinblick auf das Thema Ladungssicherung?
5. Mit welchen konkreten Maßnahmen unterstützt die Landesregierung Privatwaldbesitzerinnen und Privatwaldbesitzer, die aktuell mit dem dritten Kalamitätsjahr in Folge konfrontiert sind?
6. Wie bewertet die Landesregierung die Kompatibilität und Praktikabilität der Lenk- und Ruhezeiten mit den Arbeitsabläufen von Langholztransporten?

7. Wie bewertet die Landesregierung die Möglichkeit, die EU-Verordnung (EG) Nr. 561/2006 dahingehend zu überprüfen, zukünftig für Langholzfahrzeuge eine Ausnahme analog zu Milchtransporten zu ermöglichen, sodass land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen nach Arbeitszeit- statt nach dem Lenk- und Ruhezeitengesetz reguliert werden?

24.07.2020

Wölfle SPD

Begründung

Das Jahr 2020 ist das dritte Kalamitätsjahr in Folge. Insbesondere der Borkenkäfer setzt dem Waldbestand sehr zu. Der Schadholzanteil ist auf einem konstant hohen Niveau. Forstwissenschaftlerinnen und Forstwissenschaftler sind sich einig, dass die beste Möglichkeit, den Borkenkäferbefall einzudämmen, ein zügiger Abtransport des befallenen Langholzes aus den Wäldern ist. Das Transportwesen hat bei der möglichst schnellen Beseitigung der Schadhölzer eine Schlüsselstellung inne. Die Landesregierung hat hier die Aufgabe, klare und praktikable Rahmenbedingungen für den baden-württembergischen Forst zu schaffen.

Antwort

Mit Schreiben vom 19. August 2020 Nr. Z(55)-0141.5/569F beantwortet das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr, dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie bewertet die Landesregierung den aktuellen Zustand der Wälder und des Forstes im Landkreis Emmendingen?*

Zu 1.:

Die Wälder im Landkreis Emmendingen zeigen durch die verschiedenen Schadereignisse (Stürme 2018/2020, Schneebruch 2019) sowie die Trockenjahre 2018/2019 deutliche Schädigungen, sowohl bei Laub- als auch Nadelbäumen. Neben den trockenheits- und hitzebedingten Ausfällen vor allem bei Buchen im westlichen Teil des Landkreises ist der Befall mit Borkenkäfern, vor allem des Buchdruckers (*Ips typographus*) in den nadelholzreicheren Wäldern im östlichen Teil des Landkreises besonders kritisch. Aktuell ziehen die Schadholz-Meldungen kräftig an. Im Landkreis wird mit Sicherheit mindestens das Niveau der letzten beiden Jahre wieder erreicht. Besorgniserregend sieht es seit Ende Juli bei der Buche aus. Durch die Hitzewelle hat innerhalb weniger Tage eine verfrühte Herbstverfärbung eingesetzt.

Erfasste zufällige Nutzungen im Landkreis Emmendingen Stand 28. Juli 2020:

Ursache	Menge (Fm)	Baumarten
Sturm	26.096	Fichte (Tanne, Esche, Buche, Douglasie)
Insekten	5.424	Fichte (Tanne)
Dürre	4.622	Buche (Fichte, Esche, Tanne)
Pilzbefall	2.677	Esche (Ahorn, Pappel, sonst. Laubbäume)

Die Forstbetriebe im Landkreis Emmendingen erleiden derzeit neben dem Anfall von Schadholz vor allem durch den massiven Preisverfall beim Rundholz erhebliche Einkommensverluste – mit teils gravierenden Folgen, insbesondere für die vielen Betriebe im bäuerlichen Privatwald. Nur durch ein mit der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA) erarbeitetes und mit allen Beteiligten eng abgestimmtes Risikomanagement konnte die Massenvermehrung von Borkenkäfern zumindest gedämpft werden. Dies beinhaltet eine enge und sehr zeitnahe Koordination aller an der Prozesskette beteiligten Akteure durch das Forstamt und die Waldgenossenschaft Schwarzwald-Breisgau eG. Ziel ist es dabei, das von Borkenkäfern befallene Holz durch schnelles Auffinden, Aufarbeiten und einen raschen Abtransport so schnell wie möglich aus dem Wald zu bringen. Nur so kann die Vermehrung der Käfer unterbrochen werden. Durch die Anwendung dieses Risikomanagements konnte im Landkreis Emmendingen die Menge des von Borkenkäfern befallenen Holzes bisher zumindest auf gleichem Niveau gehalten werden. Sowohl 2018 als auch 2019 lag die angefallene Menge an Käferholz bei rund 30.000 Festmetern.

Eine funktionsfähige und leistungsstarke Logistikkette beim Transport von Holz aus dem Wald ist dabei besonders wichtig. Vor allem der schnelle Abtransport des befallenen Holzes aus dem Wald ist entscheidend – Zeiträume von 2 bis 3 Wochen für den Abtransport sind hier entscheidend. Entsprechend schlagkräftig muss der Abtransport sein. Die regionalen und überregionalen Absatzmärkte insbesondere für Nadelholz sind zumindest auf europäischer Ebene durch den hohen Schadholzanfall weitestgehend übersättigt. Daraus resultieren Engpässe im europäischen Absatzmarkt als auch bei der Fuhrkapazität. Die verfügbaren Transportkapazitäten müssen aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit daher möglichst effizient genutzt werden können. Neben dem Absatz auf dem europäischen Holzmarkt kommt deshalb auch dem Export von Holz in das außereuropäische Ausland (vor allem Asien) mittels Überseecontainern eine bedeutende Rolle als Ausweichmarkt zu.

Der Erfolg der gemeinsamen Anstrengung aller Beteiligten in den letzten beiden Jahren wäre durch eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit etwa im Bereich der Logistik gefährdet. Das Risiko einer massiven Ausbreitung von Borkenkäfern, wie andernorts bereits geschehen, würde dadurch im Landkreis Emmendingen deutlich steigen.

2. Beabsichtigt die Landesregierung, die am 31. Mai 2020 ausgelaufene Ausnahme-genehmigung für Schadholztransporte gem. § 70 StVZO und Erlaubnisse gem. § 29 Absatz 3 StVO für das Jahr 2020 zu verlängern?

Zu 2.:

Seitens des Ministeriums für Verkehr erfolgte am 31. Juli 2020 eine Regelung für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen gemäß § 70 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) von § 34 StVZO sowie Erlaubnisse gemäß § 29 Absatz 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bis 31. März 2022 für Schadholztransporte (Kalamitätsholz) bis 44 Tonnen.

Von der Genehmigung ausgenommen sind aufgrund nicht ausreichender Tragfähigkeit 515 Brückenbauwerke des klassifizierten Straßennetzes (Kreis-, Landes-, Bundesstraßen, Bundesautobahnen), die in einer „Negativliste“ erfasst sind und derzeit alle Brücken in der Baulast der Städte und Gemeinden, da dem Ministe-

rium für Verkehr hierüber keine qualifizierten Kenntnisse über die Tragfähigkeit vorliegen. Das Ministerium für Verkehr hat über den Städte- und Gemeindetag eine Erhebung binnen acht Wochen letztgenannter Brückenbauwerke veranlasst.

Die Landesforstverwaltung prüft derzeit die in der Negativliste aufgeführten Brückenbauwerke, die für Schadholztransporte unverzichtbar erscheinen. Im Anschluss werden diese Brückenbauwerke erneut überprüft, ob und wie ein Befahren gegebenenfalls ermöglicht werden kann.

3. Welche Maßnahmen werden von der Landesregierung ergriffen, um dem konstant hohen Schadholzanteil durch Borkenkäfer zu begegnen?

5. Mit welchen konkreten Maßnahmen unterstützt die Landesregierung Privatwaldbesitzerinnen und Privatwaldbesitzer, die aktuell mit dem dritten Kalamitätsjahr in Folge konfrontiert sind?

Zu 3. und 5.:

Zum Schadmanagement werden grundsätzlich alle Maßnahmen des integrierten Waldschutzes und der „sauberen Waldwirtschaft“, wie schnelle Holzabfuhr, Umlagerung, Nass- und Trockenlagerung, Entrindung und Hackung unternommen, um die Waldschutz-Problematik zu entschärfen. Durch die europaweite Kalamitäts-Problematik, verschärft durch die Corona-Pandemie treten jedoch massive Arbeits-, Kapazitäts- und Holzabsatzschwierigkeiten auf, welche die Aufarbeitung und den Holzabsatz in die Sägeindustrie sehr erschweren.

Die Corona-Pandemie hat die holzverarbeitende Industrie teilweise massiv getroffen. Die Schnittholzproduktion wurde phasenweise stark reduziert, einzelne Sägewerke hatten den Betrieb zeitweilig komplett eingestellt. Entsprechend stockt die Abfuhr des Rundholzes aus den Wäldern. Mit einem zügigen Abbau der Waldlager ist aktuell nicht zu rechnen. Gleichzeitig fällt durch die Trockenheit der vergangenen Sommer und der daraus resultierenden Borkenkäferkalamität, sowie Sturmereignisse eine große Menge Schadholz an, das derzeit nicht oder nur schwer verkauft werden kann. Freie Transportkapazitäten werden genutzt, um die Einlagerung in Nass- und Trockenlager und die Umlagerung von Nadelholz in Laubholzbestände zu forcieren. In größerem Umfang wird Nadel-Stammholz gehackt, um die Waldschutzsituation zu entschärfen. Teilweise und regional bedeutsam (Südschwarzwald) verbleiben abgestorbene Fichten und Tannen als stehendes Totholz zunächst auf der Fläche.

Ein größerer Teil des durch Trockenheit anfallenden Buchen-Stammholzes geht notgedrungen in die Brennholz-Verwertung.

Die aktuelle Waldschutzsituation wird fachlich intensiv vom Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz, dem Regierungspräsidium Freiburg, Abt. Forstdirektion, von der Abteilung Waldschutz der FVA sowie der ForstBW AöR begleitet und es werden Maßnahmen initiiert und abgestimmt. Wöchentlich werden Ausnahmen in einer gemeinsamen „Task Force“ zum Thema „Klimabedingte Waldschäden“ abgestimmt.

Ende Juni 2020 fand die Auftaktveranstaltung des Projekts „Modellgebiet Südschwarzwald“ statt. Am Beispiel des besonders stark vom Borkenkäfer betroffenen Landkreises Waldshut sollen Strategieüberlegungen zum Erhalt des Waldes und zur Gestaltung von Maßnahmen angestellt, Fachkonzepte und Handreichungen entwickelt und erste Umsetzungsschritte initiiert und begleitet werden. Ziel des Projekts ist die Unterstützung und schnelle Hilfe der Waldbesitzenden in der Schadensbewältigung und Wiederbewaldung der Schadensflächen. Zielorientierte und operationale Angebote sollen die Waldbesitzenden unterstützen.

Die Landesregierung verfolgt bei der Unterstützung der Privatwaldbesitzerinnen und -besitzer vielfältige Ansätze, um damit auch vor dem Hintergrund der derzeitigen Rahmenbedingungen flexible und passgenaue Lösungen anzubieten.

Zunächst steht flächendeckend ein kostenloses Beratungsangebot durch die unteren Forstbehörden zur Verfügung. Erste Ansprechpersonen sind die Revierförsterinnen und Revierförster vor Ort. Auf Grundlage der neuen Privatwaldverordnung

werden den Privatwaldbesitzern unterschiedliche Betreuungsvarianten zur Verfügung gestellt. Die Betreuung kann dabei fallweise oder ständig erfolgen. Die verschiedenen Betreuungsangebote werden durch entsprechende Fördermöglichkeiten flankiert, sodass die zu begleichenden Gestehungskosten abgedeckt werden können. Mit einem Fördersatz von durchschnittlich 70 % der Kosten ist das Betreuungsangebot besonders attraktiv.

Bereits 2019 wurde der Notfallplan für den Wald verabschiedet. Darin sind die zentralen Aktionsfelder und konkreten Maßnahmen zur Sicherung der Waldzukunft benannt. Waldbesitzerinnen und Waldbesitzern steht eine umfangreiche finanzielle Förderung bei der Bewältigung ihrer Waldschäden zur Verfügung, welche sie bei der zuständigen unteren Forstbehörde beantragen können. Ein besonderes Augenmerk wird darin auf den Privatwald gerichtet. Im Rahmen des Notfallplans konnten auf den verschiedenen Ebenen der Landesforstverwaltung insgesamt 63 neue Stellen geschaffen werden. Durch die gezielte Stärkung der Personalressourcen wird ein wesentlicher Beitrag zum Erfolg der genannten Maßnahmen geleistet.

Vor dem Hintergrund der dramatischen Waldschäden wurden vom Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz bereits für das Jahr 2019 kurzfristig verschiedene Fördermöglichkeiten für Waldschutzmaßnahmen im Privatwald geschaffen.

Zentraler Bestandteil der Fördermaßnahmen ist die Unterstützung der Waldbesitzenden bei der Aufarbeitung von Schadholz. Die neue Fördermaßnahme „Aufarbeitung und waldschutzwirksame Bearbeitung von Schadholz“ wird durch weitere waldschutzwirksame Maßnahmen ergänzt:

- Transport und Lagerung von Schadholz in Nass- und Trockenlager
- Entrindung von Schadholz
- Hacken von Schadholz oder befallsgefährdetem Holz
- Lagerung von Schadholz in Nasslagern, Einsatz geschulter Hilfskräfte zur Unterstützung des Borkenkäfer-Monitorings im Rahmen des integrierten Waldschutzes (Hilfskräfte und Koordinierungskräfte)
- Waldschutzmaßnahmen entlang von Siedlungen sowie an den Straßen, Wander-, Rad- und Schienenwegen
- Holzlagerplätze (Anlage von Nass- und Trockenlagern).

Parallel wurde die Förderrichtlinie „Nachhaltige Waldwirtschaft“ überarbeitet. Die neue Fassung ist am 17. Juli 2020 in Kraft getreten. Im Zentrum steht unter anderem die Gewährung einer im Vergleich zum Jahr 2019 deutlich erhöhten Beihilfe für die Aufarbeitung von Schadholz. Gefördert werden darüber hinaus die Entrindung von Schadholz, das Hacken von befallsgefährdetem Holz, die Anlage von Nass- und Trockenlagern sowie der Transport dorthin. Die genannten Förderatbestände sind rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten, sodass sämtliche in diesem Jahr bereits durchgeführten förderfähigen Maßnahmen nachträglich finanziell unterstützt werden können. Ein weiterer Schwerpunkt der Förderung ist die Wiederaufforstung der durch Sturm oder Käfer betroffenen Bestände sowie die Nachbesserung trockenheitsgeschädigter Kulturen.

4. Wie bewertet die Landesregierung den Transport von Langholz in Überseecontainern gerade im Hinblick auf das Thema Ladungssicherung?

Zu 4.:

Nach den aktuellen Verfahrensregeln der IMO/ILO/UNECE für das Packen von Güterbeförderungseinheiten stellen Hochseecontainer keine geeignete Transportmöglichkeit für Rohholzstämmen dar. Dazu wird dort unter anderem ausgeführt:

„Universal-CTUs eignen sich nicht für lange, schwere und unregelmäßig geformte Ladungsgegenstände wie z. B. Holzstämmen, da die Seitenwände nicht so ausgelegt sind, dass sie den Beschleunigungskräften solcher Ladungen standhalten, und es daher zu Ausbeulungen kommen kann. Eine Stauung in Form einer Pyramide

und die Sicherung mit Zurrgurten ist in einem Frachtcontainer extrem schwierig, da die Zurrpunkte nicht zugänglich sind, nachdem diese Ladung verladen wurde, es sei denn die Zurrmittel werden vor dem Laden angebracht. Aus diesem Grund soll derartige Ladung vorzugsweise nur auf Ladeplattformen oder Flat Racks transportiert werden“.

Mit einem Transport von Schadholz in Hochseecontainern wird regelmäßig ein Verstoß gegen eine vorschriftsmäßige Ladungssicherung gemäß § 22 Absatz 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) verwirklicht.

Bezüglich des „Zertifikats 0.12.1119/N55 Sicherheitsrichtlinien für Transport-sicherheit von Rohholzstämmen Fichte/Kiefer im 40 Fuß Standard-Container“ befasst sich aktuell eine bundesweite Arbeitsgruppe mit der Erstellung einer auf Tests des TÜV und der DEKRA basierenden Verladeempfehlung. Eine Verladung entsprechend dieser zu erwartenden Empfehlungen in Baden-Württemberg ist nur möglich, wenn diese vom Ministerium für Verkehr für zulässig erklärt werden sollte.

6. Wie bewertet die Landesregierung die Kompatibilität und Praktikabilität der Lenk- und Ruhezeiten mit den Arbeitsabläufen von Langholztransporten?

7. Wie bewertet die Landesregierung die Möglichkeit, die EU-Verordnung (EG) Nr. 561/2006 dahingehend zu überprüfen, zukünftig für Langholzfahrzeuge eine Ausnahme analog zu Milchtransporten zu ermöglichen, sodass land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen nach Arbeitszeit- statt nach dem Lenk- und Ruhezeitengesetz reguliert werden?

Zu 6. und 7.:

Am 31. Juli 2020 ist im Amtsblatt der Europäischen Union die Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern veröffentlicht worden. Somit ist in absehbarer Zeit keine weitere Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu erwarten.

Ziele der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sind die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und die Sicherheit im Straßenverkehr, aber auch die verbesserte Kontrolle und Durchsetzung der Verordnung in den Mitgliedstaaten. Bei allen Ausnahmeregelungen von den Lenk- und Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen dürfen diese Ziele nicht gefährdet werden.

Die Ermächtigungsgrundlage des Artikel 13 Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ermöglicht über die unmittelbar geltenden Ausnahmen des Artikel 3 Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinaus weitere Ausnahmen. Die bestehenden Ausnahmen sind im nationalen Recht in § 18 der Fahrpersonalverordnung (FPersV) umgesetzt.

Gemäß § 18 Absatz 1 Nummer 2 FPersV sind Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschaft- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen der eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens verwendet oder von diesen ohne Fahrer angemietet werden, von der Anwendung der Artikel 5 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ausgenommen. Unternehmen, die lediglich die Durchführung von forstwirtschaftlichen Arbeiten anbieten (z. B. das Fällen von Bäumen und deren Abtransport), ohne selbst eigenen oder gepachteten Wald zu bewirtschaften, fallen nicht unter diese Ausnahme.

Gemäß § 18 Absatz 1 Nummer 3 FPersV sind land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die für die land- und forstwirtschaftliche Tätigkeiten in einem Umkreis von bis zu 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens verwendet werden, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least, ausgenommen. Zugmaschinen, z. B. Traktoren, sind dabei nur dann aus dem Geltungsbereich ausgenommen,

wenn diese ausschließlich land- und forstwirtschaftlichen Arbeiten dienen. Werden die Zugmaschinen für andere Zwecke eingesetzt, z. B. für reine Transportfahrten, unterliegen sie nicht dieser Ausnahme. Diese Ausnahme soll den Erwerbstätigen auf dem Land ausreichend Freiraum geben, ihre unternehmerische Tätigkeit auszuüben. Verhindert werden soll aber die normale Ausübung von Verkehrstätigkeiten mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Die weitere Ausnahme nach § 18 Absatz 1 Nr. 12 FPersV umfasst Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben, zur Rückgabe von Milchbehältern oder zur Lieferung von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden.

Somit sind mit § 18 Absatz 1 Nummer 2 und Nummer 3 FPersV bereits Ausnahmen geschaffen worden, durch welche Fahrzeuge von Forstwirtschaftsunternehmen und forstwirtschaftliche Zugmaschinen von der Anwendung der Artikel 5 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten) ausgenommen sind und bei den lediglich den Vorgaben des Arbeitszeitgesetzes unterliegen. Eine weitere Ausweitung der gesetzlichen Ausnahmevorschriften ist nicht geplant.

Hauk

Minister für Ländlichen Raum
und Verbraucherschutz