



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Brückenbauten an der B404 zwischen Bornhöved und Negernbötel

1. Ist es richtig, dass eine der beiden in Bau befindlichen Brücken eine „Wildbrücke“ werden soll?

Im Zuge des 4-streifigen Ausbaus der B 404 zur A 21 wird südlich der Brandsau-Niederung zwischen Daldorf und Negernbötel die erste „Grünbrücke“ in Schleswig-Holstein entstehen.

Die im Bau befindliche Brücke ist aufgrund ihrer Funktion als Lebensraumverbindung (Biotopverbundfunktion) für verschiedene Artengruppen und gefährdete Arten sowie der Wiedervernetzung von Lebensräumen und ökologischen Funktionen daher keine reine „Wildbrücke“. Die „Grünbrücke“ ermöglicht durch eine entsprechende Gestaltung die funktionale Verbindung der beidseitig der Trasse bestehenden Waldlebensräume. Das bedeutet, dass die Vegetation, die Struktur und das Mikroklima auf der „Grünbrücke“ dem durch die Straße zerschnittenen Lebensraum anzupassen ist. Durch das Herstellen von Lebensraumvernetzungen auf derartigen Brücken werden diese nicht nur von speziellen Tierarten, sondern von dem gesamten im Lebensraum vorkommenden Spektrum bodengebundener Tiere, Vögel, Fledermäuse und flugfähigen Insekten angenommen. Auch die Aus-

breitung von Pflanzen wird ermöglicht. Ein Wildtunnel kann diese Biotopverbundfunktion nicht leisten (siehe auch Antwort auf Frage 1 c).

Ein weiterer Anlass für den Bau dieser Brücke ist die Gefährdung der Verkehrssicherheit durch zahlreiche Wildwechsel im gesamten Streckenverlauf. Hinzuweisen ist dabei auf den von Rot- und Damwild durch überregionales Wanderungsverhalten stark frequentierten Streckenabschnitt nördlich von Negernbötel (Kiebitzholm). Zahlreiche Unfälle wurden durch Wildwechsel verursacht und haben die B 404 zu einer der unfallträchtigsten Straßen in Schleswig-Holstein werden lassen. Die „Grünbrücke“ wird nun gefahrlose Querungsmöglichkeiten für das Wild bieten. Durch den Bau der „Grünbrücke“ kann der hier vorhandene überregional bedeutende Wechsel von Rot- und Damwild erhalten bzw. aufgrund der gefahrlosen Querungsmöglichkeit verbessert werden.

Wenn ja,

- a) Wie sind die Ausmaße der Brücke und wie die Ausmaße einer zweispurigen Straßenbrücke?

Die Breite der „Grünbrücke“ variiert zwischen 47 und 50 m (Überbau) und hat eine lichte Weite (zwischen den Widerlagern) von 33,5 m sowie eine lichte Höhe (zwischen Oberkante Fahrbahn und Unterkante Überbau) von 5 m.

Im Vergleich dazu weist die zweistreifige Überführung der Kreisstraße 52 über die künftige A 21 eine Überbaubreite von 13,75 m, eine lichte Weite von 50 m und eine lichte Höhe von 5,10 m auf.

Ein direkter Vergleich der Maße einer Straßenbrücke mit denen einer „Grünbrücke“ ist nicht möglich, da die Bauwerke unterschiedlichen Anforderungen genügen müssen. Grundsätzlich sind die Maße einer Straßenbrücke vom erforderlichen Straßenquerschnitt und den örtlichen Verhältnissen abhängig. Die Dimensionierung der „Grünbrücke“ begründet sich in der Wirksamkeit als Lebensraumkorridor und Querungshilfe für das Wild. Aktuelle Forschungserkenntnisse haben ergeben, dass diese Funktion eine Mindestbreite von ca. 50 m voraussetzt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen empfiehlt deren Anwendung.

- b) Wie hoch sind die Kosten für diese Wildbrücke?

Die Kosten dieser „Grünbrücke“ belaufen sich auf ca. 2,5 Mio. Euro.

- c) Warum wird eine Brücke und nicht wie in Skandinavien ein Röhrentunnel für das Wild als preiswertere Lösung erstellt?

Die aus ökologischen Gründen erforderliche Vernetzung von Lebensräumen beiderseitig der Trasse und damit die Biotopverbundfunktion kann durch einen Tunnel bzw. ein Durchlassbauwerk nicht erfüllt werden, da dort die natürlichen oder na-

turnahmen Lebensraumbedingungen wie z.B. Licht, ausreichende Wasserversorgung und Vegetation fehlen. Diese Bauwerke können daher von vielen Artengruppen (z.B. Tagfalter, Laufkäfer) nicht genutzt werden.

Auch zur Erhaltung des Wildwechsels ist ein Tunnel (Mindesthöhe 5,0 m) in diesem Fall nicht realisierbar, da aufgrund des hohen Grundwasserstandes die A 21 um ca. 4 m angehoben werden müsste. Diese Anhebung würde zu erheblich mehr Erdbauarbeiten, einer Verschlechterung der Lärmsituation und der Sichtverhältnisse für den Straßenverkehr wegen der Kuppenbildung führen und insbesondere einen deutlich größeren Eingriff in den angrenzenden Waldlebensraum bedeuten. Da zudem das Gelände beiderseits der Trasse in diesem Bereich leicht ansteigt, würden die Ein- bzw. Auslauftrichter eines Tunnels deutlich mehr Raum beanspruchen und damit den Eingriff in den Waldlebensraum vergrößern als die erforderlichen Anrampungen an der „Grünbrücke“.

Aus den vorgenannten bautechnischen und naturfachlichen Gründen scheidet der Bau eines Röhrentunnels an dieser Stelle der A 21 aus.

d) Wo in Schleswig-Holstein wurden bisher solche Wildbrücken gebaut?

In Schleswig-Holstein wurden im Zuge von Neu- und Ausbaumaßnahmen bislang weder „Wildbrücken“ noch „Grünbrücken“ dieser Art gebaut.

e) Welche weiteren „Wildbrücken“ sind geplant?

Weitere „Grünbrücken“ sind im Zuge der A 20 zwischen der A 1 und Geschendorf (B 206) im Bereich des Hainholzes sowie im Zuge des Neubaus der B 207 zwischen Lübeck und Pogez geplant.

In den weiteren Ausbaustrecken der B 404 zur A 21 zwischen Kiel und Stolpe werden im Rahmen der Planung zur Zeit verschiedene Möglichkeiten der Realisierung von Wildquerungen geprüft.

Darüber hinaus ist es bereits heute absehbar, dass in der weiteren Planung und späteren Konkretisierung der A 20 als Nord-West-Umfahrung Hamburg ebenfalls Wildquerungen und Maßnahmen zur Erhaltung von Biotopverbundfunktionen notwendig werden. In welcher Anzahl hier „Grünbrücken“, „Wildbrücken“ oder „Wildunterführungen“ realisiert werden, ist aufgrund des heutigen Planungsstandes noch nicht absehbar.

Wenn nein, warum ist die Brücke nahe Negernbötel so breit?

Siehe Antworten zu Frage 1 a bis e.