

Waldsterben durch die Autobahn

Einschätzung der landschaftsökologischen Folgen einer Autobahn im Raum Sächsische Schweiz / Osterzgebirge

Der folgende Beitrag zu den landschaftsökologischen Folgen der geplanten Autobahn wurde von Dr. Harald Kubitz im Auftrag der Schutzgemeinschaft "Sächsische Schweiz" verfaßt. Es handelt sich hier um eine rein wissenschaftliche Einschätzung, aber wir glauben, daß sie für unsere Leser interessant, aber in ihrem Ergebnis sicher sehr bedrückend sein wird.

Zu den ökologisch besonders problematischen Strecken des umstrittenen Autobahnprojektes Dresden-Prag gehören die Trassenabschnitte, die die Landschaftsschutzgebiete Osterzgebirge, Sächsische Schweiz und Böhmisches Schweiz betreffen.

Zwei der in Fachkreisen und Öffentlichkeit engagiert, aber oft - aus Mangel an Daten und durch Voreingenommenheit - einseitig diskutierten Varianten sollen bei Rosenthal bzw. Bahratal über die Grenze führen. Sie sind Gegenstand der vorliegenden Einschätzung, die erste Ergebnisse eines "Public Health" - Forschungsprojektes zusammenfaßt.

Die Untersuchungen, die im Juli 1991 begannen und von der Medizinischen Akademie Dresden betreut werden, laufen unter dem Thema "Biologische und statistische Gütekriterien für die humanökologische Bewertung landschaftsökologischer Defizite und Risiken zur Objektivierung der Raumplanung: belange von "Public Health" bei Verkehrslösungen für den Raum Pirna". Sie sollen im Dezember 1992 abgeschlossen sein.

Beide Trassenvarianten verlangen Eingriffe in hochsensitive Ökosysteme von überregionaler Bedeutung, wobei die Ausgangssituation, ökosystemar gesehen, von einem stark veränderlichen, labilen Antagonismus zwischen fortschreitenden Waldschäden und ökologischem Ausgleichspotential geprägt wird.



Ausgangssituation Waldschäden: Die Nadel- und Mischwälder dieses Gebietes sind sämtlich geschädigt, in den tieferen Lagen leicht bis mäßig, in der grenznahen Zone stark bis tödlich.

Ausgangssituation ökologisches Ausgleichspotential:

Die westlich vorgelagerte Landschaft, das Landschaftsschutzgebiet Osterzgebirge mit seinen Naturschutzgebieten, wirkt durch einen großen Reichtum an Arten und Biozöosen kompensierend und regenerierend auf die benachbarten geschädigten Ökosysteme der Sächsischen Schweiz, der Böhmisches Schweiz, des Osterzgebirges und des Elbhügellandes.

Die Realisierung der einen oder anderen Autobahntrasse hätte weittragende Folgen für den o. g. stabilisierenden Antagonismus:

1. Zu den Waldschäden

a)

Die Wälder entlang der Grenze (etwa 10 % des Gesamtwaldbestandes im Untersuchungsgebiet) sind bereits heute stark bis total geschädigt. Sie können nur gerettet bzw. regeneriert werden, wenn die SO_2 -Immision aus dem Nordböhmisches Becken sofort endet und darüber hinaus kompensierende therapeutische Maßnahmen eingeleitet werden. Die Voraussetzungen dafür müssen trotz der zwischen dem Freistaat Sachsen und dem CSFR-Landesteil Böhmen am 28. 11. 1991 getroffenen Vereinbarungen bei realistischer Betrachtung als unerfüllbar eingeschätzt werden, so daß mit dem gänzlichen Tod dieser Wälder bis zur eventuellen Inbetriebnahme der Autobahn im Jahre 2002 zu rechnen ist.

b)

Die jetzt noch mäßig geschädigten Wälder im Mittelbereich zwischen Grenze und Elbe (etwa 45 % des Gesamtwaldbestandes im Untersuchungsgebiet) werden bis zur Jahrtausendwende großenteils stark geschädigt sein. Die Erhaltung

dieser Wälder setzt voraus, daß die dann voraussichtlich gedrosselte SO_2 -Immision aus Nordböhmen nicht durch neuen massiven Schadstoffeintrag, wie er bei gebündeltem Straßenverkehr zu erwarten wäre, ersetzt wird (NO_x u. a.). (Die geplante Autobahn hätte mit 32.000 Fahrzeugen^x je Tag ein doppelt so hohes Verkehrsaufkommen wie die Brenner-Autobahn und wiese geländemäßig vergleichbare Steigungs- und Korridorbedingungen auf!). Die Sensitivität kranker Bäume gegenüber Belastungen und Noxen, z. B. NO_x , ist erhöht. Die vor allem aus der Alt-BRD bekannten, auf NO_x zurückgehenden "neuen Waldschäden", die primär auf einer Funktionsstörung der besonders aktiven jungen Gewebe beruhen, weil hier die Bäume mit ihren SO_2 -bürtigen Schäden und Verlusten im Wurzelsystem, im Stammbereich (Phloem, Kambium) und bei den Altnadeln nur noch eine geringe Kompensationsfähigkeit für weitere, selbst mäßige Belastungen jeglicher Art (biotisch, chemisch, physikalisch, darunter meteorologisch) besitzen.

Zur neuen Schadenskategorie gehören auch die ziemlich plötzlich eingetretenen Starkschäden an Eichen, Buchen sowie anderen Laubgehölzen und die erstmals beobachteten Vitalitätseinbußen junger Nadelbäume einschließlich solcher Arten, die bislang als "rauchresistent" galten. Angesichts dieser inzwischen eingetretenen Schadformen muß man bei der zu erwartenden potenzierten NO_x -Einwirkung im Autobahn-Korridor mit "neuen Waldschäden" eines in den alten Bundesländern nicht bekannten Ausmaßes rechnen. Die Belastung der Bäume wird auch insofern eine höhere Dimension erreichen, als mit der Reduktion der Ozonschicht in der Stratosphäre die kurzweilige Strahlung an der Erdoberfläche rapid zunimmt - und das bedeutet Bildung des Zellgiftes Ozon aus NO_x . Die in den oberen Lagen der Sächsischen Schweiz und des Osterzgebirges bereits festzustellenden "neuen Waldschäden" deuten auf den Ernst der Strahlungssituation und -perspektive.

Spätestens 10 Jahre nach Inbetriebnahme der Autobahn ist der Totalverlust der unter b) betrachteten Wälder in einem je nach den topographischen Verhältnissen 6 bis 12 km breiten Korridor wahrscheinlich. Mit dem Ruin dieses Naturraumes und dem Verfall seiner biologischen, klimatischen und hydrologischen Schutzfunktion wird die Schadfront immer weiter in die östlich gelegenen Teile des Nationalparks vordringen und die Wälder auf Grund der geringerwertigen Güte der Standorte beschleunigt zerstören.

c)

Die nördliche, vom SO_2 -Emmissionsgebiet weiter entfernten Wälder der linkselbischen Sächsischen Schweiz (etwa 45 % des Gesamtwaldbestandes im Untersuchungsgebiet) werden ihren Schädigungsgrad zunächst beibehalten, nach Inbetriebnahme der Autobahn aber innerhalb des unter b) genannten Abgaskorridors allmählich ausgeprägte Schadsymptome erkennen lassen, ohne völlig abzusterben.

2. Zum ökologischen Ausgleichspotential

Das Landschaftsschutzgebiet Osterzgebirge, für den Naturhaushalt von überregionaler Bedeutung, würde nicht erst durch den Betrieb, sondern bereits durch den Bau der Autobahn als hochempfindlich offenes System zerstört. (Nur die Trassenvariante über Rosenthal ließe ein Fragment zurück, allerdings auch dieses partiell desintegriert.) Gegenwärtig stellt das Landschaftsschutzgebiet nach dem Elbhü-

gelland um Meißen das botanisch reichste Komplexökosystem Sachsens dar, das die LPG-Zeit trotz mancher Einbußen relativ intakt überstanden hat (Vielfalt an Arten und Biozönosen, vom Bach-Eschenwald über den Traubeneichen-Buchenwald bis zum herzynischen Bergwald, von Flach- und Zwischenmooren über Hochstaudenfluren bis zu kurzrasigen Bergwiesen, von Feldrainen über Triften bis zu ausgedehnten Matten). Durch die innige strukturelle und funktionelle Vernetzung kleiner und kleinster Subsysteme im Inneren und nach außen

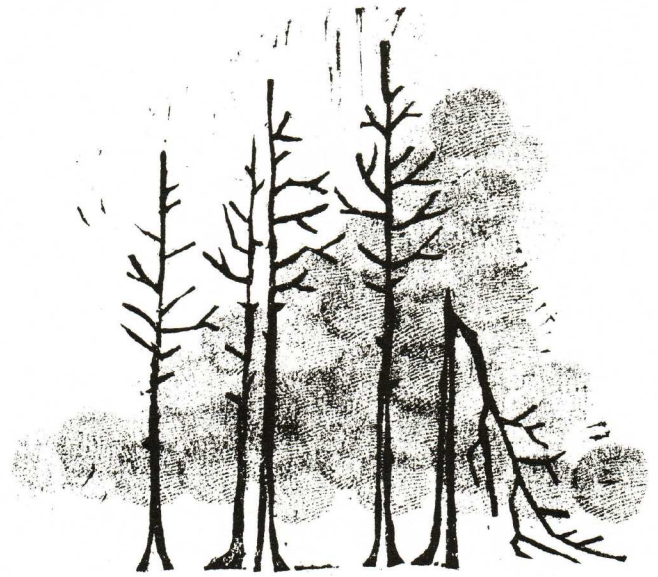
- vermittelt und puffert das LSG zwischen den angrenzenden Großlandschaften,
- kontrolliert das LSG biologische Migrationen,
- ist das LSG der wichtigste Weg für den Floren- und Faunenaustausch zwischen Nordböhmen und Deutschland (Nollendorfer Paß),
- reguliert und regeneriert das LSG die Funktionsfähigkeit der benachbarten großräumigen Ökosysteme (Genpol, z. B. Nützlinge; Biotopstabilisator, z. B. für Wasserhaushalt; Oroklima; Boden einschließlich Bodengare mit Mikroflora und Mykorrhiza).

Über die Desintegration von Ökosystemen hinaus schließt ein Autobahnbau schwerwiegende **Folgen und Risiken bei einzelnen Umweltfaktoren** ein:

Die physikalisch schweren, die Kondensation fördernden Abgase würden teils über die Trassenkorridore, teils über natürliche Talformationen (Gottleuba, Biela) in die lufthygienisch schwerbelastete Ballungsregion des oberen Elbtales abfließen und u. a. auch für das Kneippkurbad Berggießhübel und das Herz-Kreislauf-Bad Gottleuba das Ende bedeuten. Nicht nur als Folge des Waldsterbens, sondern auch durch den Autobahnbau selbst sind erhebliche Störungen im Wasserhaushalt der betroffenen Region abzusehen, was im einzelnen zu untersuchen wäre.

Die von der Autobahn zu durchschneidende Übergangszone zwischen Freiburger Gneiskuppel und Elbsandsteingebirge stellt ein Hochwasserentstehungsgebiet dar, in dem der Autobahnbau ein weiterer, nicht zu vernachlässigender Störfaktor ist.

*Dr. rer. nat. Harald Kubitz
Dipl.-Biologe*



G. Lorenz 86

Sterbender Wald (Ulrich Voigt)

Wie lange noch - wie unbarmherzig roh?
Wie feindlich hart, so dumm gedankenlos,
wie eigensinnig träge, frech und zügellos -
wie lange, Menschen -
treibt ihr's weiter so?

Hat nicht das taubeglänzte Grün so heiter,
hat Waldesduft und Blütenpracht so mühelos
euch immer wieder froh gemacht, so frei und bloß
von Qualm und Hast? Ihr Menschen -
treibt ihr's weiter?

Die die Erde verderben, verderben sich auch!
Wenn die Bäume sterben im erstickenden Rauch,
ist es zum Ende nur ein winziger Schritt:
wenn der Wald nicht mehr lebt - Mensch -
dann stirbst du mit!

