

Bundesprogramm Wiedervernetzung

- Beschlossen vom Bundeskabinett am 29. Februar 2012 -

Vorbemerkung

Deutschland ist ein stark besiedelter Industriestaat mit einem gut ausgebauten Verkehrsnetz. Das Straßennetz des überörtlichen Verkehrs (Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen) umfasst 231.072 Kilometer im Jahre 2009.

Die Zerschneidung von Lebensräumen durch das Verkehrsnetz sowie die zunehmende Verkehrsdichte haben teilweise zu einer Verinselung und qualitativen Verschlechterung noch vorhandener Lebensräume für Tiere und Pflanzen geführt. Vor allem durch die Barrierewirkung von Straßen werden der Austausch innerhalb und zwischen Populationen als auch die Besiedlung neuer Lebensräume beeinträchtigt: Der genetische Austausch der Tier- und Pflanzenarten findet dann nicht mehr hinreichend statt. Zudem führt das hohe Verkehrsaufkommen bei den Tieren zu erheblichen Verlusten. Durch Flächenverluste, Nutzungsintensivierung, Zerstückelung der Lebensräume, Gewässerausbau und Entwässerung ist die Natur schon seit Jahrzehnten starken Beeinträchtigungen ausgesetzt. Mit dem Klimawandel kommt eine zusätzliche Kategorie der Belastung hinzu.

Alle Faktoren zusammen schwächen die Stabilität der Ökosysteme und die Anpassungsfähigkeit von Arten an sich wandelnde Umweltbedingungen. Durch die vielfältigen Auswirkungen des Klimawandels wächst die Gefahr von Artenverlusten. Es besteht die Gefahr, dass Ökosysteme ihre Dienstleistungen für die Menschheit (Bodenfruchtbarkeit, Selbstreinigungskraft der Gewässer, Filter für die Luft, Ausgangsstoffe für Medikamente, Nahrungsmittel etc.) nicht mehr im bisherigen Umfang erbringen können. Dort, wo konkret Abhilfe geschaffen werden kann, ist umgehendes Handeln unerlässlich.

Durch Wildwechsel wird die Sicherheit auf den Straßen beeinträchtigt; das Leben von Menschen wird gefährdet. So ereigneten sich im Jahre 2009 in

Deutschland 3.045 Wildunfälle mit Personenschaden, 27 Menschen kamen dabei ums Leben. Im Straßenverkehr werden nach Angaben des Deutschen Jagdschutzverbandes jährlich mehr als 250.000 Wildtiere getötet. Die Wildunfälle verursachen nach Angaben des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft jährlich einen Sachschaden von rund 500 Millionen Euro. Dies alles zeigt Handlungsbedarf auf.

Ziel des Bundesprogramms Wiedervernetzung ist es, die bisher durch das überörtliche Straßennetz zerschnittenen Lebensraumkorridore wieder miteinander zu verbinden (Wiedervernetzung). Das Bundesprogramm ist langfristig angelegt. Zentraler Inhalt dieses Programms ist ein Investitionsprogramm für den Bau von Querungshilfen im Bestand des Bundesfernstraßennetzes. Mit der Umsetzung des Investitionsprogramms wird nach Abschluss der Bauprojekte aus dem Konjunkturpaket II begonnen. Maßnahmen anderer Verkehrsträger oder im nachgeordneten Straßennetz sind nicht Gegenstand dieses Programms.

Die Bundesregierung bekennt sich zum Leitbild der nachhaltigen Entwicklung. Für die Zukunft müssen auch zur Erfüllung der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung möglichst weitere Zerschneidungen vermieden werden. Deshalb werden in diesem Programm auch Handlungsziele in den Aktionsfeldern Straßenbau, Naturschutz und Landschaftspflege, räumliche Planung und Bauleitplanung sowohl für Maßnahmen im Bestand des Straßennetzes als auch für Neubauplanungen formuliert. Zudem werden Hinweise für die Qualitätssicherung und für die nationale und internationale Zusammenarbeit gegeben.

Die Bundesregierung setzt bei der Umsetzung des Programms auf die aktive Mitwirkung der Länder, Gemeinden und Verbände.

A Grundlagen

A.1 Bedeutung und Gefährdung der biologischen Vielfalt

Biologische Vielfalt ist eine wesentliche Grundlage für das Leben und die Gesundheit der Menschen. Um die Ökosystemdienstleistungen der Natur auch für zukünftige Generationen zu gewährleisten, sollten möglichst alle Arten in ihrer genetischen Vielfalt und in der Vielfalt ihrer Lebensräume erhalten bleiben, zumal

ihre jeweiligen Funktionen im Naturhaushalt und ihr Nutzen für die Menschen in ihren Details heute noch nicht alle erkannt sind.

Die Bundesregierung sieht die Bewahrung der Schöpfung auch als ethische Verpflichtung an.

Nach wie vor ist die biologische Vielfalt in Deutschland erheblich bedroht: Von den in Deutschland vorkommenden Lebensräumen sind 72,5 Prozent gefährdet. 43 Prozent der heimischen Wirbeltierarten sind in der Roten Liste 2009 aufgenommen. Fast 28 Prozent sind aktuell bestandsgefährdet. Zusätzlich stehen fast 10 Prozent auf der aktuellen „Vorwarnliste“. Insgesamt droht Deutschland damit der Verlust von mehr als einem Drittel seiner Wirbeltierarten.

Wesentliche Gründe für die Gefährdung der Tier- und Pflanzenarten sind die Zerstörung, Zerschneidung und Verinselung ihrer Lebensräume. 60 Prozent der ausgewiesenen Naturschutzgebiete in Deutschland sind kleiner als 50 Hektar. Aufgrund der gewachsenen Siedlungs- und Nutzungsstrukturen ist die Gebietskulisse in Deutschland tendenziell kleinteiliger als in anderen europäischen Staaten. Aktuell werden zudem täglich im Durchschnitt des erfassten Berichtszeitraumes 2007 – 2010 87 Hektar für Siedlungs- und Verkehrszwecke neu in Anspruch genommen. Unzerschnittene verkehrsarme Räume von mindestens 100 Quadratkilometer Größe nehmen 25,4 Prozent der Landesfläche ein.

Prozess des Aussterbens von Arten

Verkleinerung und Verinselung von Tier- und Pflanzenpopulationen

Unterschreiten von Minimalarealen mit der Folge

- *des Unterschreitens ausreichender Individuendichten für die nachhaltige Fortpflanzung,*
- *der Verringerung der genetischen Vielfalt in verbleibenden Populationen und dem damit verbundenen Verlust der Anpassungsfähigkeit von Individuen an sich ändernde Umweltbedingungen sowie in letzter Konsequenz dem Erlöschen solchermaßen betroffener Art-Vorkommen.*

Barrieren verhindern die Neu- und Wiederbesiedlung von Lebensräumen - genauso wie die genetische Interaktion zwischen Lokalpopulationen. Arten können sich dann auch nicht mehr durch räumliche Veränderung an sich ändernde Umweltbedingungen anpassen.

Dies führt zu einer sich selbst verstärkenden Entwicklung mit einem immer schnelleren Verlust von Tier- und Pflanzenarten. Folglich kommt es zu Fehlstellen in Lebensgemeinschaften bzw. zum Fehlen von Habitatbildnern. Daraus folgt ein weiterer Verlust von abhängigen Arten.

A.2 Bedeutung des Biotopverbunds

Tier- und Pflanzenarten müssen die Möglichkeit haben, zwischen Gebieten zu wechseln und sich in neuen Lebensräumen zu etablieren. Mit dem Biotopverbund bzw. der Erhaltung von Wandermöglichkeiten zwischen Biotopen und mit Hilfe von Querungsbauwerken an Straßen wird das Überleben von Tier- und Pflanzenarten in der intensiv genutzten Kulturlandschaft gesichert.

Kernelemente des Biotopverbunds sind insbesondere Schutzgebiete wie Nationalparke, Biosphärenreservate oder Natura 2000-Gebiete. Sie liegen oftmals räumlich isoliert voneinander. Die Möglichkeiten für die Arten, zwischen diesen geschützten Gebieten zu wechseln, können durch Vernetzungsmaßnahmen optimiert werden. Deshalb sollen Schutzgebiete ebenso wie Flächen außerhalb von Schutzgebieten, die als Lebensraum geeignet sind, über Lebensraumkorridore miteinander verbunden werden.

A.3 Vernetzung als gemeinsame Aufgabe von Bund und Ländern

Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) verpflichtet die Länder, ein Netz verbundener Biotope zu schaffen, das mindestens 10 Prozent der Fläche eines jeden Landes umfassen soll. Der Biotopverbund soll länderübergreifend erfolgen. Die Länder stimmen sich hierzu untereinander ab.

Der Bund unterstützt die Länder bei dieser Aufgabe durch konzeptionelle Hilfestellung, insbesondere hinsichtlich der länderübergreifenden Aspekte des Biotopverbunds. Aufgabe des Bundes ist es zudem, in seinem Zuständigkeitsbereich die Funktionsfähigkeit von Biotopverbundbeziehungen sicherzustellen und die Zusammenarbeit innerhalb der Europäischen Union zu gestalten.

Mit „chance.natur“, dem Bundesförderprogramm zur „Errichtung und Sicherung schutzwürdiger Teile von Natur und Landschaft“ leistet die Bundesregierung seit 1979 einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung von gesamtstaatlich repräsentativen Gebieten von Natur und Landschaft. Die Gesamtfläche der bisher aus diesem Programm geförderten Kerngebiete beläuft sich auf rund 254.000 Hektar und entspricht damit rund 0,7 Prozent der Fläche der Bundesrepublik Deutschland.

Einen besonderen Beitrag hat die Bundesregierung durch die Sicherung des Nationalen Naturerbes geleistet. Die Bundesregierung hat in der 16. Legislaturperiode 100.000 Hektar gesamtstaatlich repräsentative Naturschutzflächen des Bundes (inkl. der Flächen des „Grünen Bandes“) von der Privatisierung ausgenommen und unentgeltlich den Ländern und verschiedenen Umwelt- und Naturschutzstiftungen sowie Naturschutzverbänden zur langfristigen Sicherung zur Verfügung gestellt. Weitere 25.000 Hektar werden in der laufenden Legislaturperiode übertragen.

Die Politik des Bundes ist darauf ausgerichtet, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für eine vorausschauende Siedlungs- und Verkehrspolitik, für zukünftige Strategien in der Energie-, Agrar- und Waldpolitik sowie für die Gestaltung des Strukturwandels im ländlichen Raum.

B Konzept zur Wiedervernetzung

Die Bundesregierung hat sich in der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt verpflichtet, dass bis zum Jahre 2020 die ökologische Durchlässigkeit von zerschnittenen Räumen erreicht ist. Von den bestehenden Verkehrswegen gehen dann in der Regel keine erheblichen Beeinträchtigungen des Biotopverbundsystems mehr aus.

Zur Erreichung dieses Ziels gelten folgende Grundsätze:

- Bei raumwirksamen Entscheidungen ist das Netz der Lebensraumkorridore in Deutschland zu beachten.
- Bei der Planung von Projekten ist zur Erhaltung der Durchlässigkeit der Landschaft die Zerschneidung von Lebensraumkorridoren zu vermeiden. Dazu können als Vermeidungsmaßnahmen Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen vorgesehen werden.
- Im Bestand des überregionalen Verkehrsnetzes sind Wiedervernetzungsmaßnahmen an den wichtigsten Punkten der Lebensraumkorridore durchzuführen, an denen mit den gegebenen finanziellen Mitteln der größtmögliche Nutzen erzielt werden kann.

Dieser Nutzen wird an folgenden Zielen gemessen:

- Wiedervernetzungsmaßnahmen sollen den effektiv nutzbaren Lebensraum für zerschneidungsempfindliche Arten so erweitern, dass die Populationen auf einem Niveau stabilisiert werden, mit dem die jeweiligen Arten in der Landschaft überleben können. Zerschneidungsempfindliche Arten sind solche Arten, die z.B. einen hohen Flächenanspruch an unzerschnittene Räume haben, deren Populationen sich über große Entfernungen austauschen müssen oder die eine hohe Dichte an Lebensräumen brauchen.

- Wiedervernetzungsmaßnahmen sollen den Austausch zwischen den Lebensräumen wandernder Arten langfristig sicherstellen und damit zur Erhaltung dieser Arten beitragen.
- Wiedervernetzungsmaßnahmen sollen zur Neu- und Wiederbesiedlung von Lebensräumen beitragen und damit die Anpassung zerschneidungsempfindlicher Arten an Veränderungen der Landschaft und des Klimas unterstützen.
- Wiedervernetzungsmaßnahmen sollen zur Vermeidung von Wildunfällen beitragen und erhöhen somit die Verkehrssicherheit zum Schutz von Verkehrsteilnehmern.
- Wiedervernetzungsmaßnahmen sollen dazu beitragen, dass Tiere und Pflanzen wieder in unserer Landschaft vom Menschen erlebt werden können. Sie tragen damit zur Erhaltung und Wiederherstellung unserer abwechslungsreichen Kulturlandschaften bei.
- Wiedervernetzungsmaßnahmen dienen dem Tierschutz, indem der Unfalltod von Tieren beim Wildwechsel verhindert wird.

Alle Maßnahmen haben sich an großräumigen Verbundkonzepten zu orientieren und sollen in die Konzepte der Biotopverbundplanungen der Länder und der länderübergreifenden Biotopverbundplanung eingepasst werden.

Wissenschaftliche Grundlagen hierfür sind insbesondere die seit 2009 vorliegenden Forschungsergebnisse des Bundesamtes für Naturschutz zu den Lebensraumkorridoren in Deutschland. Sie beruhen auf Daten zu den selektiven Biotopkartierungen und weiteren Landschaftsinformationen der Länder sowie der GIS-Planungshilfe „Habitat-Net“.

Es wird unterschieden:

- Lebensraumnetz von Trockenbiotopen,
- Lebensraumnetz von Feuchtbiotopen,
- Lebensraumnetz von wertvollen Waldbiotopen sowie
- Korridorsystem für Wald bewohnende größere Säugetiere.

Als Ergebnis liegen vier Grundlagenkarten vor. Die Zusammenfassung der vier Grundlagenkarten stellt das Netz der Lebensraumkorridore in Deutschland dar. Die Karten mit dem zugrundeliegenden Datensatz werden auf der Internetseite des Bundesamtes für Naturschutz zur Verfügung gestellt (www.bfn.de/0306_wirkungsprognosen-eingriffe.html).

C Aktionsfelder

Das Bundesprogramm zielt auf die Minimierung der Zerschneidungseffekte durch das bestehende Bundesfernstraßennetz. Besonderen Einfluss auf die Durchlässigkeit der Landschaft haben auch Städtebau und sonstige Infrastrukturen sowie Land- und Forstwirtschaft, die nicht Gegenstand dieses Bundesprogramms sind. Besonderes Augenmerk dieses Programms kommt den Aktionsfeldern Straßenbau, Naturschutz und Landschaftspflege sowie der räumlichen Gesamtplanung zu.

C.1 Aktionsfeld Straßenbau

Die Bundesregierung bekennt sich zum Verursacherprinzip. Die Zerschneidung der Lebensräume wird auch durch das Bundesfernstraßennetz verursacht. Deshalb nimmt das Aktionsfeld Straßenbau einen besonderen Stellenwert ein. Neben der bestehenden rechtlichen Verpflichtung zur Vermeidung von Zerschneidungswirkungen bei der Planung und Durchführung von Neubau- und Ausbautvorhaben nimmt die Bundesregierung mit diesem Programm im Rahmen der verfügbaren Mittel die Aufgabe Wiedervernetzung im Bestand des deutschen Straßenverkehrsnetzes in Angriff.

C.1.1 Verkehrswegeplanung

Bei der Fortentwicklung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) sind die Lebensraumkorridore in Deutschland zu berücksichtigen. Die Bundesregierung wird den Bundesverkehrswegeplan an die aktuellen Bedürfnisse und Entwicklungen anpassen.

Bei der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans ist eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen. Dabei sind

- Nationalparke, Naturparke, Biosphärenreservate, weitere Naturschutzgebiete,
- Natura 2000-Gebiete,
- unzerschnittene verkehrsarme Räume größer 100 Quadratkilometer,
- die unzerschnittenen Funktionsräume (UFR) und
- das Netz der Lebensraumkorridore

maßgebliche Kriterien, um die Zerschneidung von Landschaften, Lebensraumkorridoren sowie Kernelementen des nationalen Biotopverbundes zu erfassen und zu bewerten.

C.1.2 Vermeidung von Zerschneidungen bei Neu- und Ausbautvorhaben

Zur Vermeidung von Konflikten mit den Lebensraumkorridoren sind bei Neubautvorhaben hohe Ansprüche an die Planung zu stellen. Die Zerschneidung von Lebensräumen und Lebensraumkorridoren ist soweit wie möglich zu vermeiden. Maßnahmen zur Vermeidung sind an den zentralen Abschnitten der Lebensraumkorridore vorzusehen.

Anforderungen an den Standort, die Dimensionierung, die Gestaltung und die Einbindung von Querungen und den zugehörigen Leit- und Sperreinrichtungen ergeben sich aus den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Anwendung empfohlenen Merkblättern (Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ), Ausgabe 2008 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen (MAmS), Ausgabe 2000¹).

¹ Beide Merkblätter sind zu beziehen beim FGSV-Verlag (www.fgsv-verlag.de).

C.1.3 Maßnahmen zur Wiedervernetzung

Zur Umsetzung des unter **B** dargestellten Konzeptes wird die Bundesregierung zukünftig im Bestand des Bundesverkehrswegenetzes vorrangig Maßnahmen dort anstreben, wo aus bundesweiter Sicht die wichtigsten Wiedervernetzungsabschnitte im Netz der Lebensraumkorridore liegen und zugleich die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Maßnahmen an Bundesfernstraßen für die Wiedervernetzung können sein:

- Querungsmaßnahmen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen über Straßen. Dazu zählen sowohl große Maßnahmen wie z.B. Grünbrücken als auch kleinere Maßnahmen wie zum Beispiel Amphibienschutzanlagen.
- Optimierungen bestehender Bauwerke (Über- und Unterführungen),
- weitere Maßnahmen, um Querungsmöglichkeiten von Tieren und damit die Verkehrssicherheit zu verbessern, z.B. Wildwarnanlagen,
- flankierende Maßnahmen wie Leit- und Sperreinrichtungen zur weiteren Optimierung im direkten Umfeld der Querungsbauwerke.

Anforderungen an den Standort, die Dimensionierung, die Gestaltung und die Einbindung von Querungen und den zugehörigen Leit- und Sperreinrichtungen ergeben sich aus den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Anwendung empfohlenen Merkblättern (Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ), Ausgabe 2008 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen (MAmS), Ausgabe 2000²).

Im Vorgriff auf dieses Bundesprogramm wurden im Rahmen des Konjunkturpakets II von den Ländern 14 Grünbrücken realisiert. Nach Abschluss dieser Investitionen wird die Umsetzung des Bundesprogramms Wiedervernetzung aufgenommen.

² Beide Merkblätter sind zu beziehen beim FGSV-Verlag (www.fgsv-verlag.de).

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wird dann darauf hinwirken, dass die im Auftrag des Bundes für die Planung und den Bau von Bundesfernstraßen tätigen Länder vorrangig in den prioritären Wiedervernetzungsabschnitten geeignete Maßnahmen umsetzen. Das BMVBS entscheidet in Abstimmung mit dem BMU über die Maßnahmen.

Soweit in den prioritären Wiedervernetzungsabschnitten in den nächsten Jahren Bedarfsplan-Maßnahmen (Neu- und Ausbau) stattfinden werden, ist es zweckmäßig, die Wiedervernetzungsmaßnahmen als Vermeidungsmaßnahmen (oder im Einzelfall Kompensationsmaßnahmen) umzusetzen. Finden keine Bedarfsplan-Maßnahmen in den Abschnitten statt, sind soweit wie möglich Wiedervernetzungsmaßnahmen vorzusehen. Diese sind als freiwillige Sanierungsmaßnahmen ohne Rechtsanspruch einzustufen. Eine Anrechnung auf künftige Eingriffe als bevorratete Kompensationsmaßnahme würde der Zielsetzung des Programms entgegenlaufen und begegnet rechtlichen Bedenken.

Für zukünftige Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen an bestehenden Bundesfernstraßen ist die „Liste der prioritären Wiedervernetzungsabschnitte“ zu Grunde zu legen. Von den Ländern können Alternativabschnitte für die Liste vorgeschlagen werden, die den naturschutzfachlichen Zweck vergleichbar erfüllen. Gründe für Alternativvorschläge können sein: Einpassung in landesspezifische Biotopverbundplanungen, topographische Verhältnisse, Eigentumsverhältnisse, günstigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis, besondere Eignung für Umfeldgestaltung und Hinterlandanbindung oder die Konkurrenz zu anderen wichtigen Nutzungen, die aufgrund von Belangen des Allgemeinwohls erforderlich sind.

Neben den aus Bundessicht als prioritär eingestuften Maßnahmen zur Wiedervernetzung sind auch weitere Maßnahmen sinnvoll. Dazu gehören Maßnahmen zur Entschärfung von Wildunfallsschwerpunkten oder die regionale bzw. lokale Vernetzung von Lebensräumen wie z.B. für Amphibien oder Fledermäuse.

Liste der prioritären Wiedervernetzungsabschnitte

Land	Straße	Abschnitt
BW	A 5	südlich Rastatt/Niederbühl Oberrhein-Schwarzwald (gemeinsam mit Bahnüberführung lösen)
BW	A 5	nördlich Riegel (gemeinsam mit Bahnüberführung lösen)
BW	A 5	südlich Karlsruhe Hardtwald (gemeinsam mit Bahnüberführung lösen)
BW	A 5	südwestlich Freiburg Mooswald
BW	A 8	westlich Ispringen Nordschwarzwald
BW	A 8	östlich Pforzheim Schwarzwald-Teilraum Hagenschieß
BW	A 8	nördlich Laichingen (Widderstall) - östlich Merklingen Schwäbische Alb
BW	A 81	östlich Oberdorf am Neckar Schwäbische Alb und Schwarzwald
BW	B 10	südlich Geißlinger Steige/ Raum Amstetten Schwäbische Alb (gemeinsam mit Bahnüberführung lösen)
BW	B 14	zwischen Herrenberg und Nufringen Schwarzwald – Naturpark Schönbuch (gemeinsam mit Bahnüberführung lösen)
BW	B 31	östlich Titisee Neustadt Schwarzwald
BW	B 35	südlich Maulbronn Stromberg
BY	A 3	zwischen westlich Velburg und östlich Parsberg Mittlere Frankenalb
BY	A 3	östlich Neumarkt Mittlere Frankenalb
BY	A 3	nordwestlich Rohrbrunn Spessart
BY	A 3	westlich Geiselwind Steigerwald
BY	A 6	zwischen Nürnberg und Altdorf Mittlere Frankenalb
BY	A 8	östlich Feldwies Chiemsee, Tiroler Aachen
BY	A 9	zwischen Plech und Simmelsdorf Nördliche Frankenalb
BY	A 9	zwischen Bad Berneck und Münchberg Fichtelgebirge - Thüringer Wald

Land	Straße	Abschnitt
BY	A 9	südlich Hummeltal Nördliche Frankenalb
BY	A 9	östlich Thalmässing oder Raum Kinding/Altmühl Südliche Frankenalb („Albachse“) (gemeinsam mit Bahnüberführung lösen)
BY	A 9	Köschinger Forst zwischen Denkendorf und Stammham Südliche Frankenalb (gemeinsam mit Bahnüberführung lösen)
BY	A 70	nördlich Hollfeld Nördliche Frankenalb
BY	A 93	bei Wiesau Oberpfälzer Wald
BY	A 93	südlich Nabburg oder bei Teublitz, Samsbacher Forst nordwestlich Regenstauf oder nördlich Zeitlam Verbindung Frankenalb und Bayerischer Wald
BY	A 95	zwischen Eschenlohe und Murnau Verbindung Murnauer Moos mit Loisach Aue
BY	B 2	östlich Garmisch-Patenkirchen Werdenfelser Land
BY	B 2	zwischen Krün und Mittenwald Buckelwiesen
BY	B 23	westlich Oberau Ammergauer Alpen
BY	B 308	zwischen Sonthofen und Bad Hindelang Allgäuer Alpen
BB	A 2	südlich Wenzlow Vorfläming
BB	A 10	westlich Ludwigsfelde Naturpark Nuthe-Nieplitz
BB	A 10	nordwestlich Marquardt Havelland
BB	A 11	östlich Parlow Schorfheide
BB	A 12	südwestlich Fürstenwald Spreegebiet
BB	A 13	bei Bronkow Lausitz
BB	A 24	nordwestlich Fretzdorf Wittstock-Ruppiner Heide/Dosse
BB	A 24	südlich Fretzdorf /nördlich Warsleben Wittstock-Ruppiner Heide/Dosse

Land	Straße	Abschnitt
BB	B 2	bei Angermünde Schorfheide - Odertal
HE	A 5	nördlich Grebenau Fulda-Werra-Bergland
HE	A 5	westlich Alsfeld Unterer Vogelsberg Feldatal
HE	A 7	Bereich Ellinghausen Knüll
HE	A 66	östlich Gelnhausen Spessart (gemeinsam mit Bahnüberführung lösen)
HE	B 456	nördlich Bad Homburg Taunus
MV	A 19	südwestlich Dobbin-Linstow (AS 15) Naturpark Nossentiner/Schwinzer Heide
MV	A 24	nordöstlich Hagenow Lewitz
MV	B 96	südlich Altentreptow kleiner Landgraben
MV	B 109	nördlich Anklam Peenetalquerung (gemeinsam mit Bahnüberführung lösen)
MV	B 111	westlich Wolgast Ziesebruchquerung
NI	A 2	nördlich Hülsede/Süntel Weserbergland
NI	A 2	westlich Bad Nenndorf (AS 38) Weserbergland - Deister
NI	A 2	östlich Helmstedt, Lappwald (gemeinsam mit Bahnquerung lösen)
NI	A 7	östlich Wilsede bei Evensdorf Lüneburger Heide
NI	A 7	nordöstlich oder südöstlich von Soltau Lüneburger Heide
NI	A 7	westlich Wietze Aller Talsandebene
NI	A 7	zwischen Ausfahrt Echte und Ausfahrt Seesen Harz
NI	A 7	nördlich Nörten-Hardenberg Leine-Senke
NI	A 7	bei Hann. Münden Kaufunger Wald

Land	Straße	Abschnitt
NI	A 7	nördlich Bockenem Hainberg
NI	A 31	östlich Emden (FFH) Fehntjer Tief
NI	B 243	südöstlich Osterode Südharz
NW	A 4	westlich BAB-Kreuz Olpe Süd Sauerland
NW	A 33	nördlich BAB-Kreuz Wünnenberg-Haaren Forst Böddecken
NW	A 45	südlich Wilnsdorf Siegerland
NW	A 560	Siegquerungen zwischen Bergheim und Hennef (zusammen mit A 3, B 56, A 59 prüfen)
NW	B 8	Aggerquerung zwischen Troisdorf und Siegburg
NW	B 54	westlich Liebenscheid/Bereich TÜP Daaden Westerwald
NW	B 478	westlich Winterscheid Bröltal
RP	A 1	südlich Hermeskeil „Schwarzwälder Hochwald“
RP	A 3	nördlich Ransbach Westerwald
RP	A 6	östlich Enkenbach-Alsenborn Pfälzer Wald Nord
RP	A 6	südöstlich Waldmohr Kaiserslauterer Senke (gemeinsam mit Bahnüberquerung lösen)
RP	A 48	östlich Bendorf Montabaurer Höhe - Westerwald
RP	A 61	westlich Boppard Hunsrück
RP	A 61	westlich Bad Breisig Eifel
RP	B 256	nördlich Rengsdorf oder zwischen Bonefeld und Straßenhaus Westerwald
RP	B 49	zwischen Kadenbach und Montabaur Westerwald

Land	Straße	Abschnitt
SL	A 8	zwischen Limbach (AS 28) und Einöd (AS 30) Anbindung Pfälzerwald
SN	A 4	bei Großröhrsdorf Verbund Oberlausitzer Bergland - Tieflandwälder
SN	A 9	Elster-Luppe-Aue westlich Leipzig
SN	B 156	zwischen Weißwasser und Boxberg Muskauer Heide
ST	A 2	westlich Theeßen Vorfläming
ST	A 2	östlich Theeßen Vorfläming
ST	A 9	östlich Dessau Biosphärenreservat Mittlere Elbe
SH	A 1	südöstlich Reinfeld Holstein
SH	A 1	nördlich Autobahnkreuz Bargteheide Holstein
SH	A 7	Sorgetalquerung bei Tarp Geest - Angeln
SH	A 21	nördlich Autobahnkreuz Bargteheide in Verbindung mit A 1 Holstein
SH	A 24	am Sachsenwald bei Kasseburg Ostholsteinisches Hügel- und Seeland
TH	A 4	nördlich Gerstungen westlich Thüringer Wald (gemeinsam mit Bahnüberführung lösen)
TH	A 4	östlich Jena Verbund Kernberge - Elster-Saale Sandstein Platte
TH	A 9	südlich Schleitz Thüringer Wald

Die Liste wurde wie folgt entwickelt:

Die geographischen Informationen aus dem Straßenverkehrsnetz wurden zunächst über das Netz der Lebensraumkorridore gelegt. Das Ergebnis ist eine Vielzahl von Bereichen, in denen das Straßennetz Lebensraumkorridore zerschneidet. Mit den unten stehenden Kriterien wurden dann die wichtigsten Konfliktbereiche

(Wiedervernetzungsabschnitte) zwischen Lebensraumkorridor und Straßennetz ermittelt. Diese sind in der Liste aufgeführt.

Kriterien zur Bestimmung der Wiedervernetzungsabschnitte sind

- die Zerschneidung größerer Funktionsräume mit hohem Flächenanteil schutzbedürftiger Biotop,
- Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 10.000 Kfz pro Tag,
- die Wiedervernetzung besonders wichtiger Teile der Lebensraumkorridore,
- Repräsentanz der verschiedenen Landschaften Deutschlands,
- Lage in den länderübergreifenden Lebensraumkorridoren/Achsen des Biotopverbunds.

Für die großen Säugetiere wurde das Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Kfz pro Tag zugrunde gelegt sowie die Bedeutung für ausgewählte Zielarten. Abschnitte, bei denen erkennbare Konflikte mit anderen Landnutzungen bestehen, sind in der Liste nicht aufgenommen. Neubaumaßnahmen, die innerhalb der letzten 10 Jahre verwirklicht wurden, sind nicht aufgenommen.

C.2 Aktionsfeld Naturschutz und Landschaftspflege

Verstärkte Anstrengungen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind sowohl in Schutzgebieten als auch auf der gesamten Fläche notwendig. Alle Flächennutzer sind aufgerufen, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes auf Dauer sicherzustellen.

Den Ländern obliegt es, ihre Arbeit am gemeldeten europäischen Netz Natura 2000 und am länderübergreifenden Biotopverbund voranzutreiben. Den Biotopverbundachsen mit nationaler Bedeutung kommt hierbei eine wichtige Orientierungsfunktion zu.

Mit dem Bundesprogramm Wiedervernetzung sollen die negativen Auswirkungen der Infrastrukturmaßnahmen des Bundes auf die Funktionsfähigkeit des Biotopverbunds vermindert werden. Die Wirksamkeit von Querungsbauwerken wird wesentlich bestimmt von Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege im unmittelbaren Umfeld der Bauwerke und dessen Hinterland.

C.2.1 Naturschutzfachliche Umfeldgestaltung und Hinterlandanbindung

Die Wirksamkeit von Querungsmaßnahmen ist abhängig von der Lage zu wertvollen Biotopen. Verläuft die Straße in der Nachbarschaft von bedeutenden Lebensräumen, ist die Querungsmaßnahme besonders wirksam. Bei größerer Entfernung zu den bedeutenden Lebensräumen müssen zusätzliche vernetzende Lebensraumstrukturen geschaffen werden, die unter Berücksichtigung der bestehenden und zulässigen Nutzungen der betroffenen Gebiete den notwendigen Austausch der Arten sicherstellen.

Geeignete Umfeldgestaltung und Hinterlandanbindung sind für die Wirksamkeit von Querungsbauwerken somit wichtige Voraussetzung. Dies ist in geeigneten Plänen (z.B. Landschaftsplänen, landschaftspflegerischen Begleitplänen) abzusichern.

Wiedervernetzungsmaßnahmen sollten auf lokaler und regionaler Ebene in ein Gesamtkonzept eingebunden sein. Hierzu gehören:

- Einbindung in vorhandene Biotopverbund- und Artenschutzkonzepte der Länder,
- Einbettung in die kommunale Landschaftsplanung,
- Beteiligung der örtlichen Landnutzer bei der Umfeldgestaltung (z.B. Land- und Forstwirtschaft sowie Jagd- und Fischereiwirtschaft),
- Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren und Verbänden auf Schutz- und Nutzerseite.

Die naturschutzfachliche Umfeldgestaltung und Hinterlandanbindung der Querungsbauwerke liegt im Verantwortungsbereich der Länder und Kommunen. Der Bund trägt mit Modellprojekten zur Erarbeitung von Lösungsvorschlägen bei.

***Erprobungs- und Entwicklungsvorhaben des BfN:
„Holsteiner Lebensraumkorridore“***

Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein Leuchtturmprojekt des Bundes im Rahmen der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt. Es wird modellhaft dargestellt, wie der Ost-West-Lebensraumverbund in der Region Kiel-Eckernförde-Rendsburg-Neumünster und der Metropolregion Hamburg, der durch die BAB 21, BAB 7 und die geplante Nordumfahrung Hamburg im Zuge der BAB 20 zerschnitten wird, wieder hergestellt und gesichert werden kann.

Ziel ist es, für Tier- und Pflanzenarten das Überleben in der Kulturlandschaft zu sichern. Hierfür werden Verbundmaßnahmen und Strategien für eine geeignete Hinterlandanbindung von Querungshilfen entwickelt.

In diesem Vorhaben arbeiten Naturschutz, Jagd, Forst, Straßenbau und verschiedene Kommunen eng zusammen, um die Maßnahmen so zu bündeln, dass sie einen größtmöglichen Nutzen für die biologische Vielfalt entfalten können.

Der Bund unterstützt die erforderlichen Maßnahmen modellhaft auf einer Fläche von ca. 400 Quadratkilometern.

C.2.2 Einsatz der Natur- und Umweltschutzzinstrumente

Eines der Ziele des neuen Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG), das am 1. März 2010 in Kraft getreten ist, ist es, zur dauerhaften Sicherung der biologischen Vielfalt entsprechend dem jeweiligen Gefährdungsgrad insbesondere „lebensfähige Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten zu erhalten und den Austausch zwischen den Populationen sowie Wanderungen und Wiederbesiedelungen zu ermöglichen“ (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG). Hierzu stellt das Bundesnaturschutzgesetz eine Reihe von Instrumenten zur Verfügung, die gezielt auch für Maßnahmen der Wiedervernetzung eingesetzt werden sollen.

Mit der Eingriffsregelung (§§ 13 ff BNatSchG) steht das zentrale Instrument des Naturschutzes für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes auf der gesamten Fläche zur Verfügung. Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen für Eingriffe des Bundesfernstraßenbaus sind zur Unterstützung der Ziele des Bundesprogramms verstärkt auf die Sicherung und Entwicklung bestehender Vernetzungsbeziehungen und der Funktionalität der Lebensraumkorridore auszurichten.

Auch gezielte Wiedervernetzungsmaßnahmen sind als Kompensationsmaßnahmen möglich.

Die Bundesregierung erwartet, dass die im neuen Bundesnaturschutzgesetz enthaltenen Flexibilisierungen der Eingriffsregelung verstärkt zur Anwendung kommen. Sofern die Kompensation mittels Ökokonten geplant ist, sollten Maßnahmen der Vorzug gegeben werden, die neben der Kompensation der betroffenen Schutzgüter multifunktional auch der Hinterlandanbindung und Umfeldgestaltung von Querungsbauwerken dienen. Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben prüft, ob geeignete Bundesliegenschaften in den Lebensraumkorridoren für Kompensationsmaßnahmen vorzugsweise über Ökokonten zur Verfügung gestellt werden können.

Mit der FFH-Verträglichkeitsprüfung nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (§ 34 BNatSchG) hat der Naturschutz ein Instrument zur Verfügung, mit dem mögliche erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten durch Pläne und Projekte schon im Vorfeld umfassend berücksichtigt werden können. Maßnahmen zur Wiedervernetzung tragen zur Kohärenz des europäischen Netzes Natura 2000 bei. Sie sind auch so auszurichten, dass sie die Funktionsfähigkeit des nationalen Biotopverbundes stärken.

Mit der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Strategischen Umweltprüfung können auf den „vorgelagerten Planungsebenen“ (z.B. Bundesverkehrswegeplan, Raumordnungsverfahren und Linienbestimmungsverfahren für Straßen) Bereiche festgestellt werden, in denen Konflikte zwischen Natur- und Landschaftsschutz sowie dem Straßenverkehrsnetz entstehen und entsprechend dem Konkretisierungsgrad der Planung Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung der Auswirkungen festgelegt werden. Bei der Bearbeitung der Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Ebene der Linienbestimmung sollen die benannten Abschnitte zu den Lebensraumkorridoren berücksichtigt werden.

C.3 Aktionsfeld räumliche Gesamtplanung

Die Bundesregierung orientiert sich am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung. Das bedeutet, die Inanspruchnahme von Freiflächen im Außenbereich für Sied-

lungs- und Verkehrszwecke möglichst zu reduzieren. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes durch Eingriffe sind auszugleichen, den Erfordernissen des Biotopverbundes ist Rechnung zu tragen. Die Landschaftsplanung zum Biotopverbund und zur Vernetzung ist bei der Aufstellung der Pläne der Landes-, Regional- und Bauleitplanung zu berücksichtigen. Die Raumordnung ist das zentrale Instrument des nachhaltigen Handelns in der Fläche; die kommunale Planung konkretisiert die Aussagen.

Mit der EntschlieÙung der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 27.11.1992 wurden alle Fachressorts aufgefordert, ihren Beitrag zum Aufbau und zur raumordnerischen Sicherung des ökologischen Verbundes zu leisten und zu dessen Realisierung beizutragen. Es wurden kreuzungsfreie Verbindungen der ökologischen Verbundsysteme an höher belasteten Verkehrswegen gefordert.

C.3.1 Handlungsziele für die Raumentwicklung

Für die Bundesregierung haben die Leitvorstellungen der Raumordnung (§ 1 des Raumordnungsgesetzes – ROG) zur Entwicklung, Sicherung und Erhaltung des Raumes u.a. auch für die Tier- und Pflanzenwelt höchste Priorität. Eine nachhaltige Raumentwicklung bringt die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen zusammen. Die landesweiten Raumordnungspläne, Regionalpläne und kommunalen Flächennutzungspläne sollten im Rahmen der Abwägung auch Ziele zur Freiraumstruktur enthalten, wozu auch großräumig übergreifende Freiräume und Freiraumschutz gehören. Wichtig ist es, Funktionsräume für den Austausch der Arten zwischen schutzwürdigen Lebensräumen zu sichern.

C.3.2 Anforderungen an die überregionale Planung

Um die großräumigen Verbundbeziehungen zu kennzeichnen, sollten die Lebensraumkorridore nachrichtlich in die Raumordnungspläne übernommen werden. Mit der Möglichkeit der Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltgebieten steht der Raumordnung in den Ländern darüber hinaus ein Instrument zur Verfügung, mit dem bestimmte Bereiche vorrangig für den Freiraumschutz und für Lebensraum-

korridore gesichert werden können. Um die Funktionsfähigkeit von Wiedervernetzungsmaßnahmen nachhaltig und dauerhaft zu sichern, sollten die Lebensraumkorridore in allen Raumordnungsplänen der Länder planerisch gesichert werden.

Es sollte eine enge Abstimmung aller Fachplanungskonzepte vorgenommen werden. Ziele und Maßnahmen sind gemeinsam mit den Landnutzern zu entwickeln.

C.3.3 Berichterstattung

Im Raumordnungsbericht 2011 wird das Thema Zerschneidung und Fragmentierung der offenen Landschaft durch Siedlungsbänder und Infrastrukturkorridore im Kapitel Flächennutzung und bauliche Flächeninanspruchnahme behandelt. In ihrer Stellungnahme zum Raumordnungsbericht wird die Bundesregierung zukünftig auch die Ziele des Freiraumverbundsystems innerhalb des gesamten Zielkatalogs der räumlichen Nutzungsinteressen berücksichtigen.

D Qualitätssicherung

Damit das Bundesprogramm wirksam und effizient durchgeführt werden kann, muss die Umsetzung der Aktionsfelder stets auf der Grundlage der neuesten Erkenntnisse erfolgen. Das bedeutet, dass die Daten auf aktuellem Stand gehalten werden, Erfolgskontrollen und Nutzen–Kosten–Prüfungen durchgeführt werden, über die Umsetzung berichtet wird und nach Bedarf zu speziellen Fragestellungen eine wissenschaftliche Begleitforschung erfolgt.

D.1 Weiterentwicklung der Datengrundlagen

Aktuelle Daten über den Zustand und Veränderungen von Natur und Landschaft sind unverzichtbare Grundlage für gezielte Maßnahmen der Wiedervernetzung. Mit dem Netz der Lebensraumkorridore liegt ein aktueller GIS-gestützter Datensatz für Deutschland vor. Er wird auf der Internetseite des Bundesamtes für Naturschutz zur Verfügung gestellt.

5 Jahre nach Vorlage des Bundesprogramms Wiedervernetzung findet eine Überprüfung statt, ob Aktualisierungen der den Lebensraumkorridoren zugrunde liegenden Daten erforderlich sind.

Die Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen einschließlich der Maßnahmen dieses Bundesprogramms sollen in einer Datenbank der Bundesanstalt für Straßenwesen erfasst werden. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hält zudem Daten zum Straßennetz und zu Verkehrsmengen vor und führt die Statistik über Straßenverkehrsunfälle.

Die Länderdaten zur Biotopkartierung sind nicht bundesweit einheitlich, sondern weisen länderspezifische Unterschiede auf. Flächendeckende, bundesweit vergleichbare Biotopkartierungen durch die Länder würden die Qualität der Datengrundlage für die Lebensraumkorridore weiter erhöhen. Die Fortschreibung des Konzepts der Lebensraumkorridore auf der Grundlage aktualisierter Länderdaten bleibt auch unabhängig davon eine wichtige Aufgabe.

D.2 Erfolgskontrolle

Für jedes Querungsbauwerk sollte die Wirksamkeit und Effizienz nach einheitlichen Kriterien nachgewiesen und dokumentiert werden.

D.3 Umsetzungsbericht

Über den Umsetzungsstand wird in fünf Jahren ein Zwischenbericht vorgelegt. Bestandteil des Berichts werden Angaben sein über

- die Entwicklung der den Flächenverbrauch und die Zerschneidungswirkungen beschreibenden Indikatoren (Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche, Anzahl und Fläche unzerschnittener verkehrsarmer Räume größer 100 Quadratkilometer, mittlerer Zerschneidungsgrad des Landes, Stand der unzerschnittenen Funktionsräume),
- die im Rahmen der Abarbeitung der Liste für prioritäre Wiedervernetzungsabschnitte verwirklichten Maßnahmen an Bundesfernstraßen,
- die hierfür aufgewandten Mittel,
- die Wirkungs- und Effizienzkontrollen der gebauten Grünbrücken.

D.4 Wissenschaftliche Begleitforschung

Weiterer Forschungsbedarf besteht noch zu Einzelaspekten mit dem Ziel der Optimierung der Investitionen, wie die

- Verbesserung der Wirkungsprognosen zur Erhöhung der Planungssicherheit,
- Gestaltung und Dimensionierung von Querungsbauwerken für verschiedene Zielarten,
- Wirksamkeit von Grünbrücken für Tiere mit hoher Indikatorwirkung,
- Möglichkeiten der weiteren Standardisierung der Dimensionierung, Gestaltung und Einbindung von Querungsbauwerken,
- Bedeutung von Straßensäumen als Teil eines Lebensraumnetzwerks für gefährdete Arten.

Die Themen werden je nach Bedarf in die Forschungsprogramme des BMU und des BMVBS integriert.

E Zusammenarbeit

Die Umsetzung des Bundesprogramms Wiedervernetzung erfordert eine enge Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure.

E.1 Koordination innerhalb der Bundesregierung

Das Bundesprogramm Wiedervernetzung liegt in der gemeinsamen Federführung von BMVBS und BMU. Hierfür wird die bereits existierende gemeinsame interministerielle Arbeitsgruppe fortbestehen. Die Arbeitsgruppe wird

- den Gesamtprozess koordinieren,
- die Auswahl der Projekte begleiten,
- eine Erfolgs- und Effizienzkontrolle sicherstellen,
- den Zwischenbericht zur Umsetzung des Programms erstellen sowie

- die Zusammenarbeit mit den Verbänden und die Öffentlichkeitsarbeit koordinieren.

E.2 Mitwirkung der Länder

Die Länder nehmen bei der Umsetzung des Bundesprogramms Wiedervernetzung eine zentrale Rolle ein:

- Die Planung und Umsetzung der Wiedervernetzungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen obliegt den im Auftrag des Bundes tätigen Ländern. Die Länder stimmen die geplanten Maßnahmen zur Wiedervernetzung im Rahmen der üblichen Zusammenarbeit mit dem BMVBS ab.
- Die Länder sind für den Aufbau, die Funktionsfähigkeit und die rechtliche Sicherung des Biotopverbunds sowie für den Vollzug von Naturschutz und Landschaftspflege zuständig. Im Rahmen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA) findet hierzu ein regelmäßiger Austausch zwischen Bund und Ländern statt. Das BMU wird die Länder in diesem Rahmen auch über den Fortschritt der Umsetzung des Bundesprogramms Wiedervernetzung unterrichten sowie die Bundesressorts über den erfolgten Austausch informieren.
- Die Länder sind für die Aufstellung der Raumordnungspläne und ihre Umsetzung zuständig. Sie treffen die Entscheidungen über die Raumnutzungen im Rahmen der jeweiligen Landesprioritäten. Hierbei sind die Ziele und Grundsätze der Bundesraumordnung zu berücksichtigen.

E.3 Mitwirkung der Verbände

Die Verbände haben bei der Vorbereitung des Bundesprogramms Wiedervernetzung eine bedeutende Rolle gespielt. Sie haben bereits frühzeitig eigene Konzepte zur Wiedervernetzung entwickelt. Diese Konzepte sind in die Forschungsarbeiten zu dem Netz der Lebensraumkorridore des Bundesprogramms Wiedervernetzung eingegangen.

DJV/BfN-Karte: Lebensraumkorridore für Mensch und Natur (2004)

Die Karte der Lebensraumkorridore für Mensch und Natur gibt das Grobkonzept Lebensraumkorridore in Deutschland wieder. Es umfasst Lebensraumkorridore für Arten der Wälder und Halboffenlandschaften, für Arten der Niederungen und Flusstäler mit Feucht- und Trockenlebensräumen, für Arten der Küstenlebensräume und für Arten der überwiegend trockenen Landschaften.

NABU-Bundeswildwegeplan (2007)

Aufbauend auf der Karte der Lebensraumkorridore für Mensch und Natur hat der NABU die aus seiner Sicht vordringlichen 125 Konfliktpunkte an Verkehrswegen für Wiedervernetzungsmaßnahmen vorgeschlagen.

BUND-Wildkatzenwegeplan (2007)

Der Wildkatzenwegeplan des BUND orientiert sich am Vorkommen und an möglichen Ansiedlungsgebieten der Wildkatze auf der Gesamtfläche der Bundesrepublik Deutschland. Es wurden auch Wildkatzenvorkommen und größere Waldflächen in den Nachbarländern berücksichtigt, um eine grenzüberschreitende Verknüpfung der Korridore zu gewährleisten.

Für die Umsetzung des Bundesprogramms Wiedervernetzung kommt den Verbänden eine aktive Rolle zu. Es sollte die Beteiligung der vor Ort aktiven Vertreter aus Schutz- und Nutzerverbänden bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen angestrebt werden, um vor allem deren Orts- und Gebietskenntnisse zu nutzen. Es sollte geprüft werden, ob Verbände Patenschaften für Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen an Querungsbauwerken übernehmen können.

Die Interministerielle Arbeitsgruppe Wiedervernetzung von BMVBS und BMU wird einen regelmäßigen Informationsaustausch mit den Naturschutzverbänden auf Bundesebene sowie dem Allgemeinen Deutschen Automobilclub (ADAC) zur Umsetzung des Programms organisieren.

E.4 Internationale Zusammenarbeit

E.4.1 Bilaterale Zusammenarbeit mit Nachbarstaaten

Die Wanderungen wild lebender Tiere machen an Staatsgrenzen nicht halt. Erforderlich ist eine ökologische Durchlässigkeit der Landschaft über nationale Grenzen hinaus. Die Aktivitäten zur Wiedervernetzung in Deutschland müssen abgestimmt sein mit den Verbundplanungen und Wiedervernetzungsmaßnahmen der Nachbarländer. Die diesem Programm zugrunde liegende „Liste der prioritären Wiedervernetzungsabschnitte“ ist mit den entsprechenden Planungen der Nachbarländer in Einklang gebracht.

Aktivitäten der Nachbarländer

Auch Deutschlands Nachbarn setzen sich für die Wiederherstellung eines zusammenhängenden Netzes von Lebensräumen für die wild lebenden Tier- und Pflanzenarten ein:

Nationale Wiedervernetzungsprogramme gibt es in den Niederlanden (Meerjarenprogram Ontsnippering), Österreich (Lebensraumvernetzung Wildtiere), der Schweiz (Wildtierkorridorprojekt) und der Tschechischen Republik.

Regionale Konzepte zur Wiedervernetzung gibt es in Belgien, Frankreich und den Niederlanden.

Planungshilfen zur Wiederherstellung von Verbund über das Straßennetz gibt es in Belgien, Dänemark, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich, Polen, der Schweiz und der Tschechischen Republik.

E.4.2 Conference of European Directors of Roads (CEDR)

Das BMVBS wird das Bundesprogramm Wiedervernetzung in die Arbeit von CEDR einbringen. Eine europäische Abstimmung über Wiedervernetzungskonzepte und die Vermeidung von Zerschneidungseffekten im Bereich des Straßenbaus findet unter dem Dach von CEDR statt. Die Arbeitsgruppe 7 „wildlife and traffic“ wurde u.a. eingerichtet, um die Erfahrungen in den Ländern auszutauschen und darauf aufbauend einen europäischen Standard im Bereich von Querungshilfen zu entwickeln.

E.4.3 Infra Eco Network Europe (IENE)

Das Bundesamt für Naturschutz wird das Bundesprogramm Wiedervernetzung in die Arbeit des "Infra Eco Network Europe" (IENE) einbringen. Dem Netzwerk gehören Vertreter der Verkehrs- und Naturschutzbehörden europäischer Länder sowie Naturschutzverbände und Wissenschaftler an. Ziel ist es, einen Informationsaustausch über die in Europa stattfindenden Aktivitäten zur Wiedervernetzung zu ermöglichen. Die Bundesregierung wird Gastgeber der nächsten IENE-Konferenz im Jahre 2012 sein.