

## Presse-Hintergrund: Zerschneidung durch Wissings Ausbaupläne und ihre Wirkung

### Analyse der zur Beschleunigung vorgeschlagenen Ausbaupläne

Im Koalitionsstreit zur Planungsbeschleunigung von Verkehrsprojekten, sollen als Kompromiss 144 Autobahnprojekte als Projekte von „überragendem öffentlichen Interesse“ deklariert werden. Das betrifft Projekte der Kategorien des sogenannten „Vordringlichen Bedarfs Engpassbeseitigung“ (VB-E) und sogenannter „Fest Disponiert Engpassbeseitigung“ (FD-E). Die Auswertung des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) zeigt, dass die Umsetzung dieser Projekte wertvolle Naturräume, wie Schutzgebiete und Erholungslandschaften im Voralpenraum oder die letzten Naturschutz-Refugien des Münsterlandes zwischen Münster und Osnabrück und der waldreichen Mittelgebirge Hessens erheblich beeinträchtigen würde.

Die folgende Tabelle stellt das Ausmaß der Beeinträchtigung betroffener Schutzgebiete, Biotopverbünde und Moore dar. Auf Seite 2 sind die Autobahnabschnitte und ihre Wirkung in der Landschaft in der Karte dargestellt.

	Natura 2000 (ha)	Natura 2000 (Anzahl der Gebiete)	Engstellen im Biotop- verbund (ha)	Engstellen im Biotop- verbund (Anzahl)	Moore (ha)	Moore (Anzahl)
Flächen, die von Vorhaben Kategorie I = Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung (VB-E) beeinflusst werden	36.283	126	29.887	579	20.672	504
Flächen, die von Vorhaben Kategorie II = Fest Disponiert Engpassbeseitigung (FD-E) beeinflusst werden	5.141	20	5.325	115	564	68
Flächen im 2 km Korridor Kategorie I = Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung (VB-E)	14.866	126	12.132	579	8.580	504
Flächen im 2 km Korridor Kategorie II = Fest Disponiert Engpassbeseitigung (FD-E)	2.099	20	2.137	115	242	68

Abb. 1 Tabelle eigene Berechnungen BUND

Die nachfolgende Karte zeigt Konflikte des geplanten Autobahnausbaus mit dem länder-übergreifenden Biotopverbund, Natura 2000 Schutzgebieten und Mooren in Deutschland und lokale Fallbeispiele:

A1: Münster-N – Greven (FD-E)



A45: Hagen (A 45) - Westhofen (A 1) (FD-E)







A45: Haiger/Burbach - Ehringshausen (VB-E)



A8: Inntal - Traunstein/Siegsdorf (VB-E)



- |                                                                                     |                                                    |                                                                                     |                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
|  | Autobahnen                                         |  | Schutzgebiete und Biotopverbund |
|  | geplanter Autobahnausbau I (BVWP-Kategorie: FD-E)  |  | Moore und Moorböden             |
|  | geplanter Autobahnausbau II (BVWP-Kategorie: VB-E) |                                                                                     |                                 |

Hinweise: Darstellung des geplanten Autobahnausbaus mit zwei Kilometer Wirkzone unmittelbarer Schädigung (nach Reck et al.) als dünne rote Linie um die Ausbaustellen.

Abb. 1 Quelle: BfN, BMVD Kartographische Bearbeitung: Milan Fanck, Karlsruher Institut für Technologie (KIT); Ergänzungen BUND

## Straßen als Barrieren für Tiere und Arten

Für Straßen ab einer Verkehrsstärke von > 10.000 Kfz/24 h (ein Auto alle 9 s) kann für die meisten Arten von einer unüberwindbaren Barriere ausgegangen werden (Haenel & Reck 2011). Deutsche Autobahnen überschreiten diesen Wert meist um ein Vielfaches. Das einfachste Mittel, um Wildtiere von der Straße fern zu halten, sind Wildzäune. Die Zäunung einer Trasse wirkt für größere Tiere, verhindert aber sogleich deren freie Bewegung im Raum – sie verstärken also zusätzlich die Isolation. Abb. 2 stellt verschiedene Wirkzonen viel befahrener Straßen dar.

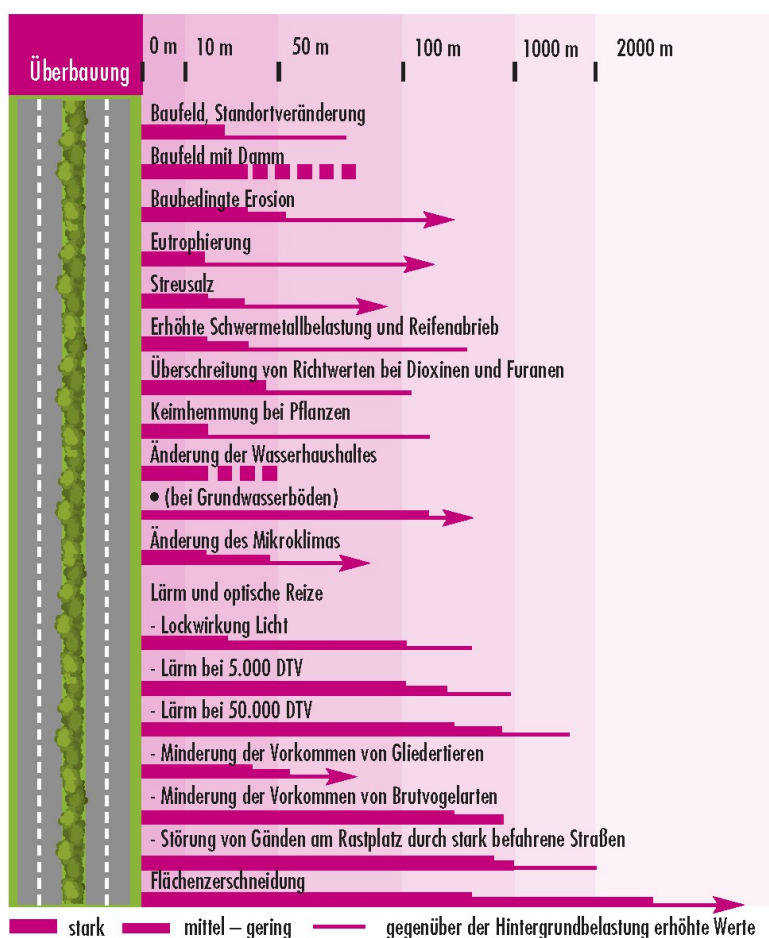


Abb. 2: Hypothese der Wirkzonen viel befahrener Straßen (RECK et al. 2008).

Bereits eine **geringe Zerschneidung kann zur vollständigen Isolation von Populationen führen**. Die Wirkung verkehrswegebedingter Barrieren hängt vom Standort und dem Ausbreitungsverhalten einer Art ab. Der Einfluss ist besonders groß, wenn Arten saisonal und/oder täglich auf der Suche nach Nahrung oder Paarungspartnern weite Strecken zurücklegen müssen. Die ökologisch schwerwiegendsten Effekte sind Verlust von Lebensräumen, Zerschneidung von Populationen durch die Barriere Wirkung der Straßen, direkte Tötung von Tieren und die Entwertung von Biotopen durch Veränderung der

Vegetation, des Mikroklimas und Lärm. Damit ist deutlich: Für die Natur ist die beste Infrastruktur die, die nicht gebaut wird.

Impressum:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) – Friends of the Earth  
Germany, Kaiserin-Augusta-Allee 5, 10553 Berlin, Tel. (030) 2 75 86-40, bund@bund.net,  
www.bund.net,

V.i.S.d.P.: Petra Kirberger, Kontakt: Magnus.Wessel@bund.net, Stand: 03/2023



Dr. Joachim und Hanna Schmidt  
Stiftung für Umwelt und Verkehr

Förderhinweis: Die Analyse ist u. a. im Rahmen des durch die Dr. Joachim und Hanna-Schmidt-Stiftung für Umwelt und Verkehr geförderten Projekts „Neuorientierung und Ökologisierung der Fernstraßenplanung in Deutschland“ entstanden. Wir danken der Stiftung für ihre Unterstützung.