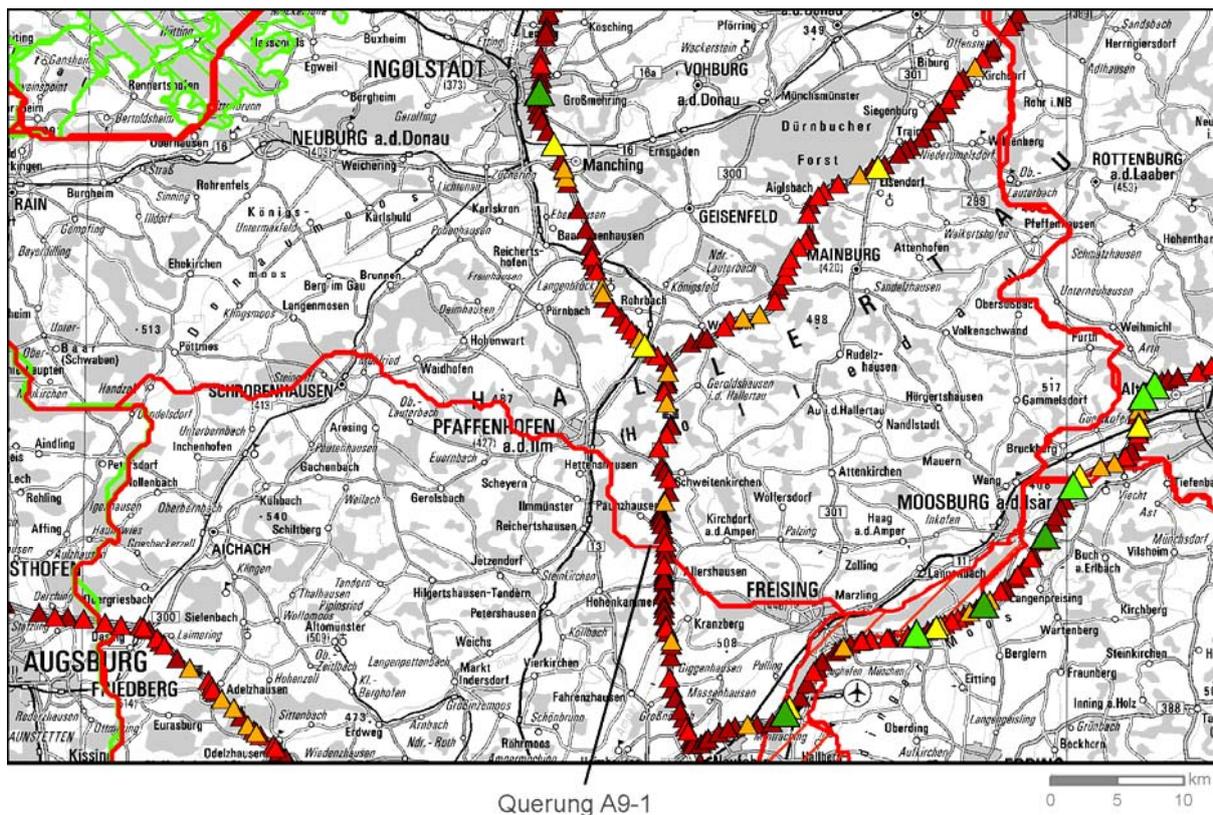


Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der A9

A9 München – Ingolstadt

Untersuchter Streckenabschnitt

AK Garching bis AS Lenting (ca. 57 km)



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Im Abschnitt zwischen München Nord und Lenting sind keine Lebensräume von Hirsch und Luchs betroffen

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung A9-1: Im Abschnitt zwischen München Nord und Lenting quert ein H20-Korridor im Bereich nördlich Allershausen, der aus dem Rotwildgebiet Isarauen kommt und nach Westen in Richtung des Naturparks "Augsburg Westliche Wälder", der Alpen sowie der Südlichen Frankenalb zieht.

Der Korridor stellt aufgrund seiner Länge, seinem lediglich mittleren Deckungsgrad sowie weiteren Barrieren lediglich einen Korridor der Stufe C mit mittlerer Bedeutung dar.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Im Bereich der Hirsch 20-Querung nördlich Allershausen ist die Durchlässigkeit der A9 nicht gewährleistet, da ein entsprechendes Bauwerk fehlt; sie wird in Kategorie C eingestuft.

Die Durchlässigkeit der A9 ist im gesamten Streckenabschnitt schlecht. Mit Ausnahme der Donaubrücke in Ingolstadt (Bauwerk des Typs A, das jedoch in eine Sackgasse führt) und der Brücke über die Sandrach und die Bahnlinie bei Manching (Typ C) sind bestenfalls Bauwerke der Qualität D vorhanden.

Priorität und Handlungsbedarf

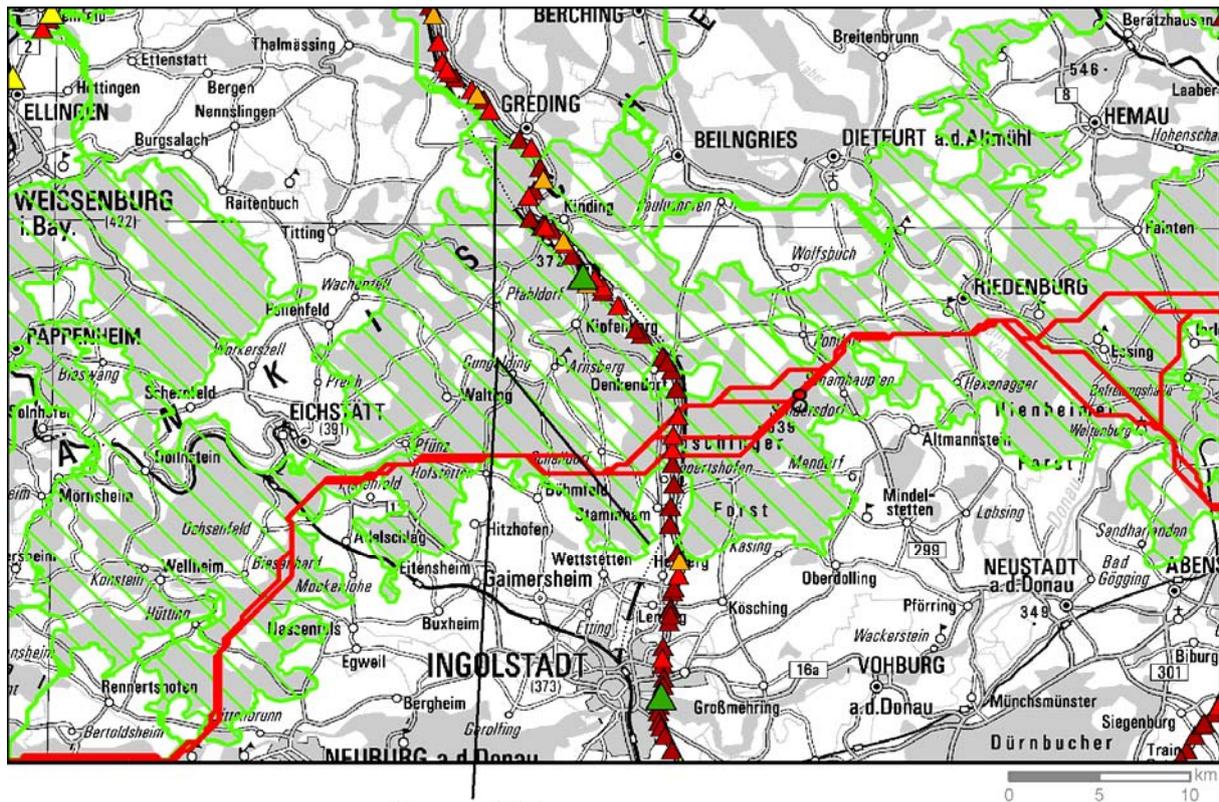
Im Streckenabschnitt München Nord bis zur AS Lenting sind Maßnahmen zur Verbesserung der Durchlässigkeit aus landesweiter Sicht momentan nicht vordringlich (Priorität 3). Eine Erhöhung der Durchlässigkeit zur Verbesserung des Biotopverbunds ist jedoch langfristig anzustreben.

A9 Ingolstadt – Nürnberg

Untersuchte Streckenabschnitte

1. AS Lenting bis AS Greding (ca. 32 km)
2. AS Greding – AK Nürnberg (ca. 51 km)

Streckenabschnitt 1



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Im Streckenabschnitt zwischen Lenting und Greding wird das potenzielle Luchsgebiet „Südliche Frankenalb“ mit ca. 1.000 km² Ausdehnung und aktueller Bestätigung durch Nachweise des Luchses mittig durchschnitten. Die Barrierewirkung wird durch die parallel zur A9 verlaufende ICE-Trasse noch erheblich verstärkt, insbesondere im Köschinger Forst, dem Hauptwaldkorridor in diesem Streckenabschnitt.

Beim Wildtierlebensraum „Südlichen Frankenalb“ handelt es sich um einen wichtigen Trittsteinlebensraum im Bereich der Verbundachse Frankenalb – Schwäbische Alb. Die Entfernung zu den Luchsgebieten in Ostbayern mit aktuellen Nachweisen ist gering, daher bestehen hier gute Ausbreitungs- bzw. Zuwanderungsmöglichkeiten. Der Luchslebensraum wird in Kategorie A, sehr hoch, eingestuft.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung A9-2: Fast der gesamte Streckenabschnitt 1 zwischen Köschinger Forst (Appertshofen) und Mettendorf bei Greding muss angesichts seiner Bedeutung als Luchslebensraum als ein breiter Wildtierkorridor gesehen werden.

Zusätzlich quert ein H20-Korridor die A9 im Bereich des Köschinger Forstes. Dieser kommt aus dem Rotwildgebiet „Oberpfalz Süd“, vereinigt sich im Hienheimer Forst mit einem Korridor, der aus dem

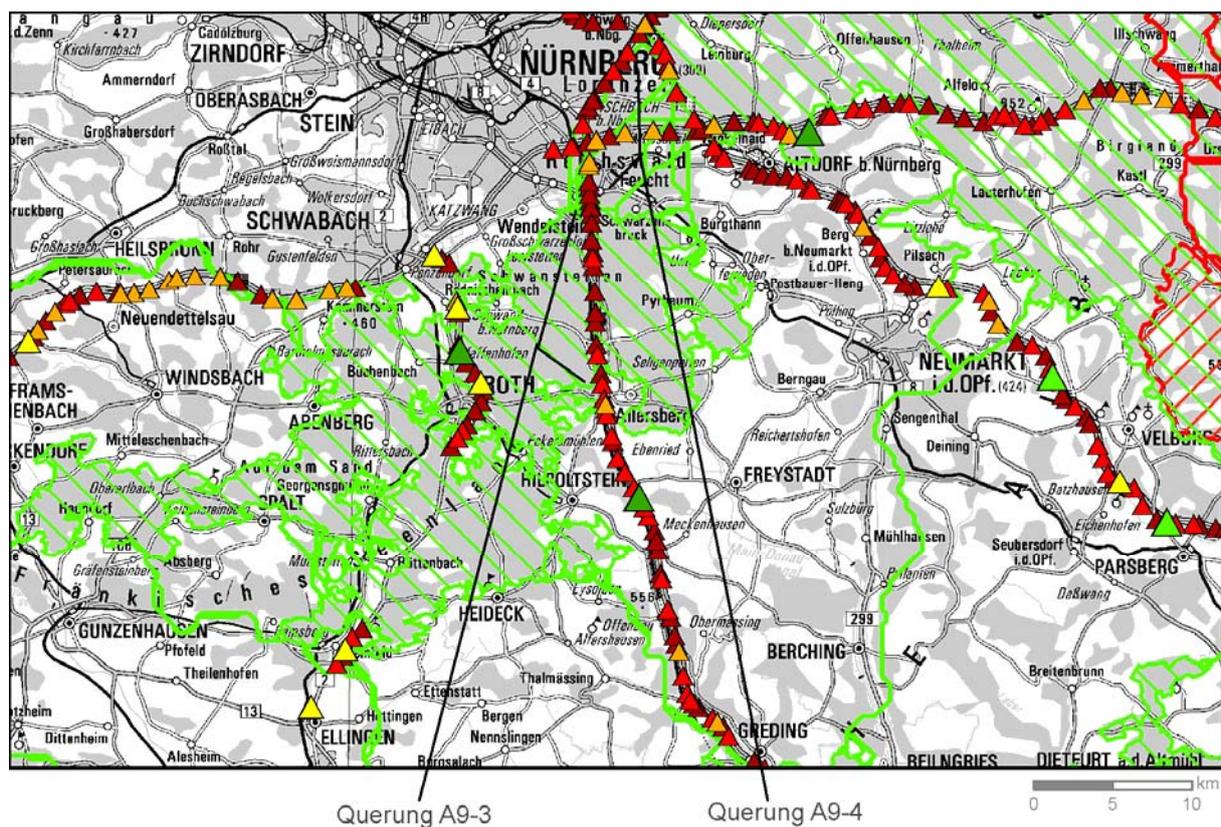
Rotwildgebiet Oberbayern (Isarauen bei Freising) kommt und verläuft über die Schwäbische Alb nach Baden-Württemberg bzw. nach Südwestbayern. Der Hirsch-Korridor stellt aufgrund seiner Länge zwischen aktuellen Rotwildgebieten einen Korridor der Stufe C mit mittlerer Bedeutung dar.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Im Bereich der Querung A9-2 (Lenting bis Greding) ist kein für die Leitarten geeignetes Querbauwerk vorhanden. Die teilweise parallel zur A9 verlaufende neue ICE-Trasse bewirkt eine erhebliche Verbreiterung der Schneise durch den Köschinger Forst auf 100-120 m als dem zentralen Waldgebiet in diesem Luchslebensraum. Auch der Abstieg der A9 zum Altmühltal ist undurchlässig, wenn auch der eine Ast der Autobahn (Richtung München) oberhalb Kemathen eine gut durchlässige Hangbrücke aufweist. Der in Richtung Nürnberg verlaufende Ast der A9 bietet dagegen nur einen klein dimensionierten Waldwegedurchlass. Die Altmühlbrücke liegt in deckungsarmen Gelände, daneben verläuft die ICE-Trasse, so dass ihr keine Bedeutung im überregionalen Verbund zukommt. Im weiteren Verlauf bis Greding befinden sich ebenfalls keine geeigneten Querbauwerke mehr.

Die Durchlässigkeit des Streckenabschnitts wird in Kategorie C (keine Durchlässigkeit für den überregionalen oder landesweiten Verbund) eingestuft.

Streckenabschnitt 2



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Zwischen der AS Allersberg und dem AD Nürnberg / Feucht durchschneidet die A9 das potenzielle Luchsgebiet „Südlicher Nürnberger Reichswald“, das wegen seiner relativ isolierten Lage in Kategorie B, hoch, eingestuft wird.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung A9-3: Der südliche Nürnberger Reichswald zwischen der AS Allersberg und dem AD Nürnberg / Feucht im Streckenabschnitt 2 ist potenzieller Luchslebensraum (s. o.) und wirkt daher in seiner gesamten Breite als Wildtierkorridor.

Querung A9-4: Der gesamte Lorenzer Reichswald östlich der A9 (Autobahndreieck Nürnberg / Feucht bis Autobahnkreuz Nürnberg) muss als Wildtierkorridor zwischen der Frankenalb und dem Luchsgebiet „Südlicher Nürnberger Reichswald“ betrachtet werden (vgl. Gesamtbeurteilung A3). Im Bereich des AK Nürnberg-Ost zwischen Fischbach und Feucht bzw. zwischen Feucht und Schwarzenbruck verengt sich der Wildtierkorridor, d. h. wird durch die teilweise geschlossene Bebauung funktionslos. Der Korridor ist mit einer Länge von ca. 10 km sehr kurz und verläuft ausschließlich im Nürnberger Reichswald. Die Variante zwischen Fischbach und Feucht quert jedoch auf ihrer kurzen Distanz mit der A6, A3 sowie der A73 drei weitere stark befahrene Hauptverkehrsachsen, die Variante zwischen Feucht und Schwarzenbruck die A6 und die A3. Somit wird diese Verbindung zwischen Reichswald und Frankenalb 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 die Durchlässigkeit gewährleistet ist.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Im Bereich der Querungen A9-3 und A9-4 mit dem potenziellen Luchsgebiet „Südlicher Nürnberger Reichswald“ existiert kein für die Leitarten geeignetes Querbauwerk. Es ist zwar mit der Schwarzachbrücke südlich der Autobahnraststätte Nürnberg / Feucht ein prinzipiell ausreichend dimensioniertes Brückenbauwerk vorhanden, die Nähe zur Raststätte (ca. 100 m) sowie die Sackgassensituation – direkt westlich kommen die ICE-Trasse und die vom Autobahndreieck abzweigende A73 – führen jedoch zur Abstufung dieses Bauwerks in die Kategorie ungeeignet. Wie im Köschinger Forst verläuft die ICE-Trasse auch im südlichen Nürnberger Reichswald parallel zur A9 und verbreitert die Schneise auf 100-110 m. Nur die Brücke über den Main-Donau-Kanal östlich von Hiltpoltstein ist für den Biotopverbund so ausreichend dimensioniert, so dass auch die benachbarte Brücke der ICE-Strecke überwindbar erscheint. Sie liegt aber weit außerhalb des Wildtierlebensraumes.

Die Durchlässigkeit des Streckenabschnitts wird in Kategorie C (keine Durchlässigkeit für den überregionalen oder landesweiten Verbund) eingestuft.

Priorität und Handlungsbedarf

Die A9 zwischen Lenting und Nürnberg stellt derzeit eine für den landesweiten Verbund von Lebensräumen der Großtierarten starke Barriere dar. Eine Verbesserung der Durchlässigkeit der A9 für große Wildtiere ist, insbesondere im aktuellen Luchs-Verbreitungsgebiet, dringend notwendig.

Maßnahmen der Priorität 1:

- Im Bereich der Südlichen Frankenalb (Querung A9-2) sind zur Erlangung der Durchlässigkeit A mindestens drei größere Querungshilfen erforderlich. Aufgrund der Bedeutung des Köschinger Forstes als Wildtierlebensraum und –korridor genügt angesichts der breiten Schneise von Autobahn und Bahntrasse und ihrer vollkommenen Barrierewirkung eine Standard-Grünbrücke von 50 m Breite nicht, um den Biotopverbund aufrecht zu erhalten. Hier ist eine Grün-/Landschaftsbrücke von wenigstens 100 m Breite notwendig.
- Im weiteren Verlauf wird der Bau einer Grünbrücke oder ausreichend dimensionierten Unterquerung im Bereich des südlichen Talhangs zur Altmühl (Fahrbahn Richtung Nürnberg) empfohlen, da mit der Hangbrücke an der Fahrbahn Richtung München bereits eine gute Durchlässigkeit besteht. Die ICE-Trasse verläuft hier in einem Tunnel, so dass die Maßnahme hier leichter umzusetzen sein dürfte als im Köschinger Forst.

- Weiterhin wird der Bau einer Querungshilfe des Typs A oder B zwischen Mettendorf und Kinding für erforderlich gehalten.

Maßnahmen der Priorität 2:

- Im 11 km breiten Korridor/Lebensraum „Südlicher Nürnberger Reichswald“ (Querung A9-3) verstärkt die neue ICE-Trasse die Barrierewirkung wie im Köschinger Forst so erheblich, dass eine Standard-Querungshilfe zur Wiederherstellung der Durchlässigkeit nicht ausreicht. Auch hier wird eine Landschaftsbrücke, deren Breite wenigstens der Breite der Schneise umfasst (mindestens 100 m), für erforderlich gehalten. Empfohlener Standort ist südlich von Sperberslohe. Weiterhin ist hier die Verbesserung bestehender Bauwerke für den Biotopverbund zu prüfen.

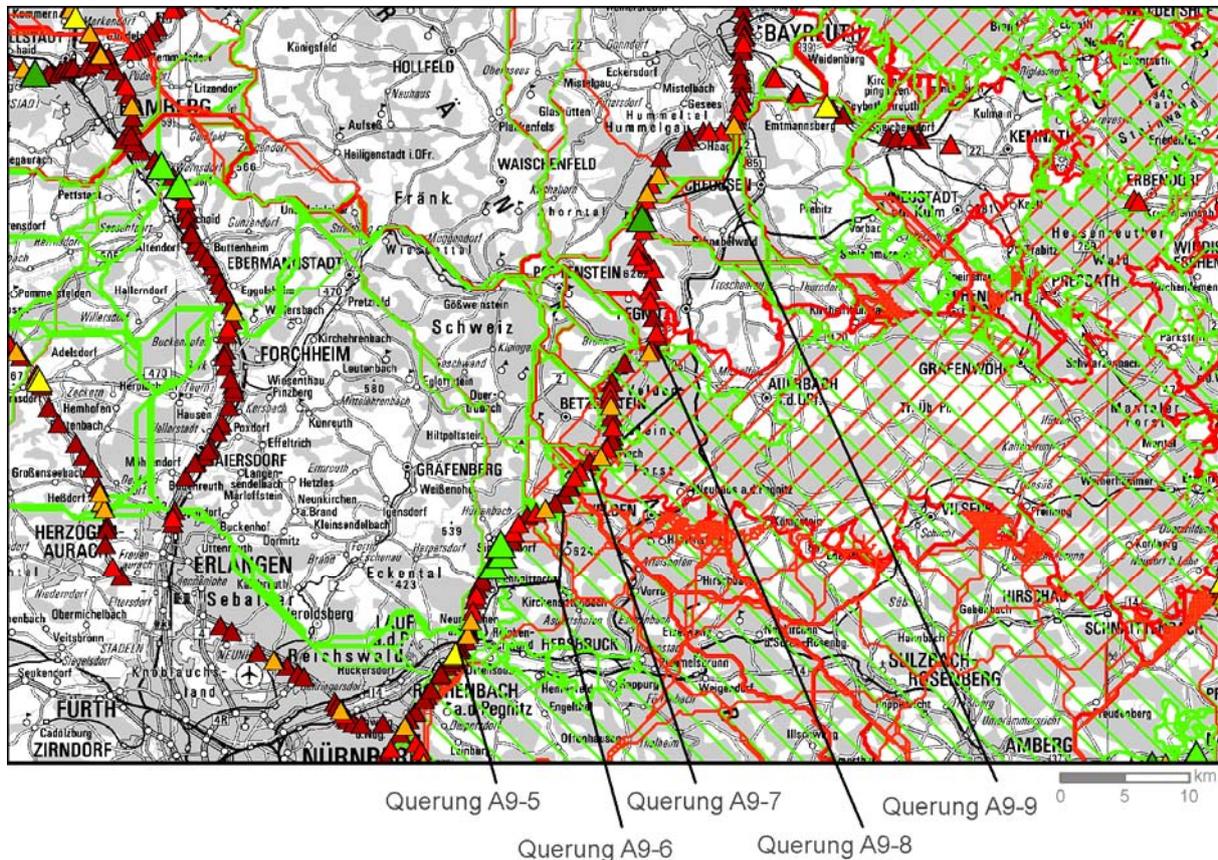
Maßnahmen der Priorität 3:

- Verbesserungen für den überregionalen Biotopverbund im Bereich der Querung A9-4 (Lorenzer Reichswald) erscheinen unrealistisch. Daher ist hier, wie in den gesamten Streckenabschnitten, langfristig die Verbesserung der Durchlässigkeit für den lokalen Biotopverbund durch Maßnahmen an bestehenden Bauwerken anzustreben.

A9 Nürnberg – Bayreuth

Untersuchter Streckenabschnitt

AK Nürnberg bis AS Bayreuth-Süd (ca. 65 km)



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Von Nürnberg bis zur Anschlussstelle Plech bildet die A9 die westliche Grenze des potenziellen Luchsgebietes „Mittlere Frankenalb“ oder sie verläuft knapp westlich dieses Gebietes. Einige aktuelle Nachweise des Luchses liegen aus diesem Teil der Frankenalb vor. Im Bereich des Veldensteiner Forstes schneidet die A9 das Rotwildgebiet „Oberpfalz Nord und Veldensteiner Forst“ randlich an. Es handelt sich um Wildtier-Lebensräume der Kategorie A.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Die Korridore in diesem Streckenabschnitt kommen östlich der A9 aus dem potenziellen (und teilweise aktuell bestätigten) Luchslebensraum „Mittlere Frankenalb“ und den Rotwildgebieten „Oberpfalz Nord und Veldensteiner Forst“ sowie „Oberpfalz Süd“ und ziehen über die Fränkische Schweiz westlich und nördlich der Autobahn in den Steigerwald und in die nordwestbayerischen Rotwildgebiete (Hassberge, Rhön und Spessart).

Da es in der nördlichen Frankalb vereinzelt aktuelle Luchsnachweise gibt und dieser Naturraum walddominant ist, werden die Korridore mit einer Ausnahme in Stufe B (hohe Bedeutung) eingestuft. Aufgrund der ähnlichen Landschaftsstruktur der Wildtierlebensräume östlich der A9 mit der Landschaft westlich der Autobahn werden auch die H5/L5-Korridore zur Bewertung der Durchlässigkeit herangezogen.

Querung A9-5: Ein L20-Korridor quert nördlich von Röthenbach das Pegnitztal (Engstelle aufgrund der Siedlungsnähe und der Anschlussstelle Lauf/Hersbruck) und verläuft dann weiter Richtung Steigerwald, wobei die A73 nördlich Erlangen eine weitere wesentliche Barriere bildet. Dieser Korridor ist daher in Stufe C mit mittlerer Bedeutung einzustufen.

Querung A9-6: Im Bereich des Alaufstieges zwischen Schnaittach und Hormersdorf queren mehrere H5/L5- und ein L20-Korridor die A9 und verlaufen weiter nach Norden Richtung Fichtelgebirge bzw. über die Fränkische Schweiz zum Steigerwald.

Querung A9-7: Auf der Albhochfläche zwischen Hormersdorf und Plech verlassen mehrere H20/L20- und H5/L5-Korridore die östlich der Autobahn gelegenen Wildtierlebensräume und treffen westlich der A9 bald auf die Korridore der Querung A9-6.

Querung A9-8: Diese Querung betrifft den 7,5 km langen Bereich des Wildtierlebensraums Veldensteiner Forst zwischen den AS Plech und Pegnitz/Grafenwöhr. Von diesem gehen mehrere H20/L20-Korridore in Richtung Fränkische Schweiz ab.

Querung A9-9: Südlich und nördlich Trockau queren L5/H5-Korridore und ein H20/L20-Korridor aus Richtung Fichtelgebirge die A9.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Im Streckenabschnitt sind vier Tal- und Hangbrücken der Kategorie A vorhanden, die an zwei Stellen eine Durchlässigkeit für große Wildtiere ermöglichen: Am Alaufstieg bei Schnaittach (südlicher Teil der **Querung A9-6**, hier konzentrieren sich drei Brücken auf engem Raum) und bei Trockau, hier jedoch etwas abseits des Korridors (**Querung A9-9**). Die übrigen Querungen sind nicht durchlässig.

Die Pegnitzbrücke muss wegen Siedlungsnähe und benachbarten Hauptstraßen auf ein Bauwerk des Typs C abgewertet werden. Insgesamt muss die Durchlässigkeit im untersuchten Streckenabschnitt Nürnberg bis Bayreuth in die Kategorie C (weitgehend undurchlässig) eingestuft werden. Die Barrierewirkung wird dadurch verstärkt, dass die A9 beiderseits gezäunt ist.

Priorität und Handlungsbedarf

Ziel aus landesweiter Sicht ist insbesondere eine gute Durchgängigkeit der A9 für große Wildtiere im Bereich der Frankenalb einschließlich des Lindenhardter Forstes nördlich von Trockau.

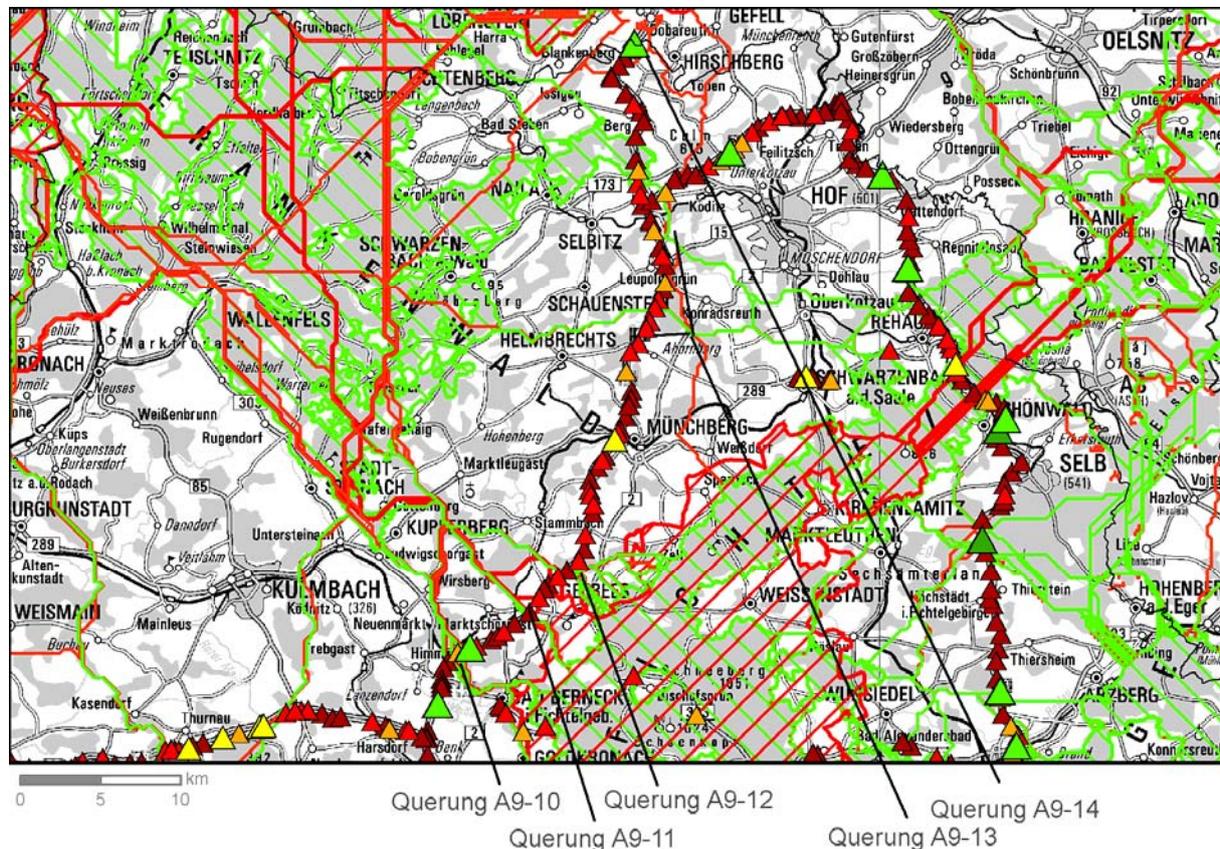
Maßnahmen der Priorität 1:

- Für die notwendige Verbesserung der Durchlässigkeit der A9 sind vier neue Querungshilfen des Typs A oder B erforderlich: Bei Querung A9-6 westlich Hormersdorf, bei den Querungen A9-7 und A9-8 (Veldensteiner Forst) und im Lindenhardter Forst (Querung A9-9).

A9 Bayreuth – Landesgrenze zu Thüringen

Untersuchter Streckenabschnitt

AS Bayreuth Nord – Landesgrenze Thüringen (ca. 57 km)



Diesem Raum kommt als zentraler, international bedeutsamer Verbundachse zwischen den europäischen Waldachsen

- Böhmerwald / Bayerischer / Oberpfälzer Wald / Fichtelgebirge von Südosten,
- Erzgebirge-Fichtelgebirge von Nordosten,
- Frankenwald / Thüringer Wald-Rhön / Spessart-Hainich / Harz nach Westen und Norden

eine sehr hohe Bedeutung als Wanderkorridor zu (s. Abb. 3).

Die Durchlässigkeit muss daher ab dem AD Bayreuth / Kulmbach hoch sein.

Lebensräume von Hirsch und Luchs

Ein Ausläufer des Rotwildgebiets „Fichtelgebirge“ wird in Höhe Gefrees randlich berührt, ein Ausläufer des modellierten Luchsgebietes „Frankenwald-Thüringer Wald“ nördlich der AS Naila / Selbitz randlich geschnitten. Zwischen Bad Berneck und der Landesgrenze verläuft die A9 darüber hinaus durch einen aktuellen Lebensraum des Luchses. Somit kommt diesem Gebiet zwischen Fichtelgebirge und Frankenwald eine sehr hohe Bedeutung zu (Kategorie A).

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Wegen der großen Bedeutung des Gebiets zwischen Frankenwald und Fichtelgebirge für den überregionalen Biotopverbund werden hier auch die H5- und L5-Korridore betrachtet. Die Wildtierkorridore, die die A9 zwischen dem AD Bayreuth / Kulmbach und der Landesgrenze queren, verlaufen alle zwischen dem aktuellen Luchslebensraum und Rotwildgebiet Fichtelgebirge und dem Frankenwald, aus dem ebenfalls Luchsnachweise vorliegen. Aufgrund der kurzen Distanz zwischen Fichtelgebirge und Frankenwald, des deckungsreichen Geländes, den aktuellen Luchsvorkommen und der Abwesenheit weiterer Barrieren sind diese Korridore in Kategorie A (sehr hoch) einzustufen.

Querung A9-10: Am Anstieg zum Fichtelgebirge östlich Himmelkron verläuft ein H20- und L20-Korridor.

Querung A9-11: Westlich und nördlich Gefrees queren H20-, H5- und L5-Korridore bzw. grenzt das Rotwildgebiet an die Autobahn.

Querung A9-12: H5/L5-Korridore südlich Leupoldsgrün.

Querung A9-13: Bereich des modellierten Luchslebensraumes nördlich der AS Naila / Selbitz.

Querung A9-14: H5-Korridor im Bereich des Saaletals.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Querung A9-10: Dank der Hangbrücke im nördlichen Bereich der Querung ist die Durchlässigkeit der A9 gegeben (Brücke nördlich Himmelkron). Etwas außerhalb des Korridors dient auch die lange Brücke über den Roten Main als Wildtierquerungshilfe.

Querungen A9-11 bis A9-13: keine geeigneten Querungsmöglichkeiten vorhanden.

Querung A9-14: Direkt auf der Landesgrenze befindet sich die Autobahnbrücke über die Sächsische Saale (Kategorie A) und sorgt für eine gute Durchlässigkeit im Bereich dieser Querung.

Bei Münchberg befindet sich eine größere Talbrücke, die aber aufgrund ihrer Nähe zu Siedlungen lediglich die Kategorie C erreicht. Sie liegt zudem außerhalb der Korridore.

Insgesamt ist die Durchlässigkeit in weiten Teilen des Streckenabschnitts, nämlich zwischen den Querungen A9-10 und A9-13, in Kategorie C einzustufen.

Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen der Priorität 1:

Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für die Leitarten (Bau größerer Querungsbauwerke, möglichst Grünbrücken) sind an folgenden Stellen vordringlich:

- ca. 500 Meter südlich der AS Gefrees.
- im Bereich nordwestlich Witzleshofen (etwa bei Betriebskilometer 280)
- 3 km südlich der Abfahrt Leupoldsgrün (etwa km 262)
- im Waldgebiet nördlich Leupoldsgrün (nördlich der AS Naila / Selbitz).
- Wegen der großen Distanz von 18 km zwischen den Querungen A9-11 und A9-12 und der hohen Bedeutung des Raumes als international bedeutsame Verbundachse, sollte zur Erreichung einer insgesamt hohen Durchlässigkeit im Streckenabschnitt zwischen diesen beiden Querungen eine weitere Querungshilfe errichtet werden.

Zusammenfassende Übersicht A9 München bis Landesgrenze zu Thüringen

Abschnitt	Priorität	Durchlässigkeit	Ziel	Handlungsbedarf
AK Garching – AS Lenting	Stufe 3	Kategorie C	Kategorie B/C	- Optimierung bestehender Bauwerke zur Verbesserung des lokalen Biotopverbunds
AS Lenting – AS Greding	Stufe 1	Kategorie C	Kategorie A	- breite Grün- oder Landschaftsbrücke (> 100 m) im Köschinger Forst - zusätzlich 2 größere Bauwerke (Typ B/A) im Bereich der Frankenalb
AS Greding – AD Nürnberg / Feucht	Stufe 1	Kategorie C	Kategorie B	- 1-2 breite Grün-/Landschaftsbrücken (> 100 m) im südlichen Nürnberger Reichswald
AD Nürnberg / Feucht – AK Nürnberg	Stufe 3	Kategorie C	Kategorie B/C	- Verbesserung des lokalen Biotopverbunds
AK Nürnberg – Bayreuth	Stufe 1	Kategorie C	Kategorie A	- 4 größere Querungsbauwerke, mindestens des Typs B
Bayreuth – Landesgrenze Thüringen	Stufe 1	Kategorie C	Kategorie A	- Bau von 5 größeren Querungshilfen (Typ A/B)

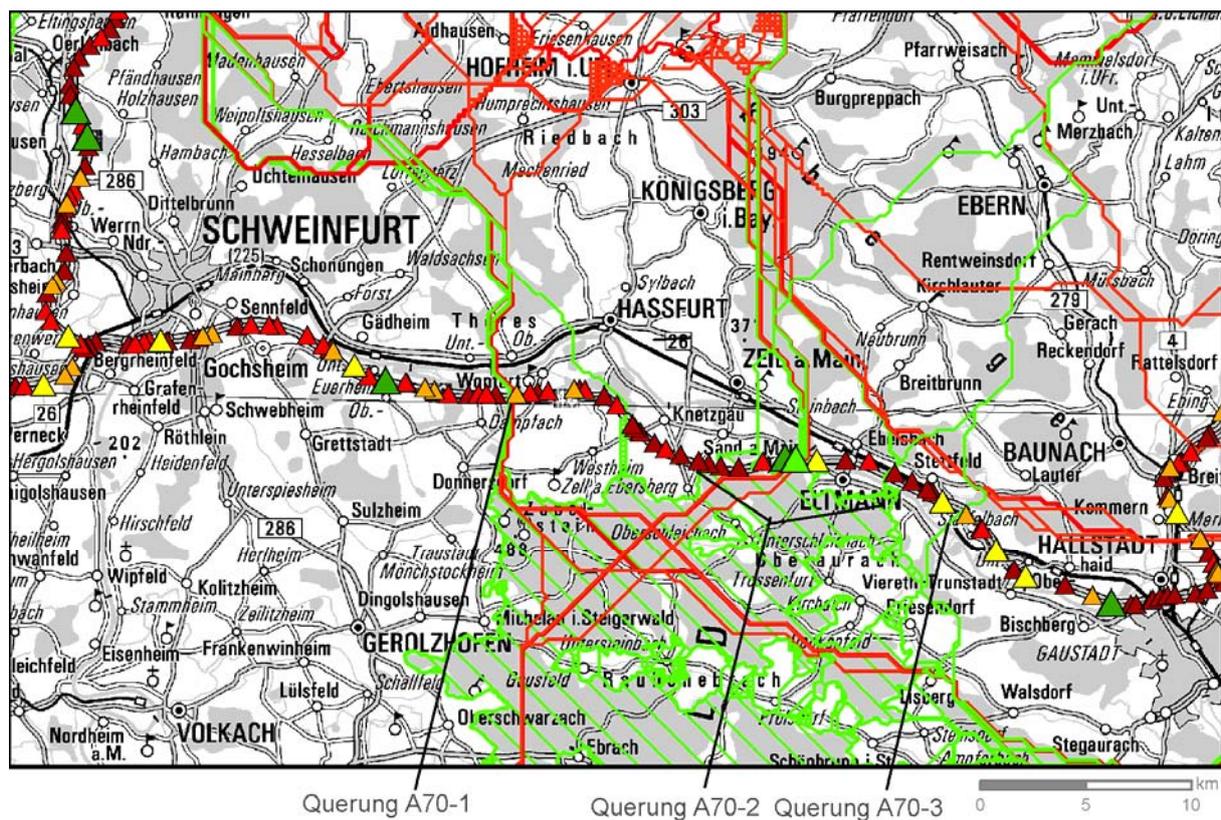
Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der A70

A70 Schweinfurt – Bamberg

Untersuchter Streckenabschnitt

Anschlussstelle Schonungen bis AS Hallstadt (ca. 42 km)

Die A70 verläuft zunächst am nördlichen Rand des Steigerwaldes, quert bei Eitmann den Main und verläuft bis Bamberg weiter im Maintal. Neben der Autobahn bildet der auf meistens 70-100 m Breite ausgebaute Main eine Barriere, deren negative Wirkung auf den Biotopverbund durch Baggerseen (auf ca. 33 % der Strecke), Zersiedelung (Ortschaften, Gewerbegebiete, Freizeiteinrichtungen) und andere Infrastruktur wie Bundesstraße und Bahnlinie verstärkt wird. Andererseits stellen der Steigerwald südlich und die Haßberge nördlich des Mains aufgrund ihres Waldreichtums Naturräume mit wichtiger Lebensraum- und Verbundfunktion für große Wildtiere dar. Dies wird durch die zwei Korridore für den Hirsch und drei Korridore für den Luchs im untersuchten Abschnitt der A70 deutlich, die die für den Biotopverbund wichtigsten Engstellen des Maintals aufzeigen (s. Abb. 9).



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Der untersuchte Autobahnabschnitt berührt im Bereich Sand am Main – Eitmann den potenziellen Luchslebensraum „Steigerwald“ (Bedeutung B, hoch) an seinem nördlichen Rand.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Neben zwei H20/L20-Korridoren und einem weiteren L20-Korridor queren zwei L5-Korridore das Maintal. Aufgrund des starken Siedlungs- und Verkehrsdruckes im Maintal und der damit verbundenen Störungen werden letztere in die Beurteilung des Streckenabschnittes einbezogen. Die H20-Korridore verbinden das kleine und isoliert gelegene Rotwildgebiet „Haßberge“ mit den weit entfernten Rotwildgebieten im östlichen und südlichen Bayern bzw. in Baden-Württemberg. Die L20-Korridore, welche in diesem Bereich identisch mit den H20-Korridoren sind, verbinden das potenzielle Luchsgebiet „Steigerwald“ mit den Gebieten „Rhön“/„Spessart“ und „Thüringer Wald“/„Frankenwald“. Diese Korridore sind deutlich kürzer und vergleichsweise deckungsreich. Allen behandelten Korridoren kommt eine mittlere Bedeutung (C) zu. Das Maintal stellt zwar jeweils eine deutliche Engstelle dar, doch erscheint es für Wildtiere nicht unüberwindbar. Über Verbesserungen der Durchlässigkeit der Autobahn hinaus muss aber an einer Verbesserung der Korridore gearbeitet werden, d. h. an einer Strukturanreicherung der Aue mit Gehölzen als Deckung. Der weiteren Zersiedelung sollte dringend Einhalt geboten werden, um die letzten Freiräume im Tal zu sichern.

Querung A70-1: Direkt westlich der Anschlussstelle Hassfurt quert ein H20/L20-Korridor im Bereich des Waldgebiets „Horhauser Oberforst“ die A70 und das ca. 2 km breite Maintal zwischen Unter- und Obertheres. Durch die Ortschaft Horhausen und den Horhauser Baggersee ist der Korridor jedoch zusätzlich eingeengt. Daher ist es zweckmäßig, den Bereich um das „Horhauser Unterholz“ 3-4 km weiter westlich mit in den Querungsbereich einzubeziehen, zumal hier das Maintal nur knapp über 1 km breit ist. Die Walddeckung ist im Korridor durch das Horhauser Unterholz nur geringfügig schlechter und die Zersiedelung im Maintal geringer, allerdings ist der Main hier mehr als 100 m breit.

Querung A70-2: Bei Sand und bei Limbach erreicht das Luchsgebiet „Steigerwald“ die Autobahn bzw. das Maintal, das hier 2-2,5 km breit und vor allem nördlich der Mainbrücke durch die Gewerbegebiete Eltmann und Ebelsbach stark zersiedelt und durch die Baggerseen zusätzlich eingeengt ist. Ein H20/L20-Korridor und etwas weiter westlich ein L5-Korridor queren die Mainaue. Die Naturschutzgebiete „Pfaffenberg“ am Hang zwischen Steinbach und Ziegelbach sowie „Altmain und Sandmagerrasen bei Limbach“ gewährleisten jedoch einen Schutz vor weiterer Verbauung des Talraumes und Hangfußes. Westlich von Limbach im Bereich des L5-Korridors ist die Landschaft reich an Hecken und anderen Gehölzen und damit der Wildtierkorridor gut an die Mainaue angebunden.

Querung A70-3: Zwischen Eltmann und Trunstadt queren zwei Luchskorridore das ca. 1,5 bis 2 km breite Maintal (L20 und L5). Während der L20-Korridor aufgrund zusätzlicher Barrieren weitgehend ungeeignet ist (s. u.), erscheint der L5 Korridor zwischen Dippach und Trunstadt besser zum Verbund geeignet. Die Mainaue ist hier relativ strukturreich, zu einem großen Teil als NSG gesichert und auch die nördlichen Hänge des Maintals sind nicht zersiedelt, teilweise sogar als Naturschutzgebiet ausgewiesen.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Die Durchlässigkeit der A70 zwischen Schweinfurt und Bamberg ist im Bereich der Wildtierkorridore (und darüber hinaus) mit einer Ausnahme schlecht:

Querung A70-1: Im Horhauser Oberforst bzw. 4 km westlich davon im Horhauser Unterholz befinden sich eine Überführung eines Wirtschaftsweges und eine Waldwege-Unterführung der Kategorie D, die allenfalls für den lokalen Biotopverbund geeignet sind.

Knapp 3 km weiter westlich (aber deutlich außerhalb des berechneten Korridors) befindet sich zwischen Unter- und Obereuerheim eine Talbrücke der Qualität B, die zumindest für den lokalen Verbund eine Rolle spielen dürfte.

Querung A70-2: Dank des ca. 730 m langen Tunnels „Schwarzer Berg“ erstreckt sich der potenzielle Luchslebensraum geringfügig über die Autobahn. Allerdings kommt nach 250 m bereits die Waldgrenze und die lang gestreckte Ortschaft Limbach, so dass die möglichen Korridore vom Luchsgebiet nach Norden in die Haßberge östlich und westlich von Limbach das Maintal queren müssen. Mit der Brücke über das Limbachtal direkt vor dem Tunnel (im Westen) ist die A70 hier gut durchlässig.

Die Mainbrücke am östlichen Ortsrand von Limbach kann aufgrund ihrer Nähe zur Ortschaft und zur Stauhaltung Limbach und dem Gewerbegebiet Eltmann nur als Bauwerk der Qualität C eingestuft werden. Der gestaute Main hat hier zudem teilweise eine Breite von 150 m. Verbesserungsmaßnahmen zur Erhöhung der Durchlässigkeit in diesem Abschnitt der A70 sollten sich daher auf den Korridor westlich von Limbach konzentrieren.

Querung A70-3: Der L20-Korridor östlich von Eltmann ist weitestgehend undurchlässig: es existieren nur wenige Wirtschaftswegeunterführungen, parallel zur A70 verläuft hier die zweigleisige Bahnlinie, so dass sich die Durchlasslängen erhöhen. Der Main ist meist um 100 m breit und die Durchlässigkeit der Aue durch zusätzliche Gewässer teilweise erschwert. Daher wird dieser Korridor nicht weiter in die Bewertung einbezogen, allenfalls der Wirtschaftswegedurchlass bei km 46,4 wird zur Verbreiterung vorgeschlagen, dieser wird hier aber der Querung A70-2 zugeordnet.

Dafür erscheint der L5-Korridor zwischen Dippach und Trunstadt wesentlich besser als überregionale Verbundachse geeignet. Mit zwei langen Brücken über die Staatsstraße und die Bahnlinie südöstlich Stettfeld und südöstlich Staffelbach im Abstand von 3,5 km und einer Flutbrücke südlich Unterhaid liegen drei Querbauwerke der Kategorie C im Bereich dieses Korridors (Abwertung der Brücken wegen der Staatsstraße und der Bahnlinie, der Flutbrücke wegen geringer Höhe), der daher hinreichend durchlässig erscheint. Allerdings schränken auch hier die Baggerseen und die gehölzarme Feldflur die Funktion als Wildtierkorridor ein.

6 km weiter östlich kommt die 500 m lange Mainbrücke, die prinzipiell eine gute Durchlässigkeit gewährleistet – allerdings liegt sie fern der ermittelten Wanderkorridore und ist für Wildtiere aufgrund der Stadtnähe kaum brauchbar.

Die A70 zwischen Schweinfurt und Bamberg stellt somit derzeit im westlichen Teil (Querung 1) eine für den landesweiten Verbund von Lebensräumen der Großtierarten starke Barriere dar. Der östliche Teil zwischen Limbach und Hallstadt erscheint im Bereich der Querungen A70-2 und 3) hinreichend durchlässig.

Priorität und Handlungsbedarf

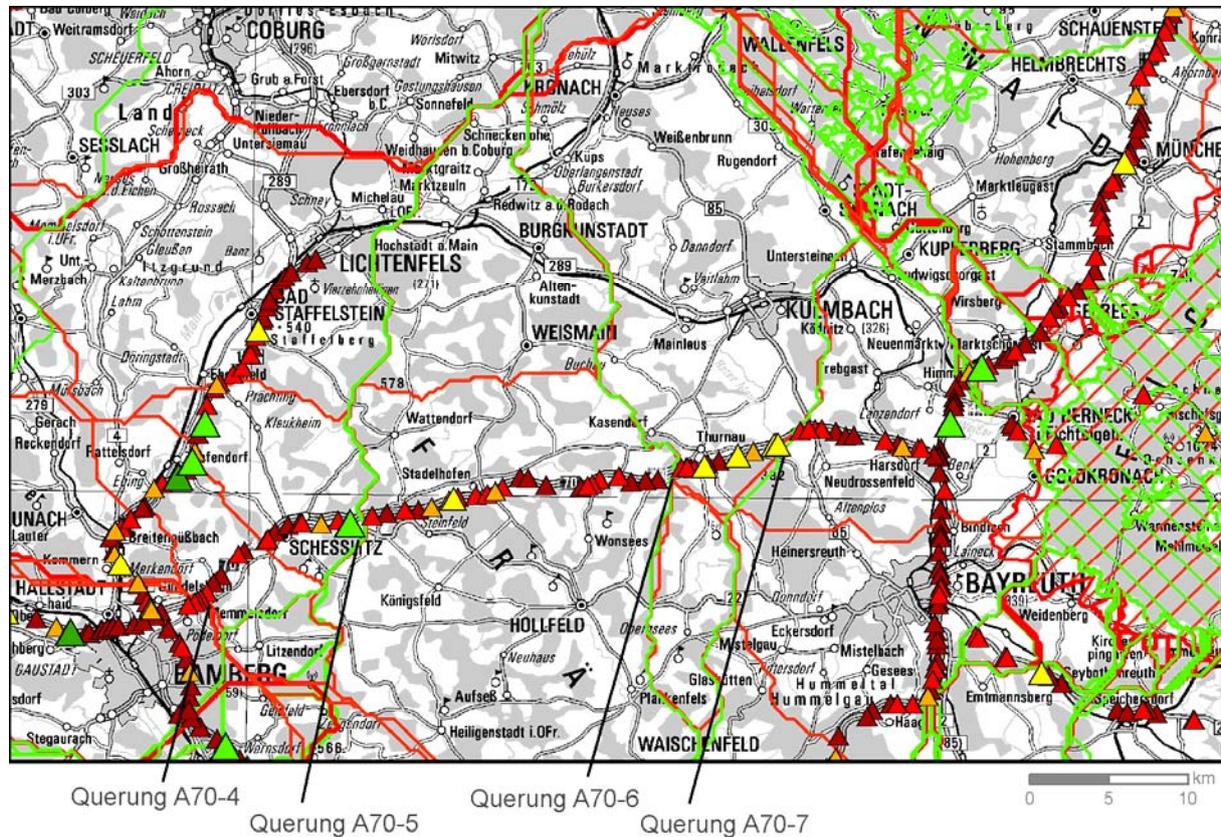
Maßnahmen der Priorität 3:

- Verbesserung der Durchlässigkeit der A70 im Bereich der Querung A70-1 (Horhauser Oberholz und Horhauser Unterholz), z. B. durch Verbreiterung vorhandener Querbauwerke auf mindestens 15 m Breite (Kombibauwerke, Typ C).
- Verbesserung der Durchlässigkeit der A70 im Bereich der Querung A70-2 (Hermannsberg), z. B. durch Verbreiterung der schmalen Fußgängerbrücke auf ein wildtieraugliches Bauwerk von mindestens 15 m Breite (Kategorie C) bei km 41,3.
- Verbesserung der Durchlässigkeit zwischen Stettfeld und Staffelbach beim Feldwegdurchlass (Ziel: Bauwerk des Typs C) am Hangfuß des Kinkelbühls.
- Optimierung der Deckungsmöglichkeiten in der Aue im Bereich des L5-Korridors westlich und östlich von Staffelbach.
- Sicherung der Korridore im Maintal.

A70 Bamberg – Autobahndreieck Bayreuth / Kulmbach (A9)

Untersuchter Streckenabschnitt

Autobahnkreuz Bamberg bis Autobahndreieck Bayreuth / Kulmbach (ca. 45 km)



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Im Abschnitt zwischen Bamberg und der A9 sind keine Rotwildgebiete und auch keine modellierten Luchsgebiete betroffen. Aus dem Bereich der nördlichen Frankenalb gibt es allerdings einige aktuelle Nachweise des Luchses, der nächste nahe der A70 bei Schirradorf. Angesichts des Waldreichtums von knapp 50 %, der relativ geringen Bevölkerungsdichte und der günstigen Verbundsituation zur mittleren und südlichen Frankenalb und zum Fichtelgebirge kann daher bei der nördlichen Frankenalb von einer wichtigen Verbundachse, in Teilen vielleicht sogar von einem potenziellen Luchslebensraum ausgegangen werden. Aus diesem Grund werden auch die regional bedeutsamen Korridore L5 in die Bewertung der A70 einbezogen und die Frankenalb in ihrer gesamten Breite als Gebiet mit hoher Bedeutung für den Luchs bewertet (Kategorie B). Dementsprechend ist eine hohe Durchlässigkeit anzustreben.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung A70-4: Östlich des AK Bamberg quert bei Memmelsdorf ein berechneter H20-Korridor die A70, der das Rotwildgebiet "Hassberge" mit dem Gebiet „Oberpfalz Nord-Veldensteiner Forst“ verbindet. Die Autobahn trennt mögliche Austauschbeziehungen zwischen den großen Waldgebieten Hauptmoorwald und dem Zückshuter Forst / Hängig. Die Breite der Schneise zwischen diesen Wäldern beträgt 1-2 km, die Trennwirkung wird erheblich durch dichte Besiedlung in Form mehrerer Ortschaften, die Teichkette bei Schloss Seehof sowie Zersiedlungen der Landschaft durch Sportplätze u. a. verstärkt.

Der Korridor stellt aufgrund seiner Länge, seinem lediglich mittleren Deckungsgrad sowie weiteren Barrieren lediglich einen Korridor der Stufe C mit mittlerer Bedeutung dar.

Da der Korridor H20 dauerhaft unterbrochen zu sein scheint, ist es notwendig, den etwa 5 km entfernten regional bedeutsamen Korridor H5 westlich Schesslitz (zwischen Wiesengiech und Schesslitz) einzubeziehen.

Querung A70-5: Am Alaufstieg östlich von Schesslitz am Würgauer Berg verläuft ein L20-Korridor für den Luchs zwischen den Gebieten „Mittlere Frankenalb“ und „Südlicher Nürnberger Reichswald“ und dem „Frankenwald / Thüringer Wald“. Dieser Korridor hat wegen seines hohen Deckungsgrades und der gegenwärtig noch geringen Unterbrechungen (der vierstreifige Ausbau der B173 in den Landkreisen Lichtenfels und Kulmbach steht noch aus) eine hohe Bedeutung (Stufe B).

Querung A70-6: Diese bezieht die ca. 25 km breite Hochfläche der nördlichen Frankenalb einschließlich ihres östlichen Aufstiegs bei Thurnau ein. Die Hochfläche ist walddreich und dient vermutlich in ihrer gesamten Breite als Wildtierkorridor (s. o.). Das durchgängige Waldband am östlichen Alaufstieg (L5- und H5 Korridor) hat vermutlich eine ähnliche Bedeutung für den überregionalen Verbund wie der westliche Alaufstieg (Verbindung von mittlerer Frankenalb / Veldensteiner Forst mit der nördlichen Frankenalb).

Querung A70-7: Von der nördlichen Frankenalb her zweigt zwischen Bayreuth und Thurnau im Bereich des etwa 37 km² großen Limmersdorfer Forstes ein L5/H5 Korridor nach Nordosten in Richtung des Luchslebensraumes „Frankenwald“ und Rotwildlebensraumes „Thüringer Wald“ ab. Die Verbindung führt durch das 500-700 m breite Maintal. Die Bedeutung dieses Korridors ist wegen der kurzen Verbindung zwischen Frankenalb und Frankenwald und der insgesamt hohen Deckung hoch.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Querung A70-4: Im Bereich des H20-Korridors nördlich des Hauptsmoorwaldes (östlich Bamberg) ist die Autobahn für große Wildtiere undurchlässig. Erheblich verstärkt wird die Barrierewirkung durch Siedlungen etc. (s. o.). In knapp 5 km Entfernung, westlich von Schesslitz, befinden sich bei km 74,5 ein Feld-/Waldwegedurchlass und bei km 74,7 ein Bachdurchlass, jeweils des Typs E. Die Breite der Feldflur zwischen den beiden Waldgebieten beiderseits der A70 beträgt < 1,5 km. Für den überregionalen Verbund spielen sie keine Rolle.

Querung A70-5: Der Alaufstieg Würgauer Berg, die Hauptverbundachse im Streckenabschnitt und im Bereich der Querung eines L20-Korridors gelegen, ist dank der gut 400 m langen Hangbrücke (Bauwerk 6032510, Kategorie A) gut durchlässig. Die Hangbrücke ist mit unter 4,6 m Höhe relativ niedrig, so dass Störungen querender Tiere durch den Verkehr wahrscheinlich sind. Optimierungsmaßnahmen sind daher notwendig (s. Handlungsbedarf).

Querung A70-6: Im weiteren Verlauf der A70 nach Osten ist die Durchlässigkeit für den landesweiten und überregionalen Biotopverbund unzureichend. 2 km westlich der AS Stadelhofen befindet sich ein breiter Feldwegedurchlass des Typs C, am östlichen Albanstieg mit der Querung der Staatsstraße 2189 ebenfalls ein Bauwerk der Kategorie C. Die Talbrücke über den Breitenwieser Graben bei Thurnau hat wegen der nahen Bebauung keine Bedeutung für den überregionalen und landesweiten Verbund. Ansonsten dienen entlang der Albquerung lediglich einige Bauwerke der Kategorie D und E in deckungsreichem Gelände als Querungshilfen für den lokalen Verbund.

Querung A70-7: Das Maintal erscheint dank dreier Brücken über den Main sowie über Flutmulden einigermaßen durchlässig. Die Bauwerke sind aber nur Typ C, da sie niedrig (3-4 m) und ganz oder teilweise versiegelt sind.

Insgesamt ist die Durchlässigkeit im Bereich der Querungen A70-4 und Querung A70-6 (also im relativ langen mittleren Teil des Streckenabschnitts) schlecht, im Bereich der Querungen A70-5 und Querung A70-7 ausreichend.

Priorität und Handlungsbedarf

Die A70 zwischen Bamberg und der A9 stellt derzeit eine für den landesweiten Verbund von Lebensräumen der Großtierarten überwiegend starke Barriere dar. Die Bedeutung der nördlichen Frankenalb als Verbundkorridor / Lebensraum ist hoch, eine Verbesserung der Durchlässigkeit daher insbesondere auf der Hochfläche der Frankenalb und dem Albrauf im Osten dringend notwendig.

Maßnahmen der Priorität 1:

- Verbesserung der Durchlässigkeit am östlichen Albaufstieg: Bau von zwei Querungshilfen der Kategorie B, westlich Menchau (etwa bei km 103,7) und im Limmersdorfer Forst, z. B. durch Aufweitung des Unterführungs-Bauwerks 5934507 (km 107,3).
- Verbesserung der Durchlässigkeit auf der Albhochfläche: Bau von zwei Querungshilfen der Kategorie B, zwischen Schesslitz und Stadelhofen sowie zwischen Stadelhofen und Schirradorf, z. B. durch Verbreiterung bestehender Durchlässe mit gutem Deckungsanschluss und geringer menschlicher Nutzung.
- Optimierung der Durchlässigkeit der Brücke am Würgauer Berg: Errichtung von Blendschutz-Einrichtungen zur Verminderung der Störungen für querende Tiere.
- Optimierung der Durchlässigkeit der A70 im Bereich des Maintals bei Thurnau: Entsiegelung der beiden Flutmulden.

Maßnahmen der Priorität 3:

- Verbesserung der Durchlässigkeit des Korridors H5 westlich Schesslitz durch Verbreiterung und Entsiegelung des Durchlasses Nr. 6032526 auf mindestens 15 m Breite (Ziel: Bauwerk der Kategorie C).

Zusammenfassende Übersicht A70 Schweinfurt bis Kulmbach

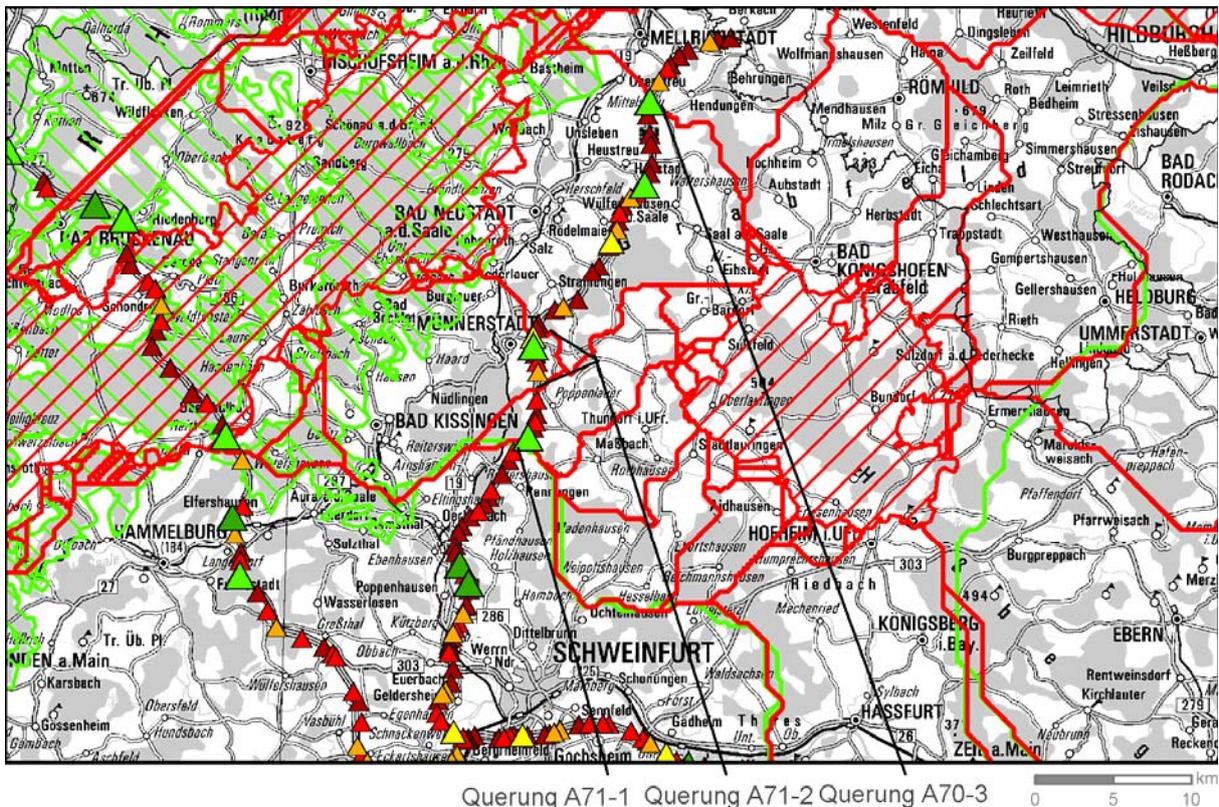
Abschnitt	Priorität	Durchlässigkeit	Ziel	Handlungsbedarf
AS Schonungen – AS Hallstadt	Stufe 3	Kategorie C/A	C/B	- Verbesserung vorhandener Querbauwerke im Bereich der Korridore - Verbesserung der Deckungsmöglichkeit in der Mainau bei Staffelsbach
AK Bamberg – AS Schesslitz	Stufe 3	Kategorie C	C	- Verbreiterung eines vorhandenen Querbauwerkes
AS Schesslitz – AD Bayreuth / Kulmbach	Stufe 1	Kategorie C	A	- Errichtung zweier Querungshilfen des Typs B am östlichen Alaufstieg - Errichtung zweier Querungshilfen des Typs B auf der Albhochfläche - Optimierung der Hangbrücke bei Schesslitz - Optimierung von 2 Brücken in der Mainau

Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der A71

A71 Schweinfurt – Landesgrenze bei Mellrichstadt

Untersuchte Streckenabschnitte

1. Rannungen bis Strahlungen (ca. 12 km)
2. Strahlungen bis Landesgrenze bei Mellrichstadt (ca. 21 km)



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Rotwild- und potenzielle Luchsgebiete sind nicht direkt betroffen.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Streckenabschnitt 1

Querung A71-1: Östlich des Standortübungsplatzes Reiterswiesen bei Bad Kissingen quert zum einen ein Luchskorridor L20, der die potenziellen Luchsgebiete Rhön und Steigerwald auf einer Länge von ca. 60 km verbindet, zum anderen ein Hirschkorridor H20, der die beiden benachbarten Rotwildgebiete Rhön und Hassberge auf einer Länge von ca. 40 km miteinander verbindet.

Zudem wird ein weiterer Hirschkorridor H20 zwischen den beiden Rotwildgebieten ca. 4 km nördlich in den Querungsbereich A71-1 einbezogen.

Der Luchskorridor, der für den Anschluss des Steigerwaldes an die potenziellen Luchsgebiete in der Rhön, im Thüringer Wald, Spessart und Odenwald, entscheidende Bedeutung hat, besitzt bei Theres westlich von Hassfurt mit B26 und der A70 unmittelbar hintereinander weitere, schwierig zu überwindende Barriere. Um den Korridor für Wildtiere nutzbar zu machen, ist eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an der A70 unerlässlich.

Die beiden Hirschkorridore verlaufen mit Ausnahme einer 1,5 km breiten Freifläche nördlich Poppenlauer ohne bedeutende Engstellen in waldreichem Gebiet. B287, B286 und B19 stellen aufgrund der jeweils gegebenen guten Deckungsmöglichkeit keine zu großen Barrieren dar. Den H20-Korridoren kommt somit insgesamt eine sehr hohe Bedeutung, Kategorie A, zu, dem L20-Korridor vor allem wegen der Barrieren im Maintal ein mittlere Bedeutung (Kategorie C).

Querung A71-2 nahe dem Lauertal nordöstlich von Münnerstadt betrifft einen Korridor für den Hirsch H20, der die Rotwildgebiete Rhön und Hassberge auf direkterem Weg verbindet als die von der Querung A71-1 betroffenen Korridore. Der Querungsbereich muss hier vom Aspich aus, wo der H20-Korridor kreuzt, um ca. 5 km nach Norden verlängert werden, da auch nördlich von Strahlungen noch kleinräumige Wechsel (H5-Korridor) möglich sind.

Trotz eines kleinräumig deckungsarmen Abschnitts bei Burglauer, der von der B19 als einer weiteren Barriere zerschnitten wird, kommt dem Korridor aufgrund seiner kurzen Distanz von ca. 20 km eine sehr hohe Bedeutung zu (Kategorie A).

Streckenabschnitt 2

Querung A71-3 bei Bahra betrifft einen Hirschkorridor H20, der auf einer Länge von 25 km die Nordteile der Rotwildgebiete Rhön und Hassberge verbindet. Er weist mit der Querung der hier deckungsarmen B19 zwischen Mellrichstadt und Oberstreu sowie der B279 in einem großflächig waldlosen Gebiet bei Bad Königshofen zwar zwei weitere Barrieren auf, bei denen es sich jedoch jeweils um nicht sehr stark befahrene Bundesstraßen handelt, so dass dem Korridor eine hohe Bedeutung, Kategorie B, zukommt.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Im Bereich der **Querung A71-1** besteht mit der Talbrücke beim Naturschutzgebiet Wurmberg-Possenberg nördlich Rannungen ein Bauwerk der Kategorie A, das einen guten Wildtierwechsel ermöglicht. Südlich der Hauptquerung A71-1, im Gebiet Hesselberg und Hoher Berg / Heimlicher Berg bei Rannungen, sowie im Bereich des 4 km nördlich der Hauptquerung gelegenen H20-Korridors ist die Durchlässigkeit für die Zielarten dagegen nicht gegeben.

Querung A71-2: Mit der Lauertalbrücke und der 300 m nördlich davon liegenden Grünbrücke östlich von Münnerstadt bestehen hier zwei gut geeignete Querungsmöglichkeiten (Kategorie B und C) zur Verfügung. Im Umgriff des nördlich der Hauptquerung verlaufenden H5-Astes besteht dagegen keine Querungsmöglichkeit.

Im Bereich der **Querung A71-3** ist die Durchlässigkeit der A71 mit der Bahratalbrücke (Kategorie A) gegeben. Südlich liegt mit der Saalebrücke (Kategorie A) ein weiteres, für den großräumigen Wechsel von Wildtieren gut geeignetes Querungsbauwerk in der Nähe eines H5-Korridors vor. Nördlich der Bahratalbrücke ist über zwei Bauwerke der Kategorie D zumindest der lokale Biotopverbund gewährleistet.

Insgesamt ist die Durchlässigkeit der A71 im Streckenabschnitt 1 somit eingeschränkt (Kategorie B), im Streckenabschnitt 2 als gut einzustufen (Kategorie A).

Priorität und Handlungsbedarf

Die neue A71 zwischen Schweinfurt und der Landesgrenze zu Thüringen stellt für den landesweiten Verbund von Lebensräumen der Großtierarten zwar eine Barriere dar, die jedoch im Bereich der Wildtierkorridore insgesamt überwindbar ist. Vor allem im Streckenabschnitt 2 sind aufgrund der vorhandenen Querbauwerke derzeit keine Maßnahmen erforderlich (Priorität 0). Im Streckenabschnitt 1 sind dagegen abschnittsweise Maßnahmen zur Verbesserung der Durchlässigkeit notwendig (Priorität 2).

Maßnahmen der Priorität 2:

- Verbesserung der Durchlässigkeit im Waldgürtel östlich von Strahlungen durch Errichten einer Querungshilfe der Kategorie B.

Maßnahmen der Priorität 3:

- Verbesserung der Durchlässigkeit südlich des Korridors A71-1 westlich Rannungen durch Ausbau eines vorhandenen Querbauwerks mindestens auf Kategorie C (Breite mindestens 15 m).
- Verbesserung der Durchlässigkeit des Korridors A71-1 nordwestlich von Poppenlauer durch Ausbau eines vorhandenen Querbauwerks mindestens auf Kategorie C.

Zusammenfassende Übersicht A71 Schweinfurt bis Landesgrenze Mellrichstadt

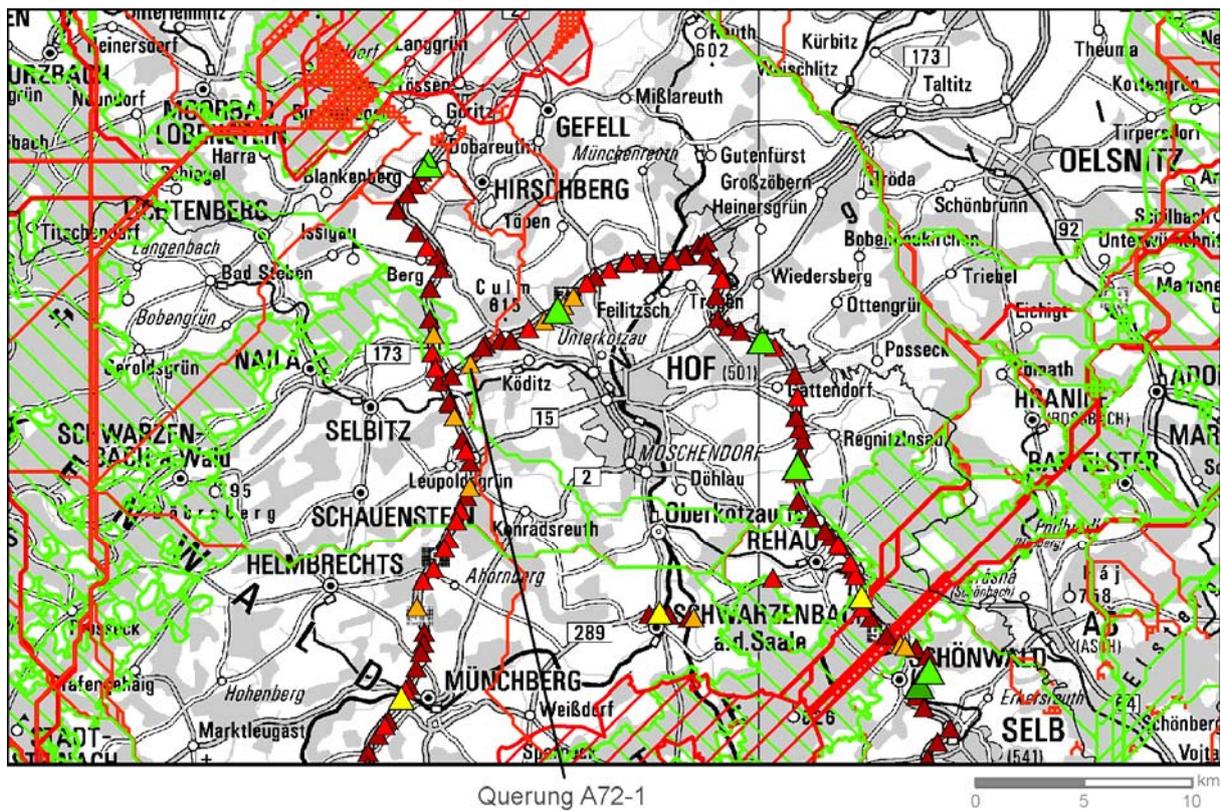
Streckenabschnitt	Priorität	Durchlässigkeit	Ziel	Handlungsbedarf
AS Rannungen – AS Strahlungen	Stufe 2	Kategorie B	A	- Errichtung einer Querungshilfe (Typ B) östlich Strahlungen
AS Strahlungen – Landesgrenze bei Mellrichstadt	Stufe 0	Kategorie A	A	- keiner

Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der A72

A72 AD Bayerisches Vogtland – Landesgrenze zu Sachsen

Untersuchter Streckenabschnitt

AD Bayerisches Vogtland bis Landesgrenze, ca. 16 km.



Das Bayerische Vogtland liegt im Randbereich des international bedeutsamen Wildtierkorridors vom Bayerischen / Oberpfälzer Wald über das Fichtelgebirge zum Thüringer und Frankenwald bzw. zum Erzgebirge. Die A72 verläuft quer zu dieser Achse, der jedoch in Sachsen eine größere Rolle zukommt.

Lebensräume von Hirsch und Luchs

Es sind keine Lebensräume von Hirsch und Luchs betroffen.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung A72-1: H20/L20-Korridore sind nicht betroffen. Ca. 1 km östlich des AD Bayerisches Vogtland verläuft ein L5/H5-Korridor. Der L5-Korridor verbindet die Luchsgebiete Fichtelgebirge und Frankenwald, der H5-Korridor verläuft vom Fichtelgebirge nach Norden in die Rotwildgebiete Thüringens.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Eine Durchlässigkeit für die Leitarten ist mit der Talbrücke über die Saale (Kategorie A) nördlich Brunenthal an einer Stelle gegeben. Die übrigen Querbauwerke entsprechen bestenfalls der Kategorie D. Im Bereich der H5/L5-Korridore sind Bauwerke der Kategorie D vorhanden, hier ist die Durchlässigkeit schlecht (C).

Aufgrund der Saaletalbrücke wird die Durchlässigkeit der A72 in ihrem 16 km langen Streckenabschnitt in Bayern insgesamt mit B eingestuft.

Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen der Priorität 3:

- Eine bauliche Verbesserung der ungeeigneten sowie E- und D-Bauwerke, insbesondere im Bereich der H5/L5-Korridore, ist anzustreben.

Übersicht A72 AD Bayerisches Vogtland bis Landesgrenze

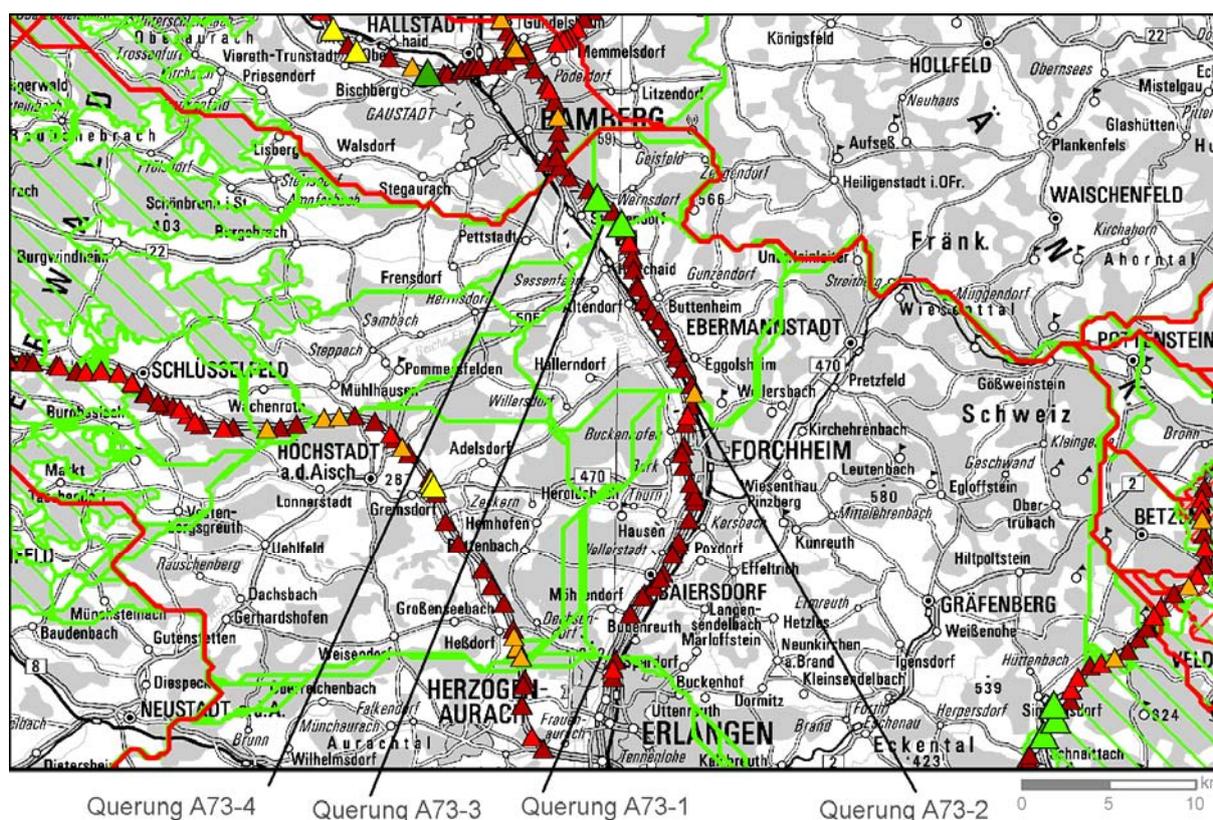
Streckenabschnitt	Priorität	Durchlässigkeit	Ziel	Handlungsbedarf
AD Bayerisches Vogtland – Landesgrenze	Stufe 3	B	B	- Bauliche Verbesserung der Bauwerke des Typs ungeeignet, E und D zur Stärkung des lokalen und regionalen Biotopverbundes

Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der A73 und B4

A73 Erlangen – Bamberg

Untersuchter Streckenabschnitt

AK Fürth / Erlangen – AK Bamberg, ca. 45 km



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Es sind keine Lebensräume von Hirsch oder Luchs betroffen.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Die A73 wird in zwischen Erlangen und Bamberg von vier L20-Korridoren zwischen den potenziellen Luchsgebieten „Steigerwald“ und „Mittlerer Frankenalb“ bzw. „Fichtelgebirge“ gequert. Diese Verbindungen sind zwischen 50 und 70 km lang und mit Ausnahme des 1-2 km breiten Regnitztales relativ deckungsreich. Im Osten stellt die A9 eine zusätzliche Barriere für alle vier Korridore dar, westlich der A73 treffen die vier Korridore auf die B505 oder die A3, darüber hinaus im Regnitztal auf die parallel zur A73 verlaufende zweigleisige Bahnlinie, Staatsstraßen und den Main-Donau-Kanal. Somit haben sie eine mittlere Bedeutung (C).

Der nördlichste dieser vier Korridore ist deckungsgleich mit einem H20-Korridor zwischen den Rotwildgebieten „Oberpfalz Nord und Veldensteiner Forst“ und „Hassbergen“. Er hat ebenfalls die Bedeutung C.

Querung A73-1: Zwischen Erlangen und Bubenreuth. Dieser Korridor hat zwischen dem Sebalder Reichswald im Osten und dem Markwald im Westen des Regnitztals aufgrund der dichten Bebauung um Erlangen nur theoretische Bedeutung.

Querung A73-2: 2 km nördlich Forchheim im Bereich des NSG „Büg bei Eggolsheim“.

Querung A73-3: Östlich und nördlich Strullendorf.

Querung A73-4: Im Hauptsmoorwald im Bereich der AS Bamberg-Süd.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore

Im Bereich der **Querungen A73-1 und A73-2** bei Bubenreuth und nördlich Forchheim sind keine geeigneten Querbauwerke vorhanden. Das betrifft den gesamten Streckenabschnitt zwischen Erlangen und Strullendorf, der, abgesehen von einem D-Bauwerk, durchgehend nur Bauwerke des Typs „E“ und „ungeeignet“ aufweist.

Querung A73-3: Östlich und nördlich Strullendorf sind im Bereich des Korridors zwei Bauwerke des Typs A vorhanden (Brücke über den Möstenbach und Brücke über den Ziegenbach am Südrand des Hauptsmoorwaldes) und der Verbund in diesem Bereich somit gewährleistet.

Querung A73-4: Im Bereich des Hauptsmoorwaldes selbst sind keine geeigneten Querungsmöglichkeiten vorhanden, hier ist die Zerschneidung durch die AS Bamberg-Süd und die fast parallel verlaufende B505 sehr hoch.

Der Gesamte Streckenabschnitt der A73 zwischen Erlangen-Nord und Bamberg-Süd ist demnach als weitgehend undurchlässig für den überregionalen und landesweiten Biotopverbund anzusehen und in Kategorie C einzustufen.

Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen der Priorität 3:

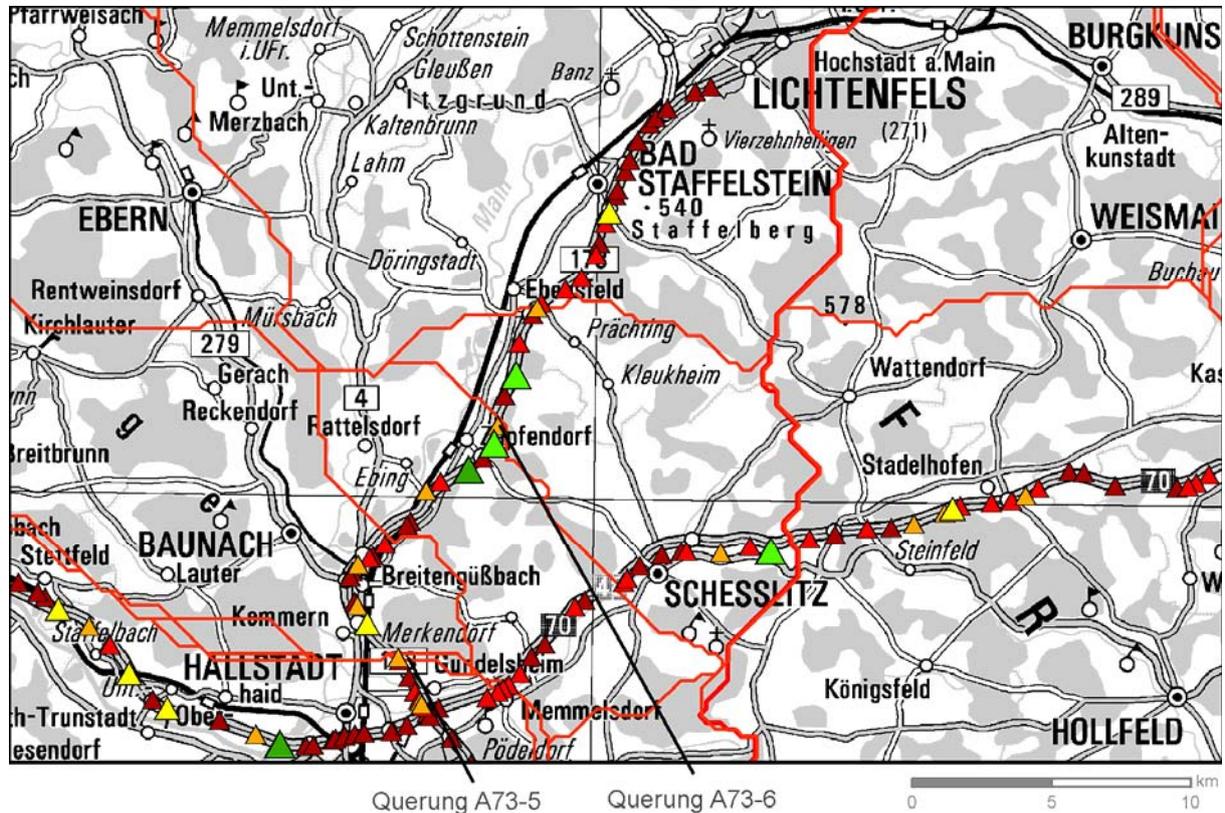
Im Streckenabschnitt Erlangen-Bamberg sind Maßnahmen zur Verbesserung der Durchlässigkeit momentan nicht vordringlich (Priorität der Stufe 3).

- Mittelfristig sollte eine Querungshilfe des Typs B im Bereich der Querung A73-2 errichtet werden. Eine Erhöhung der Durchlässigkeit zur Verbesserung des regionalen Biotopverbunds ist darüber hinaus anzustreben.

A73 Bamberg – Lichtenfels

Untersuchter Streckenabschnitt

Autobahnkreuz Bamberg bis Lichtenfels, ca. 28 km



Dieser Streckenabschnitt wurde erst zum Jahresbeginn 2008 von der Bundesstraße 173 zur A73 umgewidmet.

Lebensräume von Hirsch und Luchs

Rotwildgebiete sowie aktuelle oder potenzielle Luchslebensräume sind nicht betroffen.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung A73-5: Nördlich von Bamberg, im Zückshuter Forst zwischen Gündelsheim und Kemmern sowie nördlich Breitengüßbach, queren zwei H20-Korridore, die die Hassberge bzw. den Thüringer Wald mit den nordostbayerischen Rotwildgebieten (Oberpfalz-Nord und Fichtelgebirge) verbinden. Aufgrund ihrer Länge von ca. 100 km und der A70 nordöstlich von Bamberg als weiteren Barriere (hier ist der Korridor aufgrund der dichten Bebauung um Memmelsdorf unterbrochen, s. Gesamtbeurteilung A70), sind die Korridore lediglich von mittlerer Bedeutung (Kategorie C).

Querung A73-6: Im weiteren Verlauf wird die A73 bei Zapfendorf von einem H5-Korridor gequert, der auch schon bei der Betrachtung der A70 berücksichtigt wurde. Ein weiterer H5-Korridor quert bei Ebensfeld die A73.

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Querung A73-5: Ab dem AK Bamberg gibt es bis kurz vor Zapfendorf kein für die Zielarten geeignetes Querbauwerk.

Querung A73-6: Um Zapfendorf und Unterleiterbach gibt es mit der Aspach- und der Leiterbachbrücke im Bereich des H5-Korridors zwei Bauwerke der Kategorie A sowie mit der Brücke über die Gemeindeverbindungsstraße Zapfendorf – Lauf ein Bauwerk der Kategorie B. Die Durchlässigkeit ist hier also ausreichend.

Bis Lichtenfels folgen mit Ausnahme der Lauterbachbrücke südlich Staffelstein (Typ C) nur noch Bauwerke maximal der Kategorie D.

Da der H5-Korridor bei Ebensfeld eine Alternative zum o. g. H20-Korridor bildet, erscheint die A73 im untersuchten Streckenabschnitt insgesamt eingeschränkt durchlässig (Kategorie B).

Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen der Priorität 3:

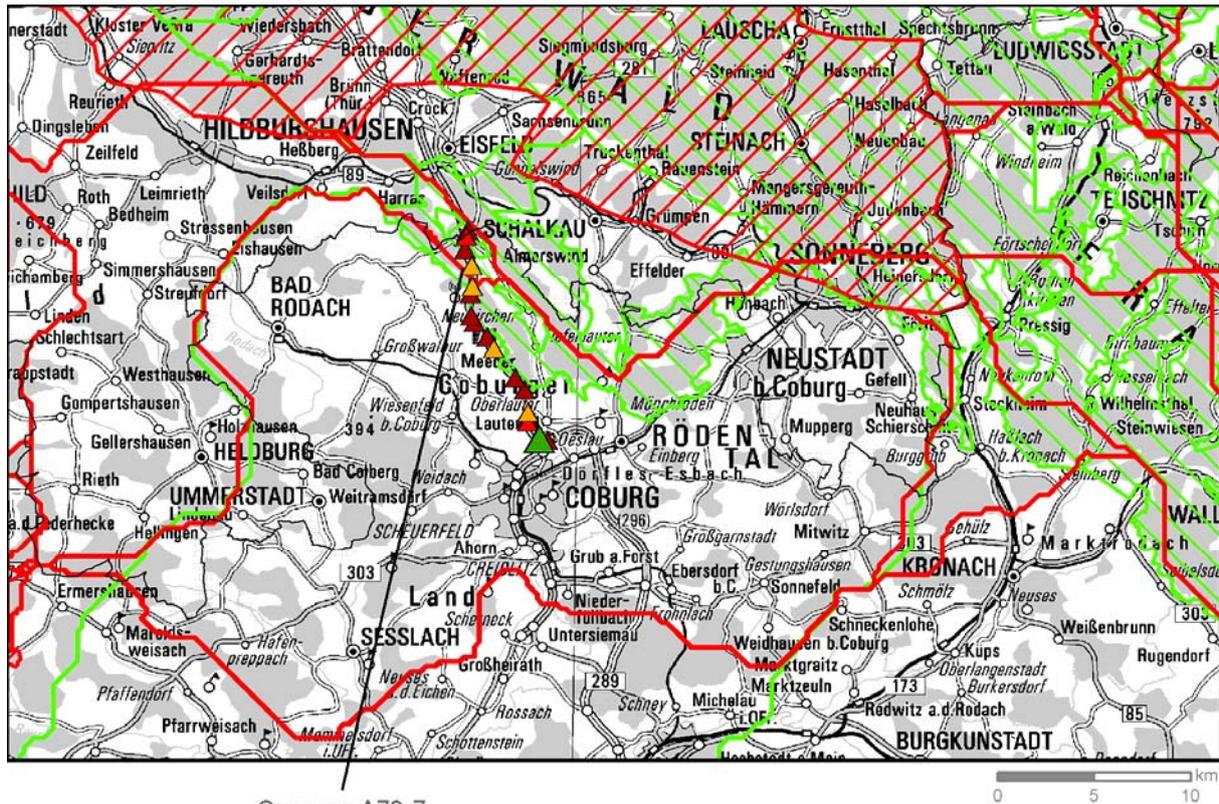
- Optimierung der vorhandenen Bauwerke der Kategorien E und D für den Biotopverbund.

A73 Coburg – Landesgrenze zu Thüringen

Untersuchte Streckenabschnitte

1. Coburg – Eisfeld (Landesgrenze zu Thüringen), ca. 13 km
2. Coburg – Untersiemau (B4)

Streckenabschnitt 1



Querung A73-7

Lebensräume von Hirsch und Luchs

Die A73 bildet nördlich Coburg im Bereich der Langen Berge auf einer Länge von ca. 6 km die Westgrenze des potenziellen Luchsgebiets „Thüringer Wald“ bzw. verläuft auf 3 km durch dieses Luchsgebiet. Rotwildgebiete sind nicht betroffen.

Darüber hinaus sind die Langen Berge Lebensraum der Wildkatze.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung A73-7: Ein H20-Korridor kommt aus dem Fichtelgebirge und dem Frankenwald und zieht über die Langen Berge in den Thüringer Wald und in das Rotwildgebiet „Hassberge“. Dieser Korridor kann auch als ein Verbundelement zwischen Teilen des Rotwildgebiets Thüringer Wald durch Bayern aufgefasst werden. Er verläuft überwiegend durch Wald und ist nur knapp 30 km lang. Damit hat er eine sehr hohe Bedeutung (Kategorie A).

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich des Korridors

Für den potenziellen Luchslebensraum sowie den H20-Korridor ist lediglich ein ca. 4 km langer Abschnitt zwischen der Landesgrenze und Mirsdorf im Bereich der Langen Berge von Bedeutung. Hier befinden sich vier Querbauwerke, eines vom Typ D und drei vom Typ E bzw. ungeeignet, d. h. dieser

Bereich ist für den überregionalen und landesweiten Verbund undurchlässig (Kategorie C). Auch in der weiteren Fortsetzung in Thüringen ist keine Durchlässigkeit gegeben.

Ein größeres Brückenbauwerk ca. 1,5 km über das Lautertal nördlich Coburg (Herabstufung von Typ A auf B wegen fehlender Deckung) hat für den großräumigen Biotopverbund keine Bedeutung, da es fernab der Wildtierkorridore liegen.

Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen zur Verbesserung der Durchlässigkeit sind dringend erforderlich (Prioritätsstufe 1). Ein großes Querungsbauwerk, möglichst eine Grünbrücke ist in den Langen Bergen zwischen Grenze und Tremersdorf zu errichten, möglichst im Bereich der Mirasdorfer Kuppe. Für die Wildkatze sind darüber hinaus kleinere Bauwerke wildtierauglich zu gestalten.

Streckenabschnitt 2

Lebensräume von Hirsch und Luchs

Es sind keine Lebensräume von Hirsch oder Luchs betroffen.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Ein etwa 70 km langer Korridor H20 verbindet die Rotwildgebiete Thüringens mit dem Rotwildgebiet Hassberge. Er verläuft zwar überwiegend im Wald und quert mit der im Bau befindlichen A73 im Bucher Forst nur eine weitere größere Barriere. Seine Bedeutung ist somit prinzipiell mittel (B).

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore

Die B4 zwischen Coburg und Untersiemau ist für den großräumigen Verbund nicht durchlässig.

Priorität und Handlungsbedarf

Die Errichtung einer Querungshilfe am errechneten Korridor zwischen Niederfüllbach und Meschenbach erscheint unrealistisch, da der Korridor hier nur 500 m breit ist und durch eine Kläranlage weiter eingengt wird. Die parallel zur B4 verlaufende Kreisstraße CO 12 schränkt die Möglichkeiten weiter ein. Darüber hinaus machen Entscheidungsmaßnahmen im ausgebauten Teil der B4 südlich von Coburg wegen der dichten Bebauung keinen Sinn. Der Handlungsbedarf ist daher gegenwärtig gering, die Priorität bei Stufe 3.

Zusammenfassende Übersicht A73/ B4 Erlangen bis Landesgrenze zu Thüringen

Abschnitt	Priorität	Durchlässigkeit	Ziel	Handlungsbedarf
Erlangen - Bamberg	Stufe 3	Kategorie C	B/C	<ul style="list-style-type: none"> - Bau einer Querungsmöglichkeit des Typs B bei Eggolsheim nördlich Forchheim - Optimierung bestehender Bauwerke
AK Bamberg – Lichtenfels	Stufe 3	Kategorie B	B/C	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung von bestehenden Bauwerken
Coburg – Landesgrenze zu Thüringen	Stufe 1	Kategorie C	A	<ul style="list-style-type: none"> - Errichtung einer Querungshilfe des Typs B - Optimierung bestehender Bauwerke, z. B. als Kombibauwerke
Coburg – Untersiemau (B4)	Stufe 3	Kategorie C	B/C	keiner

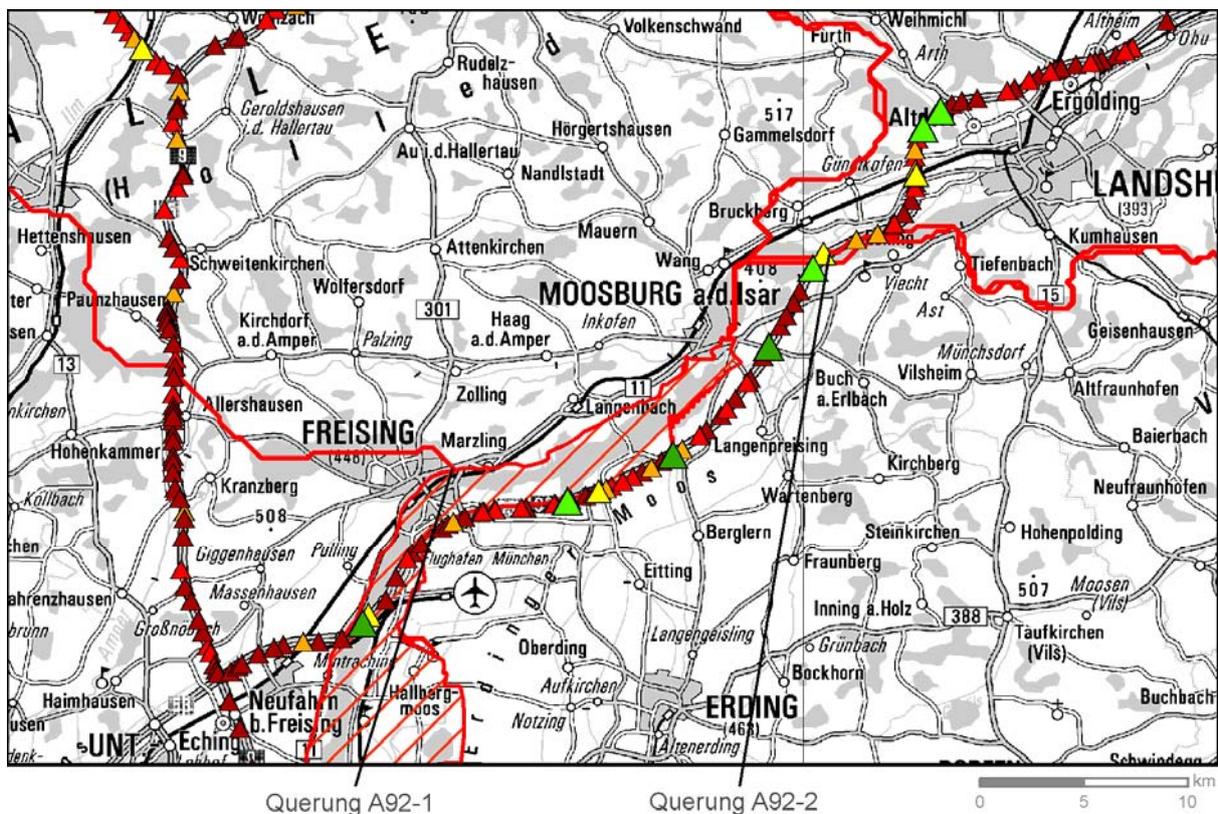
Beurteilung der Querungsmöglichkeiten für große Wildtiere an der A92

München – Deggendorf

Untersuchte Streckenabschnitte

1. AK Neufahrn – Landshut (ca. 53 km)
2. Landshut – Deggendorf (ca. 68 km)

Streckenabschnitt 1



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Nordöstlich von Neufahrn quert die A92 das Rotwildgebiet „Isarauen“ und verläuft bis Moosburg entlang seiner östlichen Grenze. Das Gebiet hat aufgrund seiner isolierten Lage und geringen Größe eine mittlere Bedeutung (Kategorie C).

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Querung A92-1: Bereich des Rotwildgebietes.

Querung A92-2: Nordöstlich Moosburg quert ein H20-Korridor, der bis hinter den Echinger Stausee im Isarauwald verläuft, die A92. Er kommt aus dem Rotwildgebiet „Isarauen“ und geht in östlicher Richtung weiter in den Bayerischen Wald und nach Österreich durch deckungsarmes Gelände. Aufgrund seiner Länge ist er von mittlerer Bedeutung (Kategorie C).

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Querung A92-1: Im Bereich des Rotwildgebietes befinden sich zwei Bauwerke des Typs A und zwei des Typs C, je eines nordwestlich Hallbergmoos (Isar- und Flutbrücke) sowie südöstlich von Marzling (Vorflutgraben Nord und Dorfenbrücke), die einen lokalen und regionalen Wechsel über die Autobahn ermöglichen. Die Durchlässigkeit ist hier ausreichend, da entlang der Isar wegen der Flaschenhalse in München und Landshut kein überregionaler Austausch stattfinden kann. Im weiteren Streckenverlauf ist nördlich von Berglern mit der Brücke über den Sempt-Flutkanal ein Bauwerk des Typs B vorhanden, nach weiteren 7 km, südöstlich von Moosburg am nordöstlichen Ende des Rotwildgebiets, ein weiteres Bauwerk des Typs B über den Rotkreuzgraben.

Querung A92-2: Kurz darauf folgt mit der 500 m langen Talbrücke über Isar und Isar-Kanal ein Bauwerk des Typs A und macht den H2O-Korridor hier durchlässig.

Auf den darauf folgenden 10 Streckenkilometern befinden sich nur Bauwerke von maximal Typ C; erst wieder nordwestlich von Landshut sind im Abstand von ca. 1 km zwei weitere Bauwerke des Typs A zu finden.

Die Durchlässigkeit des Streckenabschnitts zwischen Neufahrn und Landshut im Bereich der Querung und des Rotwildgebietes ist insgesamt als gut (Kategorie A) zu bezeichnen.

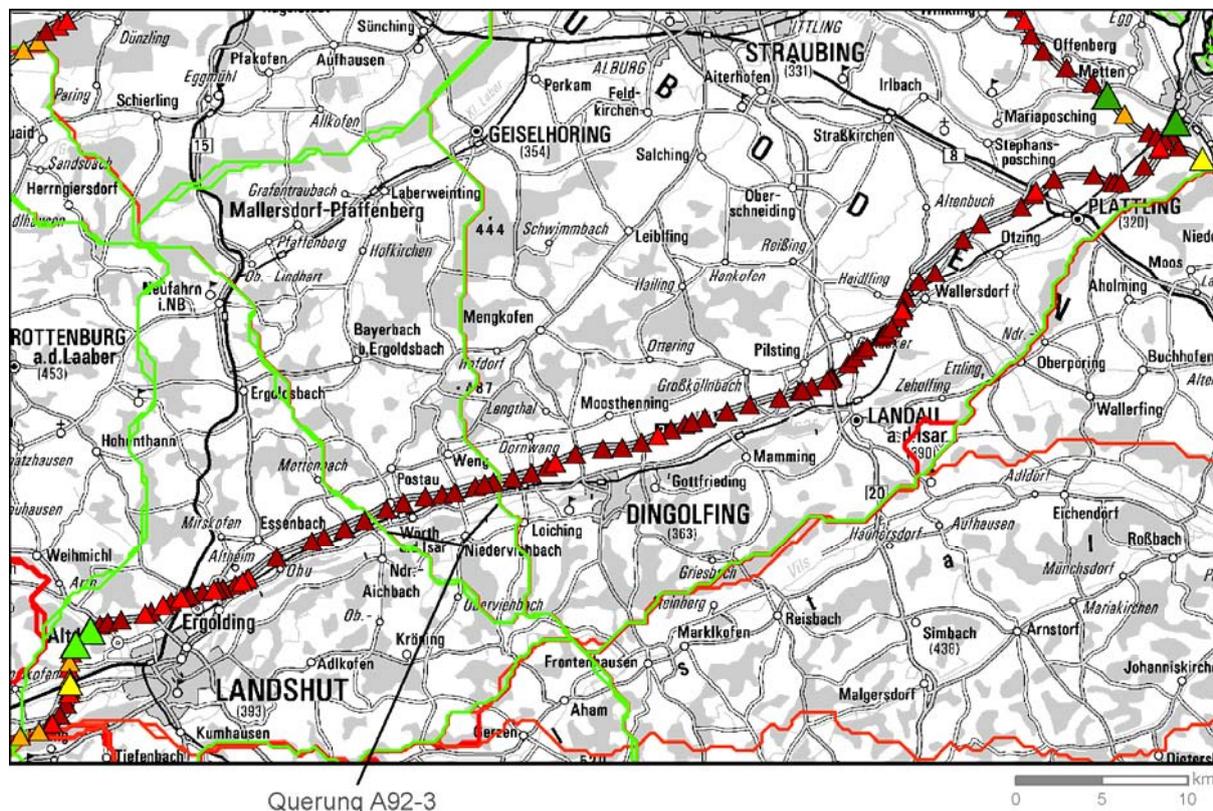
Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen der Priorität 3:

Im Streckenabschnitt besteht kein Handlungsbedarf zur Verbesserung des überregionalen und landesweiten Biotopverbundes.

- Optimierung der vorhandenen Bauwerke der Kategorien E und D für den Biotopverbund.

Streckenabschnitt 2



Lebensräume von Hirsch und Luchs

Sind nicht betroffen.

Wildtierkorridore und potenzielle Querungen

Da die A92 parallel zur Isar im deckungsarmen Isartal verläuft, sind überregional bedeutsame Wildtierkorridore nicht betroffen. Zwischen Essenbach und Dingolfing befinden sich lediglich zwei H5/L5-Querungen von mittlerer Bedeutung (Kategorie C).

Durchlässigkeit der Autobahn im Bereich der Korridore / der Lebensräume

Im gesamten Streckenabschnitt sind keine geeigneten Querbauwerke vorhanden (nur Querungen Stufe E und ungeeignet). Die Durchlässigkeit ist somit nicht gegeben (Kategorie C).

Priorität und Handlungsbedarf

Maßnahmen sind momentan nicht vordringlich erforderlich; eine Erhöhung der Durchlässigkeit zur Verbesserung des regionalen und lokalen Biotopverbundes ist anzustreben (Prioritätsstufe 3).

Zusammenfassende Übersicht A92 München bis Deggendorf

Streckenabschnitt	Priorität	Durchlässigkeit	Ziel	Handlungsbedarf
AK Neufahrn – Landshut	Stufe 0	Kategorie A	B/C	- keiner
Landshut – Deggendorf	Stufe 3	Kategorie C	B/C	- Optimierung der vorhandenen Querbauwerke für den lokalen Biotopverbund