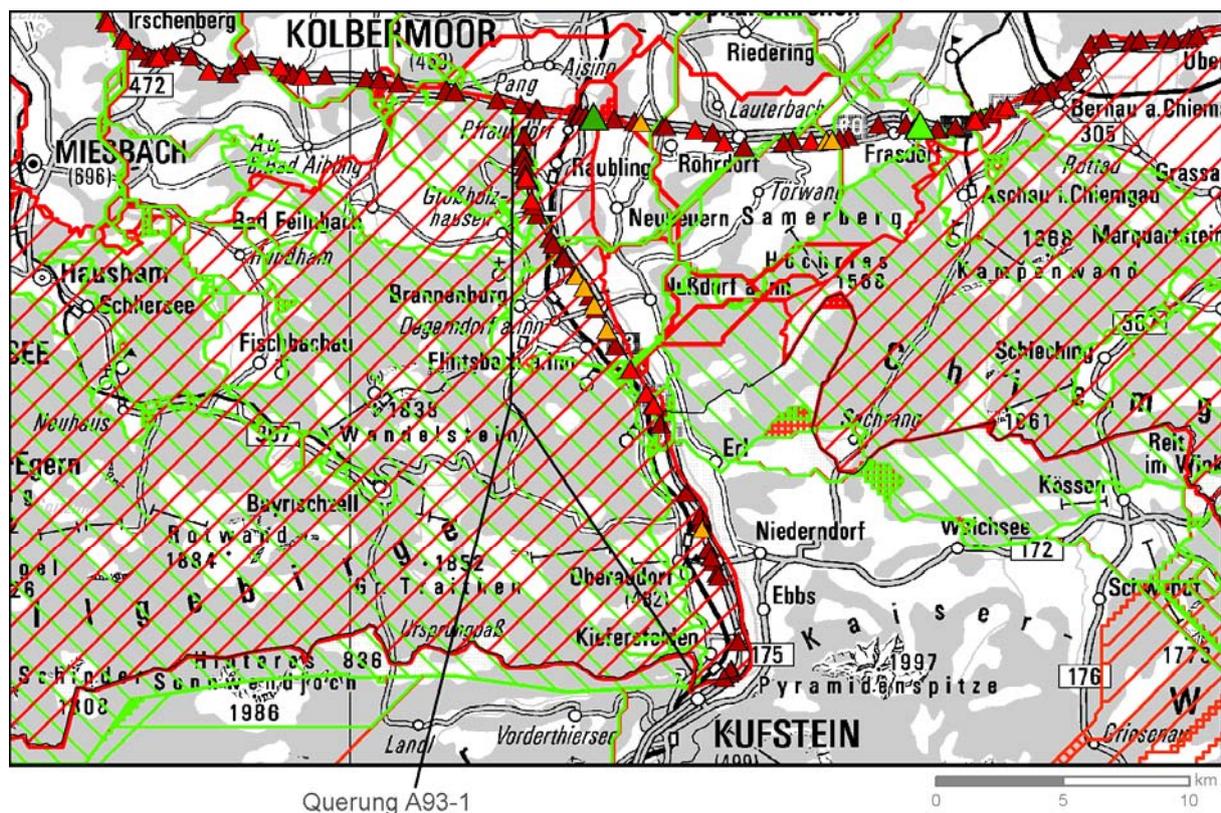


Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der A93

A93 Inntaldreieck – Staatsgrenze zu Österreich

Untersuchter Streckenabschnitt:

AD-Inntal – Staatsgrenze bei Kiefersfelden (ca. 24 km)



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Die A93 schneidet zwischen dem Inntaldreieck und der AS Brannenburg das Rotwildgebiet „Inntal“ am östlichen Rand an, im weiteren Verlauf grenzt es an die Autobahn bzw. an den Rand des Talraumes. Auch das Rotwildgebiet „Kampenwand“ reicht bis auf einige Kilometer an das Inntal heran. Der gesamte Alpenraum ist darüber hinaus potenzielles Luchsgebiet. Das Inntal mit der A93 bildet damit die einzige durchgehend trennende Schneise innerhalb der Rotwildgebiete und des ausgedehnten potenziellen Luchslebensraumes in den Bayerischen Alpen.

Wildtierkorridore und potentielle Querungen:

Querung A93-1: Der gesamte Autobahnabschnitt muss als eine Querung eines breiten Wildtierkorridors angesehen werden. Errechnete H20-Korridore befinden sich zwischen Flintsbach und Fischbach (Betriebskilometer 11,5-12) und bei Kilometer 14. Die Wertigkeit der Korridore ist wegen der kurzen Verbindung zwischen den ausgedehnten Wildtierlebensräumen beiderseits des Inntals sehr hoch (A). Ein nahezu gleichrangig zu sehender H5/L5-Korridor quert etwas weiter nördlich zwischen Raubling und Brannenburg.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore

Die A93 im Inntal ist für große Wildtiere praktisch undurchlässig (Kategorie C). Im gesamten Streckenabschnitt sind bestenfalls für den lokalen Biotopverbund geeignete Querbauwerke (Bauwerke Typ D) vorhanden. Zu dieser Situation kommt verschärfend hinzu, dass die Ortschaften Raubling, Brannenburg, Flintsbach und Fischbach ein nahezu durchgehendes Siedlungsband bilden und die Autobahn ab Fischbach so unmittelbar am Inn entlang verläuft, dass dort kaum eine Querungshilfe errichtet werden kann. Durch die dichte Bebauung und eine Anschlussstelle ist beispielsweise der Korridor nördlich Brannenburg bereits stark eingeeengt. Auch der Ausbauzustand des Inns muss berücksichtigt werden. Spielraum für Verbesserungsmaßnahmen für den Biotopverbund besteht also kaum.

Auch im weiteren Verlauf in Tirol verbessert sich die Durchlässigkeit der A93 nicht (VÖLK et al. 2001). Problematisch ist auch hier, dass neben der Autobahn die dichte Bebauung, die Bahnlinie München – Innsbruck sowie der ausgebaute Inn die Barrierewirkung deutlich verstärken und die Handlungsmöglichkeiten für eine Verbesserung verringern.

Priorität und Handlungsbedarf

Die Durchlässigkeit der A93 für die Leitarten Hirsch und Luchs sollte dennoch deutlich erhöht werden:

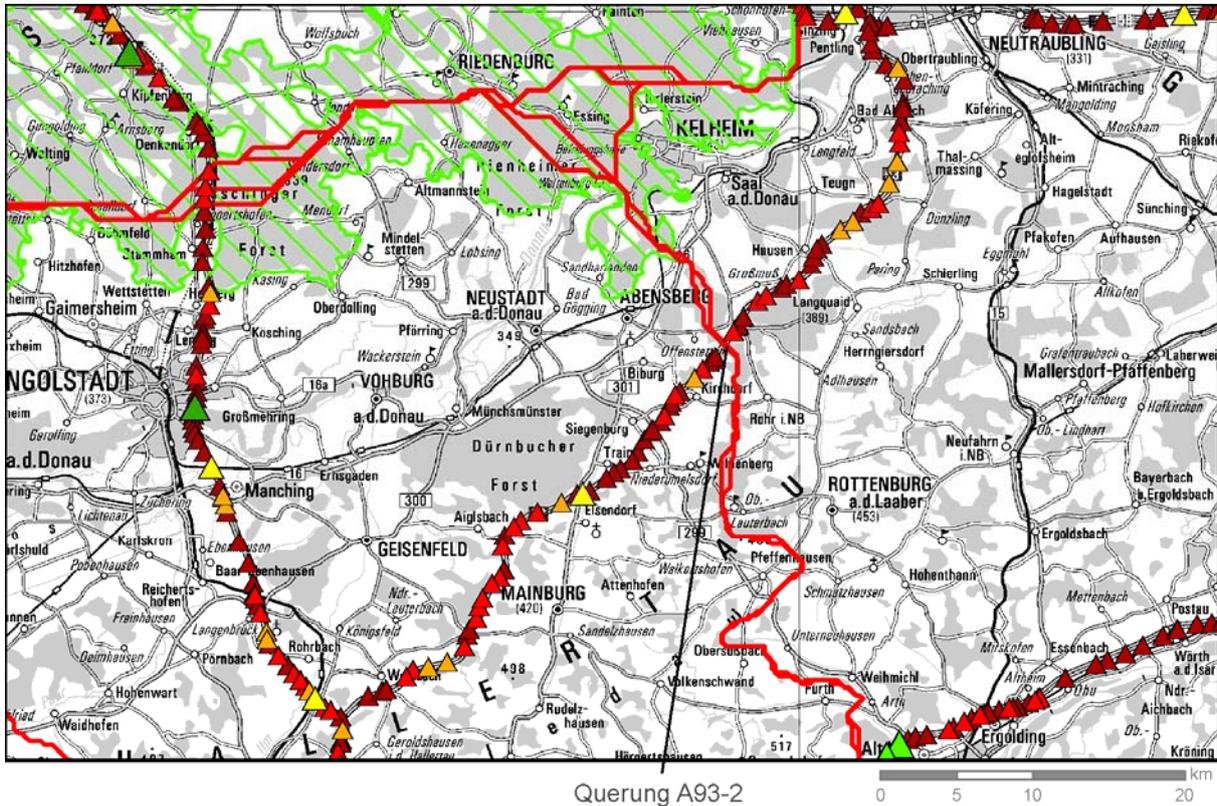
- Erstellung von zwei Querungshilfen vom Typ A oder B
- Sicherung der verbliebenen Freiräume zwischen den Ortschaften durch planerische Maßnahmen vor weiterer Bebauung.
- Aufwertung dieser Korridore durch Pflanzung von Leitstrukturen im Bereich von landwirtschaftlichen Nutzflächen.

Aufgrund der Lage der Staatsgrenze, die etwa ab Fischbach in der Mitte des Inns verläuft und der Ausdehnung der Wildtierlebensräume nach Tirol ist eine gemeinsame Betrachtung der Situation und Planung von Maßnahmen mit Österreich empfehlenswert.

A93 Autobahndreieck Holledau – Regensburg

Untersuchter Streckenabschnitt:

Autobahndreieck Holledau bis AK Regensburg (ca. 65 km)



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Luchslebensräume und Rotwildgebiete sind nicht betroffen.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung A93-2: Südöstlich von Abensberg quert ein H20-Korridor die A93. Er kommt aus dem Rotwildgebiet "Oberbayern" (Isarauen bei Freising) bzw. aus den österreichischen Rotwildlebensräumen und führt zur Fränkischen Alb (u. a. zum Rotwildgebiet "Oberpfalz Süd").

Der Hirsch-Korridor stellt aufgrund seiner Länge und der Durchquerung mehrerer waldarmer Landschaften einen Korridor der Stufe C mit mittlerer Bedeutung dar.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Im Bereich der Querung A93-2 und darüber hinaus im gesamten Streckenabschnitt sind keine geeigneten Querbauwerke vorhanden. Das einzige größere Bauwerk, die Brücke über die Abens, muss wegen Ortsnähe und geringer Deckung in Kategorie C herabgestuft werden. Die Durchlässigkeit der A93 für den überregionalen Biotopverbund ist zwischen der A9 und Regensburg nicht gewährleistet.

Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen der Priorität 3:

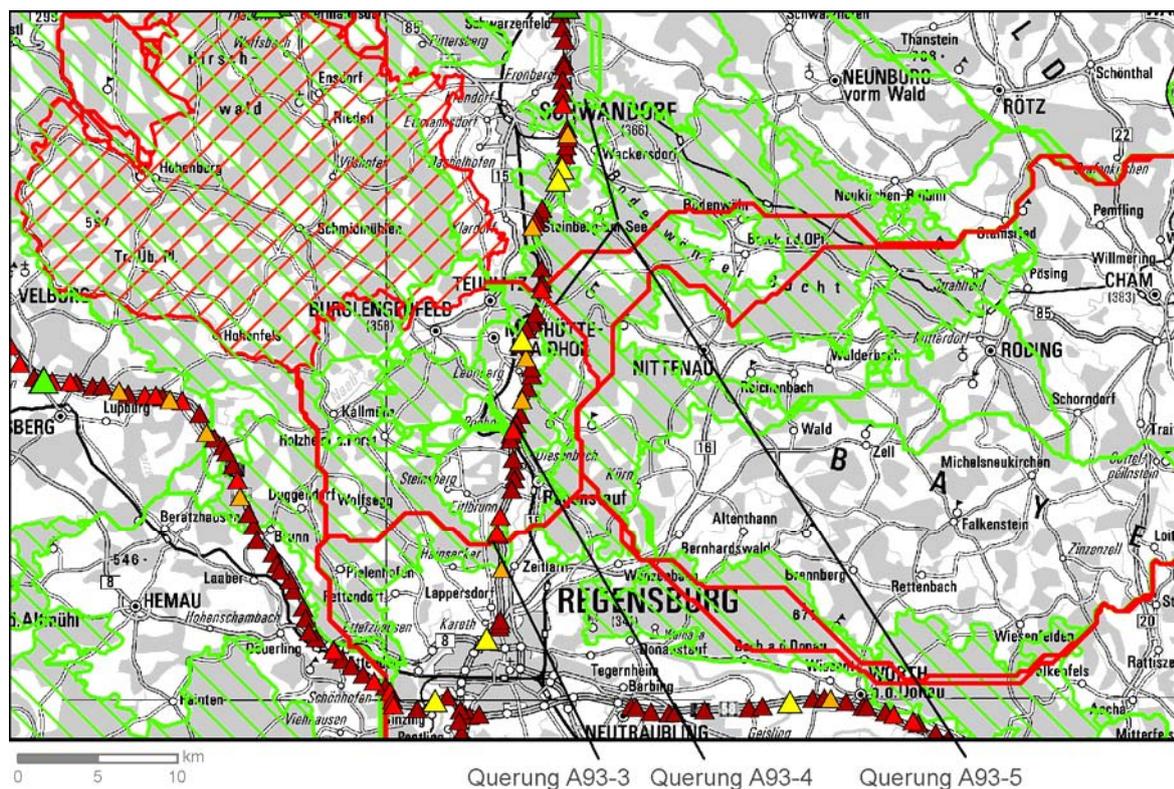
- Eine Erhöhung der Durchlässigkeit zur Verbesserung des regionalen Biotopverbunds ist langfristig anzustreben.

A93 Regensburg – Hof

Untersuchte Streckenabschnitte:

1. Regensburg – Schwandorf (ca. 38 km)
2. Schwandorf – Weiden (ca. 47 km)
3. Weiden – Marktredwitz (ca. 42 km)
4. Marktredwitz – Autobahndreieck Hochfranken (ca. 50 km).
5. Regensburg – Schwandorf

Streckenabschnitt 1: Regensburg – Schwandorf



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Zwischen Regensburg und Schwandorf verläuft die A93 zwischen den potenziellen Luchsgebieten „Vorderer Bayerischer Wald“ im Osten und „Mittlere“ bzw. „Südliche Frankenalb“ im Westen. Beide Räume sind gleichzeitig auch aktuelle Luchslebensräume, zumindest sporadisch erscheinen Luchse soweit im Westen und versuchen, die Autobahn zu queren. Die Luchslebensräume werden in Kategorie A eingestuft.

Rotwildgebiete werden im untersuchten Abschnitt von der A93 nicht berührt.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung A93-3: Im Waldgebiet zwischen Betriebskilometer 187 und 189 nordwestlich Zeitlarn queren H20/L20-Korridore.

Querung A93-4: Südlich der AS Ponholz bei Betriebskm. 179 verläuft ein L20-Korridor.

Querung A93-5: Zwischen Maxhütte-Haidhof und Schwandorf wird auf einer Länge von 13 km das o. g. Luchsgebiet zweimal angeschnitten. Außerdem verläuft ein H20-Korridor durch den Sambacher Forst nördlich Maxhütte-Haidhof.

Die H20-Korridore verbinden die Rotwildlebensräume im Bayerischen und Böhmerwald mit den Rotwildgebieten „Oberpfalz Süd“ und „Oberpfalz Nord und Veldensteiner Forst“. Die L20-Korridore sind sehr kurz und verbinden die östlich und westlich der A93 gelegenen Luchsgebiete miteinander. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende A93 bildet die Hauptbarriere der Ausbreitung von Luchs und Hirsch aus dem Osten Bayerns und Tschechiens nach Westen und Nordwesten. Im südlichen Teil des Streckenabschnitts stellt das waldfreie Regental mit teilweiser dichter Bebauung eine zusätzliche Barriere dar.

Die Korridore und betroffenen Lebensräume haben eine sehr hohe Bedeutung und werden in Kategorie A eingestuft.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Querung A93-5: Am östlichen Rand von Haidhof ist ein C-Bauwerk (Brücke über den Schützengraben, eingeeengt durch Bebauung) und südlich Schwandorf ebenfalls zwei Querbauwerke des Typs C vorhanden (über St 2043 und einen Graben).

Die übrigen Abschnitte weisen mit Ausnahme des Tunnels Lappersdorf, der fern von den Wildtierkorridoren liegt, nur Bauwerke des Typs D und schlechter auf. Die Durchlässigkeit des gesamten Streckenabschnitts wird daher in Kategorie C (keine Durchlässigkeit für den überregionalen und landesweiten Verbund) eingestuft.

Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen der Priorität 1

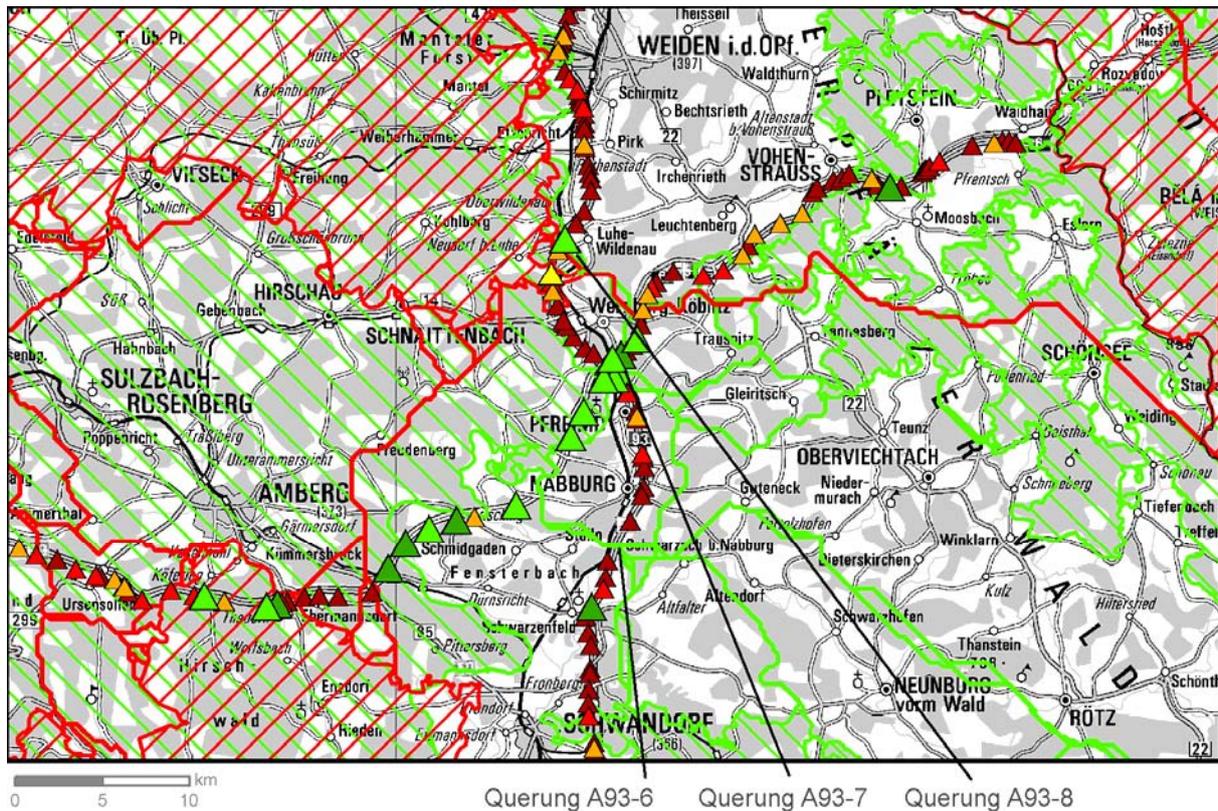
Im untersuchten, ca. 32 km langen Streckenabschnitt sind vordringlich drei für den überregionalen Biotopverbund der Zielarten geeignete Querungsbauwerke erforderlich:

- Ca. 5 Kilometer nördlich Regensburg im Bereich der Querung A93-3. Hier ist gleichzeitig mit planerischen Mitteln sicherzustellen, dass der Korridor im Regental durch Bebauung nicht weiter eingeeengt und funktionslos gemacht wird.
- 1 km südlich der Anschlussstelle Ponholz im Bereich der Querung A93-4.
- Im Bereich des Sambacher Forstes östlich Teublitz.

Maßnahmen der Priorität 2

Zur Verbesserung der Durchlässigkeit im angeschnittenen Luchslebensraum sollte zudem südlich von Schwandorf eine weitere Querungshilfe des Typs B errichtet werden.

Streckenabschnitt 2: Schwandorf-Weiden



Lebensräume von Hirsch und Luchs

In diesem Streckenabschnitt schneidet die A93 südlich Weiden das Rotwildgebiet „Oberpfalz Nord“ sowie das potenzielle Luchsgebiet „Mittlere Frankenalb“ an. Der Oberpfälzer Wald östlich der A93 ist aktueller Luchslebensraum. Die Situation ist somit ähnlich wie im Abschnitt Regensburg – Schwandorf (s. o.). Der Luchslebensraum wird in Kategorie A eingestuft.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung A93-6: L20-Korridor ca. 3 km südlich Nabburg (Betriebskm. 149).

Querung A93-7: L20-Korridor ca. 2 km nördlich Pfreimd beim AK Oberpfälzer Wald (km 136).

Querung A93-8: H20/L20-Korridor ca. 4 km nördlich Wernberg-Köblitz (Betriebskm. 129-131).

Die Korridore kommen aus dem bayerisch-tschechischen Grenzgebiet, dem Bayerischen Wald und Oberpfälzer Wald, und verlaufen westlich der A93 in die Rotwildgebiete „Oberpfalz Süd“ und „Oberpfalz Nord und Veldensteiner Forst“ bzw. in das potenzielle Luchsgebiet „Mittlere Frankenalb“.

Auch hier stellt die in Nord-Süd-Richtung verlaufende A93 die Hauptbarriere der Ausbreitung von Luchs und Hirsch nach Westen dar.

Die Korridore werden wegen ihrer herausragenden Bedeutung für die Ausbreitung großer Wildtiere von der Tschechischen Republik und Ostbayern nach Westen in Kategorie A eingestuft. Im Streckenabschnitt ist insgesamt eine hohe Durchlässigkeit erforderlich.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Querung A93-6: Im Bereich des L20- Korridors südlich Nabburg ist kein geeignetes Querungsbauwerk vorhanden. Das nächstgelegene geeignete Bauwerk liegt mit der Brücke über die Schwarzachmündung bei Schwarzenfeld ca. 4 km südlich der berechneten Korridore. Diese Brücke ist in Kategorie B eingestuft, allerdings liegt sie nahe an Ortschaften, in deckungsarmer Landschaft und unmittelbar an der Naab, so dass ihre Funktion für den Biotopverbund fraglich ist.

Querung A93-7: Im Bereich des L20-Korridors nördlich Pfreimd ist ein Brückenbauwerk der Kategorie A (Brücke über die Naab) vorhanden. Die Durchlässigkeit ist in diesem Abschnitt gewährleistet, auch wenn unmittelbar nördlich das Autobahnkreuz mit der A6 kommt. Doch ist diese beiderseits des Naabals relativ durchlässig (s. Beurteilung A6).

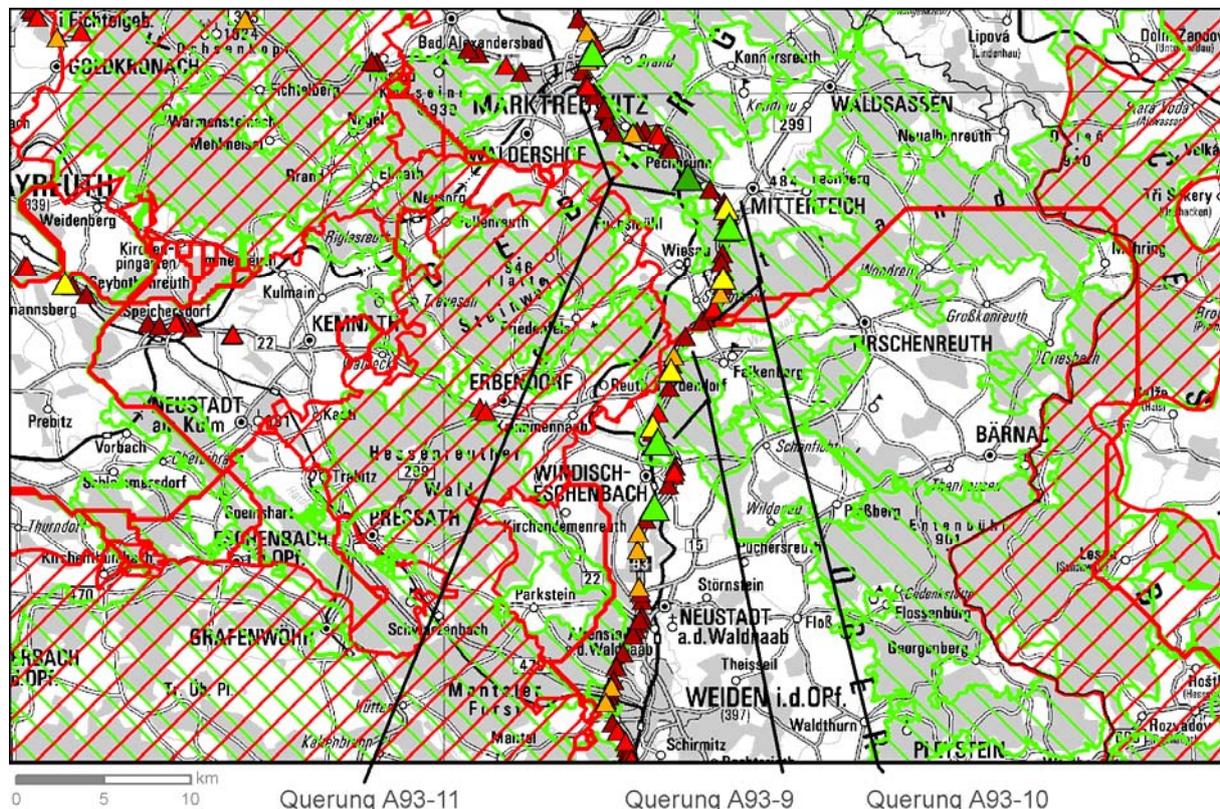
Querung A93-8: Im Bereich der H20/L20-Korridore ca. 4 km nördlich Wernberg-Köblitz ist je ein Querbauwerk der Kategorie A (Brücke über die Naab) und C vorhanden. Dennoch ist in diesem Abschnitt die Durchlässigkeit stark eingeschränkt, da die Naabbrücke am Rand des Korridors liegt und von diesem durch ein großflächiges Fabrikgelände getrennt wird (s. Abb. 9). Dadurch wird eine neue Querungshilfe in diesem Korridor notwendig.

Wegen der eingeschränkten Durchlässigkeit an zwei von drei Querungen wird die Durchlässigkeit der A93 im Streckenabschnitt Schwandorf – Weiden mit Kategorie C (schlecht) eingestuft.

Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit sind südlich Nabburg sowie nördlich Wernberg-Köblitz (Querungen A93-6 und A93-87) notwendig (Priorität 1). Es sollte jeweils eine Querungshilfe des Typs A/B erstellt werden.

Streckenabschnitt 3: Weiden – Marktredwitz



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Im Bereich der Anschlussstelle Falkenberg (ca. Betriebskm. 92) tangiert die A93 das Rotwildgebiet „Oberpfalz Nord“.

Zwischen Weiden und Marktredwitz verläuft die A93 durch aktuellen Luchslebensraum, modellierte Luchslebensräume schneidet sie zwischen Windischeschenbach und Marktredwitz.

Insgesamt haben die Lebensräume sehr hohe Bedeutung (Kategorie A).

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Da der gesamte Streckenabschnitt in einem aktuellen Luchsgebiet liegt, sind im gesamten Bereich Luchsquerungen zu erwarten. Die Durchlässigkeit muss entsprechend hoch sein.

Daher werden die Korridore mit Widerstandswert 5 mit berücksichtigt.

Querung A93-9: Diese Querung betrifft den auf knapp 10 km angeschnittenen Luchslebensraum zwischen Windischeschenbach und Schönhaid. Sie enthält auch einen H20-Korridor von sehr hoher Bedeutung zwischen dem Rotwildgebiet „Oberpfalz Nord“ und in Tschechien.

Querung A93-10: Angeschnittener Luchslebensraum zwischen den AS Wiesau und Mitterteich-Süd, etwa zwischen Betriebskm. 87 und 88,5. Die Autobahn wird hier von einer Staatsstraße begleitet, so dass die Barriere fast 60 m breit ist.

Querung A93-11: Zwischen Mitterteich und Marktredwitz tangiert bzw. schneidet die A93 den Luchslebensraum auf ca. 10 km Länge an.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Querung A93-9: Bei km 100 nördlich von Windischeschenbach ist eine über 200 m lange Talbrücke über die Waldnaab vorhanden, weiterhin zwei Bauwerke des Typs C bei km 99 und 95,7. Weitere geeignete Bauwerke fehlen, insbesondere beim Rotwildkorridor südlich Schönhaid. Die Durchlässigkeit ist hier somit eingeschränkt (Kategorie B).

Querung A93-10: Bei km 86,4 (ca. 2 km südlich Mitterteich) befindet sich ein Brückenbauwerk der Kategorie A am Rand des Wiesauer Waldes, das im Luchsgebiet und randlich eines berechneten H5-Korridors liegt. Dieser Korridor durchzieht den Großensterzer Wald (östlich) und Wiesauer Wald (westlich der A93). Etwas südlich des Korridors befindet sich bei Betriebskm. 89,4 ein Brückenbauwerk des Typs C, das allerdings durch Entsiegelung aufgewertet werden sollte.

Angesichts des schmalen Korridors an dieser Stelle und der vorhandenen Brücken ist die Durchlässigkeit auch hier eingeschränkt (Kategorie B).

Querung A93-11: Zwischen Mitterteich und Marktredwitz ist bei km 82,3 südlich Pechbrunn ein Bauwerk der Kategorie B vorhanden (Durchlass für den Selbertsbach). Die Barrierewirkung wird in diesem Bereich durch die parallel verlaufende Staatsstraße 2189 verstärkt. Im weiteren Verlauf der A93 zwischen Pechbrunn und Marktredwitz sind auf eine Länge von ca. 11 km keine weiteren geeigneten Querbauwerke vorhanden.

Weitere Bauwerke befinden sich außerhalb der Luchslebensräume bzw. Hauptkorridore:

- südlich Windischeschenbach (Talbrücke über die Waldnaab, Typ A, an einem L5-Korridor: für den großräumigen Biotopverbund gut geeignet)
- Brücke südwestlich Mitterteich (wegen Bebauung Herabstufung auf Typ C: ungeeignet wegen Siedlungsnähe).

Die Durchlässigkeit des Streckenabschnitts ist derzeit insgesamt eingeschränkt, Kategorie B.

Priorität und Handlungsbedarf

Ziel ist eine gute Durchlässigkeit im Streckenabschnitt.

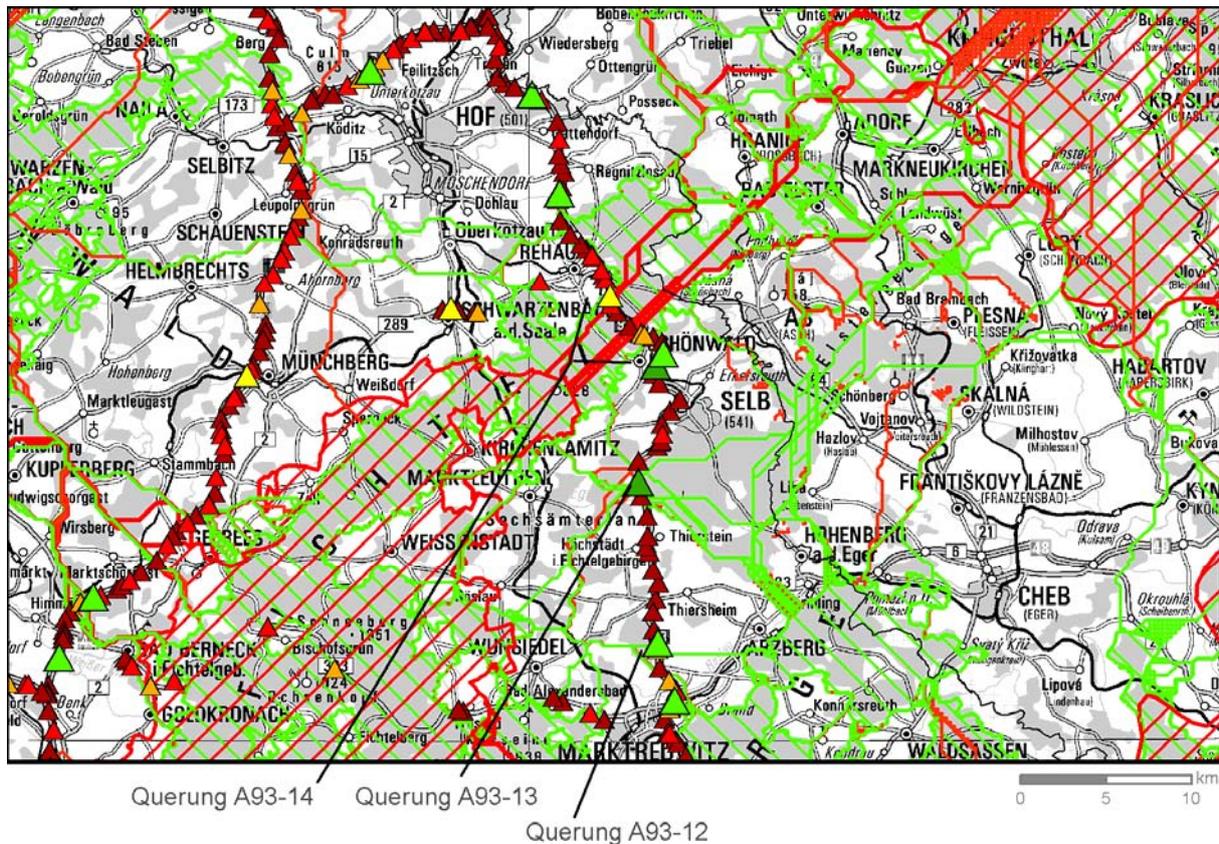
Maßnahmen der Priorität 2:

- Zwischen den Bauwerken bei km 95,7 und km 86,4 ist im Bereich des Großensterzer Waldes (Querung A93-10) ist eine geeignete Querungshilfe des Typs B erforderlich, eine weitere im nördlichen Teil von Querung A93-11 zwischen Marktredwitz und Pechbrunn.
- Darüber hinaus ist eine Optimierung der vorhandenen C-Bauwerke bei km 89,4, 99,1 und bei km 95,7 notwendig.

Maßnahmen der Priorität 3:

- Verbesserung der Durchlässigkeit im gesamten Streckenabschnitt durch Optimierung der vorhandenen Feld- und Waldwegedurchlässe.

Streckenabschnitt 4: Marktredwitz – Autobahndreieck Hochfranken



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Zwischen Schönwald und Rehau durchschneidet die A93 einen potenziellen wie aktuellen Luchslebensraum mit zahlreichen Nachweisen. Insgesamt sehr hohe Bedeutung (Kategorie A).

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Da der gesamte Streckenabschnitt in einem aktuellen Luchsgebiet liegt, sind im gesamten Bereich Luchsquerungen zu erwarten. Daher werden die Korridore mit Widerstandswert 5 einbezogen.

Querung A93-12: Nördlich Marktredwitz, etwa 3,5 km breiter Bereich der Gutswaldung westlich von Leutenberg, mehrere L5-Korridore. Bedeutung: sehr hoch, Stufe A.

Querung A93-13: Selber Forst, etwa 4 km breiter Wald mit dem Egertal, der als breiter H5/L5-Korridor fungiert. Bedeutung des Korridors: sehr hoch, Stufe A.

Querung A93-14: Dieser etwa 3,5 km breite Korridor im Rehauer Forst deckt sich mit dem o. g. Luchslebensraum. Hier sind im potenziellen Luchsgebiet gehäuft aktuelle Fundpunkte des Luchses vorhanden.

H20-Korridore sind im gleichen Gebiet zu finden. Zahlreiche Abschüsse von Rotwild durch das Forstamt Rehau belegen, dass es sich hier um einen tatsächlichen Wanderkorridor des Hirsches handelt, der durch die Autobahn unterbrochen wurde. Er verbindet das Erzgebirge mit dem Fichtelgebirge. Bedeutung des Korridors / Lebensraums: sehr hoch, Stufe A.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Querung A93-12: Etwa 0,4 und 4,5 km nördlich der Anschlussstelle Marktredwitz-Nord befinden sich zwei Talbrücken der Qualität A. Beide befinden sich jedoch etwas abseits des Korridors und nahe an Ortschaften und sind daher in ihrer Funktion als Wildquerungshilfe im überregionalen Biotopverbund eingeschränkt.

Insgesamt wird dieser Korridor dennoch als eingeschränkt durchlässig bewertet (Kategorie B).

Im weiteren Verlauf der A93 ist auf einer Streckenlänge von 9 km keine geeignete Querungsmöglichkeit gegeben.

Querung A93-13: Mit der Talbrücke über die Eger der Kategorie B enthält die Querung A93-13 ein prinzipiell gut durchlässiges Bauwerk, dessen Funktionsfähigkeit allerdings durch die Siedlungsnähe (ca. 200 m) und eine unmittelbar benachbarte Sportanlage eingeschränkt wird.

Die parallel zur Autobahn verlaufende B15 vergrößert die Barrierewirkung. Daher wird dieser Korridor nur als eingeschränkt durchlässig eingestuft (Kategorie B).

Querung A93-14: Westlich von Schönwald existieren 1 und knapp 2 km südlich des Korridors zwei Brücken des Typs A und B. Wegen der Nähe zur Bebauung und mangelndem Waldanschluss für die Leitarten, insbesondere westlich der Autobahn, sind sie allerdings für den überregionalen Biotopverbund wenig geeignet. Etwa 1 km südlich Rehau, am Nordrand des Korridors im Rehauer Forst, ist mit der Brücke über den Perlenbach ein weiteres größeres Brückenbauwerk vorhanden. Wegen der nahen Bebauung erreicht es allenfalls die Kategorie C, dient also vermutlich nur dem regionalen Verbund. Im Rehauer Forst selbst fehlen geeignete Querungsmöglichkeiten.

Parallel zur A93 verläuft teilweise die Bahnlinie Regensburg – Hof und verstärkt die Barrierewirkung.

Dieser Korridor ist somit nicht durchlässig (Kategorie C).

Nördlich Rehau befindet sich die Talbrücke über die „Südliche Regnitz des Typs A. Mit einer Spannweite von ca. 220 m ist sie gut geeignet für den Wechsel der Leitarten, jedoch ohne direkten Deckungsanschluss in intensiv landwirtschaftlicher Flur gelegen.

Nördlich Gattendorf (nordöstlich Hof) befindet sich eine ca. 200 m breite Talbrücke der Kategorie A. Hier besteht einseitig Deckungsanschluss, jedoch gibt es auch intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen im Umfeld. Die Gemeinde Hartmannsreuth liegt 300 m südlich und die Stadt Hof bildet westlich in einer Entfernung von ca. 3000 m eine wesentliche Ausbreitungs-/Wanderbarriere

Die Durchlässigkeit des Streckenabschnitts Marktredwitz – Hof wird insgesamt mit Kategorie B, eingeschränkt durchlässig, bewertet.

Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen der Priorität 1:

- Zwischen Schönwald und Rehau im südlichen Rehauer Forst (Querung A93-14) ist eine geeignete Querungshilfe der Kategorie A/B erforderlich. Gleiches gilt für den nördlichen Rehauer Forst ca. 1-2 km nördlich Rehau.
- Aufwertung der Egerbrücke (Querung A93-14), um sie für Großsäuger möglichst ungestört nutzbar zu machen, z. B. durch Verlegung des Sportplatzes. Alternativ Errichtung einer Querungshilfe nördlich des Egertals.

Maßnahmen der Priorität 2:

Aufwertung der vorhandenen Querbauwerke, insbesondere im Bereich der Querungen A93-12 und A93-13 (z. B. Entsiegelung, Umgestaltung als Kombibauwerke, Verbreiterung, Verringerung des Störungspotenzials).

Zusammenfassende Übersicht A93 Bundesgrenze bei Kiefersfelden bis Dreieck Hochfranken

Autobahnabschnitt	Priorität	Durchlässigkeit	Ziel	Handlungsbedarf
Inntaldreieck – Bundesgrenze	Stufe 1	Kategorie C	A	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung zweier neuer Querungsmöglichkeiten vom Typ A/B - Optimierung bestehender Bauwerke
AD Holledau – Regensburg	Stufe 3	Kategorie C	C	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung des regionalen und lokalen Biotopverbundes - Aufwertung von Bauwerken der Kategorie E, D
Regensburg – Schwandorf	Stufe 1	Kategorie C	A	- 3 neue Querungsbauwerke der Kategorie A/B
	Stufe 2	Kategorie C	A	- 1 neues Querungsbauwerk der Kategorie A/B südlich Schwandorf
Schwandorf – Weiden	Stufe 1	Kategorie C	A	- Bau von je einem Querungsbauwerk der Kategorie A/B in den Korridoren nördlich Wernberg-Köblitz und südlich Nabburg
Weiden – Marktredwitz	Stufe 2	Kategorie B	A	<ul style="list-style-type: none"> - Bau von zwei Querungshilfen des Typs A/B - Optimierung von Bauwerken des Typs C und D
Marktredwitz – Hof	Stufe 1	Kategorie B	A	- Bau zweier Grünbrücken im Rehauer Forst sowie einer weiteren nördlich der Eger (Typ A/B)
	Stufe 2	Kategorie B	A	- Aufwertung vorhandener Bauwerke

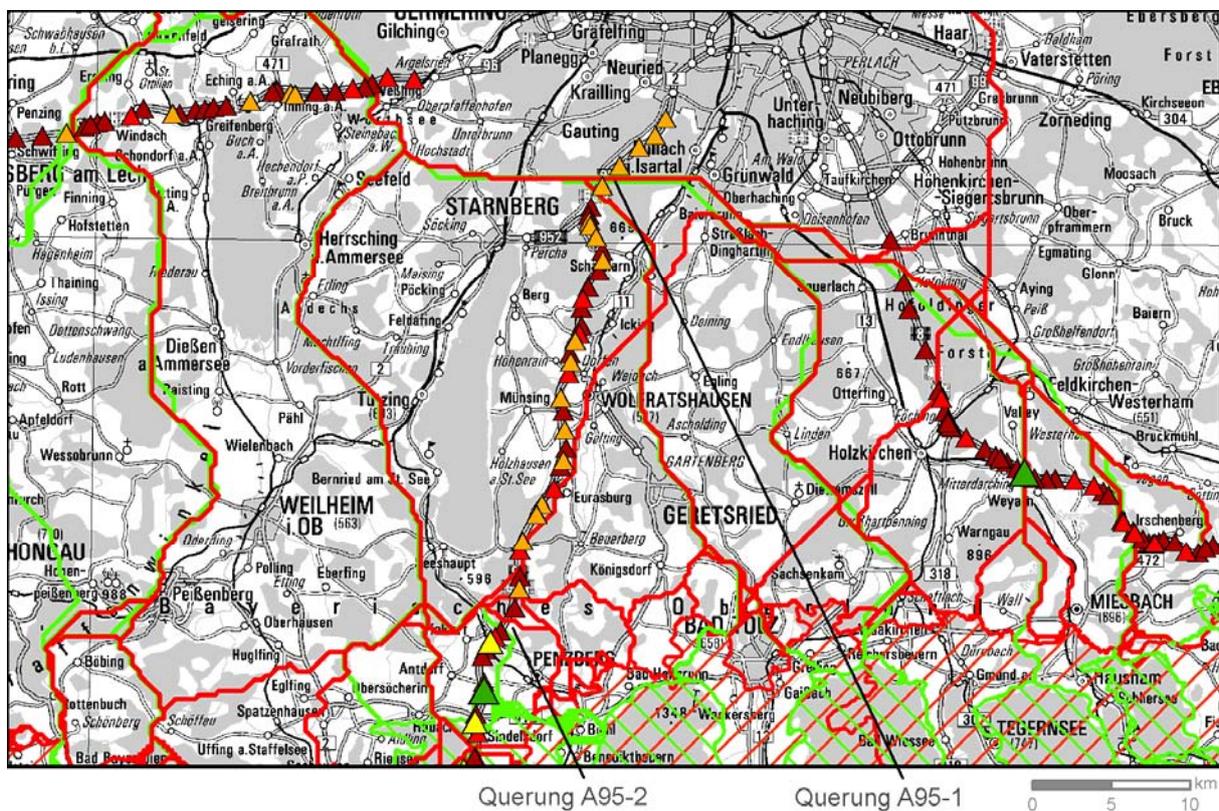
Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der A95 und der B2

A95/B2 München – Garmisch-Partenkirchen

Untersuchte Streckenabschnitte

1. München-Solln – Sindelsdorf (ca. 43 km)
2. Sindelsdorf – Eschenlohe (ca. 21 km)
3. Eschenlohe – Partenkirchen (ca. 11 km)

Streckenabschnitt 1



Lebensräume von Hirsch und Luchs

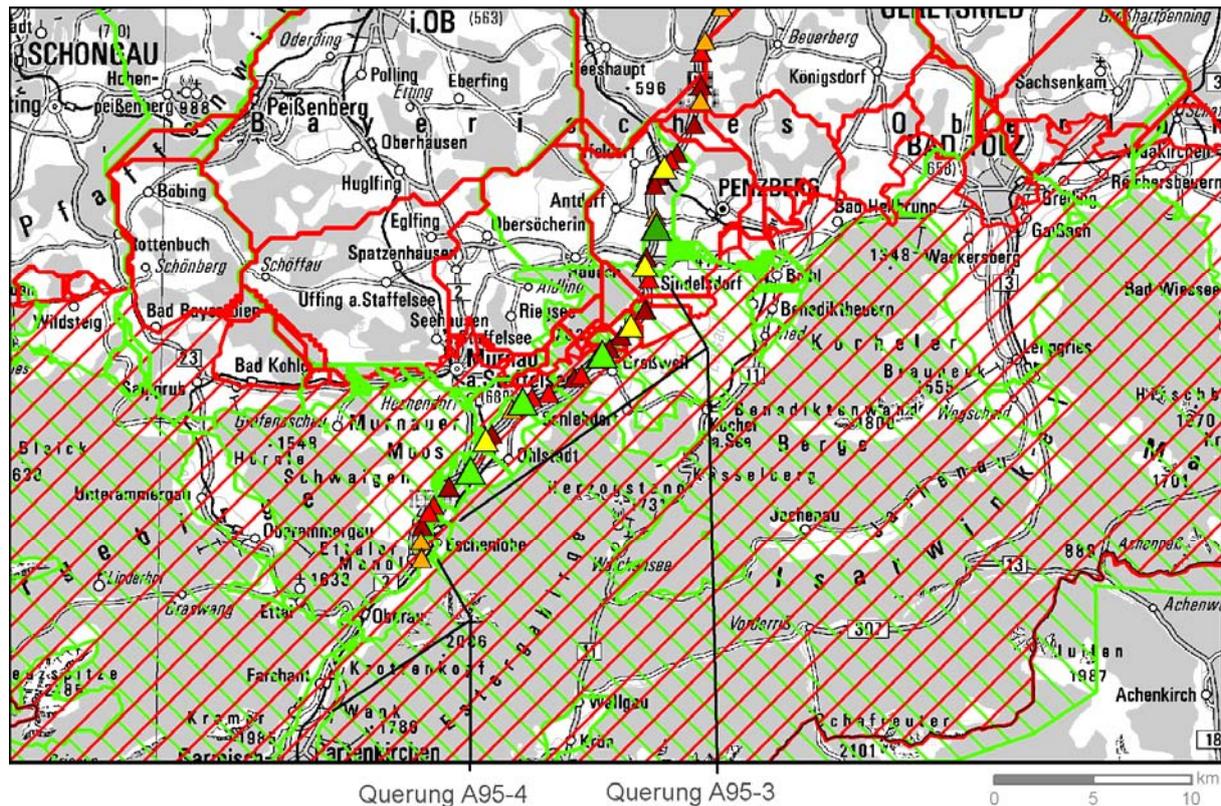
Sind nicht betroffen.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung A95-1: Der 8 km breite Waldgürtel südlich von München wird von der A95 im Bereich des Forstenrieder Parks zwischen München-Solln und dem Autobahndreieck Starnberg gequert. Dieser Waldgürtel bündelt mehrere Wildtierkorridore, die von den oberbayerischen Alpen durch das waldreiche Alpenvorland nach Norden ziehen und sich in den Wäldern um München treffen. Sie führen dann weiter ins mittlere Bayern (z. B. Westliche Wälder, Schwäbisch-Fränkische Alb). Diese Korridore sind in ihrer Gesamtheit sehr lang und kreuzen weitere Autobahnen (z. B. die A8), weshalb für sie eine mittlere Bedeutung (C) angenommen wird. Bis München führen sie jedoch nur knapp 30 km ohne weitere gravierende Barrieren durch deckungsreiches Gelände, so dass ihre Bedeutung in der Realität vermutlich höher ist.

Querung A95-2: 20 km weiter südlich, zwischen den Anschlussstellen Seeshaupt und Penzberg/Iffeldorf queren mehrere H20/L20-Korridore auf ca. 6 km Breite die A95. Auch hier verläuft die Autobahn vollständig durch Wald. Ein H20-Korridor zieht als zum zuvor genannten Korridor alternative Wanderachse parallel zur Autobahn nach Norden. Die anderen verlaufen in Richtung Berge, d. h. stellen eine Verbindung zwischen den Rotwild- und Luchsgebieten über das Alpenvorland her. Die Bedeutung dieser Korridore ist hoch (B).

Streckenabschnitte 2 und 3



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Die A95 trifft im Streckenabschnitt 2 von Norden her bei Großweil auf das Rotwildgebiet „Werdenfels Ost“, das Teil der in den Bayerischen Alpen und dem Alpenvorland gelegenen Rotwildgebiete ist (Bedeutung A, sehr hoch). Bereits bei Sindelsdorf beginnt der Luchs-Kernlebensraum in den Alpen und dem südlichen Alpenvorland, der sich größtenteils mit den Rotwildgebieten deckt.

Die Autobahn verläuft in den Streckenabschnitten 2 und 3 quer zum Rotwild- und potentiellen Luchsgebiet, was eine Zerschneidung der Wildtierlebensräume auf einer Länge von etwa 30 km bedeutet.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung A95-3: Der nördliche Teil des Wildtierlebensraums im Alpenvorland, zwischen der AS Sindelsdorf und Eschenlohe, muss als ein ca. 20 km breiter Korridor angesehen werden. Seine Bedeutung ist sehr hoch (A).

Querung A95-4: Das gilt auch für das enge Loisachtal zwischen Eschenlohe und Partenkirchen (Zerschneidung des oben genannten Kerngebiets von Hirsch und Luchs mit sehr hoher Bedeutung auf ca. 11 km).

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Die Durchlässigkeit der A95 ist im Bereich der Wildtierkorridore und –lebensräume in den Streckenabschnitten 1 und 3 aus überregionaler Sicht schlecht (Kategorie C), im Streckenabschnitt 2 (Querung A95-3) gut.

Querung A95-1: Der 8 km breite Korridor im Forstenrieder Park ist schlecht durchlässig. In Abständen von durchschnittlich etwa 1,5 km befinden sich versiegelte Unterquerungen von Waldwegen und einer Staatsstraße, die jeweils um 10 m breit sind und die Qualität von Bauwerken der Kategorie D aufweisen. Für den lokalen Verbund von Wildtierarten dürften sie trotz der Versiegelung aufgrund des sehr guten Deckungsanschlusses eine gewisse Rolle spielen. Da die Autobahn teilweise erhöht verläuft, könnte eine Ausweitung von einigen dieser Querungen (Ziel: zwei Bauwerke der Kategorie C-B) möglich sein.

Querung A95-2: Im nördlichen, bewaldeten Teil des Korridors befinden sich drei Über- und eine Unterführung von Waldwegen, jeweils schmale Bauwerke der Kategorie D, E oder ungeeignet. Somit ist die Autobahn auch hier für den überregionalen Biotopverbund sehr schlecht durchlässig. Die Brücke über die Bahnlinie nach Kochel erfüllt die Kriterien an ein Bauwerk der Kategorie C. Allerdings ist ihre Eignung als Querungshilfe durch die Lage am Rand des Korridors, im Bereich des Siedlungsbandes Iffeldorf – Penzdorf und nahe der Anschlussstelle Penzdorf stark eingeschränkt. Im Bereich der Querung A95-2 ist eine geeignete Querungshilfe (Typ B) notwendig.

Querung A95-3: Drei breite Brückenbauwerke des Typs A existieren im Bereich dieses Korridors, zwei davon stellen gute Querungshilfen für den großräumigen Biotopverbund dar: die Talbrücke nordwestlich Schwaiganger und die 1,3 km lange Querung der Talaue der Loisach bei Ohlstadt. Diese eignet sich trotz fehlender Deckung in Form von Gehölzen aufgrund ihrer Lage in einem Streuwiesengebiet mit naturnaher Vegetation und trotz Einschränkungen wegen Siedlungsnähe und Bebauung gut für den Biotopverbund. Die Loisachquerung bei Großweil stellt wegen der nahen Ortschaft dagegen eine Sackgassensituation dar.

Darüber hinaus sind drei Bauwerke des Typs C im Bereich des Korridors vorhanden, von denen zwei (die Brücke über den Sindelsbach am Ortsrand von Sindelsdorf und über die Brücke über die Bahnlinie bei Ohlstadt) wegen ihrer Einengung zwischen Siedlungsbereichen als Querungshilfen ungeeignet sind. Die Querung der Staatsstraße 2370 nördlich Kleinweil erscheint dagegen zumindest für den lokalen und regionalen Verbund geeignet.

Zwischen den Querungen A95-2 und A95-3, also außerhalb der Korridore, befindet sich zwischen der Brücke über die Kreisstraße WM 27 und der Überführung der B472 eine Brücke des Typs B, allerdings in deckungsarmer Umgebung.

Maßnahmen zur Verbesserung des überregionalen und landesweiten Biotopverbundes sind aufgrund der vorhandenen Großbrücken im Bereich der Querung A95-3 nicht vordringlich.

Querung A95-4: Ab dem Autobahnende bei Eschenlohe bis Garmisch-Partenkirchen bildet die B2 eine wirksame Barriere zwischen dem Ammergebirge im Westen und dem Estergebirge im Osten. Abgesehen von einer schmalen Bachüberführung zwischen Oberau und Farchant sowie der Überführung einer Zubringerstraße südlich Eschenlohe gibt es bis Farchant keine Querbauwerke. Ab Farchant bis Partenkirchen bildet zudem ein geschlossenes Siedlungsband eine für Wildtiere nicht querbare Barriere, so dass auch der Tunnel Farchant für den Verbund keinen Gewinn bringt. Eine Verbesserung der Durchlässigkeit im Rotwildgebiet Alpen zwischen Eschenlohe und Garmisch ist daher dringend geboten.

Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen der Priorität 1:

- Verbesserung der Durchlässigkeit der A95 im Bereich der Querung A95-2 nordwestlich Penzberg, z. B. durch Verbreiterung der Überführung in der Nähe des Euracher Filzes und der Unterführung in der Nähe des Schwabmooses in Bauwerke der Kategorie C oder durch Aufwertung eines der beiden Bauwerke in die Kategorie B.
- Verbesserung der Durchlässigkeit im Rotwildgebiet/potenziellen Luchslebensraum Alpen zwischen Eschenlohe und Oberau sowie zwischen Oberau und Farchant. Ziel: jeweils Bauwerke der Kategorie A oder B.

Maßnahmen der Priorität 3:

- Verbesserung der Durchlässigkeit im Bereich der Querung A95-1 (Forstenrieder Park südlich von München) durch Verbreiterung von mindestens zwei der vorhandenen Querbauwerke auf möglichst 30 m Breite (Kategorie B) sowie durch Entsiegelungsmaßnahmen unter den Durchlässen im Bereich von Forststraßen.
- Stärkung des lokalen und regionalen Biotopverbundes auf der gesamten Strecke durch Optimierungsmaßnahmen an vorhandenen Bauwerken.

Zusammenfassende Übersicht BAB A95 München bis Garmisch-Partenkirchen

Abschnitt	Priorität	Durchlässigkeit	Ziel	Handlungsbedarf
München – AD Starnberg	Stufe 3	Kategorie C	B	- Verbreiterung der vorhandenen Querbauwerke zur Stärkung des regionalen Verbundes
AD Starnberg – AS Penzberg/Iffeldorf	Stufe 1	Kategorie C	B	- Verbreiterung der vorhandenen Querbauwerke oder Bau einer Querungshilfe des Typs B
AS Sindelsdorf – Eschenlohe	Stufe 3	Kategorie A	A	- Sicherung der Verbundfunktion vorhandener Bauwerke
Eschenlohe – Farchant (B2)	Stufe 1	Kategorie C	A	- 2 neue Querungsbauwerke des Typs A/B

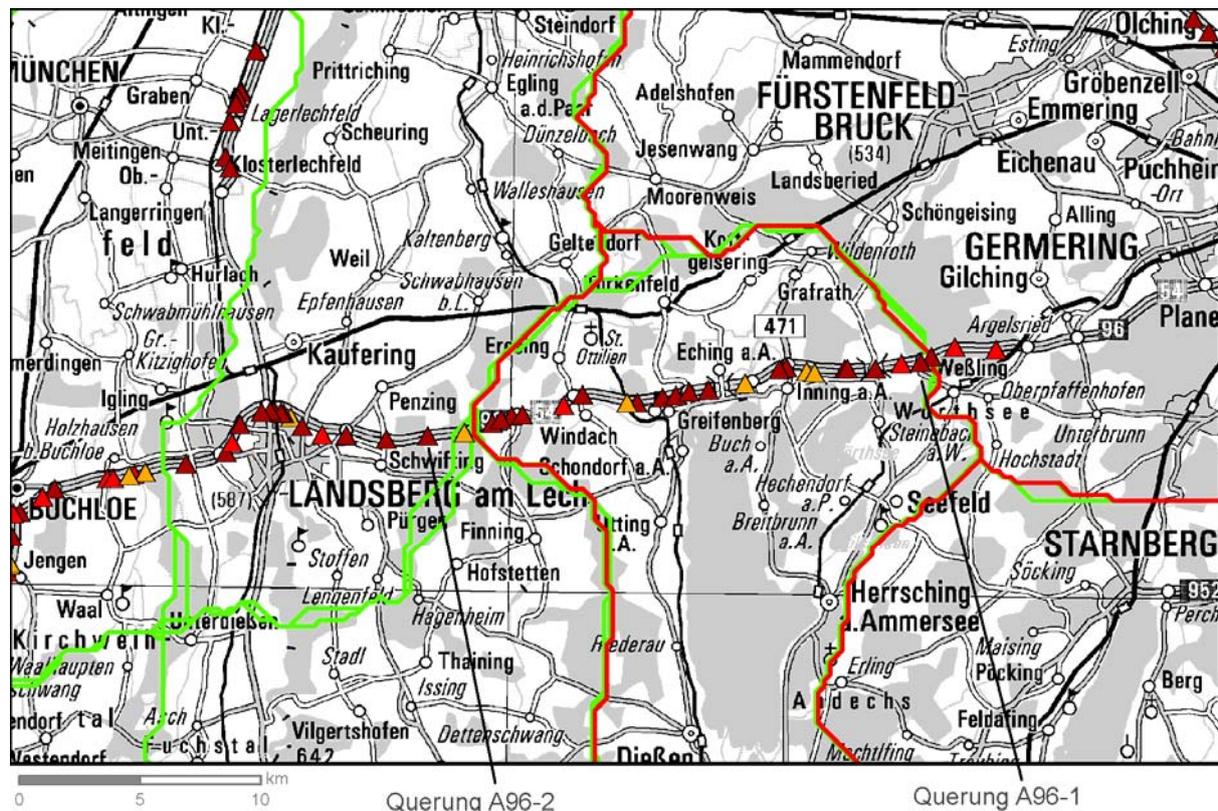
Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der A96

A96 München – Lindau

Untersuchte Streckenabschnitte

1. München bis Landsberg (ca.43 km)
2. Landsberg bis Memmingen (ca.67 km)

Streckenabschnitt 1



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Auf der gesamten Strecke sind keine Lebensräume von Hirsch und Luchs betroffen.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Die A96 trennt die alpinen Lebensräume von Hirsch und Luchs und die Allgäuer Rotwildgebiete im Süden von den Lebensräumen in der Mitte (Augsburg Westliche Wälder, Südliche Frankenalb) und im Norden Bayerns sowie in Baden-Württemberg. Sie kreuzt zwischen München und Landsberg folgende berechnete Korridore:

A96-1 westlich Weßling: L20/H20-Korridor

A96-2 westlich Schöffelding: L20/H20-Korridor.

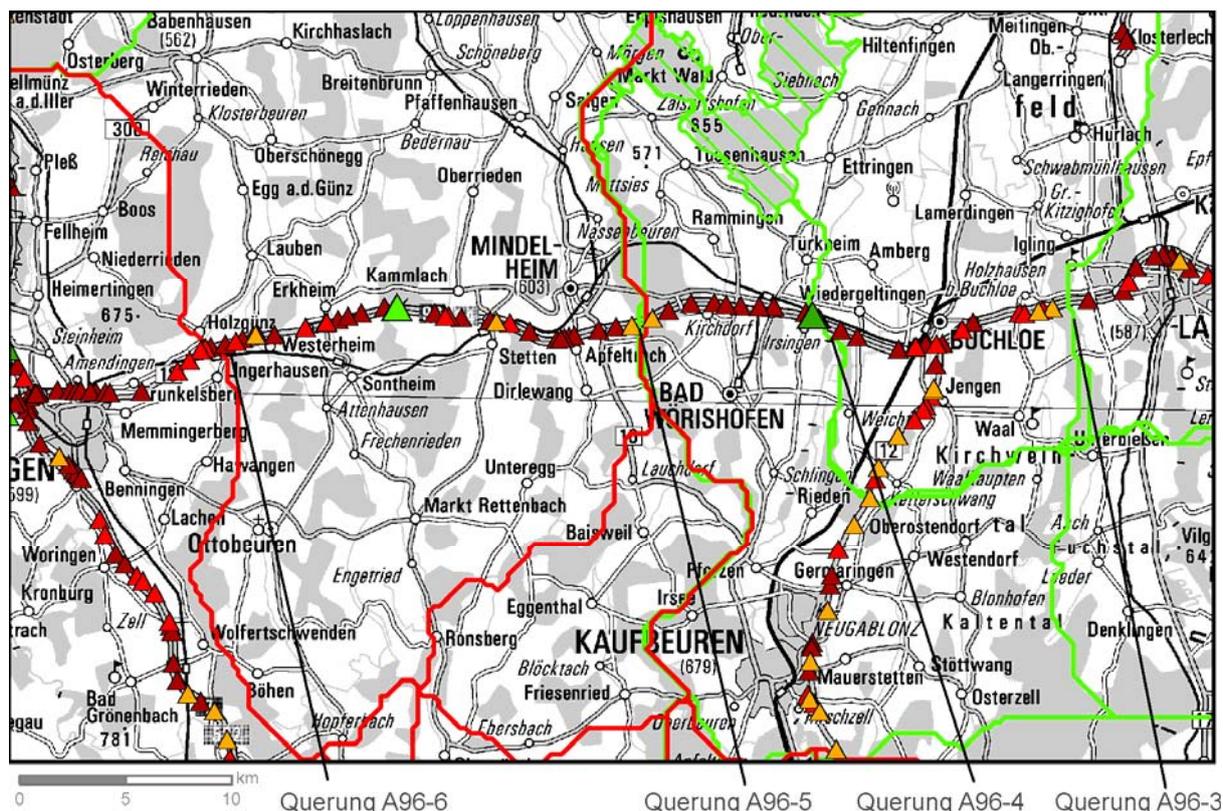
Die Korridore stellen aufgrund ihrer erheblichen Länge, ihrem lediglich mittleren Deckungsgrad, mehreren Engstellen und weiteren Barrieren nur Korridore der Stufe C mit mittlerer Bedeutung dar.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore

Querungen A96-1 und A96-2: Die A96 ist im Bereich dieser Korridore für größere Wildtiere undurchlässig.

Die Lechbrücke nördlich Landsberg stellt kein für den Verbund geeignetes Bauwerk dar, da nicht nur nahe gelegene Bebauung, sondern vor allem die Stadt Landsberg den Verbund entlang der Lechauen und -leiten vollständig unterbricht.

Streckenabschnitt 2



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Sind nicht betroffen.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

A96-3 westlich Landsberg: L20

A96-4 südlich Türkheim: L20

A96-5 östlich Mindelheim: L20/H20

A96-6 südlich Holzgünz: H20

Die H20-Korridore stellen aufgrund ihrer erheblichen Länge, ihrem lediglich mittleren Deckungsgrad, mehreren Engstellen und weiteren Barrieren Korridore der Stufe C mit mittlerer Bedeutung dar. Die berechneten Wanderkorridore für den Luchs zwischen den Alpen und dem potenziellen Luchsgebiet „Westliche Wälder“ mit den Querungen A96-4 und A96-5 sind kürzer und somit von hoher Bedeutung (B).

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore

Querung A96-3: Die A96 ist im Bereich dieses Korridors für größere Wildtiere undurchlässig.

Querung A96-4: Mit der Wertachbrücke bei Wiedergeltingen (Typ B) ist die Durchgängigkeit dieses Korridors gewährleistet.

Querung A96-5: Keine Durchlässigkeit

Querung A96-6: Etwas abseits dieses Korridors liegen mit der Bahnbrücke südwestlich Schwaighausen und der Brücke über den Krebsbach bei Ungerhausen (jeweils Typ C) zwei Bauwerke vor, die allerdings ohne Deckungsanschluss und eingeengt durch Siedlungen bzw. den Flugplatz Memmingerberg sind. Die Durchlässigkeit für den überregionalen Biotopverbund ist für diesen Korridor daher nicht gegeben.

Zwischen den Querungen A96-5 und A96-6 befindet sich mit dem Kohlbergtunnel bei Erkheim (an einem H5-Korridor gelegen) die beste Querungsmöglichkeit für große Wildtiere an der A96.

- Drei weitere größere Bauwerke scheiden aus verschiedenen Gründen als geeignete Querbauwerke zur Sicherung des großräumigen Biotopverbunds entlang der A96 aus: Die Brücken über die Buxach und die Iller westlich Memmingen sind baulich in Kategorie A einzustufen, sie liegen jedoch abseits bedeutender Wanderkorridore und mit erheblichen Barrieren im näheren Umfeld.
- Südwestlich von Mindelheim überquert die Bahnlinie München-Lindau die Autobahn. Hier handelt es sich zwar um ein relativ breites, jedoch rein technisches Bauwerk, so dass es keine Funktion im überregionalen Verbund ausüben kann.

Die Durchlässigkeit der A96 ist zusammengefasst in Kategorie C (insgesamt keine bzw. unzureichende Durchlässigkeit für den überregionalen und landesweiten Verbund) einzustufen.

Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen der Priorität 1:

- An der A96 sind Maßnahmen zur Verbesserung der überregionalen Durchlässigkeit bei dem kurzen Korridor, der aus den Allgäuer Alpen bzw. dem Rotwildgebiet „Kempter Wald“ in die „Westlichen Wälder“ verläuft und im Bereich der Querungen A96-5 die Autobahn kreuzt, vordringlich.

Maßnahmen der Priorität 3:

- Bei den übrigen Querungen erscheinen Maßnahmen momentan nicht vordringlich (Priorität 3). Eine Erhöhung der Durchlässigkeit zur Verbesserung des regionalen Biotopverbunds ist jedoch langfristig anzustreben.

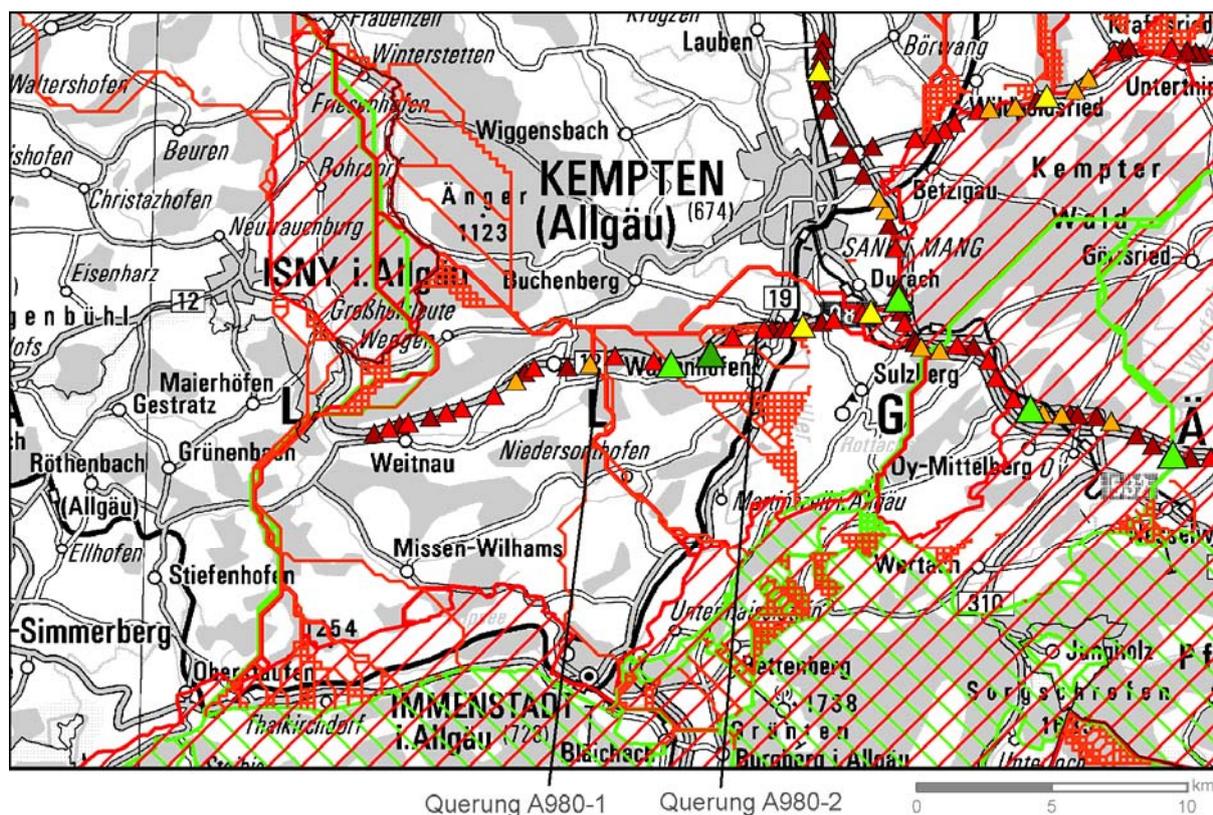
Übersicht A96 zwischen München und der Landesgrenze bei Memmingen

Abschnitt	Priorität	Durchlässigkeit	Ziel	Handlungsbedarf
Buchloe – Mindelheim	Stufe 1	Kategorie B	B	- Errichtung einer Querungshilfe des Typs B im Bereich der Querung A96-5
München – Landesgrenze	Stufe 3	Kategorie C	C/B	- Verbesserung der lokalen/regionalen Verbundsituation (Ziel: Querungsmöglichkeiten der Kategorie C)

Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der A980 / B12n

A980 / B12 Autobahndreieck Allgäu – Landesgrenze zu Baden-Württemberg

Länge ca. 20 km, davon vierstreifig 16 km



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Die A980 verläuft auf einer Länge von ca. 1,5 km entlang der Grenze des Rotwildgebiets „Kempter Wald“, das hier, westlich der A7, aber keinen wirklichen Rothirschlebensraum darstellt.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

In dem 16 km langen, vierstreifig ausgebauten Abschnitt befinden sich insgesamt vier H5- bzw. H20-Korridore. Es werden hier beide Kategorien von Korridoren behandelt, da es sich im südlichen Allgäu um eine ziemlich homogene Landschaft mit einem Mosaik aus Waldinseln, Mooren und landwirtschaftlichen Nutzflächen mit viel Grünland handelt und somit keinem der Korridore ein Vorzug gegeben werden kann.

Querung A980-1: Der östlichste Korridor entspringt südlich von Kempten dem Rotwildgebiet „Kempter Wald“ und erreicht mit dem durchgängigen Siedlungsband von Kempten bis Waltenhofen entlang des Illertals praktisch eine Sackgasse, so dass seine Bedeutung allenfalls mittel (C) ist.

Querung A980-2: Bei den drei anderen Korridoren westlich von Waltenhofen handelt es sich um kurze

und häufig in deckungsreicher Landschaft verlaufende Korridore zwischen den Rotwildgebieten „Sonthofen“ und „Adelegg“ in Baden-Württemberg (Kategorie A).

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Querung A980-1: Dieser Bereich enthält die Brücke über die Iller, die aufgrund der nahe gelegenen Bebauung und fehlender Deckungs- und Leitstrukturen im Umfeld als Bauwerks des Typs C bewertet ist, sowie die Brücke südlich von Durach über die Bahnlinie und eine Ortsverbindungsstraße, die wegen Siedlungsnähe und vorwiegend technischer Ausgestaltung ebenfalls nur mit C bewertet ist.

Querung A980-2: Zwei große Brücken westlich von Waltenhofen existieren im Bereich der Querung: diejenige über den Rohrbachtaltobel bei km 8,9 (Typ A) und die Brücke bei km 7,4 über eine Gemeindestraße bei Walkarts (Typ B, Deckung nicht optimal, aber wegen umliegender Moore noch ausreichend). Sie liegen jeweils im Bereich eines H5-Korridors zwischen Alpen und Adelegg und sind für den Verbund gut geeignet.

Weiter westlich verläuft ein weiterer Wildtierkorridor (H20/L 20), der die B12 aber am nicht ausgebauten Abschnitt westlich Weitnau überquert und damit durchlässig erscheint.

Die Durchlässigkeit des relevanten vierstreifigen Abschnitts westlich Waltenhofen ist insgesamt in Kategorie A einzustufen.

Priorität und weiterer Handlungsbedarf

Priorität 0, kein weiterer Handlungsbedarf aus überregionaler und landesweiter Sicht.

Übersicht A980/B12n AD Allgäu bis Landesgrenze bei Weitnau

Streckenabschnitt	Priorität	Durchlässigkeit	Ziel	Handlungsbedarf
AD Allgäu bis Landesgrenze zu Baden-Württemberg	Stufe 0	A	A	- allenfalls bauliche Verbesserung der vorhandenen E- und D-Bauwerke

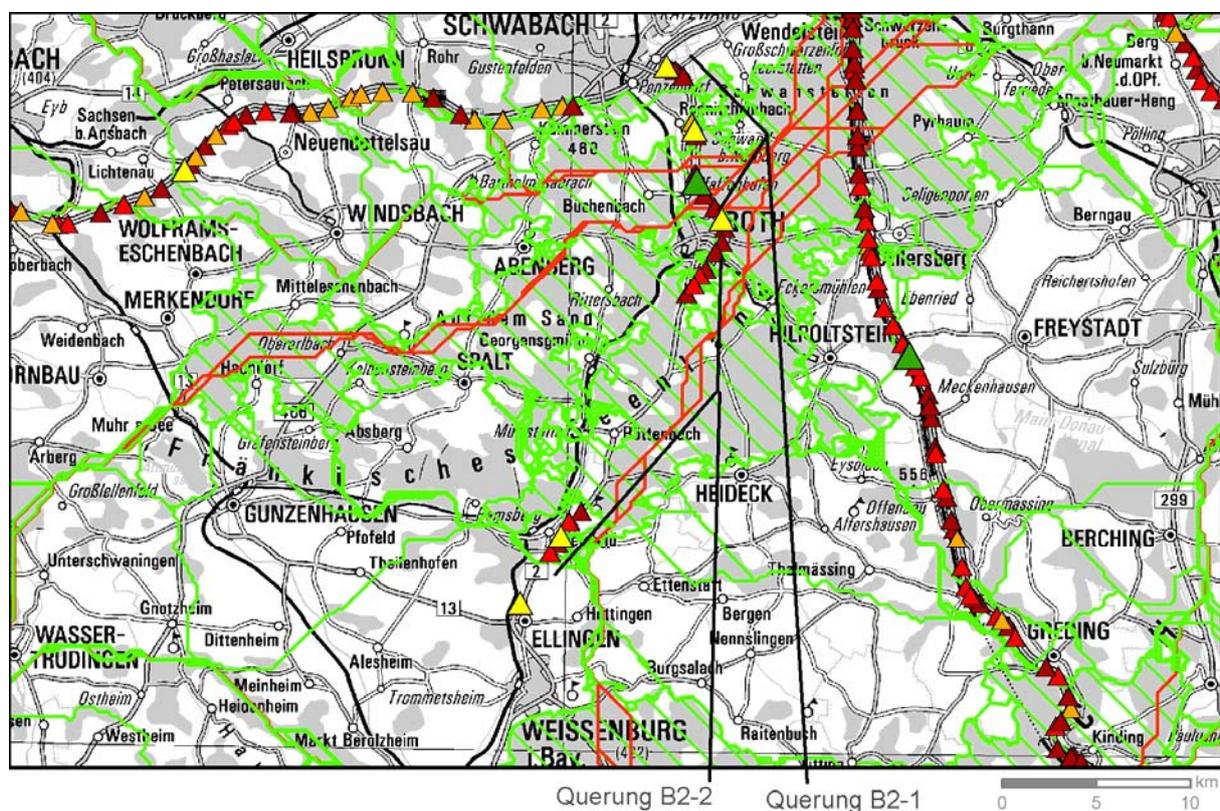
Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der B2

B2 Nürnberg – Weißenburg

Untersuchter Streckenabschnitt

A6 (AS Roth) bis Ellingen (ca. 37 km)

Die B2 ist bereits von Schwabach bis südlich von Roth vierstreifig ausgebaut. Ab Roth ist die sie abschnittsweise dreistreifig und wird derzeit teilweise noch ausgebaut. Die Verkehrsdichte ist so hoch, dass die B2 hier in ihrer Barrierewirkung jedenfalls einer vierstreifigen Bundesstraße entspricht.



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Die B2 verläuft zwischen Rednitzhembach und Pleinfeld im potenziellen Verbreitungsgebiet des Luchses („Südlicher Nürnberger Reichswald“), das zwar ein durch die A 6 und die A 3 vom aktuellen Verbreitungsgebiet abgeschnittenes Gebiet (Kategorie B) darstellt, jedoch eine Trittsteinfunktion im Verbund der Luchsgebiete der Fränkischen Alb sowie zwischen potenziellen Lebensräumen in Baden-Württemberg und Ostbayern erfüllt.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung B2-1: Sie betrifft den nördlichen Abschnitt der B2 im potenziellen Luchslebensraum zwischen Rednitzhembach und Roth.

Querung B2-2: Südlicher Teil des Luchslebensraums zwischen Roth und Pleinfeld einschließlich eines Luchskorridors L20 südlich von Pleinfeld. Dieser verbindet jedoch nur die Ausläufer dieses Gebietes und ist daher lediglich von mittlerer Bedeutung (Kategorie C).

Durchlässigkeit der Bundesstraße im Bereich der Lebensräume / Korridore

Querung B2-1: Im vierstreifig ausgebauten Abschnitt bis Roth befinden sich 12 bewertete Querbauwerke, von denen eines, die Finsterbachtalbrücke bei Pruppach, dem Typ B entspricht. Nördlich und südlich davon besteht bei Fichtenmühle sowie im Brunnbachtal bei Roth jeweils ein Bauwerk des Typs C, die beide zumindest für den lokalen und regionalen Wechsel der Zielarten geeignet sind. Die Durchlässigkeit ist zwischen Rednitzhembach und Roth somit in ausreichender Weise gegeben (Kategorie A).

Querung B2-2: Hier befinden sich acht bewertete Querbauwerke. Die beiden einzigen, die zumindest für den lokalen Wildtierwechsel in Frage kommen (Typ C), befinden sich jedoch außerhalb des potenziellen Luchsgebiets, unmittelbar bei Pleinfeld (Sackgassensituation) sowie nördlich von Ellingen (Brücke über die Schwäbische Rezat). Im Waldgürtel zwischen Roth und Pleinfeld existieren keine Querbauwerke, eine Durchlässigkeit ist nicht gegeben (Kategorie C).

Beim Ausbau der B2 ist daher unbedingt darauf zu achten, dass in diesem Bereich (11 km der Bundesstraße verlaufen hier in nahezu geschlossenem Wald) Querungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Priorität und Handlungsbedarf

Die Durchgängigkeit der B2 für die Zielarten ist bis Roth ausreichend gegeben, Maßnahmen sind hier nicht erforderlich (Priorität 0). Zwischen Roth und Ellingen stellt sie jedoch eine für den landesweiten Verbund von Lebensräumen der Großtierarten starke Barriere dar. Maßnahmen zur Situationsverbesserung sind somit vordringlich erforderlich (Priorität 1).

Maßnahmen der Priorität 1:

- Verbesserung der Durchlässigkeit zwischen Roth und Pleinfeld durch Errichtung eines Querungsbauwerks der Kategorie B im Waldgebiet zwischen Kiliansdorf und Röttenbach.

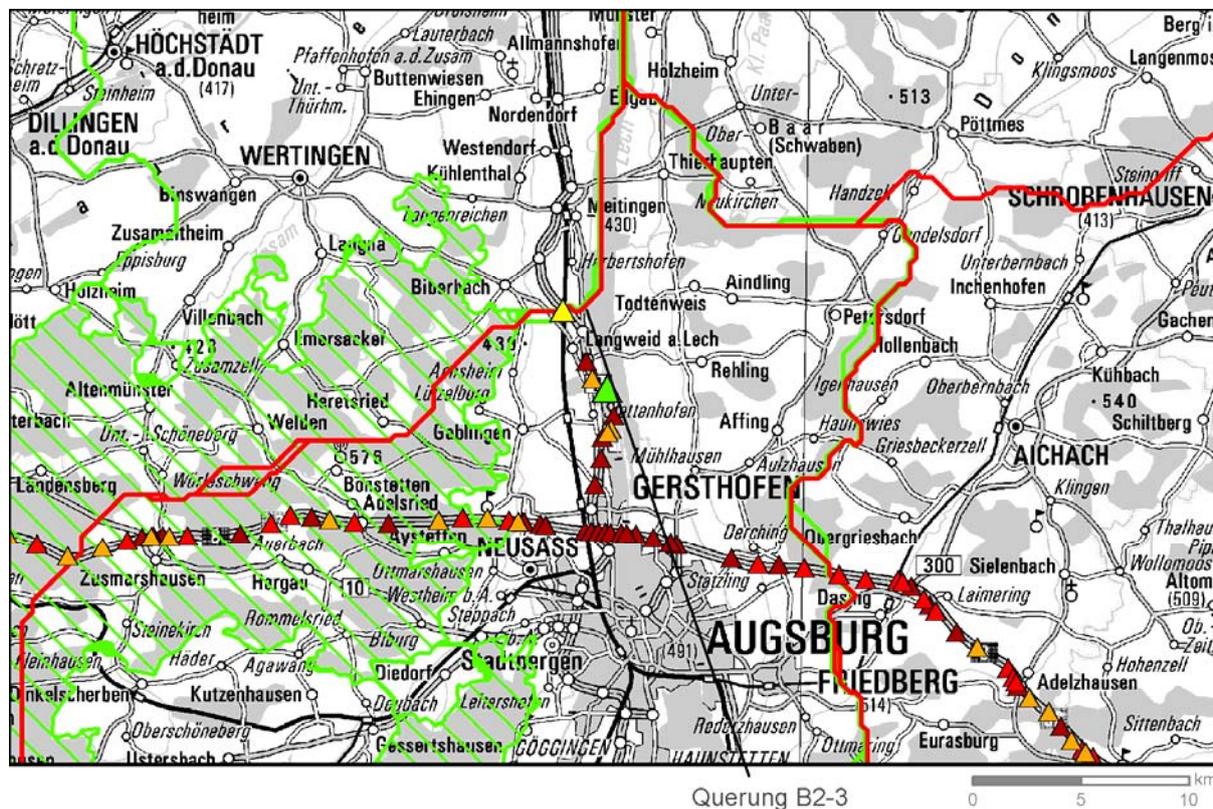
Maßnahmen der Priorität 3:

- Verbesserung der Durchlässigkeit südlich Pleinfeld durch Optimierung vorhandener Querbauwerke.

B2 Donauwörth – Augsburg

Untersuchter Streckenabschnitt

Meitingen bis Gersthofen (ca. 15 km)



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Rotwildgebiete sowie potenzielle Luchslebensräume sind von der B2 in diesem Teilbereich nicht betroffen, das potenzielle Luchsgebiet im Naturpark „Augsburg Westliche Wälder“ liegt jedoch in unmittelbarer Nähe (2-5 km).

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung B2-3: Nördlich von Langweid, direkt an der neu gebauten Brücke der B2 über die Bahnlinie bei der Zollsiedlung, quert ein berechneter Luchs- und Hirschkorridor L20/H20 die Bundesstraße, der die „Westlichen Wälder“ bei Augsburg mit den potenziellen sowie den aktuellen Luchsverbreitungsgebieten in der Fränkischen Alb verbindet.

Der mit Ausnahme des 2,5 km breiten Schmitter-Lech-Hochfeldes überwiegend im Wald verlaufende Korridor L20 geht entlang von Lech und Lechkanal (Rest-Auwaldbereiche auf beiden Seiten) über die Donau zur Frankenalb. Er weist mit ca. 40 km eine geringe Länge auf, weshalb ihm insgesamt eine hohe Bedeutung (Kategorie B) zukommt. Lediglich von mittlerer Bedeutung ist dagegen der lange Hirschkorridor H20, der die alpinen Rotwildgebiete mit demjenigen in der südlichen Oberpfalz verbindet.

Durchlässigkeit der Bundesstraße im Bereich der Lebensräume / Korridore

Insgesamt befinden sich zehn bewertete Querbauwerke im ca. 15 km langen untersuchten Streckenabschnitt. Zwei davon sind für den Lebensraumverbund der Leitarten geeignet: die Bahnunterführung

bei der Zollsiedlung (Bahnlinie Augsburg – Nürnberg), die exakt im L20/H20-Korridor liegt, erscheint zumindest in verkehrsarmen Zeiten nachts für den lokalen/regionalen Wechsel gerade noch geeignet (Querung B2-3, Kategorie C); allerdings sind hier Maßnahmen zur Verbesserung des Deckungsanschlusses erforderlich (s. u.).

Die Grünbrücke nördlich Stettenhofen, die sich exakt auf einem L5-Seitenarm des o. g. L20-Korridors befindet, ist prinzipiell für den überregionalen Wechsel gut geeignet (Kategorie A); jedoch sollten auch hier geeignete Maßnahmen getroffen werden, um den Tieren eine Querung der an dieser Stelle etwa 3,5 km breiten gehölzlosen Schmitter-Lech-Ebene zu erleichtern. Derzeit schließt sie nur ein kleines, durch die B2 abgetrenntes Waldgebiet an den Lechawald an. Ihre Funktionsfähigkeit wird außerdem durch fehlende Blendschutzeinrichtungen gemindert.

Insgesamt ist die Durchlässigkeit im Streckenabschnitt somit ausreichend (Kategorie A. Bei beiden Querungen scheint die Funktionsfähigkeit der Korridore durch Ausdehnung der benachbarten Industriegebiete gefährdet. Die verbliebenen Waldreste müssen planerisch gesichert werden, um die Korridore zu erhalten.

Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen der Priorität 2:

- Verbesserung des Deckungsanschlusses des Korridors zwischen der Bahnunterführung bei der Zollsiedlung und den Westlichen Wäldern durch Gehölzpflanzungen.
- Verbesserung der Deckungsmöglichkeiten in der Schmitter-Lech-Ebene auf Höhe der Grünbrücke Stettenhofen durch Gehölzpflanzungen, ausgehend vom Rand der Westlichen Wälder nördlich und südöstlich von Lützelburg über die Schmitter zum Waldgebiet bei Foret hin.
- Errichtung von Blendschutzvorrichtungen an der Grünbrücke Stettenhofen und der Bahnbrücke.
- Planerische Sicherung der Korridore an den Querungsstellen.

Zusammenfassende Übersicht B2 Nürnberg bis Augsburg

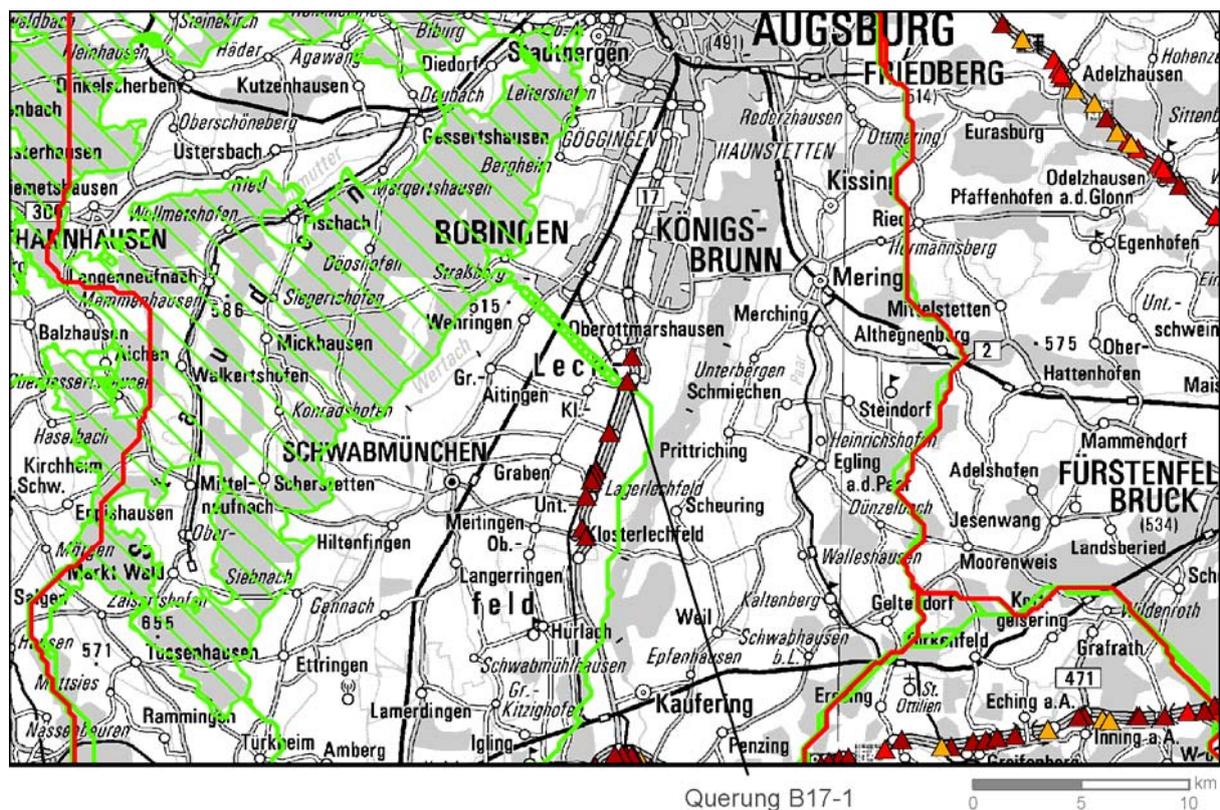
Abschnitt	Priorität	Durchlässigkeit	Ziel	Handlungsbedarf
A6 (AS Roth) – Roth	Stufe 0	Kategorie A	A	- keiner
Roth – Ellingen	Stufe 1	Kategorie C	A	- Bau von 1 Querungsbauwerk der Kategorie B - Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den lokalen Biotopverbund
Meitingen – Gersthofen	Stufe 2	Kategorie A	B	- Gehölzpflanzungen in den Bereichen Eisenbrechtshofen-Zollsiedlung sowie Lützelburg-Foret zur Deckungsverbesserung - Bau von Blendschutzvorrichtungen an den Brücken - planerische Sicherung der Korridore

Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der B17

B17 Augsburg – Landsberg

Untersuchter Streckenabschnitt

Königsbrunn bis Klosterlechfeld (ca. 12 km)



Die B17 ist von Augsburg bis Klosterlechfeld vierstreifig ausgebaut. Sie verläuft in diesem Bereich in Nord-Süd-Richtung im Lechfeld zwischen Lech und Wertach.

Lebensräume von Hirsch und Luchs

Rotwildgebiete sowie potenzielle Luchslebensräume sind von der B17 nicht betroffen.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung B17-1: Zwischen Kleinaitingen und Lechfeld-Nord quert ein berechneter Luchskorridor L20 die B17, der das potenzielle Luchsgebiet im Naturpark „Augsburg – Westliche Wälder“ mit den potenziellen alpinen Luchslebensräumen verbindet. Der Korridor besitzt eine Länge von ca. 80 km. Da er mit der A96 bei Landsberg eine weitere bedeutende Barriere aufweist und zudem zum Teil im deckungsarmen Lechtal verläuft, kommt ihm lediglich eine mittlere Bedeutung (Kategorie C) zu.

Nördlich von Kaufering quert dieser Korridor ein weiteres Mal die B17. Dieses Teilstück wird in naher Zukunft vierstreifig ausgebaut werden, so dass er spätestens dann eine weitere massive Barriere kreuzt.

Durchlässigkeit der Bundesstraße im Bereich des Korridors

Insgesamt befinden sich nur wenige Querbauwerke im Streckenabschnitt. Für einen Wechsel größerer Wildarten kommen sie nicht in Frage. Eine Durchlässigkeit für große Wildtiere ist weder im Bereich der *Querung B17-1* noch an anderen Stellen zwischen Augsburg und Landsberg gegeben (Kategorie C).

Priorität und Handlungsbedarf

Die B17 stellt derzeit zwar eine für den landesweiten Verbund von Lebensräumen der Großtierarten starke Barriere dar, aufgrund der relativ geringen Bedeutung des einzigen querenden Korridors sind entsprechende Maßnahmen jedoch nicht vordringlich (Priorität 3). Eine Verbesserung der Durchlässigkeit für den lokalen Biotopverbund ist jedoch anzustreben.

Maßnahme der Priorität 3:

- Verbesserung des lokalen Biotopverbunds durch Optimierung der vorhandenen Querbauwerke (z. B. Entsiegelung, Einbindung in die Landschaft).

Zusammenfassende Übersicht B17 Augsburg bis Landsberg

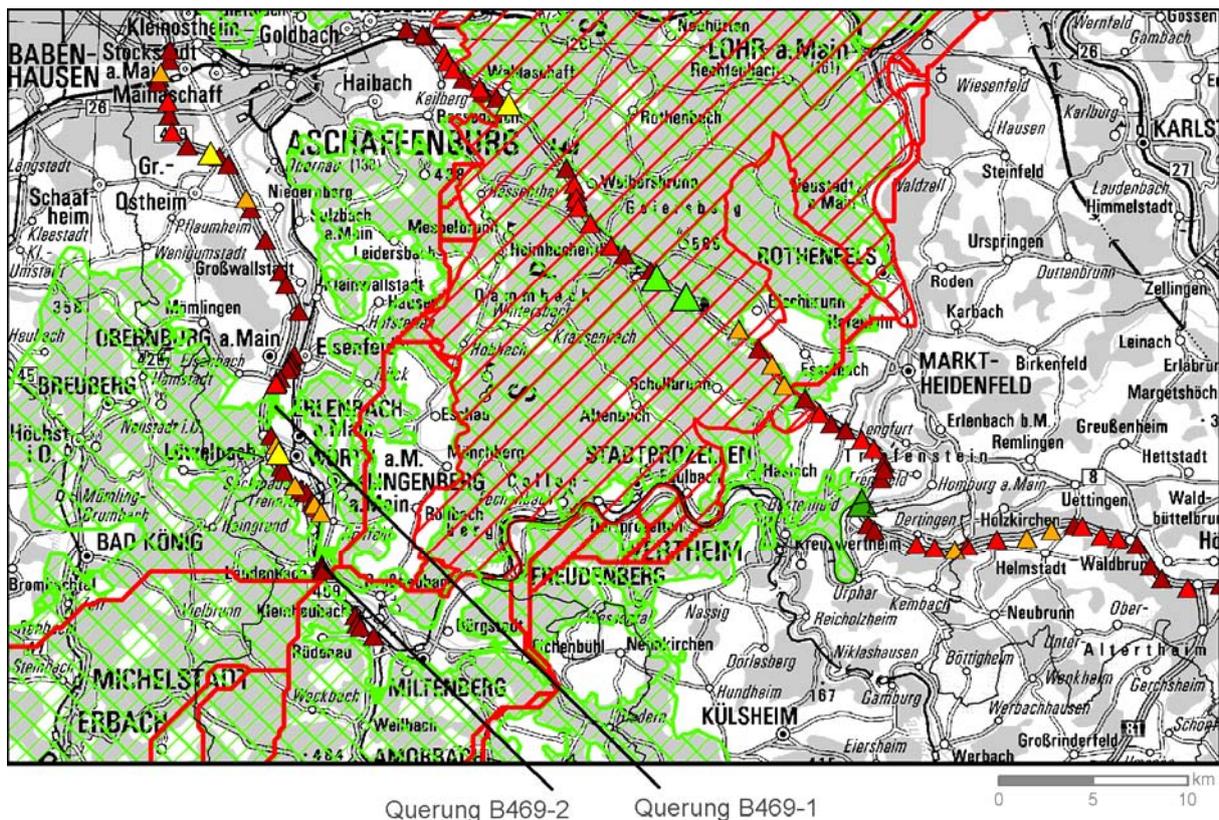
Streckenabschnitt	Priorität	Durchlässigkeit	Ziel	Handlungsbedarf
Köngisbrunn – Klosterlechfeld	Stufe 3	Kategorie C	C	- Optimierung vorhandener Querbauwerke

Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der B469

B469 Aschaffenburg – Amorbach

Untersuchter Streckenabschnitt

Stockstadt – Miltenberg (ca. 36 km)



Die Bundesstraße 469 ist bis Würth zweibahnig ausgebaut; wegen der hohen Verkehrsbelastung ist ein weitergehender dreistreifiger Ausbau beabsichtigt. Da sie den potenziellen Luchslebensraum „Odenwald“ tangiert und bis Miltenberg die größte Barriere zwischen Spessart und Odenwald darstellt, ist eine Betrachtung bis Miltenberg sinnvoll. Ab Miltenberg verläuft die B469 im Luchslebensraum Odenwald.

Lebensräume von Hirsch und Luchs

Die B469 verläuft bis Miltenberg durch das Maintal, das die Rotwildgebiete und potenziellen Luchslebensräume im Spessart und Odenwald trennt.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Die Verbindungen zwischen den Wildtierlebensräumen in Spessart und Odenwald sind kurz, außer dem Maintal gibt es keine weiteren Barrieren. Ihre Bedeutung ist somit hoch (Kategorie A). Der Main hat hier eine Breite von meist über 100 m.

Querung B469-1: Zwischen Obernburg und Wörth ist die Mainaue nur etwa 350 m breit. Hier quert ein Luchskorridor L20, der auf der rechten Mainseite durch das Gewerbegebiet Obernburg und Erlenbach auf etwa 1 km Breite eingengt wird, den Main und die B469.

Querung B469-2: zwischen Klingenberg und Kleinheubach quert ein H20/L20-Korridor, der durch die Ortschaft Laudenschbach in zwei etwa zwei km breite Äste geteilt wird, das Maintal, welches hier etwa 900 m breit ist.

Durchlässigkeit der Bundesstraße im Bereich des Korridors

Insgesamt befinden sich nur wenige größere Querbauwerke im Streckenabschnitt. Für einen Wechsel größerer Wildarten kommen sie aufgrund ihrer Lage nicht in Frage:

Querung B469-1: Am südlichen Ortsrand von Obernburg befindet sich mit der Brücke über die Mömling ein Bauwerk des Typs C, das allerdings wegen der angrenzenden Straßen derzeit vermutlich keine Funktion im Verbund ausüben kann. Da dies die einzige größere Brücke im Bereich der beiden Querungen ist, sollte es aufgewertet werden (z. B. Blendschutzeinrichtungen).

Bei der Umfahrung Wörth befindet sich eine etwa 170 m lange Brücke, die den Mutterbach und die Staatsstraße 3259 quert. Aufgrund der verschiedenen Straßen und mehrerer Ansiedlungen hat sie höchstens die Qualität eines D-Bauwerkes. Ähnliches gilt für die beiden Bachquerungen bei Trennfurt, die wegen der Sackgassensituation ebenfalls nicht für den Verbund geeignet sind.

Querung B469-2: Ohne geeignete Bauwerke.

Eine Durchlässigkeit für die Zielarten ist nicht gegeben (Kategorie C).

Priorität und Handlungsbedarf

Die B469 macht derzeit die Hälfte des national bedeutsamen Wildtierkorridors Rhön-Spessart-Odenwald undurchlässig. Aufgrund seiner großen Bedeutung ist jedoch eine hohe Durchlässigkeit erforderlich. Hierzu sind nicht nur Querungsbauwerke, sondern auch die planerische Sicherung der Korridore im dicht bebauten Maintal notwendig.

Maßnahme der Priorität 1:

- Errichtung von Querungshilfen (Typ A/B) in den Querungsbereichen der Korridore (eine im Bereich von Querung B469-1, ein bis zwei im Korridor B469-2).
- Sicherung der Korridore in der Mainaue (Festsetzung als Freiräume im Regional- und Flächennutzungsplan, ggf. Unterschutzstellung)
- Aufwertung der Brücke über die Mömling (Abschirmung der beiden Zubringerstraßen).

Zusammenfassende Übersicht B469 Aschaffenburg bis Miltenberg

Abschnitt	Priorität	Durchlässigkeit	Ziel	Handlungsbedarf
Aschaffenburg – Miltenberg	Stufe 1	Kategorie C	A	<ul style="list-style-type: none"> - Bau von zwei (besser drei) Querungsbauwerken des Typs A/B - Sicherung der Funktionsfähigkeit der Korridore im Maintal

