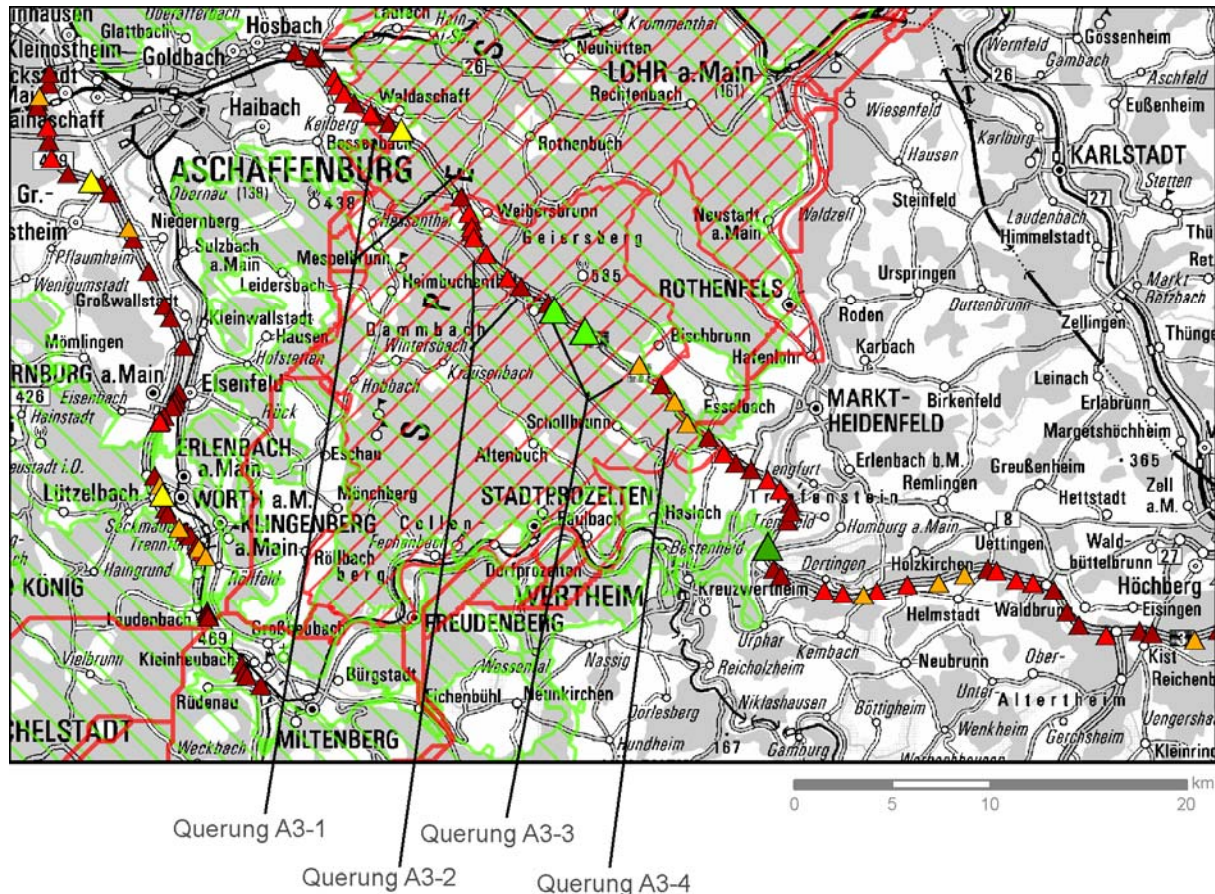


## Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der A3

### A3 Aschaffenburg – Würzburg

#### Untersuchter Streckenabschnitt

Hösbach bis AS Marktheidenfeld (ca. 35 km)



Die A3 quert auf einer Länge von ca. 30 km das großräumig zusammenhängende Waldgebiet „Spessart“.

#### Lebensräume von Hirsch und Luchs

Im Bereich des Spessarts durchschneidet die A3 ein großflächiges potenzielles Luchsgebiet (sehr hohe Bedeutung) sowie die Rotwildgebiete „Spessart Süd“ und „Spessart Nord“, ebenfalls von sehr hoher Bedeutung (Kategorie A).

#### Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Wildtierlebensraum und -korridor sind hier eins und umfassen das gesamte Waldgebiet des Spessarts. Die Rodungsinseln um Weibersbrunn und Bischbrunn unterteilen jedoch das Gebiet entlang der A3 in Teilkorridore (Querungen A3-1 bis A3-4).

### Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / Lebensräume

**Querung A3-1:** Südlich Waldaschaff besteht eine 400 m lange Talbrücke (Viadukt bei Waldaschaff), die wegen ihrer unmittelbarer Ortsrandlage in Kategorie C eingestuft werden muss. Nach den Planungen der Autobahndirektion Nordbayern soll diese im Zuge des Ausbaues der A3 500 m weiter südlich verlegt und so ausgestaltet werden, dass sie dem Typ A entspricht. Durch ihre Lage am Spessarttrand macht die neue Brücke den Abschnitt Hösbach bis Weibersbrunn aber nur bedingt durchlässig.

Im weiteren Verlauf der A3 bis Weibersbrunn sind auf einer Länge von ca. 4,7 km keinerlei Querbauwerke vorhanden.

**Querung A3-2:** Im weiteren Verlauf der A3 zwischen Weibersbrunn und Rohrbrunn sind ausschließlich Querungen der Kategorie „E“ (Forstwege-Unterführungen) und „ungeeignet“ vorhanden. Die A3 ist für die Leitarten in diesem Streckenabschnitt weitgehend undurchlässig. Die Barrierewirkung der A3 wird zusätzlich durch die parallel verlaufende Staatsstraße 2312 verschärft.

**Querung A3-3:** Zwischen der Anschlussstelle Rohrbrunn und Bischbrunn sind zwei große Talbrücken der Kategorie „A“ vorhanden (Rohrbuch- und Haseltalbrücke). In diesem Abschnitt ist die Durchlässigkeit der A3 für die Leitarten Hirsch und Luchs gegeben.

**Querung A3-4:** Zwischen Bischbrunn und der AS Marktheidenfeld sind lediglich zwei Stellen für Wildtiere von Bedeutung: südwestlich von Bischbrunn an der „Moosklinge“ und nördlich Michlrieth, wo ein Ausläufer des Spessarts die Rodungsinsel Bischbrunn umschließt (Verbindung Michlriether Forst zum Löwensteinschen Park). Hier sind jeweils Forstwegeunterführungen der Kategorie D vorhanden. Zwischen diesen Forstwegen verläuft die Autobahn direkt entlang der Rodungsinsel Bischbrunn, östlich Michlrieth außerhalb des Waldes.

Insgesamt ist die A3 im Spessart schlecht durchlässig (Kategorie C).

### Priorität und Handlungsbedarf

Angesichts der hohen Bedeutung des Spessarts als Wildtierlebensraum (neben Hirsch und potenziell Luchs auch die Wildkatze) hat die Verbesserung der Durchlässigkeit höchste Priorität. Geeignete Querungshilfen für die Zielarten müssen in Abständen von 3-5 km vorhanden sein, um eine ausreichende Durchlässigkeit zu erreichen. Derzeit ist dies nur im Bereich der Querung A3-3 gewährleistet.

#### Maßnahmen der Priorität 1:

- Errichtung einer Querungshilfe der Kategorie A zwischen Hösbach und der Anschlussstelle Weibersbrunn (Querung A3-1). Der neue Viadukt bei Waldaschaff kann wegen seiner randlichen Lage im Korridor die Durchgängigkeit allein nicht gewährleisten. Hier ist laut Auskunft der AD Nordbayern eine neue Hangbrücke ca. 1000 m nordwestlich der Anschlussstelle Weibersbrunn geplant, die die geforderte Durchlässigkeit ermöglichen würde.
- Errichtung einer Querungshilfe der Kategorie A zwischen Weibersbrunn und der Anschlussstelle Rohrbrunn (Querung A3-2). Bei der Lokalisierung dieser Querungshilfe ist ein entsprechender Abstand zum Rastplatz Spessart (mindestens 1 km) zu beachten. Ein zusätzliches Problem stellt in diesem Abschnitt die zur A3 auf einer Länge von ca. 3 km parallel verlaufende Staatsstraße 2312 (ehemalige Bundesstraße B8) dar. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Straße ist allerdings mit < 3000 Fahrzeugen/Tag gering, so dass die Querungshilfe gerechtfertigt ist, nach Möglichkeit nahe der Stelle, wo der Parallelverlauf beider Straßen beginnt.

### Begleitende Maßnahmen

- Im Abschnitt zwischen den AS Weibersbrunn und Rohrbrunn sollten die Unterführungen des Typs E aufgeweitet werden (Ziel: Bauwerke der Kategorie D/C). Im Abschnitt Bischbrunn – AS Marktheidenfeld sollen die beiden genannten D-Bauwerke zu C-Bauwerken aufgewertet werden.

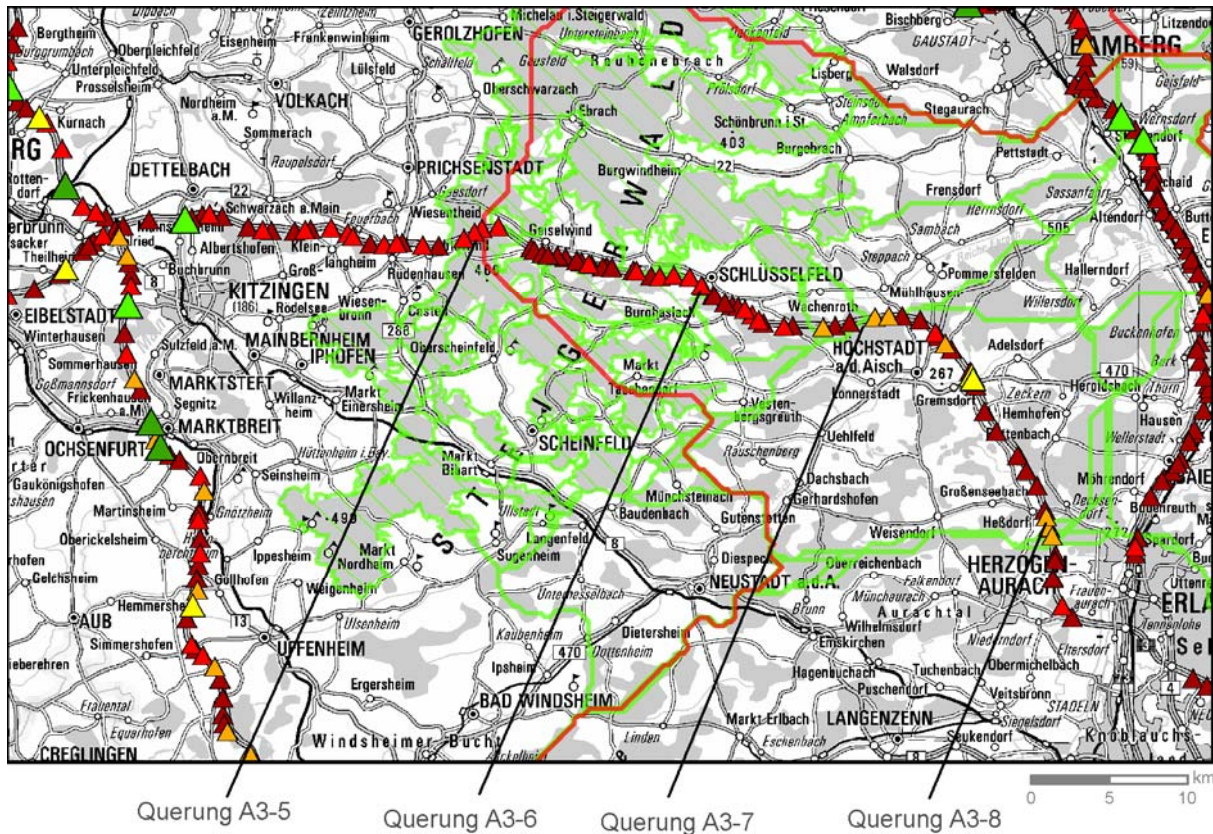
- Ggf. Bau weiterer Wilddurchlässe für Wildkatze und Baummarder, so dass Querungsmöglichkeiten für diese Arten in Abständen von höchstens 1,5 km vorhanden sind.
- Wildtiergerechte Gestaltung des neuen Viadukts bei Waldaschaff. Fernhalten von negativen anthropogenen Einflüssen.
- Wildtiergerechte Renaturierung des zurück gebauten Areals des alten Viadukts.



## A3 Würzburg – Erlangen

### Untersuchter Streckenabschnitt

AS Schweinfurt-Wiesentheid – AS Frauenaurach (ca. 58 km)



### Lebensräume von Hirsch und Luchs

Die A3 durchschneidet das potenzielle Luchsgebiet „Steigerwald“. Dieser Lebensraum hat potenzielle Trittsteinfunktion und ist daher in die Kategorie B einzustufen.

### Wildtierkorridore und Querungen

Mehrere potenzielle Wildtierkorridore des Luchses erstrecken sich vom Steigerwald nach Osten zur Frankenalb und queren dabei die A3 bzw. verbinden den nördlichen und südlichen Teil des potenziellen Luchslebensraumes; darüber hinaus verläuft ein Hirschkorridor H20 durch den Steigerwald. Er verbindet die Rotwildgebiete Nordbayerns und Baden-Württembergs. Alle Korridore im Bereich des Steigerwaldes haben wegen ihrer Lage im möglichen Luchslebensraum die Bedeutung A (sehr hoch). Die Verbindungen zwischen dem Steigerwald und den Luchsgebieten im Osten kommt eine mittlere (C) bis hohe Bedeutung (B) zu, je nachdem, ob man aufgrund vereinzelter aktueller Luchsnachweise die Fränkische Schweiz und nördliche Frankenalb als Ziel- und Quellgebiet betrachtet oder das Rotwild Oberpfalz-Nord bzw. das potenzielle Luchs-Kerngebiet Mittlere Frankenalb. Dann käme nämlich die A9 als zusätzliche Barriere zur A73 hinzu.

**Querung A3-5:** Die potenzielle Hirschquerung findet sich am westlichen Steigerwaldrand bei Abtswind. Gleichzeitig verbindet der Steigerwaldrand den potenziellen Luchslebensraum nördlich und südlich der Autobahn.

**Querung A3-6:** Zwei potenzielle Luchsquerungen (L20) verlaufen zwischen Geiselwind und Schlüsselfeld über das Tal der Reichen Ebrach.

**Querung A3-7:** Nordwestlich Höchststadt/Aisch verlassen drei potenzielle Luchskorridore den Steigerwald in den nördlichen Teil des Steigerwaldes bzw. nach Osten sowie Nordosten Richtung Frankenalb bzw. Fichtelgebirge. Wenige Kilometer östlich der A3 bilden jedoch die Bundesstraße 505 sowie die A73 Barrieren.

**Querung A3-8:** Vom südlichen Steigerwald her verläuft ein potenzieller Luchskorridor durch das mittelfränkische Teichgebiet nach Osten und quert in der Mönau westlich von Erlangen die A3. Von dort erstreckt sich der Korridor nach Norden durch den Markwald und zweigt später Richtung Frankenalb ab.

### Durchlässigkeit der A3 im Bereich der Lebensräume / Korridore

Die Durchlässigkeit im untersuchten Streckenabschnitt ist nicht gegeben. Es sind lediglich zwei unmittelbar benachbarte Bauwerke der Kategorie C vorhanden, die außerhalb der errechneten Korridore liegen: Die Aischbrücke sowie die Flutbrücke bei Gremsdorf/Adelsdorf. Die Bauwerke liegen inmitten landwirtschaftlicher Flur ohne Deckungsanschluss an Gehölze/Wald. Trotz der lichten Weiten der Brücken von ca. 50 und 100 m müssen sie daher in Kategorie C abgestuft werden. Die übrigen Bauwerke sind für die Zielarten ungeeignet. Bei den vorhandenen Brücken und Unterführungen handelt es sich hauptsächlich um Bauwerke des Typs D und E, im eigentlichen Steigerwald nur um Typ E bzw. ungeeignet.

Die Durchlässigkeit der A3 zwischen Wiesentheid und Frauenaaurach wird daher insgesamt in Kategorie C (keine Durchlässigkeit für den überregionalen und landesweiten Verbund) eingestuft.

### Priorität und Handlungsbedarf

Die Durchlässigkeit des untersuchten Streckenabschnitts ist derzeit nicht gewährleistet. Für den weiträumigen Biotopverbund, insbesondere zwischen Süd- und Nordbayern sowie Baden-Württemberg und Bayern, die Sicherung der Lebensraumqualität des Steigerwaldes für Tiere mit großen Raumanprüchen sowie die lokalen und regionalen Austauschbeziehungen von Wildtieren ist die Durchlässigkeit des Streckenabschnitts zu erhöhen. Der Schwerpunkt muss vor allem im Bereich des Steigerwaldes zwischen Wiesentheid und Rastplatz Steigerwald östlich von Schlüsselfeld liegen (Ziel: mindestens Durchlässigkeit B).

#### Maßnahmen der Priorität 1:

- Errichtung von Querungshilfen
  - am Steigerwaldtrauf (Typ A),
  - zwischen Geiselwind und Schlüsselfeld sowie
  - westlich Erlangen im Waldgebiet „Mönau“ (Typ B).

#### Begleitende Maßnahmen:

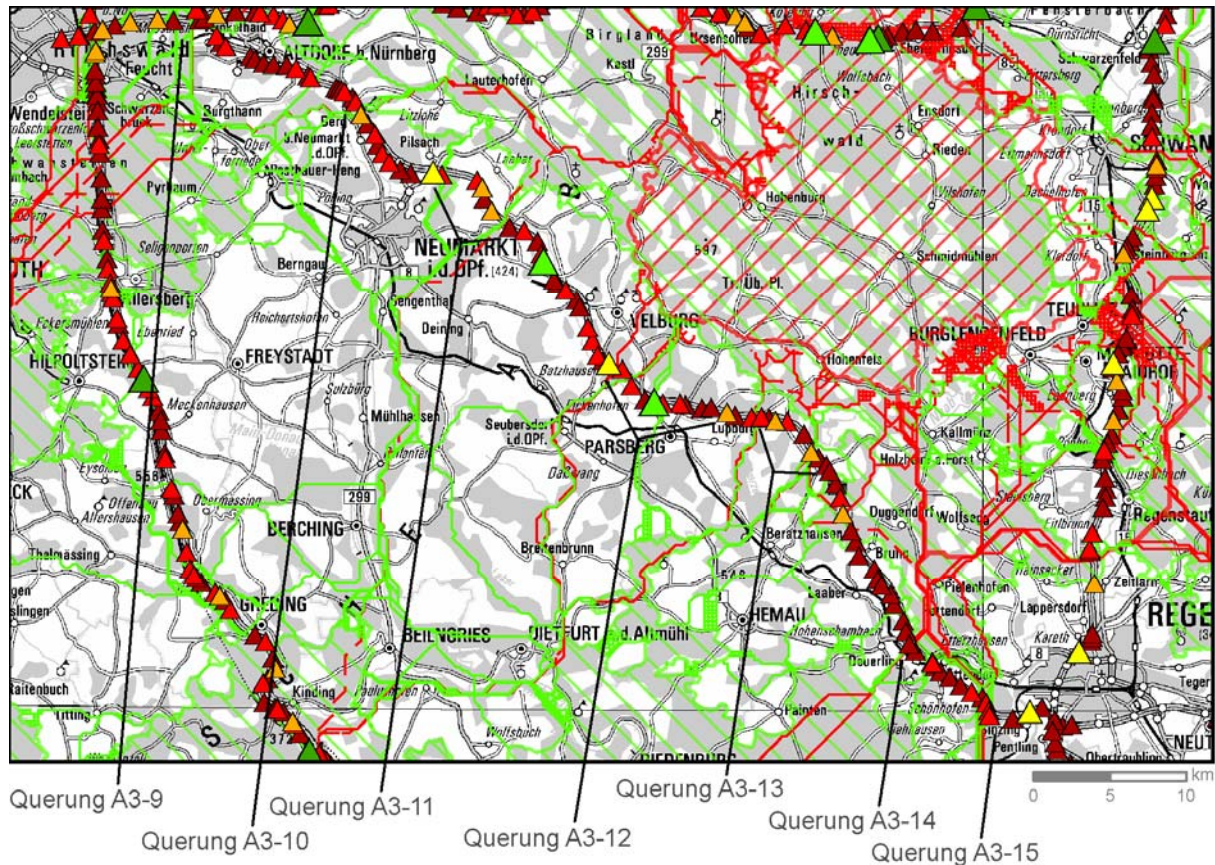
- Aufwertung von bestehenden Bauwerken des Typs D und E, z. B. als Kombibauwerke, im Bereich der Korridore östlich von Schlüsselfeld zu C-Bauwerken in Verbindung mit Verbesserungen der Leit- und Deckungsstrukturen im Tal der Reichen Ebrach, um die Qualität der Korridore nach Norden für die Zielarten zu gewährleisten, z. B.:
  - Brücke 6230693 bei km 349,1 (westlich Rastplatz Steigerwald),
  - Brücke 6230697 bei km 352,5 oder Brücke 6230698 bei km 353,3,
  - Brücke 6230700 bei km 355,4.



## A3 Nürnberg – Regensburg

### Untersuchter Streckenabschnitt

AK Nürnberg – AK Regensburg (ca. 86 km)



### Lebensräume von Hirsch und Luchs

Zwischen den Autobahnkreuzen Nürnberg und Altdorf verläuft die A3 entlang der Grenze des potenziellen Luchsgebietes „Mittlere Frankenalb“, das im Bereich der Staatsforste Leinburg und Winkelhaid den Nürnberger Reichswald erreicht. Dieser potenzielle Luchslebensraum wird im Westen von der A9, im Osten von der A93 begrenzt. Im Süden verläuft die A3 ab dem AK Altdorf nur wenige Kilometer südlich des Gebiets.

Östlich von Beratzhausen schneidet die A3 diesen Luchslebensraum auf der Länge von 5 km an und bildet danach bis Nittendorf/Etterzhausen in etwa die Grenze dieses Gebiets.

Zwischen Parsberg und Beratzhausen verläuft die A3 zudem nahe am Rotwildgebiet Oberpfalz-Süd vorbei.

Die Nachweise aus der Luchsdatenbank (s. Abb. 2) zeigen, dass die Mittlere Frankenalb zumindest sporadisch vom Luchs besiedelt oder als Migrationskorridor benutzt wird. Die Fundpunkte weisen darauf hin, dass der tatsächlich für den Luchs geeignete Lebensraum über das potenzielle, errechnete Gebiet hinausreicht und auch Bereiche der Frankenalb mit größeren Offenlandanteilen einschließt. Der Abschnitt zwischen Altdorf und Regensburg (also der Bereich der Mittleren Frankenalb) muss somit als Gesamtlebensraum / -korridor mit einer hohen bis sehr hohen Bedeutung (Kategorie A bis B) für den Luchs betrachtet werden. Insgesamt ist hier eine hohe Durchlässigkeit der A3 anzustreben.

### Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Die A3 im Streckenabschnitt Nürnberg-Regensburg kreuzen mehrere Luchs (L20)- und ein Hirschkorridor (H20). Aufgrund der ähnlichen Wald-Offenland – Verteilung nördlich und südlich der A3 und der geschilderten hohen Bedeutung als aktueller bzw. potenzieller Luchslebensraum werden zur besseren Beurteilung des Biotopverbundes im Bereich der Mittleren Frankenalb auch die L5-Korridore herangezogen. Die Bedeutung der Luchskorridore in der Frankenalb ist sehr hoch. Der H20-Korridor verbindet das Rotwildgebiet „Oberpfalz Süd“ mit den in Südbayern gelegenen Gebieten, ist aber sehr lang und daher nur von mittlerer Bedeutung.

**Querung A3-9:** Zwischen dem AK Nürnberg und dem AK Altdorf im Nürnberger Reichswald bildet die A3 die Grenze des potenziellen Luchslebensraumes. Westlich der A3 bildet der dortige Teil des Nürnberger Reichswaldes mit einem mehr als 7 km breiten Korridor die Verbindung zum potenziellen Luchsgebiet „Südlicher Nürnberger Reichswald“. Er besteht ausschließlich aus Wald und ist kurz, aber zwei weitere Autobahnen (A6 und A9) bilden neben der A3 sehr hohe Barrieren. Die Bedeutung dieses Korridors ist daher nur mittel, d. h. C.

**Querung A3-10:** Östlich Altdorf verlaufen zwei L5-Korridore über die A3, südwestlich Gnadenberg und im Haimburger Wald. Beide sind nahezu gleichrangig; sie stellen die Verbindung zum potenziellen Luchsgebiet „Südlicher Nürnberger Reichswald“ her, verlaufen durch deckungsreiches Gelände und sind kurz. Bedeutung: sehr hoch (A).

**Querung A3-11:** Zwei L20-Korridore östlich Neumarkt: sie verbinden die (potenziellen) Luchsgebiete „Mittlere“ und „Südliche Frankenalb“, verlaufen überwiegend im Wald und sind mit ca. 35 km relativ kurz (Bedeutung: sehr hoch, A). Der östliche der beiden Korridore ist gleichzeitig ein H5-Korridor.

**Querung A3-12:** Zwei L5/H5-Korridore nördlich und nordwestlich Parsberg: diese Korridore haben eine ähnliche Qualität und die gleiche Funktion wie die zuvor genannten (Bedeutung: sehr hoch, A).

**Querung A3-13:** Ein L5/H5-Korridor nordöstlich Lupburg und ein L20-Korridor nördlich Beratzhausen: diese Korridore haben eine ähnliche Qualität und die gleiche Funktion wie die zuvor genannten (Bedeutung: sehr hoch, A).

**Querung A3-14:** Drei L5/H5-Korridore zwischen Laber und Nittendorf: Sie verbinden ebenfalls die beiden Luchsgebiete „Mittlere“ und „Südliche Frankenalb“, sind mit ca. 5 km sehr kurz, allerdings im Bereich der A3 ohne Deckung und überwiegend siedlungsnah bzw. durch die Ortschaften Nittendorf, Undorf, Waldatzenberg eingeengt. Ihre Bedeutung wird daher nur als mittel eingestuft (C).

**Querung A3-15:** H20- und L20 Korridor zwischen Nittendorf und Sinzing:

Der Luchskorridor ist sehr kurz, verbindet wieder die „Mittlere“ und „Südliche Frankenalb“ und verläuft fast ausschließlich durch Wald. Seine Bedeutung ist daher wiederum sehr hoch (A). Die Bedeutung des H20-Korridors ist aufgrund seiner Länge mittel (C).

### Durchlässigkeit der A3 im Bereich der Lebensräume / Korridore

Im Bereich der **Querung A3-9:** H20 und L20 westlich des AK Altdorf im Winkelhaider Forst: Durchlässigkeit C, da nur Bauwerke des Typs E vorhanden sind.

**Querung A3-10:** Östlich Altdorf, südwestlich Gnadenberg und im Haimburger Wald: Durchlässigkeit C, nur Bauwerke E und ungeeignet.

**Querung A3-11:** Zwei L20-Korridore nördlich und östlich Neumarkt: Durchlässigkeit B wegen der Talbrücke südlich der Raststätte Jura. Diese liegt zwar etwa 4 km außerhalb des L20-Korridors, erscheint jedoch als Querungshilfe ideal geeignet, so dass sie hier einbezogen wird. Insgesamt ist die Durchlässigkeit im Bereich dieser Korridore zufrieden stellend.

Nördlich Neumarkt ist ein Bauwerk des Typs C vorhanden, die Talbrücke bei Pilsach (Herabstufung, s. Abb. 9).

**Querung A3-12:** Nördlich Parsberg befindet sich eine Talbrücke des Typs A, im Bereich des Korridors nordwestlich von Parsberg nahe der Schallersmühle liegt eine Talbrücke der Qualität C (ohne Anschluss an den Wald). Insgesamt ist die Durchlässigkeit im Bereich dieser Korridore zufrieden stellend (B).

**Querung A3-13:** Nördlich und nordöstlich Beratzhausen (L20-Korridor): Durchlässigkeit jeweils C, nur Bauwerke des Typs D, E und ungeeignet.

**Querung A3-14** zwischen Laaber und Nittendorf: Durchlässigkeit C.

**Querung A3-15** zwischen Nittendorf und Sinzing: Durchlässigkeit C, nur Bauwerke des Typs E und ungeeignet.

Der ca. 1 km lange Viadukt über die Donau bei Sinzing liegt deutlich außerhalb des bewaldeten Korridors und ist von diesem durch ein Siedlungsband getrennt. Bedeutung für Wildtiere hat er allenfalls auf der Ostseite der Donau (Naturschutzgebiet Max-Schulte-Steig), doch ist dieser Bereich fernab der hier betrachteten Wildtierlebensräume und –korridore und somit aus landesweiter Sicht ohne Bedeutung.

### **Priorität und Handlungsbedarf**

Der Frankenalb kommt eine entscheidende Bedeutung für den weiträumigen Biotopverbund, insbesondere zwischen Süd- und Nordbayern, zu (Abb. 3). Eine gute Durchlässigkeit (A) des Streckenabschnitts ist daher anzustreben. Aufgrund der Bedeutung der Frankenalb als Luchslebensraum (s. Abb. 2) gilt dieses Ziel für den gesamten Bereich zwischen Altdorf und Sinzing.

#### **Maßnahmen der Priorität 1:**

Errichtung von Querungshilfen vom Typ A oder B, vorrangig

- im Bereich der (Querung A3-10) im Haimburger Wald bzw. Gnadenberg
- im Bereich der Querung A3-13 (L20-Korridors) nördlich Beratzhausen
- im Bereich der Querung A3-15 zwischen Nittendorf und Sinzing (H20- und L20 Korridor).

#### **Begleitende Maßnahmen:**

- Vergrößerung/Optimierung von Bauwerken von Typ E und D und ungeeignet (Ziel: Querungsbauwerke der Kategorie C) zwischen Laaber und Nittendorf, nordöstlich Lupburg sowie westlich des AK Altdorf im Winkelhaider Forst.

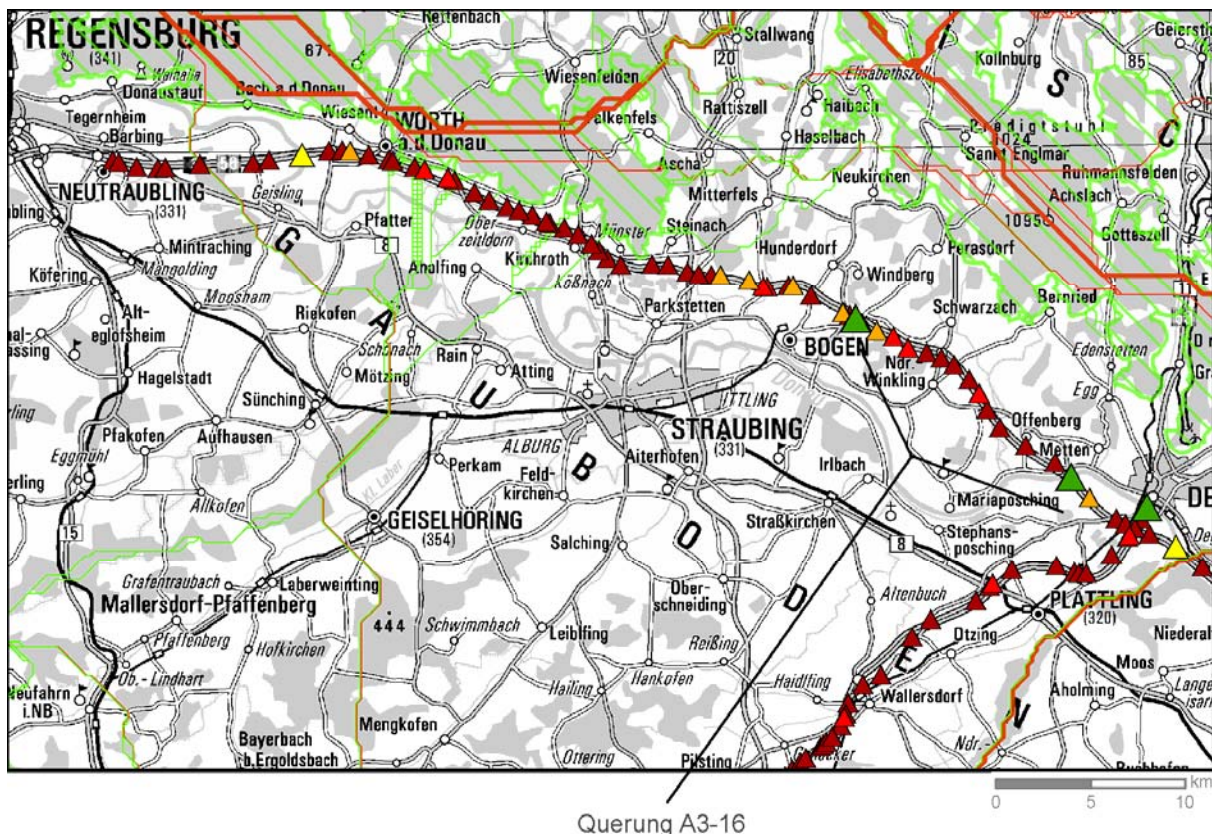


## A3 Regensburg – Staatsgrenze zu Österreich

### Untersuchte Streckenabschnitte

1. Regensburg – Deggendorf (ca. 68 km)
2. Deggendorf – Passau (ca. 42 km)
3. Passau – Suben (Staatsgrenze; ca. 24 km)

### Streckenabschnitt 1



### Lebensräume von Hirsch und Luchs

Modellierte Luchslebensräume oder Rotwildgebiete sind nicht direkt betroffen. Bei Wörth a. d. Donau berührt die A3 den potenziellen Luchslebensraum „Vorderer Bayerischer Wald“ zwar randlich, doch setzen sich jenseits der Autobahn aus naturräumlichen Gründen keine geeigneten Lebensräume für Deckung liebende Tierarten fort. Aktuelle Nachweise des Luchses im Vorderen Bayerischen Wald südöstlich Bogen (Abb. 2) zeigen aber, dass die A3 östlich von Bogen in grundsätzlich für den Luchs geeigneten Gebieten verläuft (Bedeutung A, sehr hoch).

### Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

In diesem Abschnitt sind keine modellierten H20/L20-Korridore betroffen. Bei Wörth verläuft ein L5-Korridor über die Donau nach Süden, der jedoch aufgrund seiner Länge keine hohe Bedeutung hat. Südlich der Donau macht die waldarme Landschaft des Gäubodens Wanderungen darüber hinaus unwahrscheinlich.

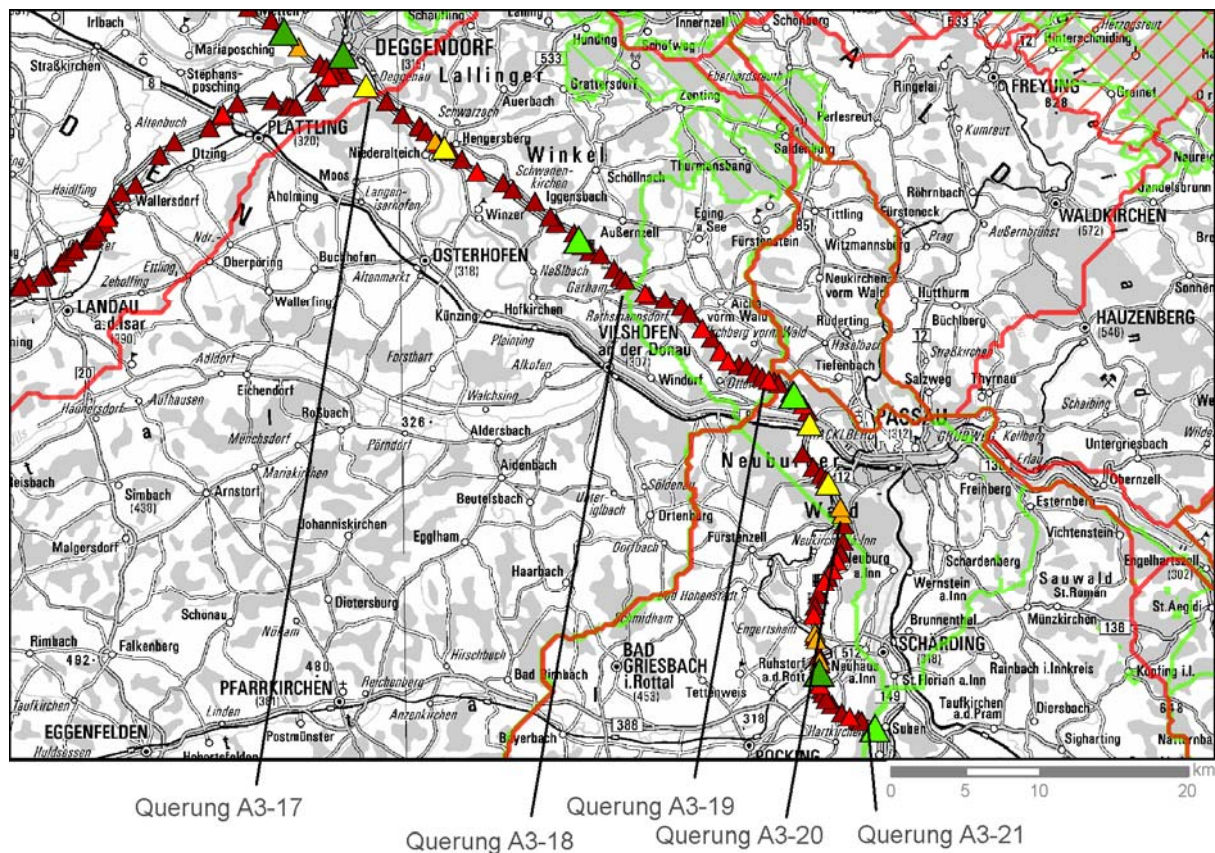
Querung A3-16: Der Abschnitt Bogen – Deggendorf wird aufgrund der aktuellen Luchsnachweise als Lebensraum aufgefasst, Bedeutung hoch (B).

**Durchlässigkeit der A3 im Bereich der Lebensräume / Korridore**

Querung A3-16: Bogen bis Deggendorf Durchlässigkeit B wegen der Brücke östlich Bogen und der Donauquerung bei Metten.

Zwischen Regensburg und Bogen besteht keine Durchlässigkeit für den überregionalen und landesweiten Biotopverbund (Kategorie C).

**Streckenabschnitte 2 und 3**



**Lebensräume von Hirsch und Luchs**

Rotwildgebiete und modellierten Lebensräume sind nicht betroffen. Auch östlich von Deggendorf zeigen aktuelle Nachweise des Luchses, dass der Raum nördlich der Donau insgesamt als Luchslebensraum aufgefasst werden muss. Seine Bedeutung ist sehr hoch (Kategorie A), zwischen der Autobahn und der Donau sind die entsprechenden Teillebensräume als hoch zu bewerten.

Bei Bogen, Vilshofen und im Neuburger Wald zeigen die Fundpunkte, dass einzelnen Luchsen die Querung der A3 nach Süden und vereinzelt sogar die Überquerung der Donau gelungen ist.

**Wildtierkorridore und potenzielle Querungen**

Querung A3-17: H20-Korridor südlich Deggendorf. Er kommt aus dem Bayerischen Wald und zieht in das Rotwildgebiet „Isarauen“ zwischen Freising und Moosburg. Aufgrund seiner Länge (> 90 km) und mehrerer Engstellen hat er nur mittlere Bedeutung (C).



**Querung A3-18:** L20-Korridor nördlich Vilshofen: Er stellt eine mögliche Verbindung zwischen den Luchslebensräumen im Bayerischen Wald und den Bayerischen Alpen dar. Aufgrund seiner Länge (> 100 km) und mehrerer Engstellen hat der Korridor für sich betrachtet nur mittlere Bedeutung (C), allerdings befindet er sich zwischen A3 und Donau in einem Gebiet mit aktuellen Luchsnachweisen, so dass diesem Raum eine hohe Bedeutung zukommt (B, s. o.).

**Querung A3-19:** L20- und H20-Korridore nordwestlich Passau, ca. 4 km nördlich der Donaubrücke. Sie kommen aus dem Bayerischen Wald und verlaufen in die Berchtesgadener Alpen und in die Hirsch-/Luchsgebiete im österreichischen Innkreis. Bedeutung, s. A3-18.

**Querung A3-20:** L20-Korridor im Neuburger Wald nordwestlich Neuburg: Bedeutung C, s. A3-18.

**Querung A3-21:** H20/L20-Korridore bei Suben am Inn, die entlang des Innauwaldes verlaufen. Bedeutung C, s. A3-18.

### Durchlässigkeit der A3 im Bereich der Lebensräume / Korridore

**Querung A3-17:** südlich Deggendorf: Durchlässigkeit C. Die Donaubrücke der A3 südlich Deggendorf ist für den überregionalen Verbund ungeeignet, da sie lediglich am Südufer der Donau durchlässig ist.

**Querungen A3-18, A3-19:** nördlich Vilshofen/nordwestlich Pass: Durchlässigkeit B.

Im Bereich der Querung A3-18 ist keine Querungsmöglichkeit vorhanden, etwa 5 km weiter westlich befindet sich jedoch ein L5-Korridor im Bereich des Tals der Kleinen Ohe. Aufgrund der dortigen Talbrücke ist die Durchlässigkeit an dieser Stelle gegeben. Die nächste gute Querungsmöglichkeit kommt allerdings erst in etwa 18 km Entfernung (Talbrücke nördlich Schaiding in geringer Entfernung zum Korridor).

Im Abschnitt Deggendorf – Passau, soweit er durch den Bayerischen Wald verläuft (Hengersdorf bis Donaubrücke westlich Passau), wird die Durchlässigkeit für den überregionalen Biotopverbund aufgrund dieser Talbrücken gerade noch als eingeschränkt (Kategorie B) bewertet.

**Querung A3-20:** L20 nordwestlich Neuburg a. Inn: Durchlässigkeit C. Eine breite Brücke südlich Passau-Neustift liegt unmittelbar an der Ortschaft Brand und ist abseits des Korridors. Somit ist sie für den Verbund nicht geeignet.

**Querung A3-21:** Innbrücke bei Suben: Durchlässigkeit A.

Insgesamt ist die Durchlässigkeit der A3 zwischen Deggendorf und Passau eingeschränkt gegeben (Kategorie B).

### Priorität und Handlungsbedarf

Handlungsbedarf im Abschnitt Regensburg – Staatsgrenze besteht weniger in Bezug auf die untersuchten Korridore, die nur mittlere Bedeutung haben, als vielmehr in Bezug auf den aktuellen Luchslebensraum im Vorderen Bayerischen Wald, der bei Bogen und zwischen Hengersberg und Passau von der A3 durchschnitten wird. Hier sollte eine hohe Durchlässigkeit (B) gewahrt werden. Darüber hinaus sind Verbesserungen/Vergrößerungen an den bestehenden Bauwerken zur Förderung des lokalen und regionalen Biotopverbunds erforderlich.

#### Maßnahmen der Priorität 3:

- Bau je einer Querungshilfe des Typs A/B zwischen Bogen und Deggendorf und zwischen Deggendorf und Passau (hier z. B. im Bereich der Querung A3-18).
- Verbesserung der Durchgängigkeit durch Aufwertung bestehender Bauwerke, insbesondere im Bereich der Korridore, der aktuellen Luchslebensräume sowie im Neuburger Wald.



## Gesamtübersicht A3 Aschaffenburg – Staatsgrenze zu Österreich

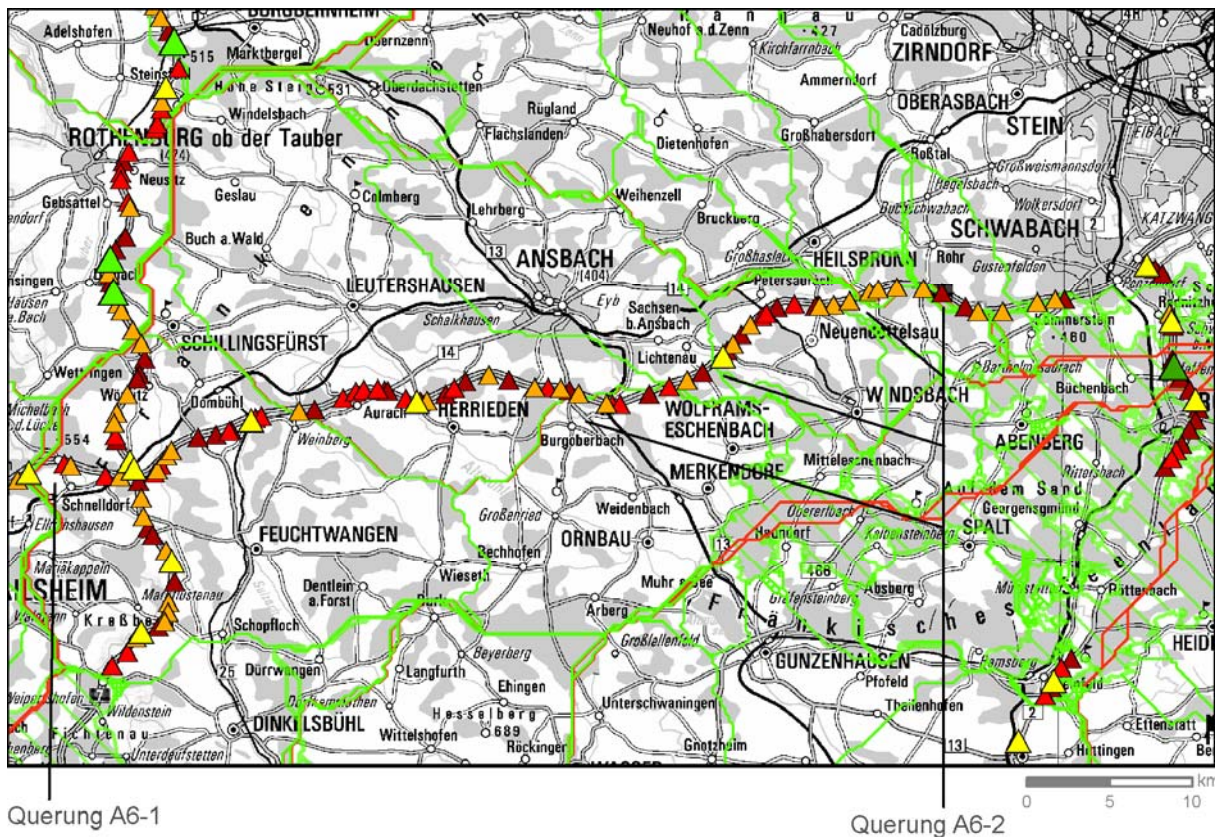
| Abschnitt                                   | Priorität | Durchlässigkeit           | Ziel | Handlungsbedarf  |
|---|-----------|---------------------------|------|--|
| <b>Hösbach –<br/>AS Marktheidenfeld</b>     | Stufe 1   | Kategorie C               | A    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- eine neue Tal- oder Grünbrücke nordwestlich Weibersbrunn</li> <li>- eine neue Grünbrücke nordwestlich der AS Rohrbrunn</li> <li>- Optimierung bestehender Bauwerke</li> </ul>           |
| <b>AS Wiesentheid –<br/>AS Frauenaarach</b> | Stufe 1   | Kategorie C               | B    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3 neue Querungsbauwerke vom Typ B im Steigerwald und in der Mönau</li> <li>- Optimierung bestehender Bauwerke (Typ C) im Bereich der Korridore</li> </ul>                               |
| <b>AK Nürnberg –<br/>AK Regensburg</b>      | Stufe 1   | Kategorie C (in Teilen B) | A    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- drei neue Querungsmöglichkeiten vom Typ B-A</li> <li>- Optimierung bestehender Bauwerke, v. a. zwischen Laaber und Nittendorf, nordöstlich Lupburg und im Winkelhaider Forst</li> </ul> |
| <b>Regensburg –<br/>Deggendorf</b>          | Stufe 3/2 | Kategorie C/B             | C/B  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaffung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit des Typs A/B zwischen Bogen und Deggendorf</li> <li>- Optimierung bestehender Bauwerke</li> </ul>                                      |
| <b>Deggendorf –<br/>Passau</b>              | Stufe 2   | Kategorie B               | B    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaffung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit des Typs A/B zwischen Deggendorf und Passau</li> <li>- Optimierung bestehender Bauwerke</li> </ul>                                     |
| <b>Passau – Suben</b>                       | Stufe 3   | Kategorie C               | C-B  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimierung bestehender Bauwerke zur Verbesserung des regionalen Biotopverbundes</li> </ul>   |

## Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der A6

### A6 Grenze zu Baden-Württemberg – Nürnberg

#### Untersuchte Streckenabschnitte

1. Landesgrenze bei Schnelldorf bis AS Herrieden (ca. 30 km)
2. Herrieden bis Schwabach (ca. 40 km)



#### Lebensräume von Hirsch und Luchs

Südlich von Schwabach, zwischen den AS Schwabach-West und Schwabach-Süd, streift die A6 das potenzielle Luchsgebiet „Südlicher Nürnberger Reichswald“, das mit ca. 500 km<sup>2</sup> Größe eine wichtige Trittsteinfunktion zwischen den nord- und südbayerischen sowie zwischen den potenziellen baden-württembergischen und den ostbayerischen Luchslebensräumen erfüllt. Von aktuell bewohnten Kerngebieten der beiden Leitarten liegen die Querungen der Wildtierkorridore im Bereich der A6 westlich Nürnberg relativ weit entfernt (nächste Luchslebensräume: Südliche und Mittlere Frankenalb, nächste Rotwildgebiete: Hassberge, Odenwald / Spessart, Oberpfalz Nord und Süd).

#### Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Der 70 km lange Autobahnabschnitt zwischen der Landesgrenze und Schwabach / Nürnberg enthält im westlichen und östlichen Bereich berechnete Wanderkorridore (H20/L20) der Leitarten. Der mittlere Abschnitt liegt fern von landesweit bedeutsamen Korridoren. Da sich auf der Frankenhöhe im Westen mehrere nahezu gleichwertige Waldriegel erstrecken und im östlichen Teil die Entfernung zum poten-

ziellen Luchsgebiet gering und der Walddreichtum hoch ist, werden im Bereich der Querungen die L/H5-Korridore ebenfalls berücksichtigt.

**Querung A6-1:** Diese Querung befindet sich im Bereich der Frankenhöhe und umfasst zunächst einen gemeinsamen Korridor H20/L 20 für Hirsch und Luchs nahe der Landesgrenze zwischen Schnelldorf und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim. Dieser Korridor verläuft zwischen den Rotwildgebieten Nordbayerns und Baden-Württembergs bzw. zwischen den potenziellen Luchs-Lebensräumen Nordbayerns (z. B. Steigerwald) und Baden-Württembergs (z. B. Schwäbisch-Fränkische Waldberge). Die potenziellen Korridore über die Frankenhöhe stellen aufgrund ihrer Länge von ca. 60 km, ihrem lediglich mittleren Deckungsgrad sowie weiteren Barrieren (z. B. die 10 km weiter nördlich querende A7 oder die vor dem Steigerwald querende B470) lediglich Korridore der Stufe C mit mittlerer Bedeutung dar.

**Querung A6-2:** Zwischen Lichtenau (Betriebskilometer 752) und der AS Schwabach-West verlaufen ein L20-Korridor für den Luchs zwischen dem potenziellen Lebensraum im südlichen Nürnberger Reichswald und denen in Nordwestbayern (z. B. Steigerwald) sowie mehrere L5/H5-Korridore.

Der Korridor L20 führt ebenso wie die L5/H5-Korridore auf einer Länge von 50-70 km durch eine walddreiche und relativ dünn besiedelte Landschaft Mittelfrankens. Der Deckungsgrad ist relativ hoch. Mit der Kreuzung einer weiteren Hauptverkehrsachse, der B470 südlich des Steigerwalds, entsprechen diese Korridore der Kategorie B (hohe Bedeutung).

#### **Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume**

Im Bereich der **Querung A6-1** befinden sich 26 erfasste Bauwerke, die bestenfalls der Kategorie C zuzurechnen sind. Es handelt sich meist um schmale, versiegelte Über- und Unterführungen von meist deutlich unter 10 m Breite und/oder Querungen von Staats- bzw. Bundesstraßen. Ausnahmen bilden die Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Schnelldorf – Hengstfeld bei km 707,7, die aufgrund ihres hervorragenden Deckungsanschlusses von D auf C aufgewertet wurde sowie die Bahnbrücke bei Vehlberg (Kategorie C). Der Wörnitzbrücke bei Breitenau kommt wegen der Nähe zu den Ortschaften, der fehlenden Deckung und der Trennung vom Wanderkorridor durch die A7 am westlichen Talrand allenfalls eine lokale Bedeutung zu.

Bisher ist jedoch die Durchlässigkeit nicht gegeben und wird daher mit Kategorie C eingestuft.

Der Bereich der **Querung A6-2** zwischen Lichtenau und Schwabach enthält mit der Brücke über die Fränkische Rezat an der Anschlussstelle Lichtenau zwar eine 200 m weite Talbrücke, die wegen fehlendem Deckungsanschluss, der Nähe zu Ortschaften sowie der benachbarten Anschlussstelle der Staatsstraße 2223 lediglich die Qualität einer Querung des Typs C aufweist. Die übrigen ca. 26 Querungsbauwerke entsprechen den Typen D und E oder sind ungeeignet. Die D-Bauwerke stellen i. d. R. versiegelte Unterführungen von Gemeindeverbindungsstraßen mit Breiten zwischen 8 und 10 m dar. Eine Durchlässigkeit zwischen Lichtenau und Schwabach ist somit nicht gegeben und wird mit Kategorie C eingestuft.

Zwischen den Querungen A6-1 und A6-2 stellt die Altmühlbrücke ein weiteres Bauwerk des Typs C dar – sie liegt allerdings weit außerhalb der ermittelten Korridore und weist keine Anbindung an Wald oder andere Gehölze auf.

#### **Priorität und Handlungsbedarf**

Die A6 zwischen der Landesgrenze zu Baden-Württemberg und Nürnberg stellt derzeit eine für den landesweiten Verbund von Lebensräumen der Großtierarten starke Barriere dar. Eine Verbesserung der Durchlässigkeit der A6 für große Wildtiere ist notwendig.



Aufgrund der unterschiedlichen Bedeutung der beiden im Teilbereich der A6 zwischen Baden-Württemberg und Nürnberg verlaufenden Korridore (Korridor bei Querung A6-1: mittlere Bedeutung; Korridor bei Querung A6-2: hohe Bedeutung) liegt die Priorität für Entscheidungsmaßnahmen zwischen Schnelldorf und Aurach bei Stufe 3, zwischen Lichtenau und Schwabach bei Stufe 2.

#### Maßnahmen der Priorität 2:

- Verbesserung der Durchlässigkeit im Bereich des Weißenbronner Waldes, z. B. durch Aufweitung der mit einem sehr guten Deckungsanschluss ausgestatteten Unterführung bei km 762.
- Bau einer Querungshilfe der Kategorie A oder B im Bereich des Dechenwaldes zwischen km 766 und 769.

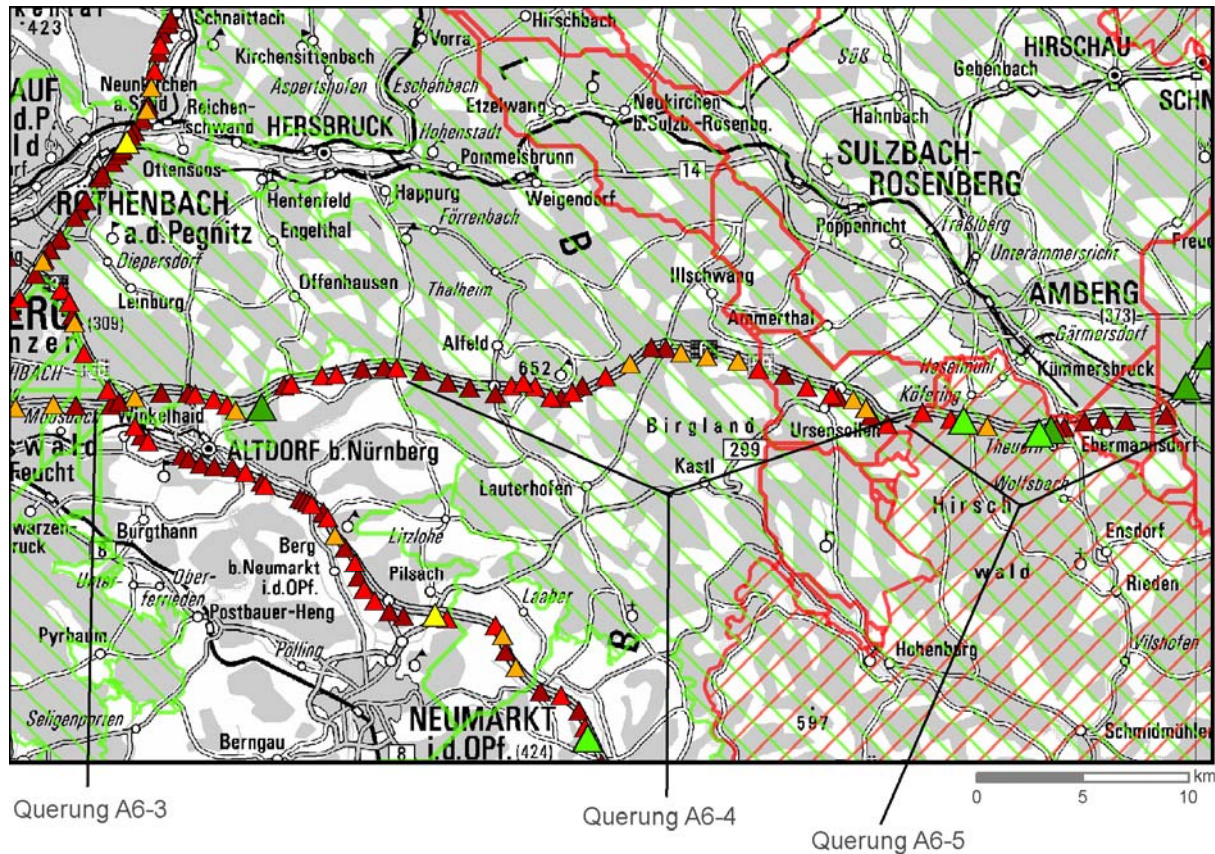
#### Maßnahmen der Priorität 3:

- Optimierung des regionalen Biotopverbunds durch Entsiegelung sowie Aufweitung eines der beiden Durchlässe bei km 717 oder 717,5 auf mindestens 15 m (Kategorie C)
- Aufweitung der Unterführung bei km 725,7 (L5/H5-Korridor) als Bauwerk der Kategorie C oder B.

## A6 Nürnberg – Amberg

### Untersuchter Streckenabschnitt:

AK Nürnberg-Ost bis AS Amberg-Ost (58 km)



Die A6 verläuft in diesem Teilbereich zunächst quer durch den Nürnberger Reichswald und bildet hier zusammen mit der A3 und der A9 ein nahezu unüberwindliches Bündel von Barrieren. Der südliche Nürnberger Reichswald stellt jedoch einen wichtigen Verbundlebensraum zwischen den nordostbayerischen und den südbayerischen potenziellen Luchsgebieten dar. Danach quert die A6 ein sehr walddreiches Gebiet, das zudem die beiden Rotwildgebiete Oberpfalz Nord und Süd verbindet.

### Lebensräume von Hirsch und Luchs

Die A6 verläuft ab dem AK Altdorf in Richtung Osten auf ihrer gesamten Länge im potenziellen (und teilweise aktuellen) Verbreitungsgebiet des Luchses. Sie stellt somit eine gravierende Barriere innerhalb eines Kernlebensraumes (Kategorie A) des Luchses dar.

Zudem verläuft sie südlich von Amberg auf einer Länge von ca. 7 km im Rotwildgebiet „Oberpfalz Süd“ mit dem Truppenübungsplatz Hohenfels und dem Hirschwald.

### Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Im etwa 60 km langen Autobahnabschnitt zwischen Nürnberg und Amberg befinden sich drei Schwerpunkte mit berechneten Wanderkorridoren, wobei sich die beiden letztgenannten jeweils nur auf den Hirsch beziehen. Da ein aktueller Luchslebensraum durchschnitten wird, ist der gesamte Streckenabschnitt als ein breiter Luchskorridor anzusehen; Einzelkorridore für den Luchs werden daher nicht dargestellt.

**Querung A6-3:** Der östliche Teil des Nürnberger Reichswaldes bis zur AS Altdorf / Leinburg (Staatsforst Fischbach, Staatsforst Leinburg / Winkelhaid, Feuchter Forst) ist Teil der errechneten Korridore H20/H5 für den Hirsch, die die Rotwildgebiete Oberpfalz Nord und Fichtelgebirge mit denen Südbayerns verbinden. Darüber hinaus ist hier ein L20-Korridor betroffen, der das Luchsgebiet Mittlere Frankenalb mit dem potenziellen Luchsgebiet im südlichen Nürnberger Reichswald verbindet. Dieser Korridor ist mit einer Länge von weniger als 10 km sehr kurz und verläuft fast ausschließlich im Nürnberger Reichswald. Da er jedoch auf seiner kurzen Distanz mit der A3 sowie der B8 und A9 weitere stark befahrene Hauptverkehrsachsen quert, wird er lediglich in die Kategorie C (mittlere Bedeutung) eingestuft. Der Korridor kann seine Funktion als Wanderachse in diesem Bereich nur dann erfüllen, wenn auch für diese Barrieren, vor allem für die A3 und die A9, die Durchlässigkeit gewährleistet ist.

Die **Querung A6-4** umfasst den etwa 30 km breiten Bereich der Frankenalb westlich der AS Amberg-West, wo die A6 das potenzielle (und durch aktuelle Nachweise bestätigte) Luchsgebiet schneidet (sehr hohe Bedeutung, A). Zwischen dem Hirschwald (AS Amberg-West und der AS Sulzbach-Rosenberg sind darüber hinaus H20/H5-Korridore betroffen. Diese Korridore verlaufen auf einer Länge von ca. 35-40 km nahezu ohne Engstellen in Waldgebieten und verbinden die Rotwildgebiete Oberpfalz Nord und Oberpfalz Süd. Sie werden deshalb in die Kategorie A (sehr hohe Bedeutung) eingestuft.

Die **Querung A6-5** zwischen den AS Amberg-West und Amberg-Ost betrifft einen breiten (ca. 16 km) Korridor, der potenzielles Luchs-Verbreitungsgebiet und zudem im Bereich des Hirschwaldes Rotwildgebiet umfasst sowie zwischen den AS Amberg-Süd und Ost einen nur 20-25 km langen H20-Korridor schneidet. Dieser gesamte Korridor wird aufgrund in die Kategorie A (sehr hohe Bedeutung) eingestuft.

#### **Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume:**

**Querung A6-3:** Die A6 im Nürnberger Reichswald ist für große Wildtiere nahezu undurchlässig.

**Querung A6-4:** Lediglich im westlichen Teil dieses breiten Korridors stellt die Talbrücke bei Unterrieden trotz der Nähe zum Ort eine gute Querungsmöglichkeit (Kategorie B) dar. Die übrigen Querbauwerke bis zur AS Amberg-West sind zum großen Teil Unterführungen von 5 bis 10 m Breite und/oder Querungen von Kreis- oder Gemeindeverbindungsstraßen, die bestenfalls Kategorie D entsprechen und somit nur regional für Kleinwild, bestenfalls teilweise für Rehe geeignet sind. Die Durchlässigkeit im Bereich der Querung A6-4 wird mit Kategorie C eingestuft.

**Querung A6-5:** Im westlichen Teil (Hirschwald) bestehen mit der Brücke bei Köfering (Betriebskilometer 844), der Mühlthalbrücke (Kilometer 847,7) sowie der Vilstalbrücke bei Theuern (Kilometer 848,4) drei hervorragende Querungsmöglichkeiten der Kategorien A und B innerhalb von nur 5 km. Im Bereich des H20-Korridors zwischen den AS Amberg-Süd und Ost ist die Barrierewirkung der A6 hoch. Da aber im Neubauabschnitt weiter östlich weitere große Talbrücken in geringer Entfernung kommen (s. u.), wird die Durchlässigkeit ab Amberg-West als gut (Kategorie A) eingestuft.

#### **Priorität und Handlungsbedarf**

Die A6 stellt derzeit zwischen Nürnberg und Amberg eine für den landesweiten Verbund von Lebensräumen der Großtierarten starke Barriere dar. Eine Verbesserung der Durchlässigkeit der A6 für große Wildtiere ist insbesondere im Bereich der Frankenalb dringend notwendig.

Aufgrund der unterschiedlichen Bedeutung der im Teilbereich der A6 zwischen Nürnberg und Amberg verlaufenden Korridore (Korridor bei Querung A6-3 im Reichswald: mittlere Bedeutung C, Korridore und Lebensräume im Bereich der Querungen A6-4 und 5: sehr hohe Bedeutung A) liegt die Priorität für Entscheidungsmaßnahmen im Bereich der Querung A6-3 bei Stufe 3, im Bereich der Querung A6-4 bei Stufe 1.



Zwischen den AS Amberg-West und Ost (Querung A6-5) ist die Durchlässigkeit aus landesweiter Sicht gegeben, hier besteht kein Bedarf für Entscheidungsmaßnahmen (Priorität 0).

#### Maßnahmen der Priorität 1:

Errichtung von jeweils einer Querungshilfe der Kategorie A oder B

- im Grafenbucher Forst (ca. km 817-818)
- im Waldgürtel zwischen den AS Alfeld und Sulzbach-Rosenberg (ca. km 825-828)
- im Waldgebiet zwischen den AS Sulzbach-Rosenberg und Amberg-West (ca. km 333-335).

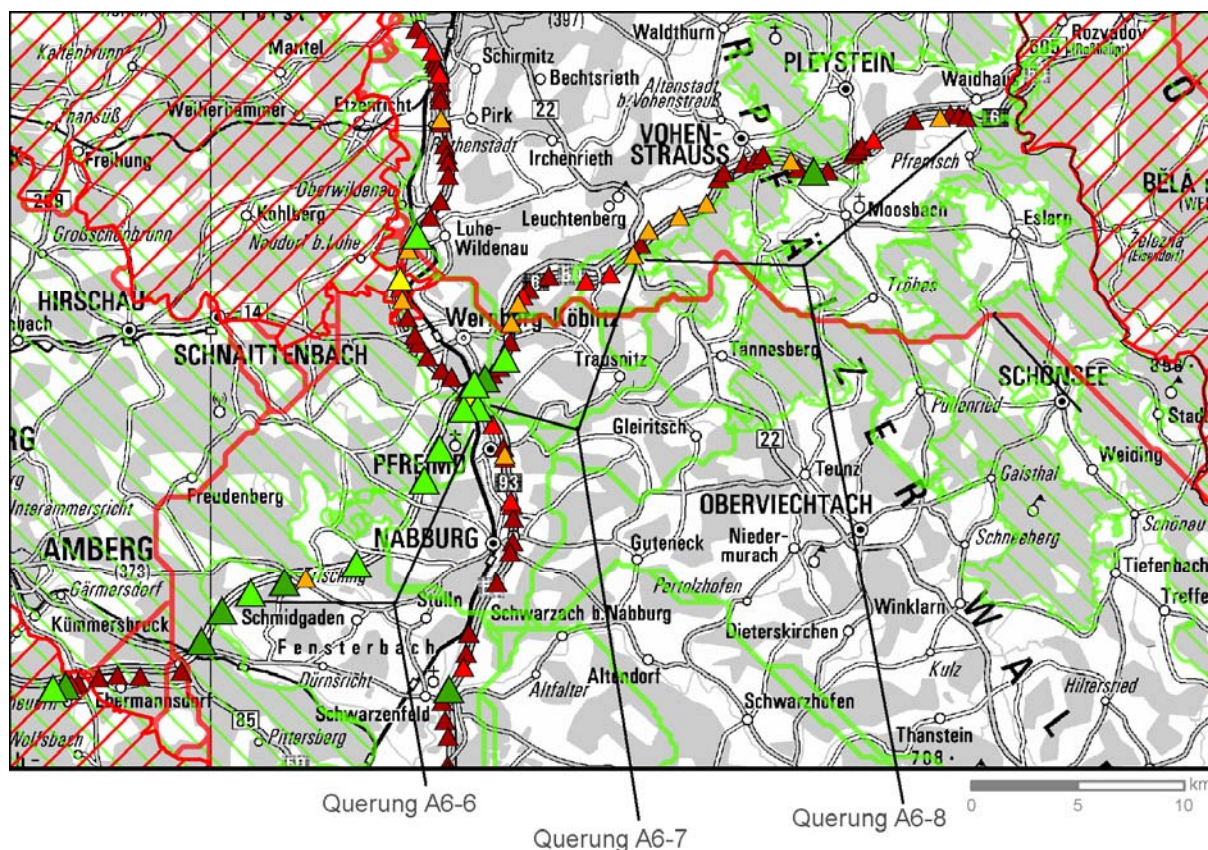
#### Maßnahmen der Priorität 3:

- Verbesserung des lokalen und regionalen Biotopverbundes durch Maßnahmen an Bauwerken der Kategorie D und E.

## A6 Amberg – Staatsgrenze zur Tschechischen Republik

### Untersuchte Streckenabschnitte:

1. AS Amberg-Ost bis AK Oberpfälzer Wald (ca. 21 km)
2. AK Oberpfälzer Wald bis AS Waidhaus (ca. 32 km)



Die Neubaustrecke der A6 verläuft von Amberg aus in Richtung Nordost durch den Vorderen Oberpfälzer Wald, quert zwischen Wernberg und Pfreimd die A93 und die Naab, von wo aus sie ostwärts zunächst den Oberpfälzer (ab AS Pleystein bereits im Verkehr befindlich), dann auf tschechischer Seite den Böhmerwald durchquert.

Der Streckenabschnitt zwischen der AS Amberg-Ost und der AS Pleystein befindet sich derzeit in Bau. Mit seiner Fertigstellung ist 2008 zu rechnen. Die Beurteilung der Querbauwerke in diesem Abschnitt wurde aufgrund der bei den Autobahndirektionen Nord- und Südbayern vorliegenden Planungen sowie Luftbildern aus dem Jahr 2004 vorgenommen. Zwischen der AS Amberg-Ost und AK Oberpfälzer Wald beschränkt sie sich ausschließlich auf die großen Talbrücken.

### Lebensräume von Hirsch und Luchs

Der gesamte Teilbereich der A6 liegt im aktuellen (und größtenteils auch im berechneten potenziellen) Verbreitungsgebiet des Luchses, dem Oberpfälzer Wald, der zusammen mit dem Bayerischen Wald das Kerngebiet des Luchses schlechthin in Bayern darstellt. Eine Einstufung in Kategorie A (sehr hohe Bedeutung des Lebensraums) ist daher fraglos. Zudem verläuft die Autobahn im Streckenabschnitt 1 zwischen den beiden Rotwildgebieten „Oberpfalz Nord“ und „Oberpfalz Süd“.

### Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

**Querung A6-6:** Das Gebiet zwischen der Anschlussstelle Amberg-Ost und dem Naabtal ist teilweise potenzieller Luchslebensraum, teilweise enthält es L20-Korridore. Daher muss dieser Abschnitt vollständig als Querung aufgefasst werden. Den L20-Korridore, die 5 km westlich an Nabburg vorbei auf einer Länge von ca. 20 km die potenziellen Luchsgebiete des Nördlichen Oberpfälzer Waldes und des Oberen Bayerischen Waldes verbinden, kommt eine sehr hohe Bedeutung zu, die sie jedoch nur dann erfüllen können, wenn auch die A93 im Waldgebiet zwischen Stulln und Schwarzach durchlässig ist, was derzeit nicht der Fall ist (Querung A93-5).

**Querung A6-7** betrifft den ca. 11 km langen Abschnitt zwischen dem AK Oberpfälzer Wald und der B22. Hier queren drei Äste eines 10-15 km langen Luchskorridors L20 (der deckungsgleich mit einem längeren H20-Korridor ist), der den Oberpfälzer Wald mit der mittleren Frankenalb verbindet. Die Morphologie und Vegetationsstruktur des Oberpfälzer Waldes bedingen, dass dieser Wildtierkorridor ohne weitere Barriere nahezu vollständig in Waldgebiet verlaufen kann; ihm kommt somit eine sehr hohe Bedeutung (Kategorie A) zu.

**Querung A6-8:** Zwischen der B22 und der Staatsgrenze quert die A6 stellenweise das Luchsgebiet „Oberpfälzer Wald“ und die international bedeutsame Wanderachse Bayerischer-Oberpfälzer Wald – Erzgebirge / Fichtelgebirge (s. Karte 5). Dieser Bereich stellt einen breiten Korridor von sehr hoher Bedeutung dar (Kategorie A).

### Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

**Querung A6-6:** Im Streckenabschnitt 1 ist mit Ausnahme des ca. 6 km langen Abschnittes zwischen der Hüttenbachtalbrücke und der Kulmbachtalbrücke ist die Durchlässigkeit mit acht Bauwerken der Kategorie A oder B (mit einem maximalen Abstand von 3,5 km zueinander) gegeben und wird daher in Kategorie A eingestuft.

**Querung A6-7:** Im Streckenabschnitt 2 befinden sich auf den ersten drei km drei Talbrücken und somit für den überregionalen Wechsel der Zielarten geeignete Querbauwerke. Diese drei Bauwerke der Kategorie A und B südöstlich von Wernberg liegen exakt auf dem Süd-Ast des o. g. L20-Korridors. Alle anderen Bauwerke sind i. d. R. entweder schmale und z. T. sehr lange, durchgehend asphaltierte Brücken oder Unterführungen mit meist unter 10 m Breite, die allenfalls für den lokalen Wechsel von Kleinwild geeignet sind.

Die Durchlässigkeit ist hier somit eingeschränkt (Kategorie B).

**Querung A6-8:** Im weiteren Verlauf (ab AS Wernberg-Ost bis zur tschechischen Grenze) ist die Autobahn mit Ausnahme der Fahrnbachtalbrücke bei Moosbach für wandernde Großsäuger nicht durchlässig (Kategorie C).

### Priorität und Handlungsbedarf

Im **Streckenabschnitt 1** und den ersten Kilometern des Streckenabschnitts 2 sind aufgrund der guten Durchlässigkeit keine Verbesserungsmaßnahmen erforderlich (Priorität 0).

Im **Streckenabschnitt 2** ab der AS Wernberg-Ost hat eine Verbesserung der Durchlässigkeit höchste Priorität (Stufe 1), insbesondere da die Autobahn hier im aktuellen Luchs-Verbreitungsgebiet verläuft und den international bedeutsamen Korridor Bayerischer / Böhmerwald – Oberpfälzer Wald zerschneidet.

#### Maßnahmen der Priorität 1:

- Bau von drei Querungshilfen der Kategorien B oder A zwischen dem AK Oberpfälzer Wald und dem Grenzübergang Waidhaus.



## Maßnahmen der Priorität 2:

- Optimierung von bestehenden, kleineren Bauwerken, z. B. der Unterführung nordwestlich Prappach, durch Verbesserung des Deckungsanschlusses der Querbauwerke an der Erzlohe bei Kaltenbaum und Straßenhäuser (Ziel: Typ C)
- Verbesserung der Durchlässigkeit „Im langen Holz“, z. B. durch Optimierung der Unterführung nördlich der Hörlmühle (Ziel: Typ C).

Weiterhin erscheint es dringend erforderlich, Maßnahmen mit Tschechien abzusprechen, damit die Durchlässigkeit der A6 auch dort verbessert wird. Beispielsweise kann man nach diesem Konzept die Notwendigkeit einer weiteren Querungshilfe auf tschechischem Gebiet kurz nach der Grenze ableiten.

### Zusammenfassende Übersicht A6 Landesgrenze zu Baden-Württemberg bis Waidhaus

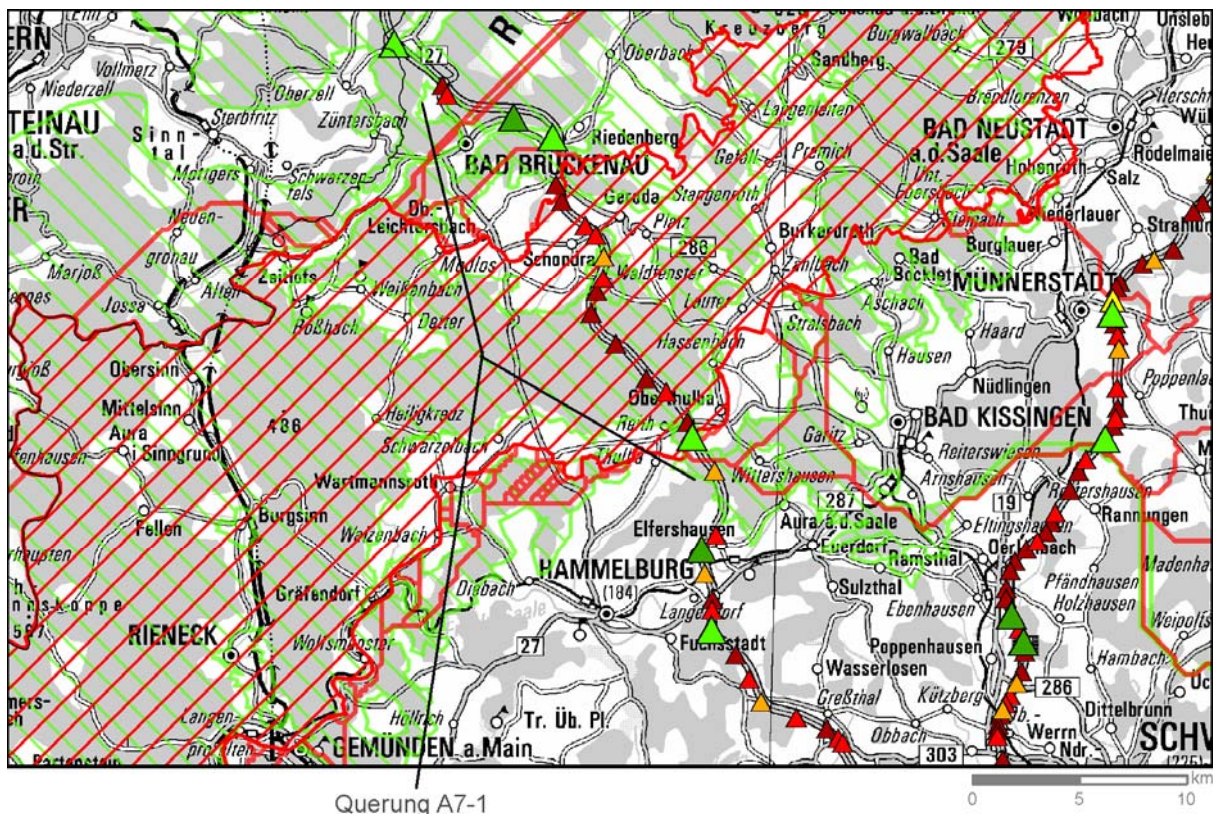
| Abschnitt                                       | Priorität                     | Durchlässigkeit | Ziel | Handlungsbedarf   |
|---|-------------------------------|-----------------|------|---|
| <b>Landesgrenze zu Baden-Württ. – Schwabach</b> | Stufe 3 / 2 (ab AS Lichtenau) | Kategorie C     | C/B  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimierung von zwei vorhandenen Querbauwerken zwischen Landesgrenze und AS Aurach</li> <li>- Bau einer Querungshilfe im Dechenwald westlich Schwabach</li> <li>- Verbesserung vorhandener Querbauwerke</li> </ul> |
| <b>AK Nürnberg-Ost – AS Altdorf/Leinburg</b>    | Stufe 3                       | Kategorie C     | C    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung des lokalen und regionalen Biotopverbundes</li> </ul>   |
| <b>AS Altdorf/Leinburg – AS Amberg-Ost</b>      | Stufe 1                       | Kategorie C     | A    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bau von 3 neuen Querungshilfen des Typs A oder B</li> </ul>  |
| <b>AS Amberg-Ost – AK Oberpfälzer Wald</b>      | Stufe 0                       | Kategorie A     | A    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- keiner</li> </ul>  |
| <b>AK Oberpfälzer Wald – AS Waidhaus</b>        | Stufe 1                       | Kategorie C     | A    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bau von drei neuen Querungsbauwerken der Kategorie A und B</li> <li>- Optimierung von vorhandenen Bauwerken durch geeignete Maßnahmen</li> </ul>   |

## Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der A7

### A7 Landesgrenze zu Hessen – Würzburg

#### Untersuchter Streckenabschnitt

Landesgrenze zu Hessen bis AS Schweinfurt-Niederwerrn (40 km)



#### Lebensräume von Hirsch und Luchs

Die von Nordost nach Südwest verlaufende Achse der zusammenhängenden Rotwildgebiete „Rhön“ – „Spessart Nord“ – „Spessart Süd“ (und etwas distanziert die Rotwildgebiete „Odenwald“ sowie im Thüringer Wald) werden durch die A7 in Nordwest - Südostichtung vollständig durchtrennt. Diese Gebiete sind gleichzeitig potenzieller Lebensraum des Luchses. Rhön und Spessart stellen einen bundesweit bedeutsamen Lebensraum für große Wildtierarten dar (Kategorie A, sehr hohe Bedeutung).

#### Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Im Bereich des Streckenabschnitts befinden sich außerhalb der festgesetzten Rotwildgebiete, aber innerhalb des potenziellen Luchsgebietes, zwei berechnete Wanderkorridore H20, um Bad Brückenau und südwestlich Oberthulba.

Wegen dieser Überlagerungen und des Waldreichtums ist der gesamte Streckenabschnitt im Bereich der Rhön bis zum Saaletal als ein Wildtierkorridor von sehr hoher Bedeutung (Kategorie A) aufzufassen (= Querung A7-1).

### Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Querung A7-1: Im Bereich um Bad Brückenau gibt es auf einer Länge von 10 km drei geeignete Brücken, davon zwei Bauwerke des Typs A und eines des Typs B: Grenzwaldbrücke, Talbrücke Sinnthal, Römershagbrücke. Die Grenzwaldbrücke liegt etwas außerhalb des H20-Wanderkorridors, aber innerhalb des potenziellen Luchsgebiets und die Römershagbrücke nahe am Ort Römershag. Der zentrale Waldbereich zwischen Grenzwald- und Römershagbrücke ist auf einer Länge von 7 km ohne Quermöglichkeit; dieser Abschnitt ist somit insgesamt eingeschränkt durchlässig (Kategorie B).

Zwischen der Sinnthalbrücke und der Brücke über die Thulba bei Oberthulba besteht innerhalb des festgesetzten Rotwildgebiets und potenziellen Luchsgebiets keine geeignete Quermöglichkeit für die Leitarten. Die Autobahn verläuft hier etwa 8 km im Neuwirtshäuser Forst ohne Quermöglichkeit. Die Durchlässigkeit ist hier in Kategorie C einzustufen. 6 km weiter südlich folgt die Brücke über die Fränkische Saale mit der Qualität A, diese liegt aber außerhalb des Waldes und etwas abseits der Wanderkorridore. Südlich des Saaletals kommt bei Machtilshausen eine weitere große Talbrücke des Typs A, die folgenden 8 km bis zur Anschlussstelle Schweinfurt / Niederwerrn sind weitgehend undurchlässig.

Die Gesamtbewertung für die Durchlässigkeit im Streckenabschnitt ist eingeschränkt (Kategorie B).

### Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen der Priorität 2:

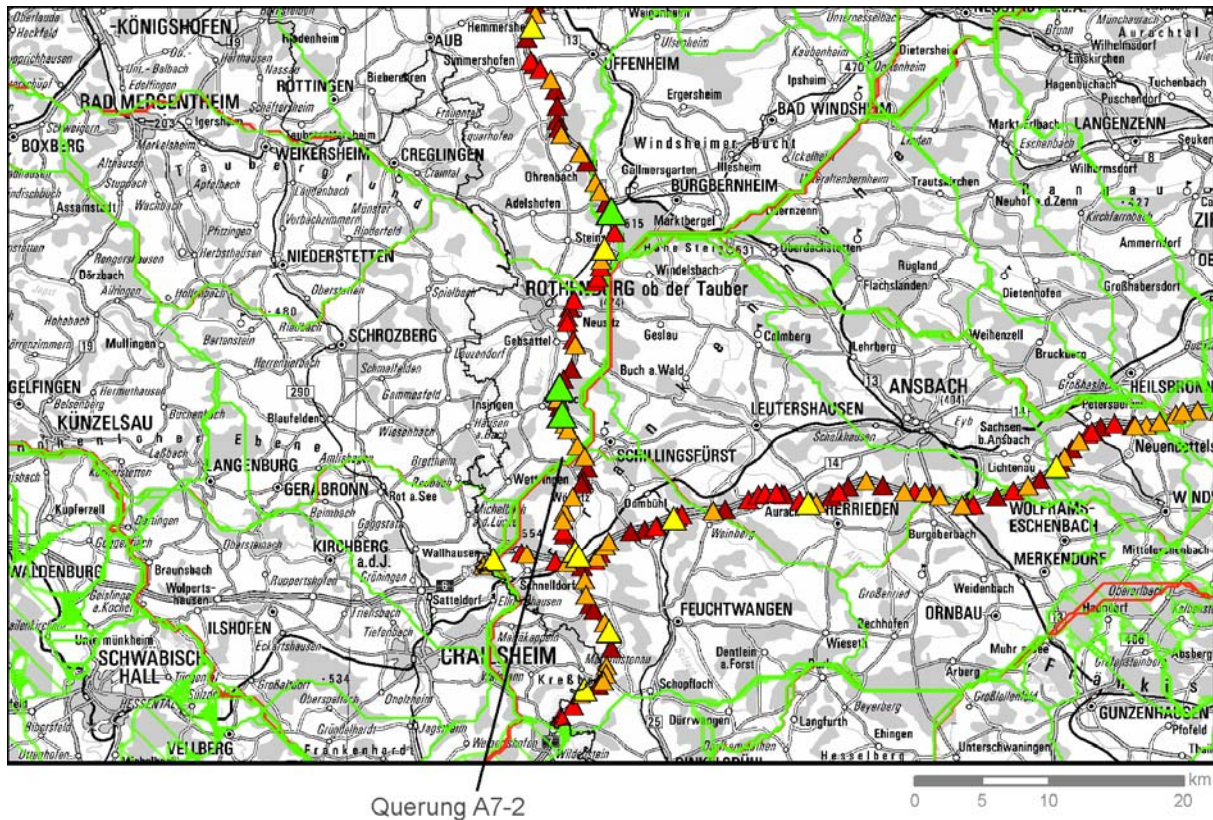
- Im Bereich des Neuwirtshäuser Forstes sind zwischen Schondra und Oberthulba auf einer Streckenlänge von ca. 10 km zwei geeignete Querungsbauwerke (Typ A oder B) erforderlich.
- Südlich des Sinnthals sowie südlich von Oberthulba sind weitere Querungshilfen (Typ B) notwendig.



## A7 Würzburg – Landesgrenze zu Baden-Württemberg

### Untersuchter Streckenabschnitt

Rothenburg bis Landesgrenze zu Baden-Württemberg (ca. 35 km)



### Lebensräume von Hirsch und Luchs

Lebensräume von Hirsch und Luchs sind nicht betroffen.

### Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung A7-2: Westlich Schillingsfürst (Streckenkilometer 732) kreuzen je ein potenzieller L20/H20-Korridor von Hirsch und Luchs.

Ihre Bedeutung ist mittel (Kategorie C), da es sich um sehr lange Korridore handelt, die nur potenzielle Verbreitungsgebiete des Luchses sowie weit auseinander liegende Rotwildgebiete miteinander verbinden (Gebiete in Baden-Württemberg und in Nordbayern) sowie weitere Barrieren aufweisen (s. auch Beurteilung für die A6).

### Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Zwei Querbauwerke des Typs A liegen 3 km und 5 km nordwestlich der berechneten H20/L20-Korridore, allerdings in waldarmer Umgebung und somit nur eingeschränkt für die großen Wildtiere nutzbar. Südlich davon befinden sich mehrere Bauwerke des Typs D. Die Durchlässigkeit im Bereich des Korridors ist somit schlecht (Kategorie C), auch im weiteren Verlauf der A7 bis zur Landesgrenze.

### **Priorität und Handlungsbedarf**

#### Maßnahmen der Priorität 3:

- Erhöhung der Durchlässigkeit im Streckenabschnitt zur Verbesserung des regionalen und lokalen Biotopverbunds.

Im weiteren Verlauf bis zum Autobahnkreuz Ulm / Elchingen verläuft die A7 in Baden Württemberg. Sie quert hier zwei potenzielle Luchslebensräume, die Schwäbisch-Fränkischen Waldberge sowie die Schwäbische Alb, die einen bedeutsamen Verbundkorridor darstellt.

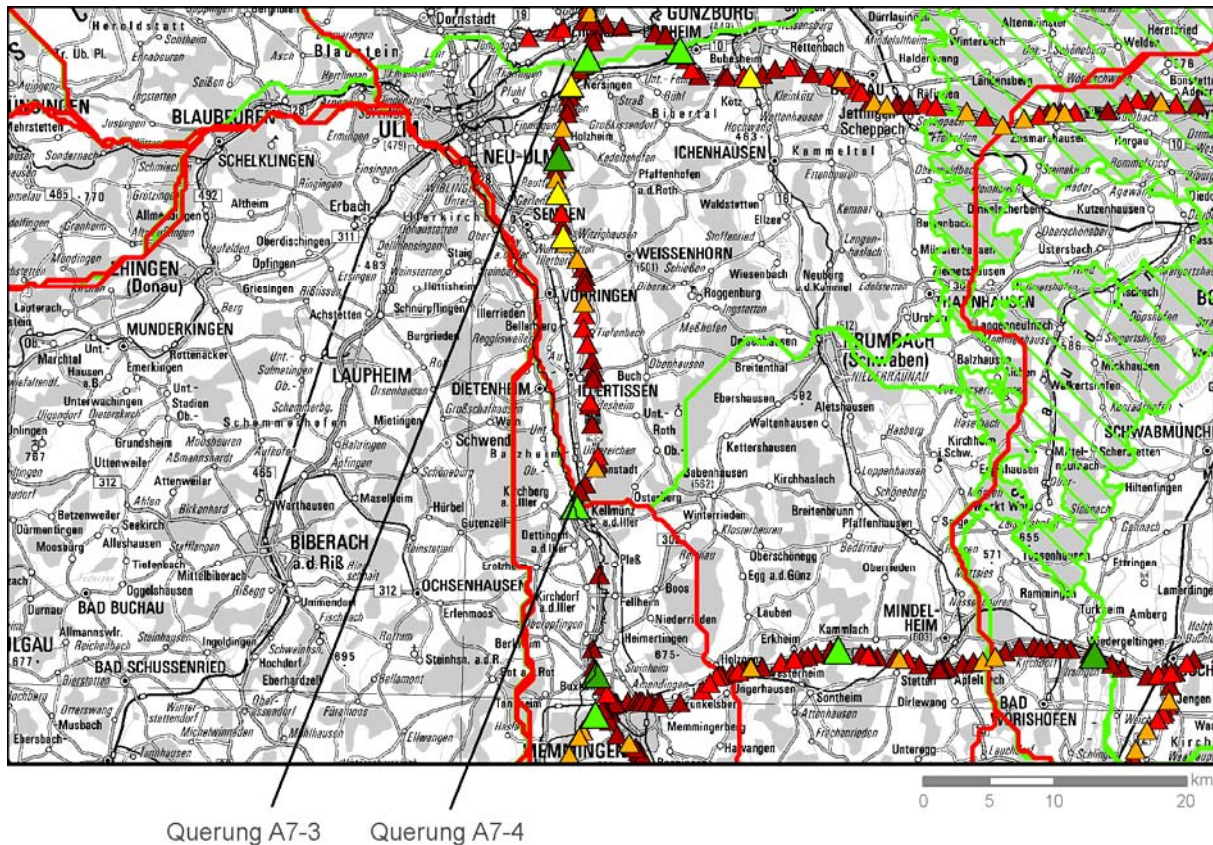


## A7 Ulm – Füssen

### Untersuchter Streckenabschnitte

1. AK Ulm / Elchingen bis AD Allgäu (ca. 94 km)
2. Kempten (AD Allgäu) bis AS Nesselwang (ca. 15 km)
3. Nesselwang bis Füssen (ca. 17 km)

### Streckenabschnitt 1



### Lebensräume von Hirsch und Luchs

Lebensräume von Hirsch und Luchs sind nicht betroffen.

### Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Berechnete Wanderkorridore gibt es mit zwei Ausnahmen nicht. Dies liegt daran, dass die A7 von Nord nach Süd verläuft und damit weitgehend parallel zu den bewaldeten Höhenrücken des Allgäus und Oberschwabens, die in der Regel die Wildtierkorridore bilden.

**Querung A7-3:** Südlich des AK Ulm/Elchingen verläuft entlang der Donau ein L20-Korridor zwischen den potenziellen Luchsgebieten „Westliche Wälder“ und „Schwäbische Alb“ (in Baden-Württemberg)

**Querung A7-4:** H20/L20-Korridor bei Kellmünz an der Iller, der von den Alpen her kommt.

Beide Korridore sind aufgrund ihrer Länge und einiger Engstellen von mittlerer Bedeutung (Kategorie C).



### Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

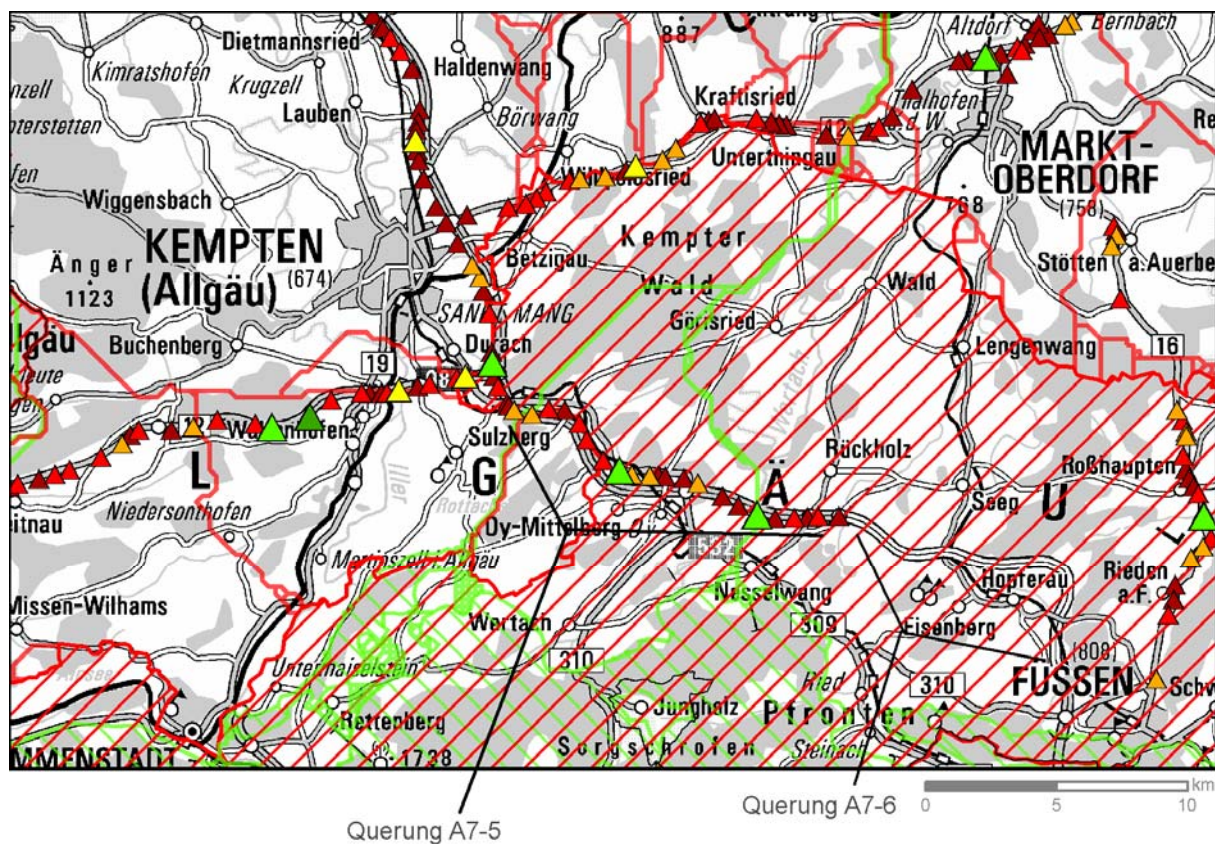
Die Donaubrücke südlich des AK Ulm/Elchingen (Typ A) befindet sich im Bereich der Querung A7-3, die Illerbrücke bei Kellmünz (Typ A) ist ebenfalls exakt im berechneten Korridor gelegen. Somit ist die Durchlässigkeit für den überregionalen und landesweiten Biotopverbund in den relevanten Teilen des Streckenabschnitts gewährleistet, trotzdem der Großteil des Streckenabschnitts undurchlässig ist.

### Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen der Priorität 3:

- Verbesserung der bestehenden Bauwerke für den lokalen/regionalen Biotopverbund.

### Streckenabschnitt 2



### Lebensräume von Hirsch und Luchs

Die A7 verläuft im gesamten Streckenabschnitt durch die Rotwildgebiete „Kempter Wald“ und „Ostallgäu“. Dem mit den anderen schwäbischen Rotwildgebieten zusammenhängenden Gebiet kommt die Stufe A mit sehr hoher Bedeutung zu.

### Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

**Querung A7-5:** Der gesamte Streckenabschnitt Kempten – Nesselwang muss aufgrund seiner gleichmäßigen Wald-Offenland-Verteilung als ein Korridor aufgefasst werden.

Zusätzlich verlaufen zwei L20- und ein L5-Korridor aus den Allgäuer Alpen nach Norden zum potenziellen Luchs-Lebensraum „Westliche Wälder“. Die Luchskorridore haben eine mittlere Bedeutung (mittlere Länge, wenige Engstellen, aber die A96 und B12 als weitere Barrieren, daraus folgt: Kategorie C), werden aber hier von der sehr hohen Bedeutung des Rotwildgebiets überlagert (Kategorie A).

### Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Auf einer Länge von 15 km sind zwei Talbrücken der Kategorie A vorhanden: die Brücken über die Rottach und über die Wertach; knapp außerhalb befindet sich mit der Talbrücke über die Durach ein weiteres Bauwerk der Kategorie A, dieses ist allerdings vor dem Autobahndreieck Allgäu gelegen und somit für den überregionalen Verbund nicht geeignet. Zwischen dem AD Allgäu und der Rottach-Talbrücke liegen ca. 7 km ohne geeignete Querungsmöglichkeiten für die Zielarten. Im weiteren Streckenverlauf ist auf ca. 6 km Länge bis zur Brücke über die Wertach kein geeignetes Querbauwerk vorhanden. Insgesamt ist die Durchlässigkeit der A7 im Bereich der Rotwildgebiete Kategorie B.

### Priorität und Handlungsbedarf

#### Maßnahmen der Priorität 2:

- Für eine Durchlässigkeit der Kategorie A ist die Errichtung eines zusätzlichen Querungsbauwerkes im Bereich des L20-Korridors zwischen dem AD Allgäu und der Rottachbrücke erforderlich. Darüber hinaus sollten bestehende D-Bauwerke so verbessert werden, dass sie für große Wildtiere passierbar sind.

### Streckenabschnitt 3 (Neubaustrecke)

#### Lebensräume von Hirsch und Luchs

Der Streckenabschnitt, der derzeit im Bau ist, durchquert auf voller Länge das Rotwildgebiet Ostallgäu, welches die Rotwildgebiete Kempter Wald und Ammergebirge verbindet und somit die Stufe A mit sehr hoher Bedeutung einnimmt.

Potenzielle Luchsgebiete liegen weiter südlich entlang der Landesgrenze und sind nicht direkt betroffen, da hier die Autobahn in einem Tunnel verläuft.

#### Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

**Querung A7-6:** Auch dieser Streckenabschnitt muss aufgrund der relativ gleichmäßigen Wald-Offenland-Verteilung als ein Korridor aufgefasst werden.

Luchskorridore sind im Bereich des geplanten Streckenabschnittes nicht vorhanden.

### Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Die Barrierewirkung der A7 wird für die saisonalen Rotwildwanderungen vom Gebirge ins Alpenvorland mit dem Bau der Schwarzenbachbrücke (lichte Weite 27,5 m, Höhe 6-7 m), der Enzenstettener Talbrücke (lichte Weite ca. 500 m, Höhe 6-12 m) und der Grottenbachbrücke vermindert (lichte Weite 41 m, Höhe ca. 8 m). Insgesamt ist die Durchlässigkeit der A7 im Bereich der Neubaustrecke mit den beiden Bauwerken des Typs A und der Schwarzenbachbrücke (Typ C) des Rotwildgebietes eingeschränkt (Kategorie B).

### Priorität und weiterer Handlungsbedarf

#### Maßnahmen der Priorität 3:

- Verbesserungen sind insbesondere in Hinblick auf rein technisch gestaltete Bauwerke für den lokalen/regionalen Biotopverbund wünschenswert.

## Zusammenfassende Übersicht A7 Landesgrenze zu Hessen bis Füssen

| Autobahnabschnitt  | Priorität | Durchlässigkeit           | Ziel | Handlungsbedarf  |
|--|-----------|---------------------------|------|--|
| <b>Landesgrenze zu Hessen – AS Schweinfurt / Niederwerrn</b> | Stufe 2   | Kategorie B               | A    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 Querungsbauwerke des Typs A-B im Neuwirtshauser Forst</li> <li>- je 1 Querungsbauwerk (A/B) südlich Oberthulba und nördlich der AS Bad Brückenau</li> </ul> |
| <b>Rothenburg – Landesgrenze Baden-Württemberg</b>           | Stufe 3   | Kategorie C               | B/C  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufwertung bestehender Bauwerke in Teilbereichen zur Verbesserung des regionalen und lokalen Biotopverbunds</li> </ul>  |
| <b>AK Ulm / Elchingen – Kempten</b>                          | Stufe 3   | Kategorie C (in Teilen A) | C/B  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung bestehender Bauwerke für den lokalen/ regionalen Biotopverbund</li> </ul>  |
| <b>Kempten – Füssen</b>                                      | Stufe 2   | Kategorie B               | A    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neubau einer Querungshilfe der Kategorie B zwischen AD Allgäu und Rottachtal</li> </ul>   |

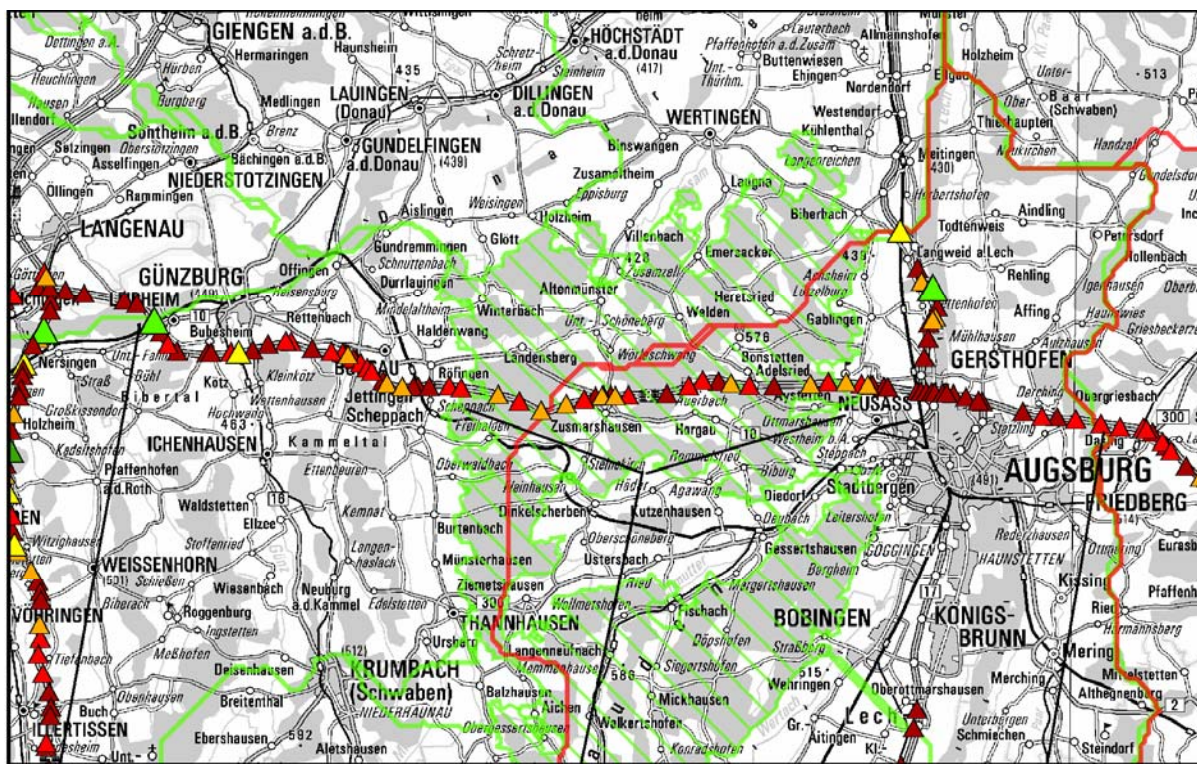


## Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der A8

### A8 Ulm – München

#### Untersuchte Streckenabschnitte

1. AK Ulm / Elchingen bis Augsburg (ca. 60 km)
2. AS Augsburg-Ost bis AS Dasing (ca. 11 km)



Querung A8-1

Querung A8-2

Querung A8-3

#### Lebensräume von Hirsch und Luchs

Zwischen Burgau und Augsburg quert die A8 den potenziellen Luchslebensraum „Augsburg – Westliche Wälder“. Dieser entspricht dem gleichnamigen Naturpark, der insgesamt eine Fläche von ca. 1200 km<sup>2</sup> umfasst und zu mehr als 40 % mit Wald bedeckt ist. Drei lang gestreckte Waldgebiete, die von der Donauniederung bis Mittelschwaben reichen, kennzeichnen das Gebiet. Die Westlichen Wälder stellen einen wichtigen Verbundlebensraum zwischen dem potenziellen alpinen Luchslebensräumen und den tatsächlichen bzw. potenziellen Luchsgebieten in der Fränkischen bzw. Schwäbischen Alb dar. Angesichts seiner isolierten Lage kommt ihm vor allem eine Trittsteinfunktion zu (Bedeutung: hoch).

Aktuelle Rotwildgebiete sind von der A8 in diesem Bereich nicht betroffen, grundsätzlich sind die Westlichen Wälder als Lebensraum für Rotwild aber geeignet.

## Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

### Streckenabschnitt 1:

**Querung A8-1:** Entlang der Donau verläuft ein berechneter Luchskorridor L20, der bei Leipheim die A8 kreuzt. Der Korridor verbindet auf einer Länge von über 100 km den baden-württembergischen Teil der Schwäbischen Alb mit den Westlichen Wäldern und ist aufgrund seiner Länge von mittlerer Bedeutung (Stufe C).

**Querung A8-2:** Als potenzieller Lebensraum des Luchses und aufgrund der gleichwertigen ökologischen Funktion der großen Waldgebiete im Naturpark muss der gesamte Lebensraum als ein breiter Korridor von etwa 25 km Breite angesehen werden.

Im Scheppacher Forst westlich von Zusmarshausen quert ein Hirschkorridor H20 die A8. Dieser verbindet theoretisch die alpinen Rotwildgebiete mit den Rotwildgebieten in der Oberpfalz und in Nordbayern. Aufgrund seiner Länge von über 250 km ist dieser Korridor nur von mittlerer Bedeutung (Stufe C).

### Streckenabschnitt 2:

**Querung A8-3:** Am Rand des Derchinger Forsts quert ein gemeinsamer Hirsch- und Luchskorridor H20/L20 die A8, der wiederum die Alpen mit Fränkischer und Schwäbischer Alb verbindet. Aufgrund seiner großen Länge ist jedoch auch dieser Korridor nur von mittlerer Bedeutung.

## Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Die Donaubrücke bei Leipheim stellt mit 400 m Breite eine ideale Querungsmöglichkeit dar, so dass im Bereich der Querung A8-1 die A8 für große Wildtiere durchgängig ist (Kategorie A).

Die Durchlässigkeit der A8 im Bereich des restlichen Streckenabschnitts 1 und des Streckenabschnitts 2 ist schlecht oder nicht gegeben (Kategorie C).

Bei den meisten Querbauwerken handelt es sich um Durchlässe oder Brücken von 6 bis 10 m Breite und z. T. erheblicher Länge (bis 60 m), die allenfalls Kategorie D erreichen. Auch die fünf in den beiden Streckenabschnitten liegenden Bach- und Flussquerungen genügen allenfalls den Anforderungen für einen lokalen Biotopverbund, nicht jedoch dem für die Leitarten Luchs und Hirsch: Günz-, Mindel-, Kammel-, Zusam-, Schmitter- und Paarbrücke sind zwar jeweils 25-35 m breit, davon entfällt jedoch der weitaus überwiegende Teil auf den Flusslauf. Darüber hinaus sind sie sehr niedrig und jeweils in deckungsarmer Landschaft. Als Querungsmöglichkeit nutzbare Uferbereiche sind nicht oder kaum vorhanden. Sämtliche Brücken über die genannten Fließgewässer entsprechen somit lediglich dem Typ D oder E, nur im Fall der Günz Typ C. Auch die Lechbrücke fällt als Querungsmöglichkeit für Tiere aufgrund der Lage zwischen den Städten Gersthofen und Augsburg aus.

Selbst für Kleintiere ist die Durchlässigkeit innerhalb des Naturparks Westliche Wälder (Querung A8-2) und zwischen den Anschlussstellen Augsburg-Ost und Dasing (Querung A8-3) kaum gegeben, da zum einen insgesamt zu wenige Querbauwerke vorhanden sind, und diese zum anderen als schmale, aber lange Brücken oder Durchlässe ausgestaltet sind, die auch von Kleinwild i. d. R. nicht angenommen werden. Diese Situation setzt sich auch in Richtung München weiter fort.

## Priorität und Handlungsbedarf

Die A8 stellt derzeit – mit Ausnahme der Querung A8-1 über die Donau – eine für den landesweiten Verbund von Lebensräumen der Großtierarten sehr starke Barriere dar. Eine Verbesserung der Durchlässigkeit, insbesondere in den „Westlichen Wäldern“, ist dringend notwendig.

#### Maßnahmen der Priorität 1:

Verbesserung der Durchlässigkeit der A8 innerhalb des Naturparks Augsburg – Westliche Wälder:

- Bau einer Querungshilfe der Kategorie A oder B im Bereich des Scheppacher Forstes.
- Bau einer Querungshilfe der Kategorie A oder B im Rauhen Forst zwischen Adelsried und Aystetten.

#### Maßnahmen der Priorität 2:

- Verbreiterung der Brücke im Streitheimer Forst zwischen Zusmarshausen und Adelsried (kombinierte Querungshilfe/Forstwegeüberführung, Ziel Typ C).

#### Maßnahmen der Priorität 3:

- Verbesserung der Durchlässigkeit der A8 östlich von Augsburg durch den Bau einer kombinierten Querungshilfe/Forstwegeüberführung der Kategorie C im Bereich des Korridors H20/L20, nordöstlich Haberskirch am Rand des Ulrichs-Holzes.
- Verbesserung des lokalen Biotopverbunds sowie der Querungsmöglichkeiten für an Gewässer gebundene Arten, insbesondere durch Aufweitung der Talbrücken an Günz, Kammel, Mindel, Zusam, Schmutter, Friedberger Ach, Paar, d. h. einer deutlichen, mehrere Meter breiten Überspannung von linkem und rechtem Ufer.

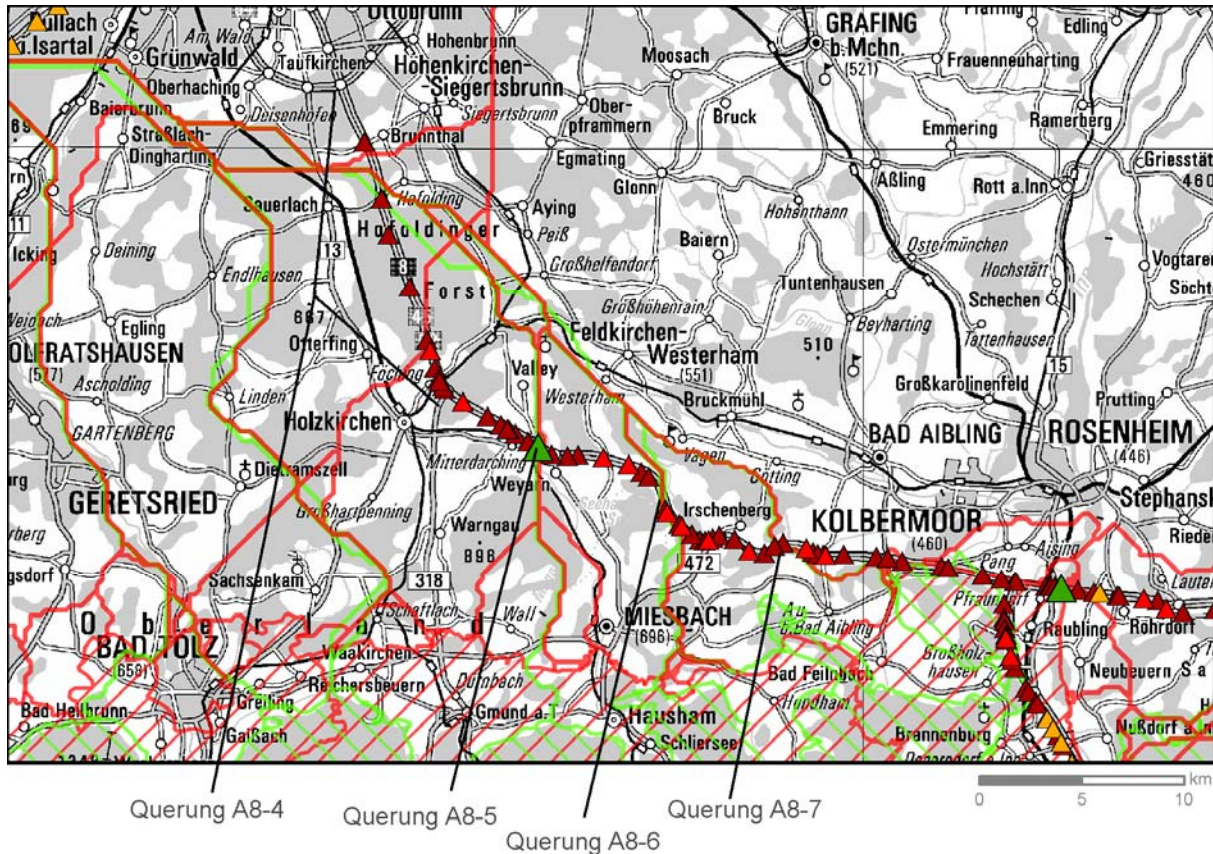


## A8 München – Salzburg

### Untersuchte Streckenabschnitte

1. AK München/Brunnthal bis AD Inntal (ca. 47 km)
2. AD Inntal bis Bundesgrenze bei Piding (ca. 67 km)

### Streckenabschnitt 1



### Lebensräume von Hirsch und Luchs

Im Bereich der Hochrunstfilze beim AD Inntal streift die A8 auf einer Länge von ca. 8 km das Rotwildgebiet Inntal. Es ist Teil des großen Rotwildgebietes Oberbayern (Hochgebirge) und hat eine sehr hohe Bedeutung, Kategorie A. Gleichzeitig handelt es sich um einen potenziellen Luchslebensraum (ebenfalls Bedeutung A).

### Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Im Abschnitt Hofoldingen Forst bis Irschenberg queren insgesamt fünf Hirschkorridore H20 die A8. Vier davon sind auch L20-Luchskorridore, die jedoch aufgrund der großen Entfernung zum nächstgelegenen potenziellen Luchsgebiet keine entscheidende Rolle spielen. Die H20-Korridore verbinden alle die Rotwildgebiete im oberbayerischen Alpenraum mit dem kleinflächigen Rotwildgebiet „Isarauen“ bei Freising und können daher gleich bewertet werden. Ein Ast zieht auch südlich an München vorbei nach Westen. Alle Korridore, die ab Egmatting zusammen verlaufen, führen, ausgehend von den Alpen, auf einer Länge von ca. 65-70 km durch sehr waldreiches Gebiet.

Die A8 stellt die größte Barriere für einen genetischen Austausch zwischen den Alpen und den ausgedehnten Wäldern südlich und östlich von München (einschließlich des Ebersberger Forstes) dar. Jenseits dieses Waldgürtels hemmt in Richtung Isarauen die dichte Bebauung der Münchner Ebene mit dem dichten Straßennetz und geringen Waldanteil jeglichen überregionalen Austausch zwischen den Lebensräumen größerer Wildtierarten. Einzig der Weg vom Hofolding Forst über Höhenkirchener und Egmatinger Forst zum Ebersberger und Großhaager Forst, also eine Umgehung des Großraumes Münchens im Osten, erscheint noch als Wildtierkorridor möglich. Allerdings bildet das Siedlungsband zwischen Haar und Kirchseeon mit der B304 und der Bahnlinie München – Salzburg eine starke Barriere, die nur noch an wenigen Stellen durchlässig ist (s. Abb. 9). Vom Großhaager Forst verläuft dieser Ausweichkorridor nach Norden und verzweigt sich bei Walpertskirchen in einen westlichen Ast, der am Flughafen München vorbei in das Rotwildgebiet Isarauen führt (unbedeutendere Variante) und in einen nördlichen Ausläufer, der bei Moosburg das Rotwildgebiet erreicht (bedeutendere, da weniger gestörte Variante). Nördlich des Großhaager Forstes wird die A94 weiter gebaut werden. Diese soll aber im Raum Isen – Schwindegg mehrere breite Talquerungen erhalten, so dass sie relativ gut durchlässig sein wird.

Diese Korridore zwischen Alpen und dem Rotwildgebiet Isarauen sind aufgrund ihrer Länge von über 100 km sowie den zahlreichen weiteren Barrieren und Engstellen im Großraum München (einschließlich Isarkanal, A94, A95, B11, B304) zunächst lediglich von mittlerer Bedeutung, Stufe C. Allerdings repräsentieren die ausgedehnten Wälder um München per se grundsätzlich geeignete Wildtierlebensräume, so dass die theoretische Bedeutung der Korridore in diesen Wäldern erheblich steigt und sie daher in die Kategorie B, hohe Bedeutung, eingestuft werden.

**Querung A8-4:** Der Hofolding Forst muss als ein breiter Korridor aufgefasst werden; Verlauf s. o.

**Querung A8-5:** Der nächste H20/L20-Korridor verläuft durch das Mangfalltal.

**Querung A8-6:** Östlich des Seehamer Sees quert im Leitzachtal und an der Seehamer Leite ein weiterer H20/L20-Korridor.

**Querung A8-7:** Der östlichste der fünf Korridore führt aus dem Moorgebiet bei Bad Feilnbach / Raubling nach Nordwesten und quert am Irschenberg die A8.

### **Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume**

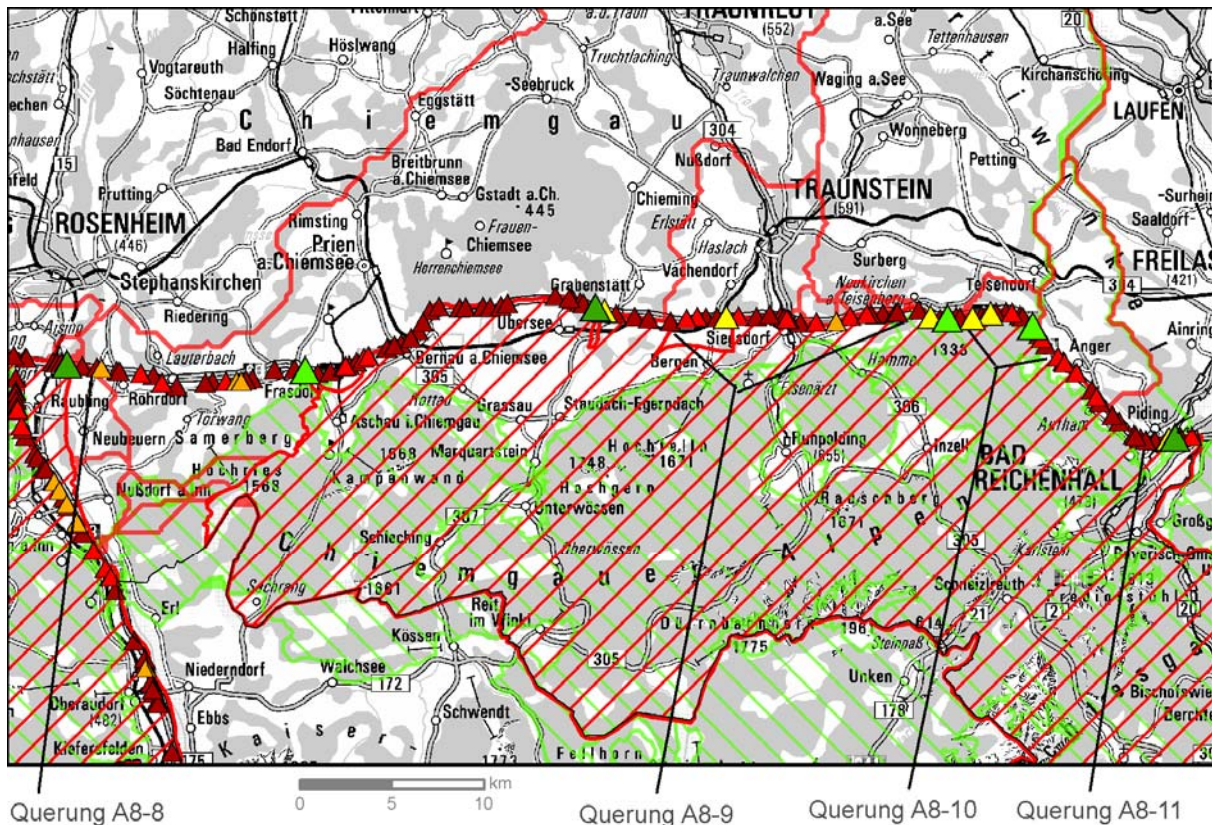
Die Durchlässigkeit der A8 im Bereich der Querungen A8-4 bis A8-7 und damit im gesamten Streckenabschnitt 1 ist mit Ausnahme der Mangfalltalbrücke bei Querung A8-5 schlecht Kategorie C).

Innerhalb des Hofolding Forstes (Querung A8-4) befinden sich bei km 17, 19,8 und 22,5 zwar zwei Brücken sowie eine Unterführung mit idealem Deckungsanschluss, die jedoch wegen ihrer geringen Breite und z. T. erheblichen Länge nicht geeignet oder ungeeignet sind. Eine Durchlässigkeit ist in diesem Bereich daher nicht gegeben. Bei Querung A8-5 besteht mit der Mangfalltalbrücke ein Querbauwerk der Kategorie B, dessen hoher Wert allerdings durch einige benachbarte Gebäude (Ausflugsgaststätten) gemindert wird. Es erfüllt daher nicht die Qualität A.

Im weiteren Verlauf der A8 bis zum AD Inntal bestehen lediglich Querbauwerke der Kategorie E; es handelt sich i. d. R. um 4 bis 10 m schmale Brücken oder Unterführungen, die zum großen Teil versiegelt sind. Die Leitzachbrücke westlich Oberhasling ist aufgrund ihrer geringen Höhe von unter 2 m bis max. 3 m als Wildtierdurchlass ebenfalls wenig geeignet und vor allem für Kleinsäuger im lokalen Biotopverbund von gewisser Bedeutung.



## Streckenabschnitt 2



### Lebensräume von Hirsch und Luchs

Ab Frasdorf bis zur Bundesgrenze bildet die A8 die nördliche Grenze der Rotwildgebiete „Kampfenwand“, „Chiemgau-West“, „Chiemgau-Ost“ und „Berchtesgaden“. Alle betroffenen Rotwildgebiete sind Bestandteil des großen Rotwildgebietes Oberbayern (Hochgebirge) und haben sehr hohe Bedeutung, Kategorie A.

Bei den genannten Rotwildgebieten handelt es sich zum großen Teil auch um potenzielle Luchslebensräume (Lebensraum Alpen und südliches Alpenvorland, Bedeutung A, sehr hoch), die hier großflächig von der A8 tangiert werden.

### Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

**Querung A8-8:** Im Bereich des AD Inntal verbindet ein H20-Korridor das Rotwildgebiet „Inntal“ zum einen mit dem Bayerischen Wald, zum anderen mit dem Rotwildgebiet „Isarauen“. Da dies aufgrund der großen Distanz jedoch lediglich theoretische Verbindungen sind, kommt dem Korridor nur eine mittlere Bedeutung der Kategorie C zu.

Die **Querungen A8-9 bis A8-11** betreffen Korridore, die die Rotwild- (und potenziellen Luchs-) Gebiete „Chiemgau-Ost“ und „Berchtesgaden“ mit den Wildtierlebensräumen südlich Braunau sowie im Bayerischen Wald verbinden. Der erste bei Querung A8-9, ein H20-Korridor, erstreckt sich auf einer Breite von ca. 7 km von Siegsdorf bis Neukirchen. Bei den Querungen A8-10 (Teisendorf bis Achthal) und A8-11 (bei Piding) handelt es um kombinierte H20/L20-Korridore. Aufgrund der großen Distanz und mehrerer Engstellen im weiteren Verlauf wird sämtlichen Korridoren lediglich eine mittlere Bedeutung (C) beigemessen.



### Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Im Streckenabschnitt 2 ist die Durchlässigkeit der A8 zumindest eingeschränkt gegeben (Kategorie B): bis zum Chiemsee existieren mit der Inntalbrücke bei Pfraundorf (Betriebskilometer 59) sowie der Prientalbrücke bei Frasdorf (Km 72) zwei Querbauwerke der Kategorie B bzw. A, jeweils in der Nähe eines H20-Korridors.

Nach dem Chiemsee bestehen mit der Brücke über die Tiroler Ache (Km 89), der Atzlachtalbrücke (Km 108,5), der Loithalbrücke (Km 113,5) sowie der Saalachbrücke bei Piding (Km 124) vier Querbauwerke der Kategorie A oder B. Des Weiteren gibt es mit der Brücke über den Rothkanal (Km 89,6; Kategorie C), der Talbrücke Bergen (Km 96; Kategorie C; Herabstufung von Typ B wegen Siedlungsnähe), der Brücke über den Rettenbach (Km 102; Kategorie D, Herabstufung von Typ C wegen Nachbarschaft zu einzelnen Gebäuden), der Brücke über den Fuchssteiggraben (Km 110; Kategorie C, Herabstufung von Typ B wegen Nähe zu bewohnten Gebäuden), der Unterführung zwischen Maurach und Beilehen (km 111; Kategorie C) sowie der Brücke über die Pidingener Ache (km 123,5; Kategorie C) weitere Bauwerke, die zumindest für den lokalen Wechsel von größeren Wildtieren geeignet sind.

### Priorität und Handlungsbedarf

Die A8 stellt derzeit bis zum AD Inntal eine für den landesweiten Verbund von Lebensräumen der Großtierarten starke Barriere dar, die mit der Mangfalltalbrücke lediglich eine geeignete Querungsmöglichkeit aufweist. Eine Verbesserung der Durchlässigkeit in diesem Bereich ist notwendig.

Vom AD Inntal bis zur Landesgrenze besteht aufgrund der vergleichsweise guten Durchlässigkeit der A8 und aufgrund der geringen Bedeutung der errechneten Wanderkorridore derzeit kein vordringlicher Handlungsbedarf.

#### Maßnahmen der Priorität 2:

- Verbesserung der Durchlässigkeit der A8 im Bereich der Querungen A8-4 und A8-6:
- Bau einer Querungshilfe der Kategorie A oder B im Hofoldingener Forst.
- Verbesserung der Querungsmöglichkeit im Korridor durch das Leitzachtal (Aufständigung der Brücke über die Leitzach oder Bau einer Querungshilfe südöstlich des Seehamer Sees).
- Verbesserung der Durchlässigkeit der A8 im Hofoldingener Forst durch den Bau von kombinierten Querungshilfen / Forstwegeüberführungen des Typs C.

#### Maßnahmen der Priorität 3:

- Optimierung der Durchlässigkeit der A8 im Bereich Aufham für Kleinwild durch Verbreiterung und Absenkung mindestens eines der Durchlässe nördlich (km 118,2) oder südlich (km 120,5) Aufham auf mindestens 15 m Breite (Ziel: Typ C).
- Verbesserung der Durchlässigkeit zwischen Irschenberg und Dettendorf durch Verbreiterung mindestens eines der Durchlässe bei km 42,9 und 44,3 auf mindestens 15 m (Ziel: Typ C).
- Optimierung der Durchlässigkeit für den lokalen/regionalen Verbund von Wildtierlebensräumen zwischen dem Inntaldreieck und der Bundesgrenze.

## Zusammenfassende Übersicht A8 AK Ulm/Elchingen bis Bundesgrenze bei Piding

| Abschnitt                                 | Priorität | Durchlässigkeit               | Ziel | Handlungsbedarf   |
|---|-----------|-------------------------------|------|---|
| <b>AK Ulm / Elchingen – Leipheim</b>      | Stufe 0   | Kategorie A<br>(Donauquerung) | B/C  | - keiner  |
| <b>AS Leipheim bis – AS Augsburg-West</b> | Stufe 1   | Kategorie C                   | A/B  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Errichtung von zwei Querungshilfen in den Westlichen Wäldern</li> <li>- Verbreiterung eines vorhandenen Querbauwerkes als Kombibauwerk des Typs C</li> <li>- Aufweitung von Talbrücken</li> </ul>                                  |
| <b>AS Augsburg-Ost – AS Dasing</b>        | Stufe 3   | Kategorie C                   | B/C  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Errichtung eines Kombibauwerkes des Typs C</li> <li>- Aufweitung von Talbrücken</li> </ul>   |
| <b>AK München / Brunnthal – AD Inntal</b> | Stufe 2   | Kategorie C                   | B    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Errichtung einer neuen Querungshilfe im Hofoldinginger Forst</li> <li>- Errichtung einer neuen Querungshilfe bzw. Aufständering im Bereich Leitzachtal</li> <li>- Verbreiterung vorhandener Querungen als Kombibauwerke</li> </ul> |
| <b>AD Inntal – Bundesgrenze b. Piding</b> | Stufe 3   | Kategorie B                   | B    | - Verbesserung des lokalen und regionalen Biotopverbundes   |