UMWELT BUNDES AMT



BIODIVERSITÄT UND INFRASTRUKTUR: GRÜNQUERUNGEN AN STRAßE UND BAHN

Verkehrsträgerübergreifende Lebensraumvernetzung

BIODIVERSITÄT UND INFRASTRUKTUR: GRÜNQUERUNGEN AN STRAßE UND BAHN

Verkehrsträgerübergreifende Lebensraumvernetzung an Bestandstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG und ASFINAG

Theresa Walter
Roland Grillmayer
Florian Danzinger

REPORT
REP-1039

WIEN 2026

Projektleitung Florian Danzinger

Autor:innen Theresa Walter
Roland Grillmayer
Florian Danzinger

Layout Felix Eisenmenger

Umschlagfoto © Gebhard Banko

Auftraggeber Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)

Dank an die Kolleg:innen der ASFINAG, der ÖBB-Infrastruktur AG und des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur sowie Horst Leitner vom Büro für Wildökologie für die gute und konstruktive Zusammenarbeit.

Publikationen Weitere Informationen zu Umweltbundesamt-Publikationen unter: umweltbundesamt.at

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber: Umweltbundesamt GmbH
Spittelauer Lände 5, 1090 Wien/Österreich
Tel.: +43-(0)1-313 04
office@umweltbundesamt.at

Diese Publikation erscheint ausschließlich in elektronischer Form auf umweltbundesamt.at.

© Umweltbundesamt GmbH, Wien, 2026
ISBN 978-3-99004-886-3
Alle Rechte vorbehalten

EMAS
Geprüftes Umweltmanagement
REG.NO. AT- 000484

INHALTSVERZEICHNIS

ZUSAMMENFASSUNG 6

SUMMARY 8

1 EINLEITUNG 10

2 RAUMPLANERISCHE ABSICHERUNG VON GRÜNQUERUNGEN 14

3 PRIORISIERUNG DER STANDORTE FÜR GRÜNQUERUNGEN 15

4 ERGEBNISSE PRIORITÄT 1-STANDORTE 18

4.1 Niederösterreich 18

4.1.1 Gesamtsituation 18

4.1.2 Raumplanung 20

4.1.3 Standort 7 – St. Valentin/Haag 21

4.1.4 Standort 8 – Reitzberg 25

4.1.5 Standorte 5 & 6 – St. Georgen I und St. Georgen II 28

4.2 Steiermark 33

4.2.1 Gesamtsituation 33

4.2.2 Raumplanung 35

4.2.3 Standort 1 – Langenwang 35

4.2.4 Standort 2 – Kindberg 37

4.2.5 Standort 9 – Kraubath 40

4.3 Tirol 42

4.3.1 Gesamtsituation 42

4.3.2 Raumplanung 43

4.3.3 Standort 3 – Stans 44

4.3.4 Standort 4 – Terfens 47

5 ERGEBNISSE PRIORITÄT 2-STANDORTE 50

5.1 Burgenland 50

5.1.1 Standort 11 – Pöttsching 51

5.1.2 Standort 13 – Müllendorf/Steinbrunn 53

5.1.3 Standort 20 – Göttlesbrunn 55

5.2 Steiermark 57

5.2.1 Standort 12 – Schäffern 58
5.2.2 Standort 17 – Bad Blumau 60
5.3 Niederösterreich 62
5.3.1 Standort 14 – Bergland 63
5.3.2 Standort 21 – Pyhra 65
5.4 Oberösterreich 67
5.4.1 Standort 18 – Aistersheim 68
5.4.2 Standort 19 – Haag am Hausruck III 70
5.5 Salzburg 73
5.5.1 Standort 16 – Eugendorf 74
5.6 Tirol 76
5.6.1 Standort 10 – Telfs 77
5.6.2 Standort 15 – Radfeld/Kundl 79
6 FAZIT 81
7 ABBILDUNGEN 84
8 TABELLEN 87
9 LITERATURVERZEICHNIS 88

ZUSAMMENFASSUNG

Infrastrukturbetreiber und Biodiversitäts-Strategie 2030+

Die Infrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG und ASFINAG sind für einen Großteil des hochrangigen Verkehrsnetzes in Österreich zuständig. Die ÖBB-Infrastruktur AG betreut hierbei ein Streckennetz in der Länge von 4.935 km Länge (Stand 2023), während die ASFINAG für Autobahnen und Schnellstraßen mit 2.265 km Netzlänge verantwortlich ist. Im Rahmen des gegenständlichen Projektes „Biodiversität und Infrastruktur" engagierten sich die beiden Unternehmen aktiv für den Erhalt von Lebensräumen und Arten und setzten sich verstärkt für die Verbesserung der Durchlässigkeit der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur in ihrem Einflussbereich ein. Die Biodiversitäts-Strategie Österreich 2030+ bietet dazu einen umfassenden, strategischen Rahmen und zielt auch in den zuständigen Ministerien über einen ressortinternen und sektionsübergreifenden Aktionsplan speziell auf Handlungsfelder innerhalb der eigenen Einflussbereiche ab, die einen Beitrag zur Umsetzung der Strategie leisten können.

Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere" 2006

Vor knapp 20 Jahren wurde die für die Lebensraumvernetzung in Österreich wegweisende Dienstanweisung "Lebensraumvernetzung Wildtiere" für Autobahnen und Schnellstraßen durch das damalige Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) erlassen. Diese Dienstanweisung beauftragte die ASFINAG damit, das bestehende Autobahnen- und Schnellstraßennetz in den Bereichen der überregionalen Wildtierkorridore mit Grünquerungen (im Sinne der RVS 04.03.14) nachzurüsten.

Lebensraumvernetzung an Bestandesstrecken

Die aufgrund der Verkehrssicherheit durchgängig gezäunten Bundesstraßen A + S stellen durchgehend Barrieren für wildlebende Tierarten dar, während Bahnstrecken nur an besonders stark frequentierten oder baulich mit barrierebildenden Strukturen (z. B. Lärmschutzwänden) ausgestatteten Strecken eine hohe Barrierewirkung entfalten. Da die beiden Verkehrsinfrastrukturen in vielen Bereichen in Nahelage parallel verlaufen, erfordert die Lebensraumvernetzung eine gemeinsame Betrachtung. Das gegenständliche Projekt konnte nun erstmals die themenbezogene systematische Zusammenarbeit der ASFINAG mit der ÖBB-Infrastruktur AG bei der Planung und Umsetzung von Grünquerungen am hochrangigen Straßen- und Bahnnetz zum Erhalt und der Wiederherstellung von Lebensraumnetzwerken forcieren.

Priorisierung von Standorten

Ausgehend von der Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere" wurden im Projekt „Biodiversität und Infrastruktur" jene Bereiche betrachtet, in denen sich die Infrastrukturnetze von ASFINAG und ÖBB-Infrastruktur AG in Nahelage zueinander befinden und hohe bis sehr

hohe Barrierewirkungen aufweisen (im Projekt als Priorität 1 bezeichnet). In diesen Bereichen ist eine Umsetzung von Grünquerungen gemäß Dienstanweisung (BMVIT, 2006) nur sinnvoll möglich, wenn auch die Durchlässigkeit der Bahnstrecke gewährleistet wird. An den anderen Standorten, die sich aus der Dienstanweisung ableiten lassen, ergibt sich keine unmittelbare räumliche Abhängigkeit zwischen dem Autobahn- und Schnellstraßennetz und der Eisenbahninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG. Diese Standorte werden im Projekt als Priorität 2-Standorte bezeichnet.

wildökologische Betrachtung und Umfeldanalysen von Standorten

Im Bericht erfolgt eine umfassende Betrachtung von 21 Standorten in Österreich. Das Endergebnis gibt dabei den Planungs- und Umsetzungstand Ende 2024 wieder. Die wildökologischen Betrachtungen der Standorte der Priorität 1 und 2 werden zusammengefasst und weiterführende Maßnahmen werden empfohlen. Darüber hinaus werden die wichtigsten Handlungsfelder der raumplanerischen und naturräumlichen Situation im Umland der Standorte aufgezeigt. Die Ergebnisse dienen als Entscheidungshilfe für die mögliche Umsetzung von Grünquerungen durch ASFINAG und ÖBB-Infrastruktur AG.

Herausforderungen und Alternativen

Aufgrund tiefgreifender Veränderungen des Naturraumpotenzials seit dem Erlass der Dienstanweisung "Lebensraumvernetzung Wildtiere" im Jahr 2006 – beispielsweise durch Zersiedelung sowie die Entwicklung von Gewerbe- und Industriegebieten – kamen die Untersuchungen zum Schluss, dass die Errichtung von Grünquerungen an einigen Nachrüstungsstandorten nicht mehr zweckmäßig und zeitgemäß erscheint. Für diese Fälle ist eine Adaptierung der beinahe zwei Jahrzehnte alten Dienstanweisung zeitnah anzustreben. Der vorliegende Endbericht soll diesen Prozess durch die Detailanalysen der Standorte der Priorität 1 und Priorität 2 unterstützen, indem bereits mögliche alternative Standortoptionen aufgezeigt und konkrete und verortete Vorschläge für die gezielte ökologische Restauration von Schlüsselstellen ausgearbeitet wurden.

Zusammenarbeit für den Erhalt der Konnektivität in Österreich

Für die Sicherung der Vernetzung von Österreichs Lebensräumen ist die Zusammenarbeit unterschiedlichster Disziplinen und Stakeholder relevant: Raumplanung, Behörden, Infrastrukturbetreiber und Forschung sind gemeinsam gefordert. Das Projekt "Biodiversität und Infrastruktur" hat hierfür mit der erstmaligen infrastrukturübergreifenden Betrachtung wichtige Grundlagen geschaffen. Die erfolgreiche Realisierung zahlreicher Standorte an linearen Infrastrukturen ist von der Abstimmung zwischen den Infrastrukturbetreibern abhängig. Eine Weiterführung dieser Kooperation kann für den Erhalt der Lebensraumvernetzung in Österreich den entscheidenden Unterschied machen.

SUMMARY

Infrastructure Operators and Biodiversity Strategy 2030+

The infrastructure operators ÖBB-Infrastruktur AG and ASFINAG are responsible for a major part of the high-level transport network in Austria. ÖBB-Infrastruktur AG manages a rail network of 4,935 km (as of 2023), while ASFINAG is responsible for 2,265 km of motorways and expressways. Within the framework of the "Biodiversity and Infrastructure" project, both companies actively engaged in the preservation of habitats and species, focusing on improving the permeability of high-level transport infrastructure within their sphere of influence. The Austrian Biodiversity Strategy 2030+ provides a comprehensive strategic framework for this and, through an intra-departmental and cross-sectional action plan within the relevant ministries, targets specific fields of action that can contribute to the implementation of the strategy.

Service Instruction "Wildlife Habitat Connectivity"

Nearly 20 years ago, the federal ministry – then responsible for transport, innovation, and technology (BMVIT) – issued the directive "Habitat Connectivity" for motorways and expressways, a milestone for habitat networking in Austria. This instruction mandated ASFINAG to retrofit the existing motorway and expressway network with green crossings (in accordance with RVS 04.03.14) in areas identified as supra-regional wildlife corridors.

Habitat Connectivity on Existing Routes

Federal roads, which are continuously fenced for traffic safety reasons, represent persistent barriers for wildlife. In contrast, railway lines develop a high barrier effect only on particularly busy sections or those equipped with barrier structures such as noise protection walls. Since both types of transport infrastructure run parallel or in close proximity in many areas, habitat connectivity requires a joint approach. For the first time, this project facilitated systematic, theme-based cooperation between ASFINAG and ÖBB-Infrastruktur AG regarding the planning and implementation of green crossings on the high-level road and rail network to preserve and restore habitat networks.

Prioritization of Locations

Based on the "Wildlife Habitat Connectivity" service instruction, the "Biodiversity and Infrastructure" project examined areas where the ASFINAG and ÖBB-Infrastruktur AG networks are in close proximity and exhibit high to very high barrier effects (designated as Priority 1 in the project). In these areas, implementing green crossings according to the 2006 service instruction is only viable if the permeability of the railway line is also ensured. At other locations derived from the service instruction, there is no immediate spatial dependency between the road network and the railway infrastructure. These are designated as Priority 2 locations.

Wildlife Ecological Assessment and Site Analysis

The report provides a comprehensive assessment of 21 locations across Austria, reflecting the state of planning and implementation as of late 2024. The wildlife ecological assessments for Priority 1 and 2 locations are summarized, and further measures are recommended. Furthermore, the most important fields of action regarding spatial planning and the natural environment surrounding these sites are highlighted. The results serve as a decision-making aid for the potential implementation of green crossings by ASFINAG and ÖBB-Infrastruktur AG.

Challenges and Alternatives

Due to profound changes in natural landscape potential since the 2006 service instruction—caused, for instance, by urban sprawl and the development of commercial and industrial zones—investigations concluded that constructing green crossings at some retrofitting sites is no longer practical or contemporary. In these cases, an adaptation of the nearly two-decade-old service instruction should be sought promptly. This final report aims to support this process through detailed analyses of Priority 1 and 2 sites, identifying possible alternative locations and developing specific, localized proposals for the targeted ecological restoration of key points.

Cooperation to Preserve Connectivity in Austria

Securing the connectivity of Austria's habitats requires cooperation across various disciplines and stakeholders. Spatial planning, public authorities, infrastructure operators, and research sectors are called upon to act together. By providing the first cross-infrastructure assessment, the "Biodiversity and Infrastructure" project has established a vital foundation. The successful realization of numerous sites along linear infrastructures depends on coordination between operators. Continuing this cooperation can make the decisive difference in preserving habitat connectivity in Austria.

1 EINLEITUNG

Die Vielfalt an Arten- und Lebensräumen in Österreich ist erheblichem Druck ausgesetzt. Die Hauptursachen für den Verlust von Biodiversität sind unter anderem Flächeninanspruchnahme infolge zunehmender Bevölkerungsdichte und Nutzungsintensivierung, Industrie- und Gewerbeentwicklung und Infrastruktureinrichtungen, die zur Fragmentierung und Zerstörung von Lebensräumen führen, aber auch der Klimawandel.

Auswirkungen linearer Infrastruktur auf die Biodiversität

Als einen Aspekt der Biodiversitätsstrategie 2030+ hat das ehemalige Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) (nunmehr BMLUK und BMIMI) einen ressortinternen und sektionsübergreifenden Aktionsplan beschlossen. Dieser zielte speziell auf Handlungsfelder innerhalb des Einflussbereiches des damaligen BMK ab, die einen Beitrag zur Umsetzung der Biodiversitätsstrategie 2030+ leisten können. Den bundesweit agierenden Infrastrukturbetreibern ASFINAG und ÖBB-Infrastruktur AG kommt dabei eine besondere Verantwortung zu. Lineare Infrastrukturen, wie Straße und Bahn haben unweigerlich Auswirkungen auf Lebensräume und Arten. Verkehrsinfrastruktur wirkt sich auf vielen Ebenen auf das Schutzgut Biodiversität negativ aus: Sie führt zur (Teil-)Versiegelung von Böden, Zerstörung und Zerschneidung von Lebensräumen und Isolation von Populationen, Veränderung von Migrationsmöglichkeiten von Tieren sowie Belastung durch Abfälle, Chemikalien, Abgase, Licht und Lärm.

genetischer Austausch wird unterbunden

Durch die fortschreitende Zerschneidung unserer Landschaften sind insbesondere Arten mit großem Raumanspruch sowie saisonal wandernde Wildtiere immer stärker in ihrer Mobilität eingeschränkt. Dabei stellen nicht nur Tod oder Verletzung auf der Straße oder Schiene eine Gefährdungsursache dar. Vor allem wird durch die Barrierewirkung hochrangiger Verkehrsinfrastruktur auch der für die Fitness und genetische Variabilität von Arten wichtige genetische Austausch beeinträchtigt oder gar völlig unterbunden. Diese Zerschneidungs- und Isolationseffekte führen zwangsläufig zu kleineren, isolierten Populationen, deren Aussterbewahrscheinlichkeit durch Inzucht oder Zufallsereignisse erheblich zunimmt.

Grünquerungen vernetzen Lebensräume

Grünquerungen (im Sinne der RVS 04.03.14) können dabei helfen, Lebensräume zu vernetzen und die Effekte der Zerschneidung der Landschaft durch Verkehrswege abzumildern. Um Fehlinvestitionen durch Infrastrukturbetreiber zu vermeiden, müssen jedoch die zu diesen Grünquerungen führenden Wildtierkorridore von Bebauungen freigehalten und raumplanerisch abgesichert werden.

Während Bahnstrecken nur an besonders stark frequentierten oder baulich mit Barriere bildenden Strukturen (z. B. Lärmschutzwänden) ausgestatten Strecken eine hohe Barrierewirkung entfalten, stellen die aufgrund der Verkehrssicherheit durchgängig gezäunten Autobahnen und Schnellstraßen durchgehend Barrieren für wildlebende Tiere dar.

Die Richtlinien "RVS 04.03.12 Wildschutz" (FSV, 2007) sowie "RVS 04.03.14 Schutz wildlebender Säugetiere (ausgenommen Fledermäuse) an Verkehrswegen" (FSV, 2024) aus dem Normenwerk der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen geben unter anderem Schwellenwerte für die Barrierewirkung der Infrastrukturen und erforderliche Maßnahmen an, die als Stand der Technik bei Planungen neuer Verkehrsinfrastruktur angewendet werden.

ältere Bestandstrecken nachrüsten

Da dies bei den älteren Bestandstrecken noch keine Berücksichtigung fand, wurden im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) im Jahr 2001 erstmals österreichweit die Zerschneidungswirkung von Schnellstraßen und Autobahnen erhoben und Empfehlungen für die Aufrechterhaltung und Wiederherstellung der Durchlässigkeit erarbeitet (Völk et al., 2001). Aufbauend auf dem Modell der Habitatvernetzung für waldbevorzugende, wildlebende Großsäuger in Österreich (Köhler, 2005) erfolgte eine Prioritätensetzung für Nachrüstungsvorschläge für Grünquerungen über Autobahnen und Schnellstraßen (Proschek, 2005). Von den zunächst 27 erarbeiteten Grünbrückenstandorten der Kategorie A (Völk et al., 2001) wurden aus wildökologischer und raumplanerischer Sicht schließlich 18 Standorte sowie zwei Alternativstandorte als geeignet eingestuft. Die Dienstanweisung "Lebensraumvernetzung Wildtiere" (BMVIT, 2006) verpflichtet die ASFINAG, an diesen ausgewählten Standorten an den bestehenden Bundesstraßen Grünquerungen nachzurüsten, mit dem Ziel, die Barrierewirkung des A + S Netzes in den Wildtierkorridoren zwischen den Kerngebieten (Alpen, Karpathen, Dinariden und bayrisch-böhmische Bergwaldgebiete) zu reduzieren und Wanderbewegungen wilder Tiere wieder zu ermöglichen.

Infrastrukturübergreifende Betrachtung notwendig

Aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und Topografie Österreichs verläuft die hochrangige Straßen- und Schieneninfrastruktur über weite Strecken in unmittelbarer Nahelage. Ökologisch wirksame und gleichermaßen ökonomisch vertretbare Umsetzungsstandorte von Grünquerungen erfordern daher auch in derartigen Bereichen eine infrastrukturübergreifende Betrachtung. Im Rahmen der Umsetzung der Dienstanweisung durch die ASFINAG haben sich vier Bereiche gezeigt, in denen funktionelle und effiziente Lösungen nur infrastrukturübergreifend gefunden werden können.

Priorität 1-Standorte

Daher wurde im Rahmen des gegenständlichen Projektes "Biodiversität und Infrastruktur" ein Arbeitspaket der Lösung dieser Problematik gewidmet. Vorrangig (im Projekt als Standorte Priorität 1 bezeichnet) sollten jene Bereiche, in denen sich beide Infrastrukturen in Nahelage befinden und hohe bis sehr hohe Barrierewirkungen aufweisen, gesamtheitlich betrachtet werden.

Dazu wurde das Büro für Wildökologie und Forstwirtschaft von DI Horst Leitner im Jahr 2024 im Rahmen des Projektes seitens der ÖBB-Infrastruktur AG und der ASFINAG mit der Prüfung der relevanten Bereiche beauftragt. Ziel der Untersuchung war die Identifikation des erforderlichen Maßnahmenbedarfs sowie der jeweils bestgeeigneten Standorte für bauliche bzw. gestalterische Maßnahmen zur Gewährleistung der Durchlässigkeit für Wildtiere an jenen vier definierten prioritären Bereichen. In Bezug auf die frequenzbasierte Barrierewirkung der Bahn wurden dabei die Zeithorizonte der Zugfrequenzen bis 2040 entsprechend der RVS 04.03.14 "Wildlebende Säugetiere (ausgenommen Fledermäuse) an Verkehrswegen" miteinbezogen.

Priorität 2-Standorte

An den anderen Standorten, die sich aus der Dienstanweisung ableiten lassen, ergibt sich keine unmittelbare räumliche Abhängigkeit zwischen dem Autobahn- und Schnellstraßennetz und der Eisenbahninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG. Diese Standorte werden nachfolgend als Priorität 2-Standorte bezeichnet. Die Einteilung nach Priorität 1 und 2 ist somit aus Sicht der ÖBB-Infrastruktur AG zu sehen, für die ASFINAG sind alle Standorte der Dienstanweisung relevant.

Beratung durch das Umweltbundesamt

Das Projektteam der Umweltbundesamt GmbH unterstützte das BMIMI in Zusammenarbeit mit der ASFINAG und der ÖBB-Infrastruktur AG mit fachlicher Expertise bei der Bedarfserhebung von Grünquerungen an hochrangiger Infrastruktur. Im gegenständlichen Projekt betraf dies insbesondere die Beratung hinsichtlich Standortwahl, Einbettung in das Korridornetz der Lebensraumvernetzung Österreichs sowie den regionalen Biotopverbund. Ein Schwerpunkt lag hierbei bei der infrastrukturübergreifenden Kopplung von Grünquerungen für Wildtiere an Straße und Bahn.

Der vorliegende Endbericht stellt eine übersichtliche Zusammenschau der wichtigsten Erkenntnisse aus der infrastrukturübergreifenden Bearbeitung potenzieller Grünquerungsstandorte zur effizienten und nachhaltigen Umsetzung der Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere" dar und soll als Entscheidungsgrundlage bei der weiteren Umsetzung sowohl der Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere“ als auch der Ziele der Biodiversitätsstrategie 2030+ generell

dienen. Der Bericht basiert auf dem fachlichen Entwicklungs- und Abstimmungsstand von Ende des Jahres 2024.

Bewertung der ökologischen Eignung

Dieser Bericht bewertet rein die wildökologischen Aspekte der einzelnen Standorte, die technische Machbarkeit wurde weder geprüft noch bewertet und ist jedenfalls gesondert für jeden Standort zu untersuchen. Bei jenen Standorten, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG und die ASFINAG Querungsbauwerke errichten müssen, um die Funktionalität zu ermöglichen, ist eine machbare und effiziente Gesamtlösung für beide Unternehmen zu entwickeln.

Es wird festgehalten, dass im vorliegenden Bericht immer mehrere Standorte auf ihre Eignung untersucht werden. Die erforderliche Anzahl umzusetzender Querungen ergibt sich davon unabhängig aus der Dienstanweisung für die ASFINAG bzw. aus den im Projekt festgestellten notwendigen Maßnahmen für die ÖBB-Infrastruktur AG.

2 RAUMPLANERISCHE ABSICHERUNG VON GRÜNQUERUNGEN

rechtliche Grundlagen

Die Verankerung der Lebensraumvernetzung im Allgemeinen und die raumplanerische Absicherung von geplanten und umgesetzten Grünquerungen im Besonderen stellen eine wesentliche Voraussetzung für die nachhaltige Umsetzung der Biodiversitäts-Strategie Österreich 2030+ dar. Sie sind aber auch für die langfristige Absicherung der Investitionen der Infrastrukturbetreiber unumgänglich. Das Forstgesetz, die Raumplanungs-, Naturschutz-, Bodenschutz- und Jagdgesetze bzw. die zugehörigen Verordnungen bieten verschiedene Möglichkeiten, um vernetzte Grünräume zu sichern – beispielsweise über Ausgleichsregelungen, die Freihaltung von Flächen (Grünraumerhalt, Bodenschutz etc.), ökologische oder wildökologische Raumplanung oder den Waldentwicklungsplan (Leitner et al., 2016).

wirtschaftliche Überlegungen

Die Errichtung und Wartung von Grünquerungen, aber auch die Aufwertung von bestehenden Durchlässen, erfordern einen beträchtlichen finanziellen Aufwand. Die Frage nach der langfristigen Funktionsfähigkeit derartiger Grünquerungen ist daher, neben der ökologischen Notwendigkeit, auch aus wirtschaftlicher Sicht im Sinne der verantwortungsvollen Mittelverwendung unumgänglich. Eine der wesentlichsten Voraussetzungen, um Fehlinvestitionen durch Infrastrukturbetreiber zu vermeiden, stellt die Ersichtlichmachung von geplanten und errichteten Grünquerungen sowie die langfristige und weitreichende Freihaltung von Wildtierkorridoren in den jeweiligen Flächenwidmungsplänen der Anrainergemeinden bzw. in den Raumordnungsprogrammen der zuständigen Landesbehörden dar (Birngruber et al., 2012).

wichtige Rolle der Raumplanung

Der Raumplanung als Querschnittsmaterie und den befassten Fachbereichen kommt dabei entscheidende Bedeutung in der Absicherung von Grünräumen und Grünraumverbindungen zu. Auf Basis gesetzlicher Regelungen können rechtswirksame Ausweisungen erfolgen und Grünquerungen sowie Lebensraumkorridore in unterschiedliche Planungsmaterien integriert und damit abgesichert werden.

Um die raumplanerische Absicherung der Lebensraumkorridore generell, aber insbesondere im Umfeld von Querungsbauwerken voranzutreiben, wurde im gegenständlichen Projekt der Austausch mit den Landesverkehrsreferent:innen und der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) gesucht.

3 PRIORISIERUNG DER STANDORTE FÜR GRÜNQUERUNGEN

Priorität 1-Standorte

In einem ersten Arbeitsschritt wurden jene 18 Standorte sowie zwei Alternativstandorte am existierenden Autobahn- und Schnellstraßennetz der ASFINAG, an denen laut der Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere" (BMVIT, 2006) zusätzliche Grünquerungen zu errichten sind, hinsichtlich der räumlichen Nähe und der allfälligen Barrierewirkung des österreichischen Eisenbahnnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG evaluiert (siehe Abbildung 1). Es wurden insgesamt vier Bereiche identifiziert, in denen eine weitere Umsetzung von Grünquerungen gemäß der genannten Dienstanweisung nur sinnvoll möglich ist, wenn auch die Durchlässigkeit in Zusammenschau mit den in räumlicher Nähe befindlichen Bahnstrecken gewährleistet ist. Diese Bereiche und die damit verbundenen Maßnahmen werden in gegenständlichem Projekt als Priorität 1-Standorte bezeichnet.

Priorität 2-Standorte

An den anderen Standorten, die sich aus der Dienstanweisung ableiten lassen, ergibt sich keine unmittelbare räumliche Abhängigkeit zwischen dem Autobahn- und Schnellstraßennetz und der Eisenbahninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG. Diese Standorte werden nachfolgend als Priorität 2-Standorte bezeichnet. Die Einteilung nach Priorität 1 und 2 erfolgt somit aus der gemeinsamen Betrachtungslogik von ÖBB-Infrastruktur AG und ASFINAG im gegenständlichen Projekt. Für die ASFINAG sind alle Standorte der Dienstanweisung relevant. Eine Übersicht der Priorität 1- und Priorität 2-Standorte ist in Abbildung 1 dargestellt.

In weiterer Folge werden für die Standorte der Priorität 1

- die Barrierewirkung laut RVS 04.03.14 der ÖBB-Eisenbahninfrastruktur für die Zeithorizonte 2022, 2035 und 2040 aufgrund baulicher Veränderungen bzw. erwarteter Zugfrequenz[1] berücksichtigt, um langfristig die Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore in diesen Bereichen beurteilen zu können,
- die naturräumlichen Gegebenheiten unter Berücksichtigung der raumplanerischen Situation im jeweiligen Untersuchungsgebiet dargestellt,

[1] Als Zugfrequenzen wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG für den Zeithorizont 2022 tatsächliche Durchschnittswerte, für den Zeithorizont 2035 prognostizierte Werte aus der Verkehrsprognose 2025+ und für den Zeithorizont 2040 Ableitungen aus den Systemtrassen des Fachentwurfs Zielnetz 2040 herangezogen.

- die bestmögliche Verortung zu errichtender Grünquerungen an Autobahn- und Schnellstraßen sowie Eisenbahninfrastruktur bzw. mögliche alternative Positionierung identifiziert und
- die notwendigen baulichen und gestalterischen Maßnahmen im Bereich der Grünquerungen für die Sicherstellung der Durchlässigkeit skizziert.

Für die Standorte der Priorität 2 erfolgt hingegen

- die Ermittlung der Barrierewirkung laut RVS 04.03.14 für die Zeithorizonte 2022, 2035 und 2040 aufgrund baulicher Veränderungen bzw. erwarteter Zugfrequenz[1] sowie
- eine allfällige Betrachtung der notwendigen baulichen und gestalterischen Maßnahmen, welche unmittelbar die Eiseninfrastruktur betreffen.

Datenquellen

Die zusammenfassende Darstellung der Priorität 1-Standorte basiert dabei auf der Studie "Gemeinsame Identifikation potenzieller Standorte von Wildquerungen sowie Maßnahmenentwicklung am Netz von ASFINAG und ÖBB INFRA" des Büros für Wildtierökologie und Forstwirtschaft, DI Horst Leitner (Leiler et al., 2024). Als Zusatzinformation zur Beurteilung der Gesamtsituation an diesen Standorten bzw. den entsprechenden Streckenabschnitten wurden aus der internen Datenbank der ÖBB-Infrastruktur AG registrierte Tierkollisionen in den Jahren 2022 und 2023 herangezogen.

Die Zusammenfassung der Situation der ÖBB-Infrastruktur AG im Bereich der Priorität 2-Standorte basiert auf den Analysen, welche durch die ÖBB-Infrastruktur AG in Entsprechung der Methode für die Priorität 1-Standorte durchgeführt wurden und die hierfür bereitgestellte Präsentation "Streckenanalyse: Barrierewirkung Prio 2 Standorte, Stand 15.10.2024" (ÖBB-Infrastruktur AG, 2024).

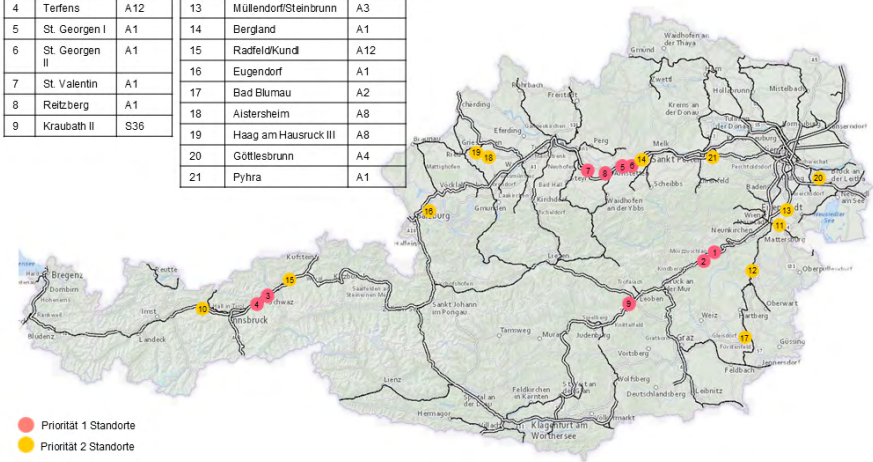
[1] Als Zugfrequenzen wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG für den Zeithorizont 2023 tatsächliche Durchschnittswerte, für den Zeithorizont 2035 prognostizierte Werte aus der Verkehrsprognose 2025+ und für den Zeithorizont 2040 Ableitungen aus den Systemtrassen des Fachentwurfs Zielnetz 2040 herangezogen.

Abbildung 1: Übersicht zu den Standorten der Priorität 1 und Priorität 2.

Übersicht der priorisierten Standorte

PRIORITÄT 1:		
Nr	Standort	Strecke
1	Langenwang	S6
2	Kindberg	S6
3	Stans	A12
4	Terfens	A12
5	St. Georgen I	A1
6	St. Georgen II	A1
7	St. Valentin	A1
8	Reitzberg	A1
9	Kraubath II	S36

PRIORITÄT 2:		
Nr	Standort	Strecke
10	Telfs	A12
11	Pöttsching	S4
12	Schäffern	A2
13	Müllendorf/Steinbrunn	A3
14	Bergland	A1
15	Radfeld/Kundl	A12
16	Eugendorf	A1
17	Bad Blumau	A2
18	Aistersheim	A8
19	Haag am Hausruck III	A8
20	Göttlesbrunn	A4
21	Pyhra	A1



Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG und Umweltbundesamt

4 ERGEBNISSE PRIORITÄT 1-STANDORTE

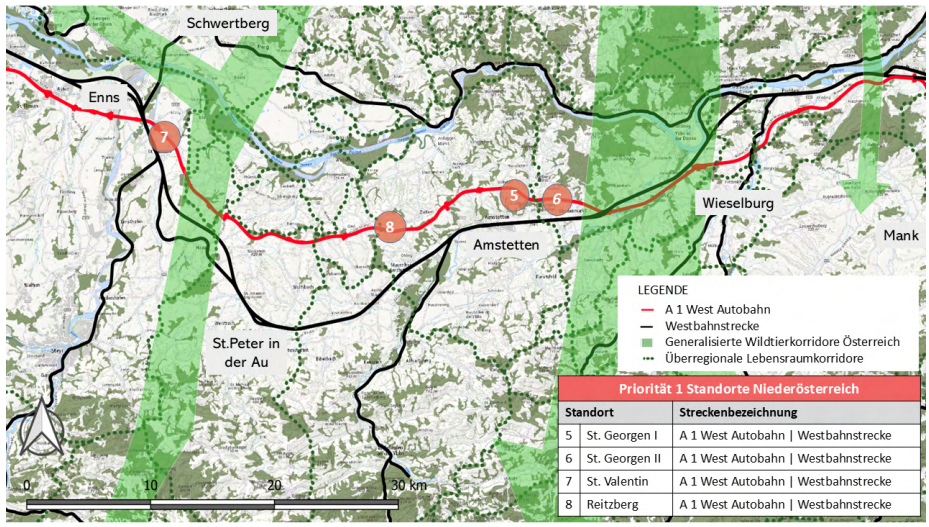
Priorität 1-Standorte bezeichnen jene Bereiche, in denen sich die Infrastrukturen von ASFINAG und ÖBB-Infrastruktur AG in Nahelage zueinander befinden und eine hohe bis sehr hohe Barrierewirkungen aufweisen. In diesen Bereichen ist eine weitere Umsetzung von Grünquerungen gemäß Dienstanweisung (BMVIT, 2006) nur sinnvoll möglich, wenn auch die Durchlässigkeit in Zusammenschau mit den in räumlicher Nähe befindlichen Bahnstrecken gewährleistet ist.

4.1 Niederösterreich

4.1.1 Gesamtsituation

Abbildung 2: Lebensraumkorridore und Priorität 1-Standorte im Untersuchungsgebiet Niederösterreich.

Übersicht zu Standorten der Priorität 1 in Niederösterreich



Quelle: Umweltbundesamt

Standorte am Machland- und Tschechien-Korridor

Die Dienstanweisung "Lebensraumvernetzung Wildtiere" (BMVIT, 2006) sieht in diesem Bereich 3 Standorte zur Wiedervernetzung im Bereich der Bundesstraße vor: St. Valentin (Machland Korridor) und St. Georgen I und St. Georgen II (Hauptkorridor NÖ Kalkalpen – CZ). Der Standort Reitzberg wurde als möglicher Alternativstandort entwickelt. Die ÖBB-Westbahnstrecke befindet sich an allen Standorten in unmittelbarer

Nahelage, weshalb sie in diesem Projekt als Priorität 1-Standorte gesamtheitlich näher untersucht wurden (siehe Abbildung 2).

Die Standorte St. Valentin/Haag (7) und Reitzberg (8) dienen der Wiederherstellung des überregional bedeutsamen Machland-Korridors der im westlichen Teil Niederösterreichs verläuft. Die Standorte St. Georgen I (5) und St. Georgen II (6) sind für die Wiederherstellung des Hauptkorridors zwischen den Niederösterreichischen Kalkalpen und Tschechien (= Tschechien Korridor) relevant.

sehr hohe Barrierewirkung durch Straße und Bahn

Die A 1 West Autobahn und die Westbahnstrecke der ÖBB stellen im betrachteten Untersuchungsgebiet eine Barriere für Wildtiere dar (siehe Tabelle 1). Die A 1 West Autobahn ist dabei über weite Strecken durch Lärmschutzwände gesäumt und durchgehend mit Wildschutzzäunen gesichert, die eine sehr hohe Barrierewirkung verursachen. Ähnlich verhält es sich mit der Westbahnstrecke: Die hohe Zugfrequenz und die baulichen Maßnahmen entlang der Strecke verhindern vielerorts die Querung durch Wildtiere. Als Zusatzinformation zur Beurteilung der Gesamtsituation wurden für diesen Streckenabschnitt aus der ÖBB internen Datenbank die für die Jahre 2022 und 2023 offiziell registrierten Tierkollisionen erhoben. Es konnten dabei insgesamt nur zwei Meldungen gefunden werden. Aufgrund der hohen Zugfrequenz und den abschnittsweise vorhandenen Lärmschutzwänden sind die Abundanzen der Tiere im Gefahrenbereich der Gleisanlagen offensichtlich stark eingeschränkt. Die zunehmende Siedlungsdichte in Niederösterreich verschärft diese Problematik zusätzlich und beeinträchtigt die Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore.

Tabelle 1: Überblickstabelle zur Barrierewirkung und Standorteignung in Niederösterreich nach RVS 04.03.14.

Barrierewirkung		St. Valentin/ Haag	Reitzberg	St. Georgen I
A 1 West Autobahn		GQ Kat. A: gut geeignet	GQ Kat. A: gut geeignet	GQ Kat. A: gut geeignet
baulich	sehr hoch			
frequenzbasiert	hoch			
Westbahnstrecke neu		Unterflurtrasse vorhanden	GQ Kat. A: gut geeignet	GQ Kat. A: gut geeignet
frequenzbasiert	hoch: 250–400 Züge/24h	-	-	-
Perspektive 2040	sehr hoch: > 400 Züge/24h			
Westbahnstrecke alt		Querungserleichterung		
frequenzbasiert	nicht relevant			

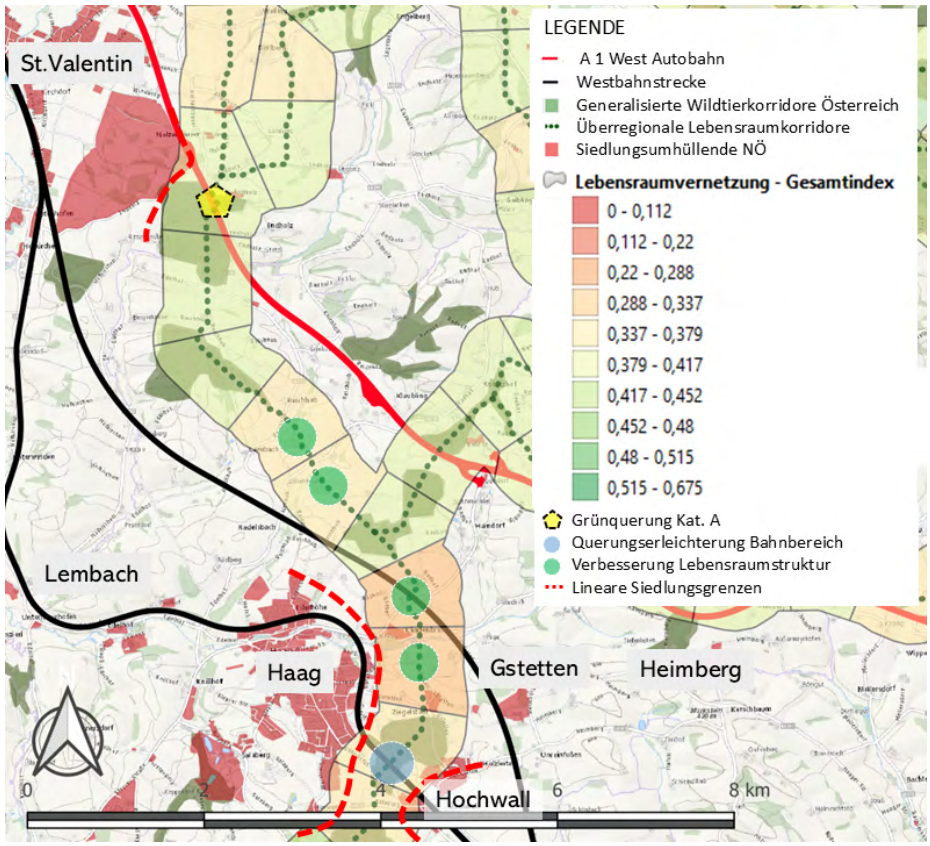
4.1.2 Raumplanung

rechtliche Grundlagen

Die örtliche und überörtliche Raumordnung ist im Niederösterreichischen Raumordnungsgesetz 2014 verankert. Darin ist als Leitziel unter anderem die „Sicherung und Vernetzung wertvoller Grünlandbereiche und Biotope sowie Berücksichtigung der Europaschutzgebiete“ (§ 1 Abs. 2 Z 1 lit j NÖ ROG 2014) definiert. Betreffend den Flächenwidmungsplan kann außerdem folgende rechtliche Grundlage entnommen werden: „Bei der Festlegung der Widmungsarten außerhalb von Ortsbereichen ist die zusammenhängende landwirtschaftliche Flur in günstigem Zuschnitt zu erhalten und die Vernetzung wertvoller Grünlandbereiche und Biotope (einschließlich ökologischer Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen) sicherzustellen. […]“ (§ 14 Abs 16 NÖ ROG 2014).

4.1.3 Standort 7 – St. Valentin/Haag

Abbildung 3: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich St. Valentin/Haag nach Errichtung der Grünquerungen (GQ).



Quelle: Umweltbundesamt

4.1.3.1 Naturraum

Beschreibung des Bereiches

Die Durchlässigkeit des Lebensraumkorridors im Betrachtungsraum St. Valentin/Haag ist zurzeit noch gegeben (siehe Abbildung 3). Im Bereich zwischen Haag und dem Siedlungskörper Holzleiten umfasst der Korridor gerade noch die geforderte bebauungsfreie Mindestbreite von 800 m.

Im weiterführenden Korridorverlauf Richtung Norden befinden sich einzelne kleine Siedlungskörper, die wenn möglich, nicht mehr erweitert werden sollten. Der weitere Verlauf des Korridors nördlich in Richtung A 1 West Autobahn weist keine Siedlungskörper und teilweise eine gute Waldausstattung auf und gilt somit noch als durchlässig. Östlich und westlich der A 1 West Autobahn befinden sich bewaldete Bereiche,

nordöstlich mehrere mit Gehölzen gesäumte Gräben, die als Leitelemente dienen.

4.1.3.2 Raumplanung

keine Engstelle durch Bebauung

Die Baulandreserven, also als Bauland gewidmete, jedoch noch unverbaute Flächen, im Bereich der geprüften GQ-Standorte im Untersuchungsgebiet St. Valentin und Haag konzentrieren sich auf die großen Siedlungsbereiche der genannten Stadtgemeinden. Im Bereich der A 1 West Autobahn ergibt sich im Hinblick auf die Bebauung keine Korridorengstelle. Die geprüften Standorte entlang der Neubaustrecke und der alten Westbahnstrecke zwischen St. Valentin und St. Johann in Engstetten befinden sich östlich und westlich des Siedlungsgebietes Haag. Westlich sind einzelne Siedlungsfragmente ersichtlich, die jedoch keine nennenswerte Barrierewirkung auf das wechselnde Wild haben.

4.1.3.3 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

Querungerleichterung östlich von Haag schaffen

Die Neubaustrecke der Westbahn, die südlich des Standorts an der A 1 West Autobahn verläuft, ist in Tieflage als Tunnel ausgeführt und stellt somit keine Barriere für Wildtiere dar. Die alte Westbahnstrecke hingegen weist, besonders im Bereich östlich von Haag, aufgrund von Mauern eine Barrierewirkung auf (siehe Abbildung 4). Es wird daher empfohlen, an der alten Westbahnstrecke östlich von Haag eine Querungserleichterung zu schaffen.

Abbildung 4: Querungserleichterung im Bereich der alten Westbahnstrecke östlich von Haag.

Querungserleichterung östlich von Haag



Quelle: DI Horst Leitner. Büro für Wildökologie und Forstwirtschaft

UMWELT BUNDES AMT

4.1.3.4 Maßnahmen ASFINAG

Grünquerung bei St. Valentin empfohlen

Die A 1 West Autobahn stellt aufgrund von durchgehender Zäunung im gesamten Untersuchungsgebiet eine Vollbarriere für Wildtiere dar. In St. Valentin wurde ein Standort an der A 1 West Autobahn auf seine Eignung zur Errichtung einer Grünquerung (GQ) der Kategorie A geprüft. Die Erhebungen ergaben, dass sich dieser Standort aus wildökologischer Sicht gut für den Bau einer GQ eignet.

4.1.3.5 Weitere Maßnahmen zur Absicherung und Verbesserung der Durchlässigkeit des Lebensraumkorridors

Um die Durchlässigkeit des Korridorverlaufes langfristig sicherzustellen, werden die folgenden Maßnahmen empfohlen.

Maßnahmen Raumplanung

Östlich von Haag im Bereich zwischen der Stadt und dem Siedlungskörper Holzleiten sollte der Korridorbereich nach Möglichkeit durch die Festlegung linearer Siedlungsgrenzen vor weiterer Bebauung freigehalten werden (siehe Abbildung 3 – rot gestrichelte Linie). Im Bereich südöstlich der alten Westbahnstrecke ist die Aufrechterhaltung der aktuellen Nutzung der land- und forstwirtschaftlich gewidmeten Flächen

anzustreben. Durch den Neubau des Umspannwerkes Haag Süd und der benachbarten Agri-PV Anlage wurde bereits in den Korridor eingegriffen. Bei den Korridorabschnitten weiter nördlich sollte darauf geachtet werden, dass es zu keinen nennenswerten Erweiterungen des ausgewiesenen Siedlungsumhüllenden der Siedlungskörper Ziegelstadl und Klingenbrunn kommt.

Maßnahmen Landschaftspflege

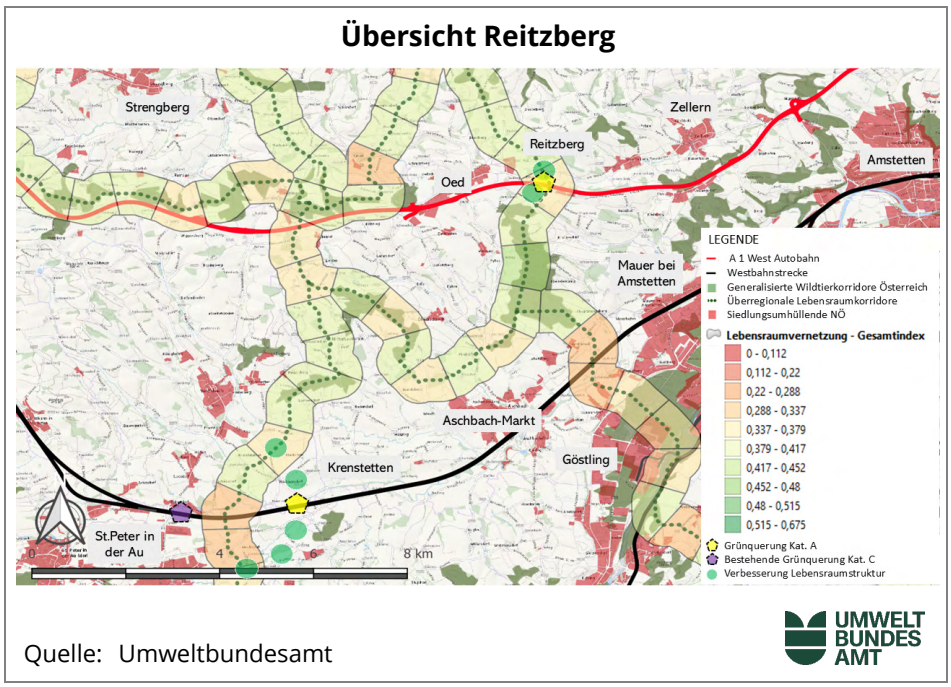
Speziell im Bereich des Siedlungskörpers Ziegelstadl und Klingenbrunn ist eine Erhöhung der Durchlässigkeit des Korridors durch das Einbringen von Landschaftselementen mit Leitfunktion (Flurgehölze, Waldinseln, Raine etc.) anzustreben. Abbildung 3 zeigt eine Priorisierung jener Korridorbereiche, in denen eine Erhöhung der Durchlässigkeit mit Landschaftselementen besonders relevant ist. Die Ausgestaltung und Pflege der Nahbereiche von GQ kann dabei anhand bestehender Leitfäden und Studien konzipiert werden (ASFINAG, 2020).

4.1.3.6 Zusammenfassung empfohlener Maßnahmen

- ASFINAG: Errichtung einer GQ der Kategorie A an der A 1 West Autobahn (St. Valentin).
- ÖBB-Infrastruktur AG: Umsetzen einer Querungserleichterung im Bereich der alten Westbahnstrecke östlich von Haag.
- Raumplanerische Absicherung der Durchlässigkeit des Korridors durch das Einziehen linearer Siedlungsgrenzen östlich von Haag und westlich des Siedlungskörpers von Holzleiten sowie westlich der geplanten GQ an der A 1 West Autobahn. Keine Ausweitung der Grenzen der Siedlungsumhüllenden der Siedlungskörper Ziegelstadl und Klingenbrunn.
- Landschaftsgestalterische Maßnahmen zur Erhöhung der Durchlässigkeit des Korridors von ausgewiesenen Korridorbereichen (siehe Abbildung 3).

4.1.4 Standort 8 – Reitzberg

Abbildung 5: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich Reitzberg nach Errichtung der Grünquerungen.



Quelle: Umweltbundesamt

4.1.4.1 Naturraum

Beschreibung des Bereiches

Rund um den vorgeschlagenen Standort um die A 1 West Autobahn ist der Korridor aus naturräumlicher Sicht intakt. Der südlich der A 1 West Autobahn gelegene Heubergwald bildet ein wichtiges Trittsteinbiotop für weitwandernde Arten. Entlang der Westbahnstrecke stellen die sich ausdehnenden Siedlungskörper von Gunnersdorf, Spiegelsberg und das Industriegebiet im Bereich Galtberg eine gewisse Belastung des Korridors dar. Noch schwerer wiegt allerdings die Ausdehnung der Widmungsumhüllenden im Bereich zwischen dem Industriegebiet Heide bei Göstling und dem Siedlungsbereich Neufurth bzw. Hausmening-Ulmerfeld. Hier weist der verbleibende Korridor in den Ybbsauen nur noch eine Breite von 400 m auf. Alternativ könnten die Streckenabschnitte westlich von Aschbach-Markt besser genutzt werden, um eine Nord-Süd-Verbindung des Korridors zu gewährleisten, da dieser Bereich naturräumlich noch nicht so stark unter Druck geraten ist.

4.1.4.2 Raumplanung

weiterer Verbauung vorbeugen

Die als Bauland gewidmeten Bereiche konzentrieren sich hier rund um das Siedlungsgebiet von Aschbach-Markt und die Ausläufer der

Stadtgemeinde Amstetten. Hier wären Maßnahmen von Seiten der Raumplanung wünschenswert, die eine weitere Verbauung des Korridors verhindern, wie z. B. die Ausweisung von Siedlungsgrenzen. Vor allem die rezente Ausdehnung des Industriegebietes im Bereich Heide bei Göstling wirkt sich negativ auf den vorhandenen Lebensraumkorridor aus. Der Bereich westlich von Aschbach-Markt ist hingegen noch relativ unbeeinflusst.

4.1.4.3 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

Aufwertung der GQ über die Treffling empfohlen

Die Westbahnstrecke stellt im begutachteten Bereich eine Vollbarriere für Wildtiere dar. Nachdem der Bereich zwischen Aschbach-Markt und Mauer bei Amstetten aufgrund der negativen Auswirkungen des Siedlungsdrucks auf den Korridor hier nicht weiter betrachtet wird, verbleibt der Bereich westlich von Aschbach-Markt. Hier besteht im Westen bereits eine Querungshilfe der Kategorie C über die Url, die für eine lokale Vernetzung sorgt. Zusätzlich wird empfohlen die bereits bestehende Querungshilfe über die Treffling zu einer Grünquerung der Kategorie A aufzuwerten, um auch überregionale Wanderbewegungen von Wildtieren zu ermöglichen. Die naturräumliche Anbindung und die derzeitige Raumplanung ist an diesem Standort besser geeignet als an der Grünquerung an der Url.

4.1.4.4 Maßnahmen ASFINAG

GQ östlich von Reitzberg empfohlen

Um die Durchlässigkeit des Korridors in weiterer Folge auch an der A 1 West Autobahn zu erhalten, wird im Bereich östlich von Reitzberg die Umsetzung einer Grünquerung der Kategorie A empfohlen. Dieser Standort eignet sich aus wildökologischer Sicht gut für ein solches Vorhaben.

4.1.4.5 Weitere Maßnahmen zur Absicherung und Verbesserung der Durchlässigkeit des Lebensraumkorridors

Eine Verlegung des Korridorverlaufes im Bereich westlich von Aschbach-Markt wird erforderlich, um die empfohlene Wildtierquerung der Kategorie A an der Westbahnstrecke in das existierende Lebensraumkorridornetzwerk einzubinden. Um die Durchlässigkeit des Korridorverlaufes langfristig sicherstellen zu können, werden des Weiteren die folgenden Maßnahmen empfohlen.

Maßnahmen Raumplanung

Um ein Szenario, bei dem ein Wildtierkorridor, wie im Bereich zwischen dem Industriegebiet Heide bei Göstling und Hausmening-Ulmenfeld

durch Umwidmungen in Bauland, massiv unter Druck gerät zu vermeiden, ist es dringend notwendig, land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen im Bereich der Korridore auch raumplanerisch abzusichern. Die Region westlich von Aschbach-Markt ist bisher nur dünn besiedelt und eignet sich daher noch gut für die Lebensraumvernetzung.

Maßnahmen Landschaftspflege

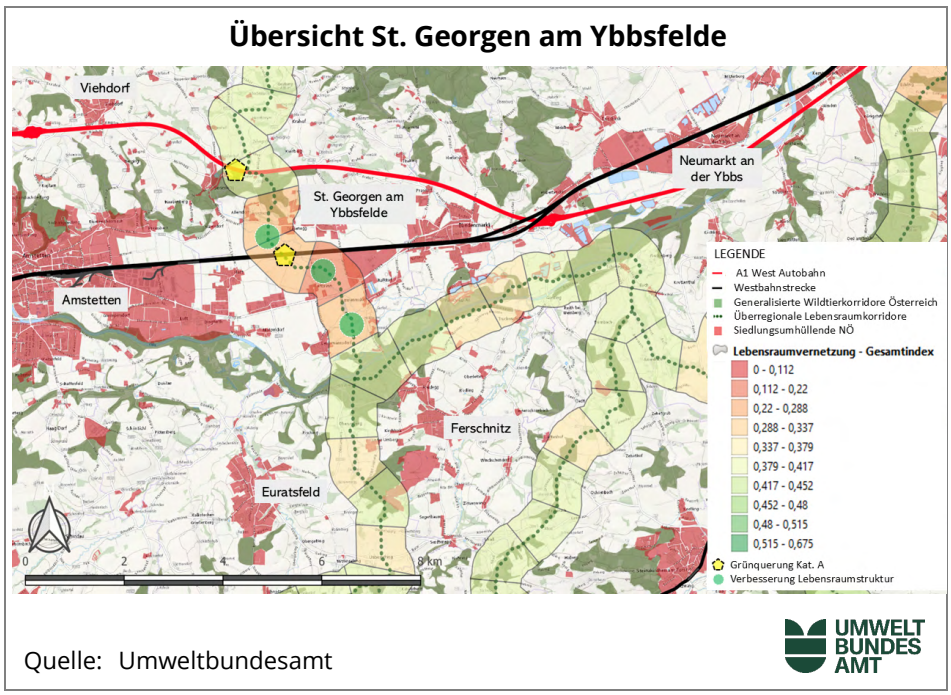
Rund um den geplanten Standort für die GQ an der A 1 West Autobahn wäre eine Verbesserung der Landschaftsstruktur durch die Pflanzung von Bäumen, Hecken und Sträuchern im Bereich rund um den Neubau der Querungsmöglichkeit wünschenswert, damit diese gut von Wildtieren angenommen werden kann. Im Korridorverlauf zwischen A1 West Autobahn und Westbahnstrecke gibt es vereinzelt Bereiche, die mit Strukturelementen aufgewertet werden sollten (siehe Abbildung 5).

4.1.4.6 Zusammenfassung empfohlener Maßnahmen

- ASFINAG: Errichtung einer Grünquerung der Kategorie A an der A 1 West Autobahn.
- ÖBB-Infrastruktur AG: Aufwertung des Durchlasses an der Treffling an der Westbahn zu einer Grünquerung der Kategorie A.
- Raumplanerische Absicherung des neuen Verlaufes des Korridors, um Widmungen wie in der Vergangenheit zu vermeiden.
- Adaptierung des Korridorverlaufes im Bereich der Westbahnstrecke.
- Bessere landschaftliche Einbindung der Grünquerung an der A 1 West Autobahn.
- Einbringen von Leitstrukturen im Bereich der geplanten Grünquerung an der Westbahnstrecke an der Treffling.

4.1.5 Standorte 5 & 6 – St. Georgen I und St. Georgen II

Abbildung 6: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich St. Georgen am Ybbsfelde nach Errichtung der GQ.



Quelle: Umweltbundesamt

4.1.5.1 Naturraum

Beschreibung des Bereiches

Während der Naturraum nördlich der A 1 West Autobahn eine relativ dünne Besiedlung mit zahlreichen Bauminseln und Gehölzreihen aufweist, beeinträchtigt die Siedlungsdichte südlich der A 1 West Autobahn und der Westbahnstrecke den Verlauf des Korridors. Aufgrund der naturräumlich besseren Ausstattung mit Landschaftselementen westlich von St. Georgen am Ybbsfelde ist dieser Bereich zu favorisieren. Östlich der Marktgemeinde St. Georgen am Ybbsfelde dominiert offenes Agrarland, das mit Strukturen aufgewertet werden könnte. Der Korridorverlauf im Osten ist jedoch südlich der Westbahnstrecke, die aufgrund einer bescheidmäßigen Auflage in diesem Bereich frei von Lärmschutzwänden und anderen Einfriedungen gehalten wurde, durch das neu errichtete Distribution Center der Firma DOKA beeinträchtigt und wird dadurch verworfen. Der westliche Verlauf des Korridors (siehe Abbildung 6) bietet zumindest entlang des Seisenegger Bachs gewisse Landschaftsstrukturen.

4.1.5.2 Raumplanung

verbliebene Korridorbreiten erhalten

Während sich nördlich der A 1 West Autobahn keine Engstellen durch Baulandwidmungen im Korridor ergeben, ist im Gebiet zwischen A 1 West Autobahn und Westbahnstrecke ein Augenmerk auf den Bereich zwischen den Siedlungskörpern Allersdorf und Trisenegg zu legen. Hier beträgt die Korridorbreite zwischen den Siedlungen nur noch 400 m. Diese Restbreite sollte unbedingt erhalten bleiben und nicht weiter verbaut werden. Ähnliches gilt für den Bereich zwischen dem Siedlungskörper Galtbrunn und dem Werksbereich der Firma DOKA südlich der Westbahnstrecke, wo mit knapp 600 m minimal mehr Spielraum besteht.

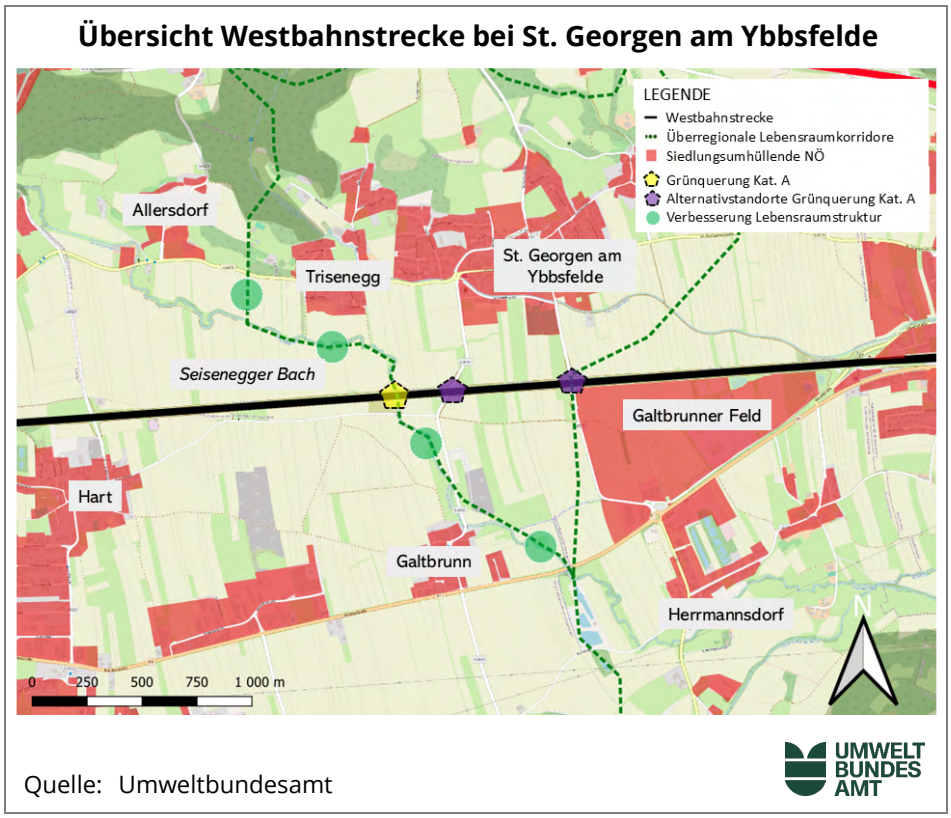
4.1.5.3 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

vorhandene Querungsmöglichkeit nachrüsten

Die Westbahnstrecke weist in diesem Bereich (siehe Abbildung 7) nicht nur durch die Zugfrequenzen, sondern auch aufgrund einer an der Nordseite einseitig geführten Lärmschutzwand eine hohe Barrierewirkung auf. Entlang der Westbahnstrecke befindet sich im Bereich des Seisenegger Bachs bereits eine Querungsmöglichkeit, die kleiner einer Querung der Kategorie C ist. Eine Nachrüstung oder Aufweitung dieser Querung, um hier eine Grünquerung der Kategorie A zu erhalten, wird empfohlen.

Zudem könnte geprüft werden, ob eine der beiden Straßenunterführungen zwischen Hermannsdorf – St. Georgen (Landesstraße L6039) bzw. Galtbrunn – St. Georgen (Landesstraße L6050) in eine Grünquerung umgewandelt werden könnte. Diese beiden Straßenunterführungen liegen in einem Abstand von ca. 500 m.

Abbildung 7: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich der ÖBB-Infrastruktur AG bei St. Georgen am Ybbsfelde nach Errichtung der GQ.



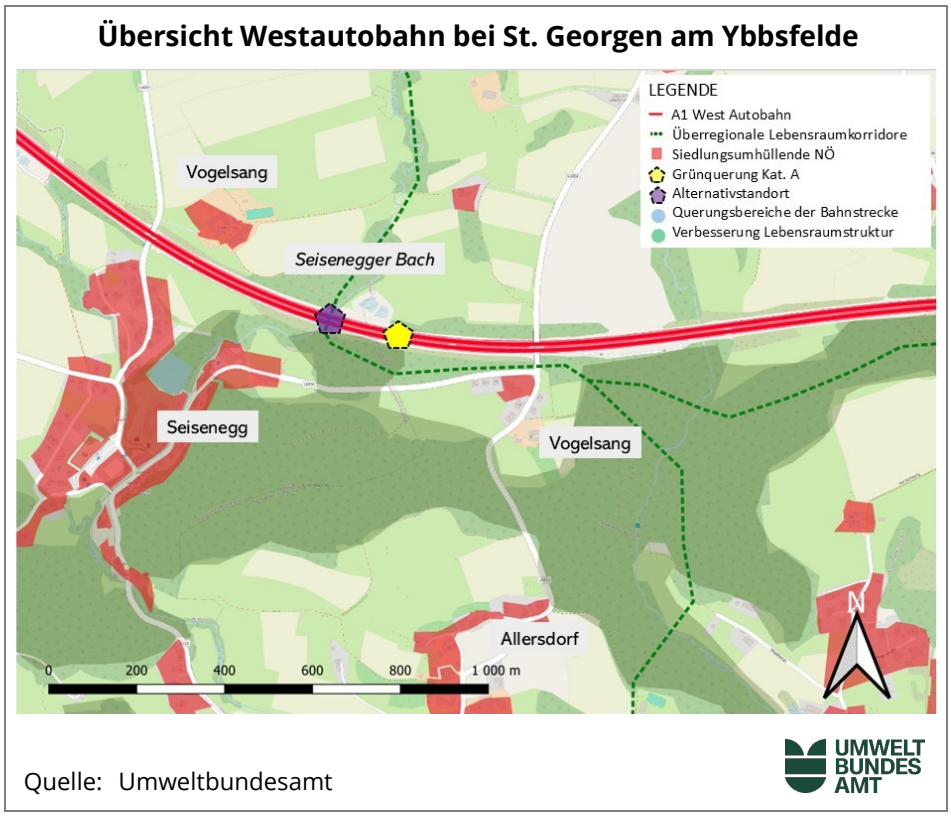
Quelle: Umweltbundesamt

4.1.5.4 Maßnahmen ASFINAG

GQ am Standort St. Georgen I schaffen bzw. Unterführung beim Seisenegger Bach aufwerten

Aufgrund der Entwicklungen am östlichen Korridorverlauf in Richtung Standort 6/St. Georgen II (naturräumliche Ausstattung und Verbauung), wird die Errichtung einer Grünquerung der Kategorie A am Standort 5/St. Georgen I empfohlen (siehe Abbildung 8). Eine mögliche Alternative ist die Aufwertung des bereits vorhandenen Durchlasses im Bereich Seisenegger Bach. Die Aufwertung dieser Unterführung sollte als alternativer Standort zu einer Grünbrücke im Rahmen der baulichen Analysen in Bezug auf die Machbarkeit geprüft werden.

Abbildung 8: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich der ASFINAG bei St. Georgen am Ybbsfelde nach Errichtung der GQ.



Quelle: Umweltbundesamt

4.1.5.5 Weitere Maßnahmen zur Absicherung und Verbesserung der Durchlässigkeit des Lebensraumkorridors

Um die Durchlässigkeit des Korridorverlaufes langfristig sicherstellen zu können, werden die folgenden Maßnahmen empfohlen.

Maßnahmen Raumplanung

Eine raumplanerische Absicherung des Korridors ist sowohl im Bereich südlich der A 1 West Autobahn zwischen den Siedlungskörpern Allersdorf und Trisenegg, als auch im Bereich südlich der Westbahnstrecke zwischen dem Siedlungskörper Galtbrunn und dem Werksbereich der Firma DOKA notwendig. Die Einführung absoluter Siedlungsgrenzen unter Berücksichtigung der als Hochwasserüberflutungsflächen HQ30 ausgewiesenen Bereiche rund um den Seisenegger Bach oder eine andere langfristige Absicherung zum Erhalt der land- und forstwirtschaftlichen Flächen wird empfohlen.

Maßnahmen Landschaftspflege

In den landwirtschaftlich geprägten Bereichen nördlich und südlich der Westbahnstrecke empfiehlt sich die Schaffung von zusätzlichen

Landschaftsstrukturen. Hierfür könnte der bepflanzte Bereich links und rechts des Seisenegger Bachs verbreitert und renaturiert werden. Der gesamte Bereich liegt in einer HQ30 Hochwasserüberflutungsfläche. Hier wäre die Schaffung von Rückhalteflächen im Hochwasserbereich möglich, die gleichzeitig der Lebensraumvernetzung dienen könnten. Im Bereich der Landesstraße B1 empfiehlt sich neben der Installation von Wildwarngeräten auch die Verlängerung und ggf. Verringerung des bei Galtbrunn geltenden Tempolimits bis zum Kreisverkehr im Bereich des Betriebsgebietes. Auch in der Verlängerung des Seisenegger Bachs nach Süden zur Ybbs wäre eine Aufwertung des Korridors durch die Schaffung von landschaftlichen Strukturelementen positiv.

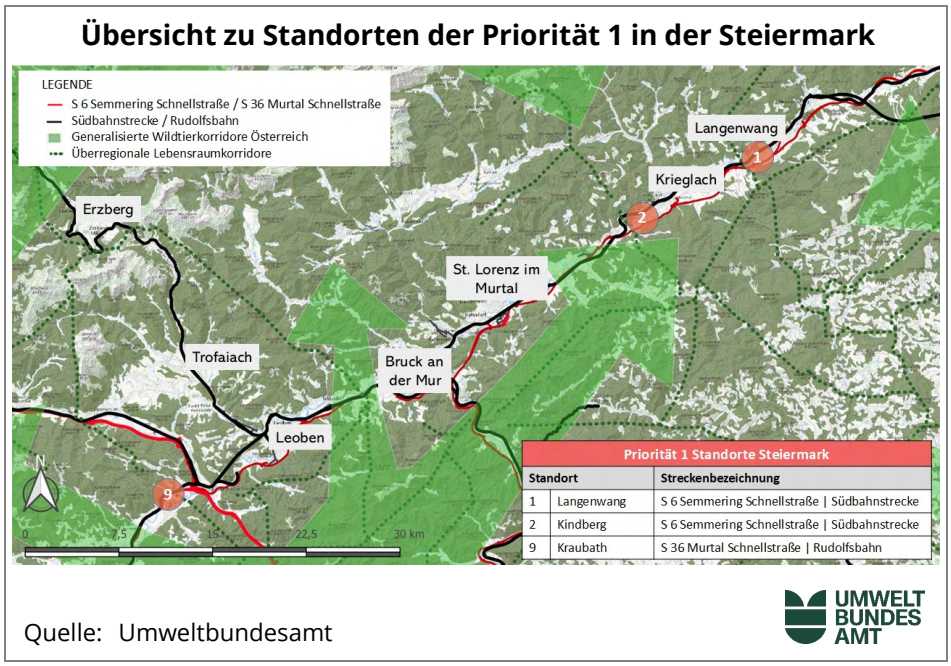
4.1.5.6 Zusammenfassung empfohlener Maßnahmen

- ASFINAG: Errichtung einer Grünquerung der Kategorie A an der A 1 West Autobahn am Standort 5/St. Georgen I mit Prüfung der Alternative einer Aufwertung am Durchlass Seisenegger Bach.
- ÖBB-Infrastruktur AG: Empfehlung zur Errichtung einer Grünquerung der Kategorie A an der Westbahnstrecke durch Aufwertung der bestehenden Querung am Seisenegger Bach.
- Raumplanerische Absicherung des Korridors an den Engstellen Allersdorf/Trisenegg und Galtbrunn/Betriebsgebiet.
- Aufwertung des Korridorbereiches rund um den Seisenegger Bach nördlich und südlich der Westbahnstrecke mit Landschaftsstrukturelementen, Gestaltung als Hochwasserrückhaltebereich.

4.2 Steiermark

4.2.1 Gesamtsituation

Abbildung 9: Lebensraumkorridore und Priorität 1-Standorte im Untersuchungsgebiet Steiermark.



Quelle: Umweltbundesamt

Standorte in diesem Bereich

Die Dienstanweisung "Lebensraumvernetzung Wildtiere" (BMVIT, 2006) sieht in diesem Bereich 2 Standorte zur Wiedervernetzung im Bereich der Bundesstraße vor: Langenwang (dazu wurde von der ASFINAG der Alternativstandort Kindberg entwickelt) und Kraubath. In diesem Bericht werden alle drei Standorte betrachtet, die konkrete Standortwahl ist Teil des Standortentwicklungsprozesses der Infrastrukturbetreiber.

überregionale Lebensraumvernetzungsachsen

Die Standorte in den Untersuchungsgebieten Langenwang (1), Kindberg (2) und Kraubath (9) liegen im Schnittbereich von drei wichtigen überregionalen Lebensraumvernetzungsachsen: dem Ostalpen-Ost-West-Hauptkorridor, dem Koralm-Korridor und dem Alpen-Karpaten-Korridor. Während die Standorte Langenwang und Kindberg eine Verbindung zwischen den Mürzsteger und Fischbacher Alpen ermöglichen, verbindet der Standort Kraubath die Gleinalm mit den Seckauer Tauern (siehe Abbildung 9).

Barrierewirkung durch Straße und Bahn

Die S 6 Semmering Schnellstraße sowie die Südbahnstrecke und die Rudolfsbahn stellen im gesamten Untersuchungsgebiet eine nur schwer überwindbare Barriere für Wildtiere dar (siehe Tabelle 2). Entlang der S 6 Semmering Schnellstraße befinden sich durchgehend

Lärmschutzwände und Wildschutzzäune, die eine sehr hohe Barrierewirkung entfalten. Die Südbahnstrecke wirkt aus baulicher Sicht mit ihren Lärmschutzwänden nur teilweise als Barriere, die hohe Zugfrequenz schränkt die Querung durch Wildtiere allerdings stark ein. Die räumliche Enge im Mur- und Mürztal, das Vorhandensein der beiden Flüsse und der steigende Siedlungsdruck beeinflussen die Wahl der Standorte und die Durchlässigkeit der Korridore in diesem Bereich maßgeblich.

Tabelle 2: Überblickstabelle zur Barrierewirkung und Standorteignung in der Steiermark.

Barrierewirkung nach RVS 04.03.14 und Standorteignung in der Steiermark				
Barrierewirkung		Langenwang	Kindberg	Kraubath
S 6 Semmering Schnellstraße		GQ Kat. A: gut geeignet	GQ Kat. A: gut geeignet	
baulich	sehr hoch			
frequenzbasiert	hoch			
Südbahn		GQ Kat. A: gut geeignet	GQ Kat. A: gut geeignet	
frequenzbasiert	hoch: 250–400 Züge/24h			
Perspektive 2040	hoch: 250–400 Züge/24h			
S 36 Murtal Schnellstraße				GQ Kat. A: gut geeignet
baulich	sehr hoch			
frequenzbasiert	hoch			
Rudolfsbahn				Querungserleichterung
frequenzbasiert	nicht relevant			

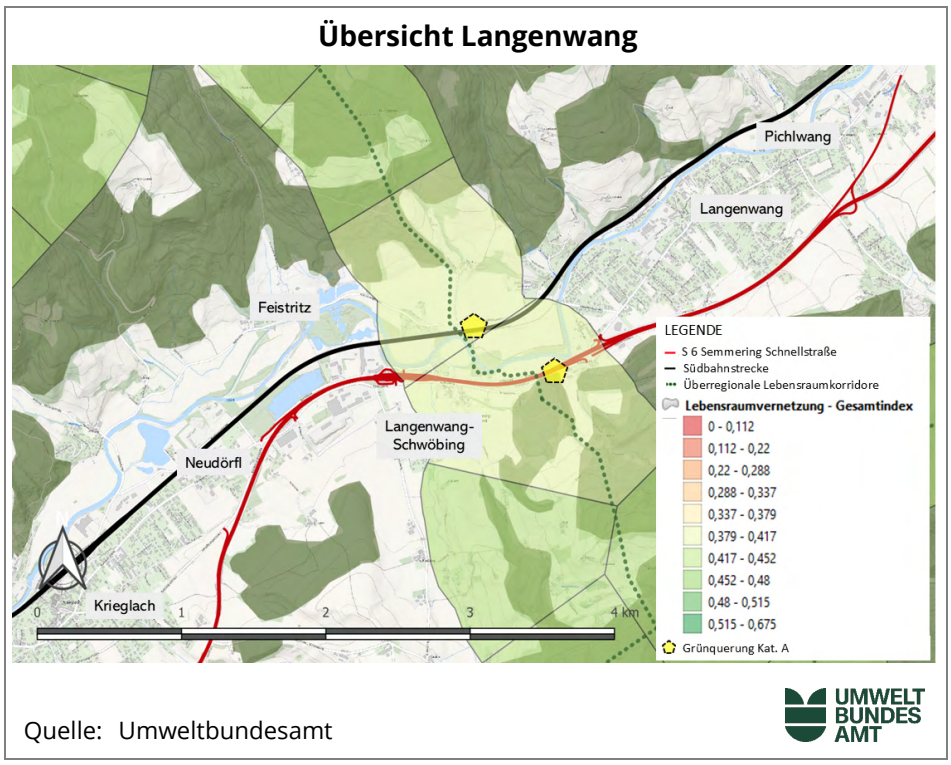
4.2.2 Raumplanung

rechtliche Grundlagen

Die Raumplanung in der Steiermark, insbesondere in den Regionen um Kindberg, Langenwang und Kraubath, ist durch das regionale Entwicklungsprogramm für die Region Obersteiermark Ost geprägt. In der relevanten Verordnung der steiermärkischen Landesregierung (LGBL 89/2016) ist in § 2 (3) angeführt: "Ökologisch bedeutende Landschaftselemente sind bei allen Planungsvorhaben zu berücksichtigen. Die Durchgängigkeit von ökologischen Korridoren ist zu sichern und die Funktionalität zu verbessern." Es erfolgt zusätzlich eine Ausweisung der Korridore in den Waldentwicklungsplänen der Gemeinden.

4.2.3 Standort 1 – Langenwang

Abbildung 10: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich Langenwang nach Errichtung der GQ.



Quelle: Umweltbundesamt

4.2.3.1 Naturraum

Beschreibung des Bereichs

Der Naturraum der Lebensraumachse zwischen den Mürzsteger und Fischbacher Alpen ist am Standort Langenwang grundsätzlich gut ausgestattet und für Wildtiere leicht passierbar. Die einzige Einschränkung stellen in diesem Bereich die S 6 Semmering Schnellstraße als

Vollbarriere und die Südbahnstrecke als Teilbarriere bzw. zukünftig bei erhöhtem Verkehrsaufkommen als Vollbarriere dar (siehe Abbildung 10).

4.2.3.2 Raumplanung

Flächenwidmungen im Umfeld

Die Flächen um die Standorte in Langenwang sind durch landwirtschaftliche Nutzung und Waldflächen geprägt sowie durch Wohn- und Industriegebiete im Osten und Westen. Ein bereits als "Aufschließungsfläche Industrie" gewidmetes Gebiet im südöstlichen Bereich der Bahntrasse wird voraussichtlich um ein von der ÖBB-Infrastruktur AG geplantes Unterwerk nach Westen verlängert. Damit würde sich die verfügbare Korridorbreite in diesem Bereich auf rund 200 m reduzieren.

4.2.3.3 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

GQ würde Durchlässigkeit erhalten

Im Moment stellt die Südbahnstrecke in diesem Bereich eine Teilbarriere dar, mit Inbetriebnahme der Koralmbahn und insbesondere des Semmering Basistunnels wird sich die Verkehrsfrequenz allerding dahingehend erhöhen, dass von einer Wirkung als Vollbarriere ausgegangen werden kann. Daher wäre der Bau einer Grünquerung der Kategorie A in diesem Bereich zur Erhaltung der Durchlässigkeit an diesem gut geeigneten Standort sinnvoll.

4.2.3.4 Maßnahmen ASFINAG

GQ der Kategorie A empfohlen

Die S 6 Semmering Schnellstraße stellt im Bereich Langenwang durch Zäunung und Lärmschutzwände eine Vollbarriere dar. Die Errichtung einer Grünquerung der Kategorie A oder die Aufwertung der bestehenden Unterführung in diesem Bereich zu einer Querung der Kategorie A ist notwendig, um die Lebensraumvernetzung zwischen Mürzsteger und Fischbacher Alpen zu gewährleisten.

4.2.3.5 Weitere Maßnahmen zur Absicherung und Verbesserung der Durchlässigkeit des Lebensraumkorridors

Um die Durchlässigkeit des Korridorverlaufes langfristig sicherstellen zu können, werden die folgenden Maßnahmen empfohlen.

Maßnahmen Raumplanung

Obwohl der Korridor im regionalen Entwicklungsprogramm der Planungsregion Mürzzuschlag ausgewiesen ist und so auf überörtlicher Raumplanungsebene bereits gesichert ist, sollte eine weitere raumplanerische Absicherung auch auf lokaler Ebene forciert werden. Die

Erweiterung der Widmung des Industriegebietes zeigt, dass hier noch mehr Informationsarbeit zu leisten ist.

Maßnahmen Landschaftspflege

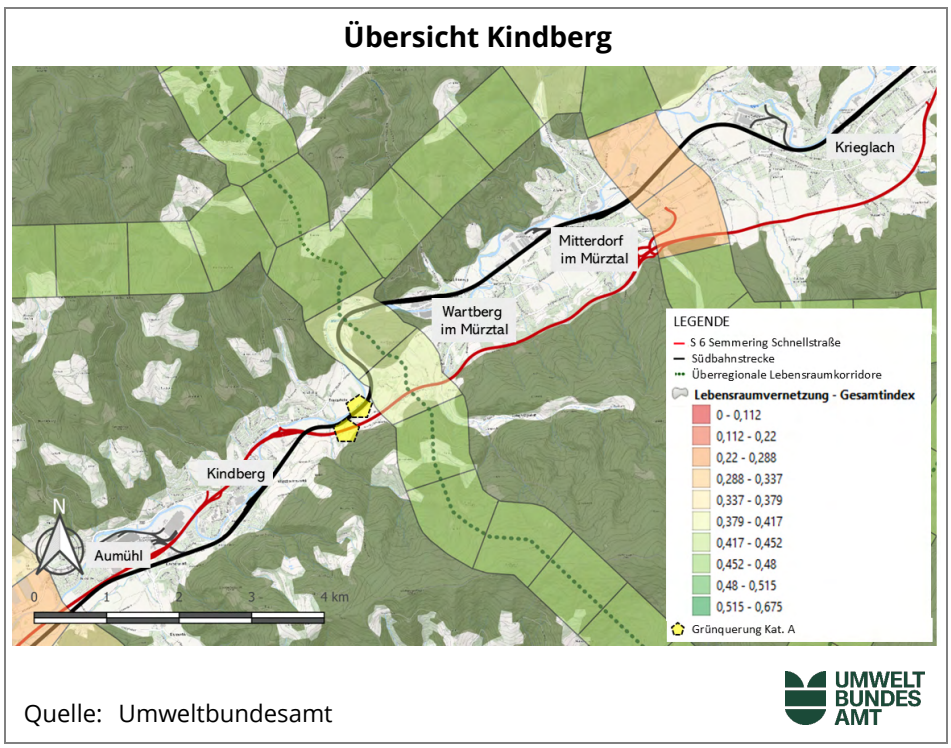
Gegebenenfalls würde ein zusätzlicher Gehölzstreifen im Bereich zwischen der S 6 Semmering Schnellstraße und den Mürzauen die Annahme einer neuen Grünquerung verbessern.

4.2.3.6 Zusammenfassung empfohlener Maßnahmen

- ASFINAG: Errichtung einer Grünquerung der Kategorie A an der S 6 Semmering Schnellstraße.
- ÖBB-Infrastruktur AG: Errichtung einer Grünquerung der Kategorie A an der Südbahnstrecke.
- Absicherung des Korridors in der lokalen Raumplanung.
- Pflanzung eines Gehölzstreifens zwischen Grünquerung an der S 6 Semmering Schnellstraße und den Mürzauen.

4.2.4 Standort 2 – Kindberg

Abbildung 11: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich Kindberg nach Errichtung der GQ.



Quelle: Umweltbundesamt

4.2.4.1 Naturraum

Beschreibung des Bereiches

Die naturräumlichen Gegebenheiten am Standort Kindberg sind durch eine Mischung aus landwirtschaftlich genutzten Flächen, Waldgebieten und Siedlungsbereichen geprägt. Die Mürz und ihre Ufergehölze bilden ein wichtiges Leitelement für Wildtiere.

Die S 6 Semmering Schnellstraße und die Südbahnstrecke stellen jedoch Barrieren dar, die die Durchlässigkeit des Korridors beeinträchtigen (siehe Abbildung 11).

4.2.4.2 Raumplanung

Ausweisung des Wildtierkorridors auf Standort erweitern

Der Standort Kindberg weist verhältnismäßig wenige Siedlungsbereiche auf, ein Großteil der Flächen ist als land- oder forstwirtschaftliche Nutzfläche gewidmet. Aus Bebauungssicht ergaben sich am favorisierten Standort keine weiteren Einschränkungen. Allerdings befindet sich dieser außerhalb des bereits im regionalen Entwicklungsprogramm ausgewiesenen Wildtierkorridors. Eine Abänderung der Ausweisung im regionalen Raumordnungsplan ist daher im Falle einer Umsetzung anzuregen.

4.2.4.3 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

GQ aufgrund steigender Verkehrsfrequenz schaffen

Wie auch am Standort Langenwang stellt die Südbahnstrecke in diesem Bereich im Moment eine Teilbarriere dar, mit Inbetriebnahme der Koralmbahn und insbesondere des Semmering Basistunnels wird sich die Verkehrsfrequenz allerding dahingehend erhöhen, dass von einer Wirkung als Vollbarriere ausgegangen werden kann. Mit Ausbau der Südstrecke ist ebenfalls anzunehmen, dass aufgrund der hohen Verkehrsfrequenz zukünftig eine Vollbarriere entsteht. Der Bau einer Grünquerung der Kategorie A in diesem Bereich zur Erhaltung der Durchlässigkeit ist an diesem gut geeigneten Standort zu empfehlen.

4.2.4.4 Maßnahmen ASFINAG

GQ würde Durchlässigkeit ermöglichenAuch im Bereich Kindberg stellt die S 6 Semmering Schnellstraße aufgrund ihrer Ausführung (Zäunung, Lärmschutzwände) eine Vollbarriere dar. Um eine Durchlässigkeit des Wildtierkorridors an diesem Standort zu erreichen, empfiehlt sich der Bau einer Grünquerung der Kategorie A.

4.2.4.5 Weitere Maßnahmen zur Absicherung und Verbesserung der Durchlässigkeit des Lebensraumkorridors

Um die Durchlässigkeit des Korridorverlaufes langfristig sicherstellen zu können, werden die folgenden Maßnahmen empfohlen.

Maßnahmen Raumplanung

Vorrangig sollte das Ziel sein, den Bereich, in dem die Standorte der beiden empfohlenen Grünquerungen liegen, wie auch die umgebenden Flächen, ebenfalls als Wildtierkorridore im regionalen Entwicklungsprogramm für die Region Obersteiermark Ost auszuweisen. Eine weitere Ausdehnung der beiden als Industrie- und Gewerbegebiet gewidmeten Flächen nördlich der Mürz sollte vermieden werden, um den Bereich entlang der Mürz als Korridor nicht zu beeinträchtigen.

Maßnahmen Landschaftspflege

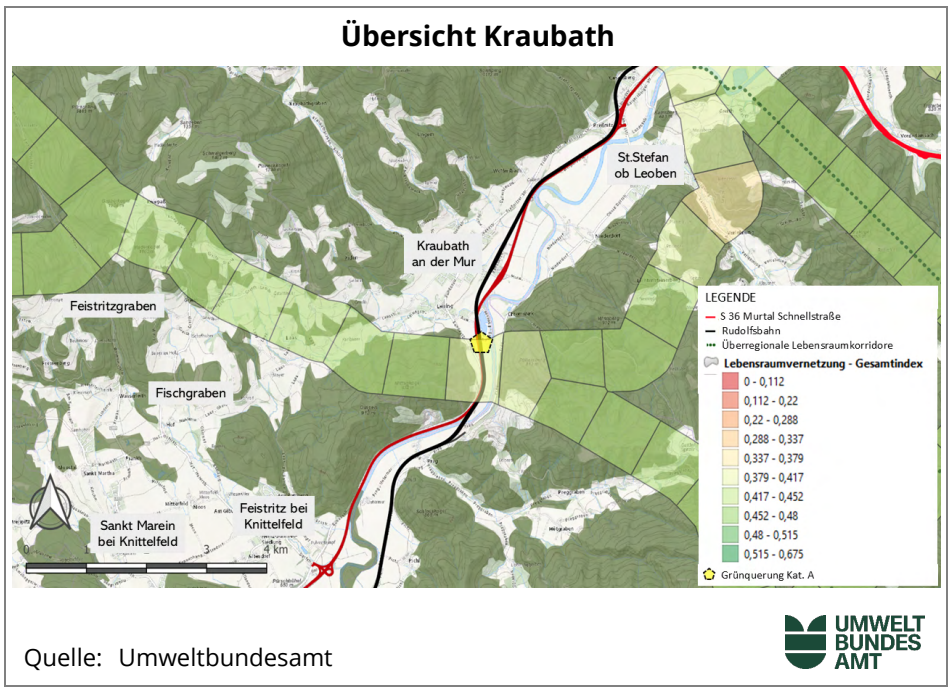
Gegebenenfalls könnte der Bereich südlich der S 6 Semmering Schnellstraße mit der Pflanzung von Landschaftsstrukturelementen, wie Hecken, Sträuchern und Bäumen, als Zubringer zur neuen Grünquerung aufgewertet werden.

4.2.4.6 Zusammenfassung empfohlener Maßnahmen

- ASFINAG: Errichtung einer Grünquerung der Kategorie A an der S 6 Semmering Schnellstraße.
- ÖBB-Infrastruktur AG: Errichtung einer Grünquerung der Kategorie A an der Südbahnstrecke.
- Absicherung der Standorte und des Korridors im regionalen Entwicklungsprogramm.
- Pflanzung eines Gehölzstreifens zwischen der Grünquerung an der S 6 Semmering Schnellstraße und den Mürzauen.

4.2.5 Standort 9 – Kraubath

Abbildung 12: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich Kraubath nach Errichtung der GQ.



Quelle: Umweltbundesamt

4.2.5.1 Naturraum

Beschreibung des Bereichs

Insgesamt ist der Korridor im Bereich Kraubath sehr gut geeignet. Die einzige Einschränkung stellt die S 36 Murtal Schnellstraße als Vollbarriere dar. Die ebenfalls an dieser Stelle verlaufende Rudolfsbahn stellt für sich gesehen keine Barriere dar. Aufgrund ihrer unmittelbar neben der S 36 Murtal Schnellstraße verlaufenden Streckenführung sowie der ebenfalls parallel laufenden Landesstraße L518 wird diese hier in die Betrachtung mitaufgenommen (siehe Abbildung 12).

4.2.5.2 Raumplanung

Raumnutzung im Umfeld

Grundsätzlich ist dieser Bereich von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen geprägt. Der nördlich an den Korridor angrenzende Badesee stellt eine Sondernutzung im Freiland dar. Östlich des Standortes ist ein Großteil der Flächen als "Sondernutzung im Freiland für Bodenentnahmeflächen" gewidmet. Teile dieser Flächen werden aktuell als Steinbruch aktiv abgebaut. Südlich des Standortes ist eine kleine Fläche als Industriegebiet zugehörig zum Steinbruch gewidmet.

4.2.5.3 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

Die Rudolfsbahn selbst ist für Wildtiere gut querbar, allenfalls könnte eine Querungserleichterung in Form einer Abflachung die Passierbarkeit erhöhen.

4.2.5.4 Maßnahmen ASFINAG

Durchlass bei Kraubath empfohlen

Die Errichtung einer Grünquerung der Kategorie A an der S 36 Murtal Schnellstraße in Form eines Durchlasses in Kraubath an der Mur wird empfohlen.

4.2.5.5 Weitere Maßnahmen zur Absicherung und Verbesserung der Durchlässigkeit des Lebensraumkorridors

Um die Durchlässigkeit des Korridorverlaufes langfristig sicherstellen zu können, werden die folgenden Maßnahmen empfohlen.

Maßnahmen Raumplanung

Nachdem der vorgeschlagene Standort minimal außerhalb des schon ausgewiesenen Korridorbereiches liegt, wäre eine Anpassung des regionalen Entwicklungsprogramms wünschenswert. Eine Um-/Rückwidmung des Bereiches nördlich des Augrabenbachs von "Sondernutzung im Freiland für Bodenentnahmeflächen" zu Waldnutzung würde die Absicherung des Korridors unterstützen. Ein weiterer Ausbau der Kompostieranlage östlich des Standortes und somit eine flächige Ausweitung der Widmung "Sondernutzung im Freiland" sollte vermieden werden.

Maßnahmen Landschaftspflege

Im Falle der Errichtung der Grünquerung wäre eine Entfernung der Zäunung um den Parkplatz am Badesee hilfreich. Die Pflanzung von Leitstrukturen entlang des Badesees auf der östlichen Seite des Standortes, wie auch auf der westlichen, zur Abschirmung der Kompostieranlage und besseren Lenkung der Wildtiere, würde zur Aufwertung des Korridors beitragen. Die Einführung eines Tempolimits sowie die Installation von Wildwarnsystemen an der Landesstraße L518 wären wünschenswert.

4.2.5.6 Zusammenfassung empfohlener Maßnahmen

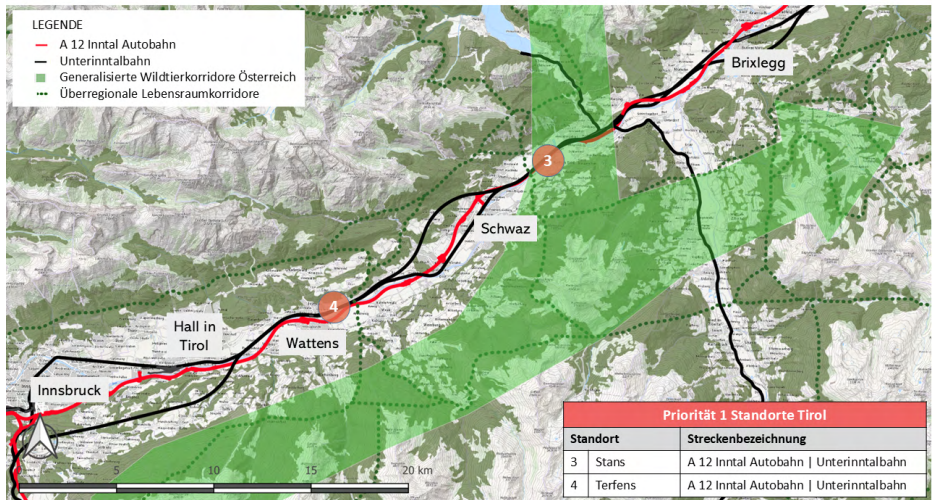
- ASFINAG: Errichtung einer Grünquerung der Kategorie A an der S 36 Murtal Schnellstraße in Form eines Durchlasses.
- Raumplanerische Absicherung des Korridors.

- Pflanzung von Leitstrukturen im Talbereich rund um den Standort der Querungshilfe.
- Wenn möglich, Entfernung der Umzäunung des Parkplatzes am Badesee.
- Tempolimit und Wildwarnsysteme an der Landesstraße L518.

4.3 Tirol

4.3.1 Gesamtsituation

Abbildung 13: Lebensraumkorridore und Priorität 1-Standorte im Untersuchungsgebiet Tirol.



Quelle: Umweltbundesamt

Standorte im Unterinntal

Die Dienstanweisung "Lebensraumvernetzung Wildtiere" (BMVIT, 2006) sieht in diesem Bereich den Standort Stans zur Wiedervernetzung im Bereich der Bundesstraße vor. Der Standort Terfens wurde von der ASFINAG als Alternativstandort entwickelt.

Vernetzung der Nord- und Südalpen

Die Standorte im Unterinntal stellen relevante Engstellen in der Vernetzung der Nord- und Südalpen dar. Durch die Lage im alpinen Raum ist der Dauersiedlungsraum auf die Tallagen beschränkt, die dementsprechend intensiv genutzt werden. Siedlungsraum, Infrastruktur, Industrie und Gewerbe sowie landwirtschaftlich genutzte Flächen treten hier in starke Konkurrenz zueinander. Während die Korridorverläufe im Bereich der höheren Lagen im Allgemeinen in einem guten bis sehr guten

Zustand sind, gelangt die Durchlässigkeit in den Tallagen immer mehr unter Druck.

Straße und Bahn als Vollbarriere

Die entlang des Talbodens verlaufende A 12 Inntal Autobahn sowie die Unterinntalbahn erschweren Wildtieren zusätzlich die Querung (siehe Tabelle 3). Die A 12 Inntal Autobahn stellt aufgrund ihrer baulichen Ausführung mit vollständiger Zäunung und Lärmschutzwänden eine Vollbarriere dar. Die Unterinntalbahn ist durch Zäunung und Lärmschutzwände, aber auch durch die hohe prognostizierte Zugfrequenz für das Jahr 2040 jetzt und auch in Zukunft eine Vollbarriere für Wildtiere. Eine langfristige Absicherung rund um potenzielle Querungsstellen sollte zur Erhaltung der Lebensraumvernetzung im Unterinntal unbedingt angestrebt werden (siehe Standorte im Unterinntal).

Tabelle 3: Überblickstabelle zur Barrierewirkung und Standorteignung in Tirol.

Barrierewirkung nach RVS 04.03.2014 und Standorteignung im Unterinntal			
Barrierewirkung		Stans	Terfens
A 12 Inntal Autobahn	sehr hoch	GQ Kat. A: mittel geeignet	GQ Kat. A: gut geeignet
baulich	sehr hoch		
frequenzbasiert	hoch		
Unterinntalbahn		GQ Kat. A: mittel geeignet	GQ Kat. A: vorhanden
frequenzbasiert	hoch: 250–400 Züge/24h		
Perspektive 2040	hoch: 250–400 Züge/24h		
Landesstraße B171		an beiden Standorten zu bedenken!	

4.3.2 Raumplanung

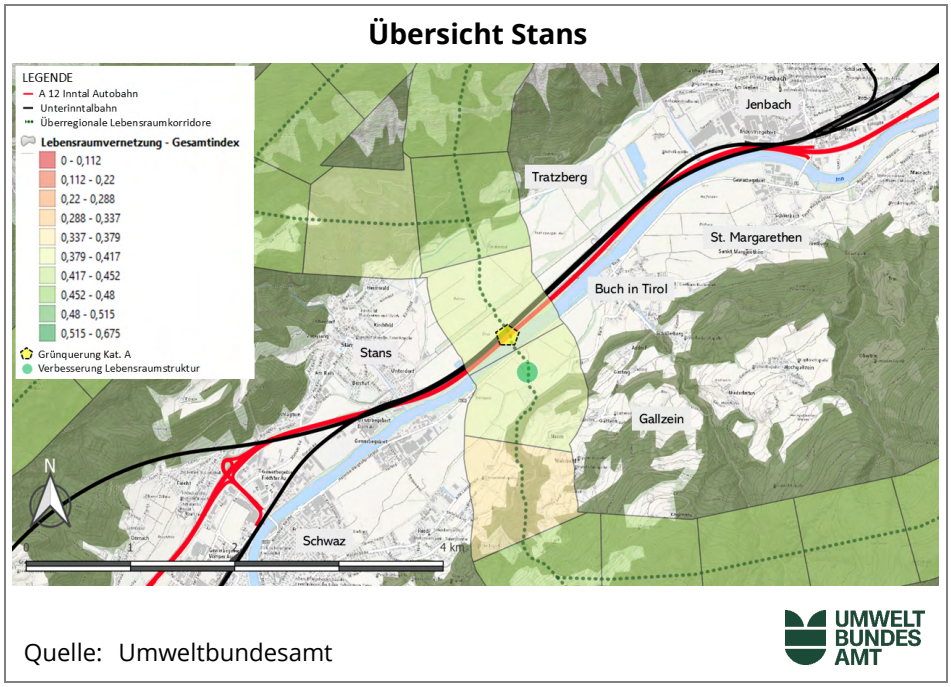
rechtliche Grundlagen

Im Rahmen der überörtlichen Raumplanung wurden von der Tiroler Landesregierung Verordnungen betreffend landwirtschaftlicher Vorsorgeflächen erlassen. Für das Untersuchungsgebiet Terfens ist dies das Regionalprogramm betreffend landwirtschaftliche Vorsorgeflächen für den Planungsverband Wattens und Umgebung. Für das Untersuchungsgebiet Stans ist das Regionalprogramm betreffend landwirtschaftliche Vorsorgeflächen für den Planungsverband Schwaz – Jenbach und Umgebung ausschlaggebend. Diese Verordnungen dienen vorrangig der ordnungsgemäßen und nachhaltigen landwirtschaftlichen Nutzung dieser Flächen sowie der Erhaltung ausgewiesener Freiräume im

Landschaftsbild. Eine solche Widmung ist für die Lebensraumvernetzung bestens geeignet, da hier das Ziel der Freihaltung von Flächen sowohl dem Erhalt von landwirtschaftlichen Flächen, als auch dem Erhalt von Korridoren für die Wanderbewegungen von Wildtieren durch die Landschaft dient.

4.3.3 Standort 3 – Stans

Abbildung 14: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich Stans nach Errichtung der GQ.



4.3.3.1 Naturraum

Beschreibung des Bereiches

Während der Korridorverlauf in höheren Lagen im Wald eine gute naturräumliche Ausstattung aufweist, ist er im Inntal maßgeblich durch offenes Grünland und weitere landwirtschaftliche Nutzungen geprägt. Eine Schrebergartensiedlung im Süden sowie eine weitere nördlich der Unterinntalbahn schränken die Durchlässigkeit des Korridors etwas ein. Der im Jahr 2023 in Betrieb genommene Solarpark in Stans nordöstlich der Unterinntalbahn reicht in den Korridor hinein und beeinflusst durch die Zäunung des Areals die Durchlässigkeit. Die südlich des Inn verlaufende, hoch frequentierte Landesstraße B171 stellt einen weiteren Einschnitt in die Lebensraumvernetzung dar (siehe Abbildung 14).

4.3.3.2 Raumplanung

Die Flächen südlich des Inns sind, bis auf die Schrebergartensiedlung im Südwesten, als landwirtschaftliche Freihalteflächen gewidmet. Die Flächen nördlich der Unterinntalbahn sind zwar ebenfalls als landwirtschaftliche Freihalteflächen gewidmet, trotzdem wurde im nordöstlichen Bereich die Errichtung der Freiflächen PV-Anlage ermöglicht. Der südwestlich vom Standort gelegene Badesee beeinflusst die Durchlässigkeit des Korridors nicht maßgeblich. Die Schrebergartensiedlung nördlich der Inntalbahn hingegen liegt mitten im Korridor, auf einer Fläche, die zwar nicht als landwirtschaftliche Freihaltefläche gewidmet ist, jedoch als sogenannte "ökologisch wertvolle Fläche". Diese Widmung erstreckt sich auf den gesamten Gehölzbereich, der sich parallel zur Trasse der Unterinntalbahn und im weiteren Korridorverlauf Richtung Norden ausdehnt.

4.3.3.3 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

GQ als gemeinsame Lösung für Straße und Bahn empfohlen

Die Trasse der Unterinntalbahn stellt aufgrund des Verkehrsaufkommens und der Zäunung in diesem Bereich eine Vollbarriere dar. Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zur A 12 Inntal Autobahn ist in diesem Bereich eine gemeinsame Lösung für beide Infrastrukturen zu empfehlen. Eine Grünquerung der Kategorie A, als Grünbrücke oder Durchlass konzipiert, würde die Durchlässigkeit des Wildtierkorridors in diesem Bereich maßgeblich verbessern.

4.3.3.4 Maßnahmen ASFINAG

Die A 12 Inntal Autobahn stellt an diesem Standort durch ihre bauliche Ausführung mit einer wilddichten Zäunung eine Vollbarriere für Wildtiere dar. Aufgrund der Nahelage zur Unterinntalbahn ist in diesem Bereich eine gemeinsame Lösung für beide Infrastrukturen anzustreben. Wie ausgeführt, würde eine Grünquerung der Kategorie A, als Grünbrücke oder Durchlass konzipiert, die Durchlässigkeit des Wildtierkorridors in diesem Bereich maßgeblich verbessern.

4.3.3.5 Weitere Maßnahmen zur Absicherung und Verbesserung der Durchlässigkeit des Lebensraumkorridors

Um die Durchlässigkeit des Korridorverlaufes langfristig sicherstellen zu können, werden die folgenden Maßnahmen empfohlen.

Maßnahmen Raumplanung

Keine weiteren Umwidmungen oder anderweitigen Nutzungen in den als landwirtschaftliche Freihalteflächen gewidmeten Flächen, um die Funktionalität des Korridors zur Lebensraumvernetzung in diesem Bereich aufrechtzuerhalten.

Maßnahmen Landschaftspflege

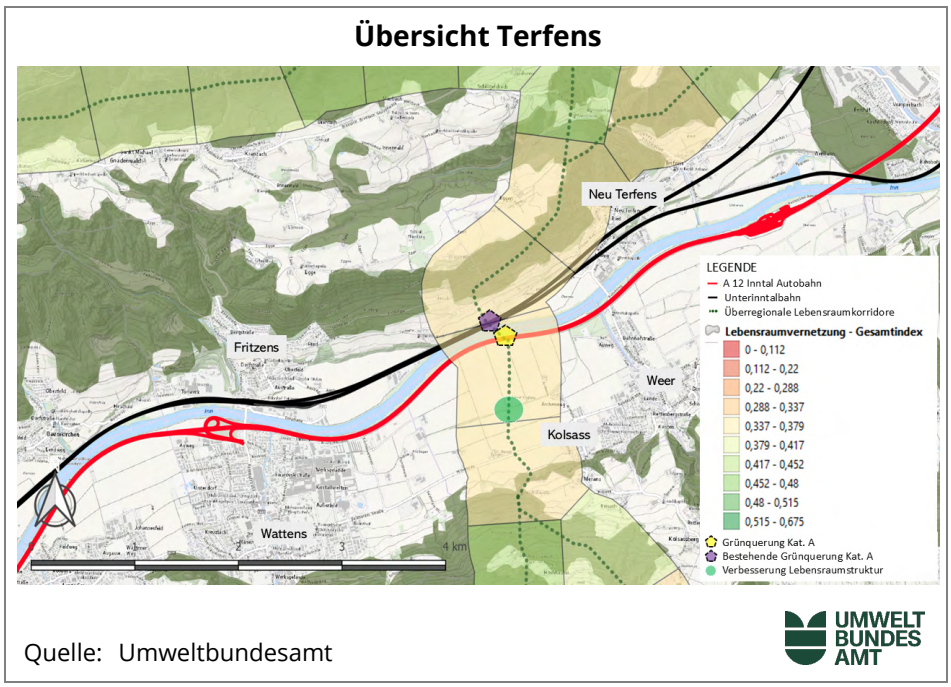
Die Pflanzung von Bäumen, Hecken und Sträuchern als Strukturelemente in der Landschaft im Bereich südlich des Inns könnte zur besseren Annahme einer Grünquerung im Bereich Stans beitragen. Die Einführung eines Tempolimits an der Landesstraße B171 sowie die Installation von Wildwarngeräten wäre wünschenswert, um nicht durch das Attraktivieren des Weges zur Grünquerung einen Anstieg von Wildkollisionen auf der Landesstraße hervorzurufen.

4.3.3.6 Zusammenfassung empfohlener Maßnahmen

- ASFINAG und ÖBB-Infrastruktur AG: Errichtung einer gemeinsamen Grünquerung der Kategorie A an der A 12 Inntal Autobahn und der Unterinntalbahnstrecke in Form eines Durchlasses oder einer Grünbrücke.
- Tempolimit und Wildwarngeräte an der Landesstraße B171.
- Pflanzung von Leitstrukturen südlich des Inns.
- Raumplanerische Absicherung des Korridors im örtlichen Raumplanungskonzept.

4.3.4 Standort 4 – Terfens

Abbildung 15: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich Terfens nach Errichtung der GQ.



Quelle: Umweltbundesamt

4.3.4.1 Naturraum

Beschreibung des Bereiches

Auch in Terfens ist die Umgebung des Standortes von hauptsächlich als Grünland bewirtschafteten landwirtschaftlichen Freihalteflächen umgeben. Nördlich der Unterinntalbahn reicht ein Waldbereich relativ nahe an die bereits bestehende Grünquerung der Kategorie A an der Bahnstrecke heran. Südlich der A 12 Inntal Autobahn dominieren ebenfalls Grünflächen, die Strecke bis zum nächstgelegenen Waldgebiet ist hier mit rund 1,2 km verhältnismäßig weit (siehe Abbildung 15).

4.3.4.2 Raumplanung

Nordwestlich der Grünquerung an der Bahnstrecke befindet sich eine Hofstelle, die von Wildtieren gut umgangen werden kann. Der Bereich ist grundsätzlich als landwirtschaftliche Freihaltefläche gewidmet, nach Westen zusätzlich als "landschaftlich wertvolle Fläche". Auch südlich der A 12 Inntal Autobahn dominiert die Widmung "landwirtschaftliche Freihaltefläche", bis auf einen kleinen vorgelagerten Siedlungskörper in der Gemeinde Kolsass. Dieser ist bereits fast vollständig von einer absoluten Siedlungsgrenze umgeben. Der Weiler Rinser/Troger im westlichen Verlauf des Korridors an der Landesstraße B171 kann gut von Wildtieren

umgangen werden und hat bisher keinen Einfluss auf die Durchlässigkeit des Korridors.

4.3.4.3 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

An der Unterinntalbahn besteht an diesem Standort bereits eine Grünquerung der Kategorie A. Bereits vorhandene Wildwechsel zeigen, dass die Querungshilfe angenommen wurde. Für Wildtiere entsteht allerdings eine Sackgassensituation, da diese am Inn nicht weiter über die vollständig gezäunte A 12 Inntal Autobahn wechseln können.

4.3.4.4 Maßnahmen ASFINAG

GQ an der A 12 dringend empfohlen

Eine Errichtung einer Grünquerung der Kategorie A an der A 12 Inntal Autobahn an diesem Standort wird dringend empfohlen. Der Standort ist gut geeignet und durch die bereits vorhandene Grünquerung an der Unterinntalbahn würden hier Synergien für die Lebensraumvernetzung effizient genutzt werden bzw. die Investition der Grünquerung der ÖBB-Infrastruktur AG voll in Wert gesetzt werden.

4.3.4.5 Weitere Maßnahmen zur Absicherung und Verbesserung der Durchlässigkeit des Lebensraumkorridors

Um die Durchlässigkeit des Korridorverlaufes langfristig sicherstellen zu können, werden die folgenden Maßnahmen empfohlen.

Maßnahmen Raumplanung

Eine Schließung der absoluten Siedlungsgrenze rund um den kleinen vorgelagerten Siedlungskörper in Kolsass wäre wünschenswert, um hier eine weitere Beeinträchtigung des Korridors durch Verbauung zu vermeiden. Auch eine Ausdehnung des Weilers Rinser/Troger in Richtung Kolsass sollte zukünftig vermieden werden, um den Korridor nicht von Westen weiter zu beeinflussen.

Maßnahmen Landschaftspflege

Die Pflanzung von Landschaftsstrukturelementen, wie z. B. Hecken, Sträuchern und Bäumen, im Bereich südlich des Inns als Leitelemente hin zu der geplanten Grünquerung könnte die Querung dieser Offenbereiche für Wildtiere erleichtern. Zusätzlich ist die Einführung eines Tempolimits sowie die Installation von Wildwarngeräten an der Landesstraße B171 zu empfehlen, um hier die Wahrscheinlichkeit für Kollisionen im Straßenverkehr zu senken.

4.3.4.6 Zusammenfassung empfohlener Maßnahmen

- ASFINAG: Errichtung einer Grünquerung der Kategorie A an der A 12 Inntal Autobahn.
- Tempolimit und Wildwarngeräte an der Landesstraße B171.
- Pflanzung von Leitstrukturen südlich des Inns.

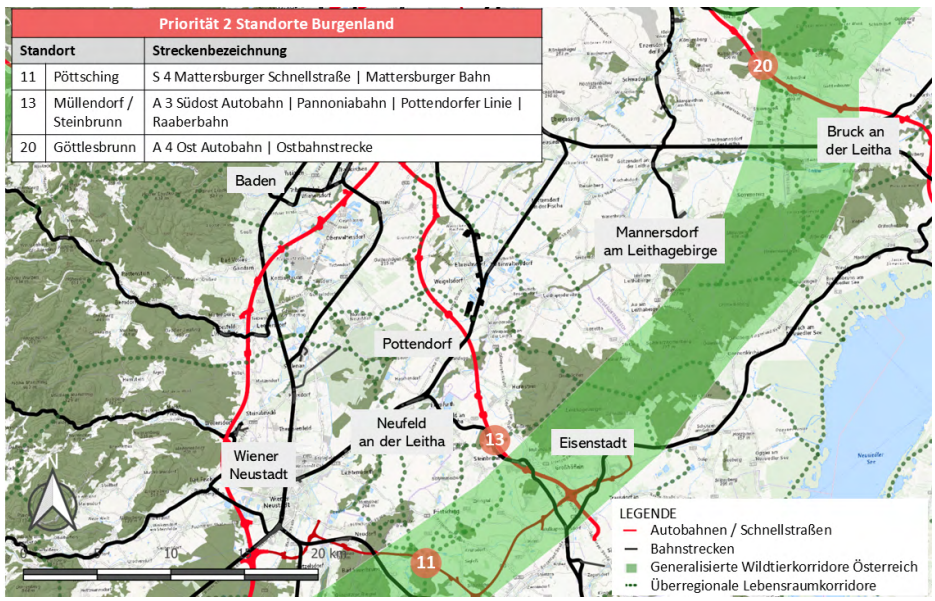
5 ERGEBNISSE PRIORITÄT 2-STANDORTE

Als Standorte der Priorität 2 werden jene Standorte bezeichnet, die sich aus der Dienstanweisung "Lebensraumvernetzung Wildtiere" ableiten lassen, bei denen sich allerdings keine unmittelbare räumliche Abhängigkeit zwischen dem Autobahn- und Schnellstraßennetz und der Eisenbahninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG ergibt. Die Einteilung nach Priorität 1 und 2 erfolgt somit aus der gemeinsamen Betrachtungslogik von ÖBB-Infrastruktur AG und ASFINAG im ggst. Projekt. Für die ASFINAG sind alle Standorte der Dienstanweisung relevant.

5.1 Burgenland

Abbildung 16: Lebensraumkorridore und Priorität 2-Standorte im Untersuchungsgebiet Burgenland.

Übersicht zu Standorten der Priorität 2 im Burgenland



Quelle: Umweltbundesamt

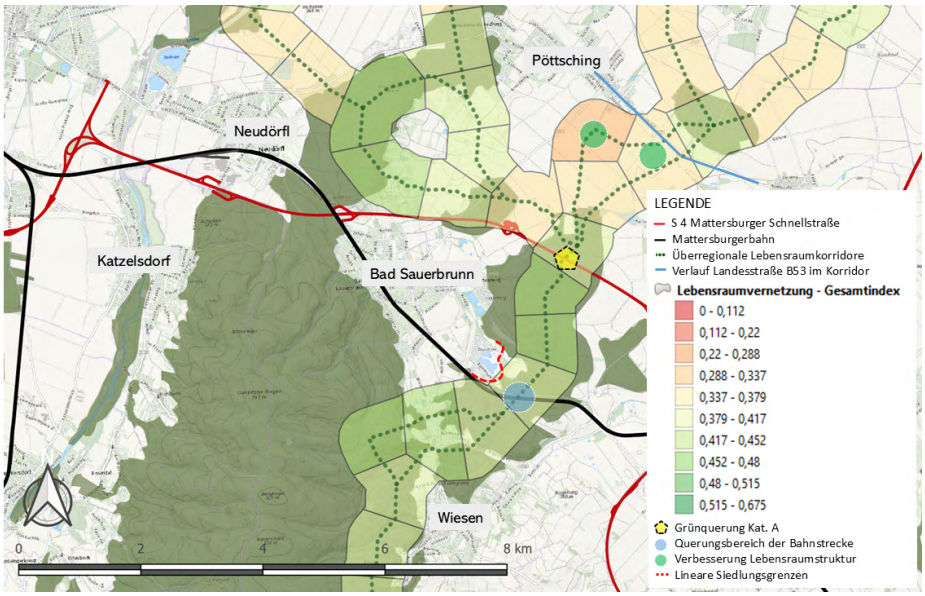
3 Standorte von der ASFINAG bereits umgesetzt

An den drei Standorten Müllendorf, Pöttsching und Göttlesbrunn im Burgenland wurden jeweils von Seiten der ASFINAG bereits Grünbrücken über die A 3 Südost Autobahn, die A 4 Ost Autobahn und die S 4 Mattersburger Schnellstraße errichtet (siehe Abbildung 16). Rund um diese Grünquerungen werden die Bahnstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG mit unmittelbarer Relevanz und Bezug analysiert, sowie die

naturräumlichen Gegebenheiten und eventuelle Möglichkeiten und Risiken in der Raumplanung aufgezeigt.

5.1.1 Standort 11 – Pöttsching

Abbildung 17: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Pöttsching.



Quelle: Umweltbundesamt

5.1.1.1 Naturraum

Beschreibung des Bereiches

Die Grünbrücke an der S 4 Mattersburger Schnellstraße bei Pöttsching liegt inmitten eines weitläufigeren Waldstücks. Dieser Standort wird von diversen Wildtierarten gut angenommen. Der Naturraum rund um diese Querungsmöglichkeit ist gut strukturiert und hinsichtlich der Passierbarkeit durch Wildtiere sehr gut geeignet. Nördlich der Grünbrücke verlaufen die Korridore über weite Strecken durch landwirtschaftlich intensiv genutztes, strukturarmes Offenland, das für waldgebundene Arten wenig Leitstrukturen bietet. Die Landesstraße B53 verläuft nördlich der GQ und stellt zwischen Pöttsching und Krensdorf eine potenzielle Gefahrenquelle für Wildtiere dar (siehe Abbildung 17).

5.1.1.2 Raumplanung

Siedlungsgebiet "Römersee" nicht nach Osten ausweiten

Aus raumplanerischer Sicht ist es unerfreulich, dass der gewidmete Grüngürtel zwischen dem Waldbereich mit der ASFINAG Grünbrücke und dem Ort Pöttsching inzwischen durch ein Industriegebiet am Ortsrand von Pöttsching unterbrochen wird. Der alternative Korridorverlauf weiter östlich ist naturräumlich nicht so attraktiv. Westlich des Bereiches, wo der Korridor die Bahnstrecke der Mattersburger Bahn quert, liegt rund um den "Römersee" ein Siedlungsgebiet. Dieses sollte, um den Erhalt der vollständigen Korridorbreite zu gewährleisten, nicht weiter nach Osten ausgeweitet werden.

5.1.1.3 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

keine Barrierewirkung durch die Bahn

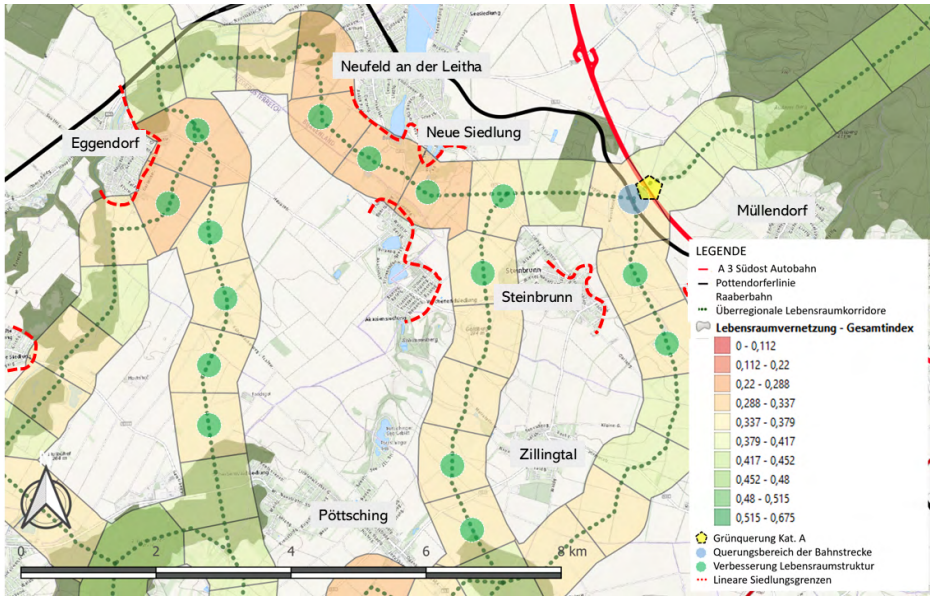
Die südlich der Grünbrücke verlaufende Mattersburger Bahn hat weder frequenzbasiert noch baulich einen Einfluss auf die Durchlässigkeit des Korridors. Die Bahnstrecke wird in diesem Bereich eingleisig ohne Zäunung und ohne Lärmschutzwände geführt.

5.1.1.4 Empfehlungen

- Verkehr: An der parallel zur Mattersburger Bahn verlaufenden Landesstraße L219 könnte ein Tempolimit und die Installation von Wildwarngeräten helfen, Wildunfälle zu vermeiden. Derzeit liegt das Tempolimit in diesem Bereich bei 100 km/h.
- Raumplanung: Aus raumplanerischer Sicht sollte der Siedlungsbereich rund um den „Römersee“ westlich des Korridorverlaufes nicht weiter nach Osten in Richtung des Waldes und somit an den Korridor heranwachsen. Eine Absicherung des östlichen Korridorastes ist unbedingt notwendig, da ansonsten die Anbindung der Grünbrücke der ASFINAG Gefahr läuft, nicht mehr attraktiv für Wildtiere zu sein.
- Landschaftspflege: Im Korridorverlauf östlich von Pöttsching und Krensdorf werden zusätzliche Landschaftselemente mit Leitfunktion für die Erhöhung der Durchlässigkeit des Korridors empfohlen.

5.1.2 Standort 13 – Müllendorf/Steinbrunn

Abbildung 18: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Müllendorf/Steinbrunn.



Quelle: Umweltbundesamt

5.1.2.1 Naturraum

Beschreibung des Bereiches

Die Grünbrücke an der A 3 Südost Autobahn liegt im landwirtschaftlich intensiv genutzten Offenland und ist nach Norden über kleine Trittsteinbiotope an die großen Waldbestände des Leithagebirges angebunden. Die Korridorbereiche zwischen den Grünbrückenstandorten Pöttsching und Müllendorf weisen teilweise eine geringe Ausstattung an Leitstrukturen auf. Hinzu kommt durch Verbauung im Bereich südlich von Neufeld an der Leitha, aber auch rund um Steinbrunn, ein teilweise erhöhtes Störungspotenzial (siehe Abbildung 18).

5.1.2.2 Raumplanung

Die empfohlene Mindestbreite von überregionalen Lebensraumkorridoren ist in diesem Untersuchungsgebiet noch gegeben. Zwischen den Siedlungsgebieten Neufeld an der Leitha und Zillingdorf-Bergwerk ragt der Siedlungskörper bereits in den Korridorbereich.

5.1.2.3 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

derzeit keine Barrierewirkung durch die Bahn

Die nächsten Querungsbereiche der Lebensraumkorridore an den Bahnstrecken der Pottendorferlinie und Pannoniabahn befinden sich in relativ großer Entfernung zum Standort der ASFINAG Grünbrücke an der A 3 Südost Autobahn (rund 7,2 km und 11,5 km). Zurzeit stellen beide Bahnlinien im Querungsbereich mit den Korridoren keine Barriere für Wildtiere dar. Die Pottendorferlinie im Westen ist zweigleisig ausgebaut, die Pannoniabahn im Osten eingleisig. Beide Bahnstrecken werden in den relevanten Bereichen nicht von Zäunen oder Lärmschutzwänden flankiert, auch aus Sicht der Zugfrequenzen ist hier nicht von negativen Auswirkungen auszugehen.

Korridoraufwertung am Sulzbach möglich

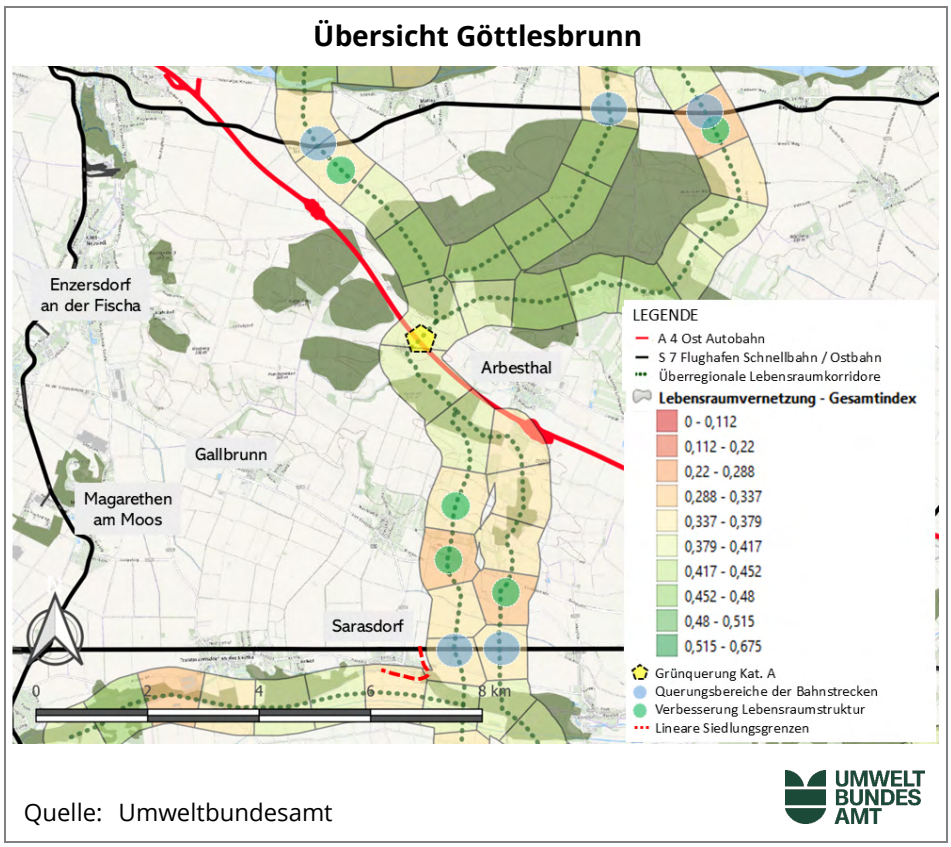
In 250 m Entfernung von der A 3 Südost Autobahn verläuft eine Strecke der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG, die aufgrund der eingleisigen Führung und der vergleichsweise geringen Frequenz keine Barrierewirkung auf Wildtiere ausübt. Die Strecke steht nicht im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und kann von dieser somit nicht berücksichtigt werden. Eine naturräumliche Aufwertung der Korridorverläufe südlich der Grünbrücke ist beispielsweise entlang des Sulzbaches nach Südosten möglich. Hier könnte die Pflanzung von Begleitgehölzen entlang des Bachlaufs waldgebundenen Arten zusätzliche Deckung in der offenen Landschaft bieten.

5.1.2.4 Empfehlungen

- Raumplanung: Die weitere Verbauung der Korridorbereiche im Nahbereich der umfassten Bahnstrecken sollte von den Anrainergemeinden möglichst vermieden werden. Dies betrifft sowohl die Bereiche zwischen Eggendorf und Ebenfurth, als auch die Siedlungskörper Steinbrunn-Neue Siedlung und Zillingdorf-Bergwerk, wo die verbleibende Korridorbreite zwischen den verbauten Gebieten derzeit nur noch rund 500 m beträgt (siehe Abbildung 18).
- Landschaftspflege: Eine Erhöhung der Anzahl der Landschaftselemente mit Leitfunktion wäre in den in Abbildung 18 gekennzeichneten und priorisierten Korridorabschnitten wünschenswert, um den Wildtieren entsprechende Deckungsmöglichkeiten anzubieten sowie die Orientierung im Offenland zu verbessern und so die Annahmewahrscheinlichkeit der Grünbrücken Pöttsching (Standort 11) und Müllendorf/Steinbrunn zu erhöhen.

5.1.3 Standort 20 – Göttlesbrunn

Abbildung 19: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Göttlesbrunn.



Quelle: Umweltbundesamt

5.1.3.1 Naturraum

Beschreibung des Bereiches

Der Korridorverlauf erstreckt sich im Norden vom Nationalpark Donau Auen über den Ellender Wald führend hin zum Leitha Gebirge und stellt einen wichtigen und ökologisch sensiblen Bereich des Alpen-Karpaten-Korridors dar. Zwischen den bewaldeten Gebieten führen die Korridore über landwirtschaftlich genutzte Acker- und Weinbauflächen, die auch weitestgehend entsprechende wildökologisch relevante Leitstrukturen aufweisen. An der A 4 Ost Autobahn im Bereich Arbesthal existiert bereits eine Grünbrücke der ASFINAG. Nördlich des Grünbrückenstandorts verläuft in rund 4 km Entfernung die S7 Flughafen Schnellbahn. Südlich des Grünbrückenstandortes quert der Lebensraumkorridor im Bereich Sarasdorf die 2-gleisige Ostbahn (siehe Abbildung 19).

5.1.3.2 Raumplanung

Die Korridorbereiche im Untersuchungsgebiet weisen die empfohlene Mindestbreite von 800 m und kaum Siedlungskörper auf. Am westlich

verlaufenden Korridorast sind in diesem Bereich inzwischen einige Windkraftanlagen errichtet worden. Am nördlichen Ende des mittleren Astes sind sowohl Bereiche nördlich der Landesstraße als auch im derzeit bestehenden Abbaugebiet „Haslauer Beton“ für Windkraftnutzung gewidmet.

5.1.3.3 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

derzeit keine Barrierewirkung durch die Bahn

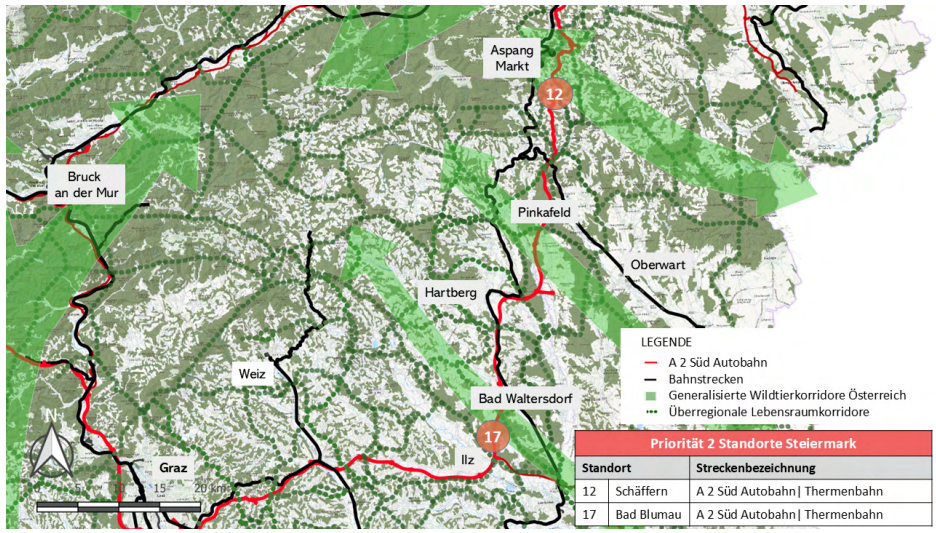
In den Querungsbereichen der drei Korridorverläufe im Norden wird die S7 Flughafen Schnellbahn eingleisig ohne Lärmschutzwände oder Zäunung geführt und stellt sowohl von den aktuellen als auch zukünftigen Zugfrequenzen keine Barriere für Wildtiere dar. Südlich der bestehenden Grünbrücke verläuft die Ostbahn im Moment als 2-gleisige Strecke. Diese ist derzeit trotz bereits hoher Frequenzzahlen ohne Zäunung und Lärmschutzwände für Wildtiere passierbar. Im Zuge des geplanten Ausbaus auf eine 4-gleisige Strecke infolge der Gleiszulegung durch das Projekt Flughafenspange ist der Bau einer Grünquerung im Bereich Sarasdorf als Projektbestandteil vorgesehen.

5.1.3.4 Empfehlungen

- Raumplanung: Die raumplanerische Absicherung der bestehenden Korridore ist empfehlenswert, um sie auch zukünftig für Wildtiere passierbar zu halten und die Durchlässigkeit zu gewährleisten.
- Landschaftspflege: Die Korridore weisen weitgehend eine gute Ausstattung mit wildökologisch relevanten Leitelementen auf. In den in Abbildung 19 priorisierten Bereichen wäre eine Erhöhung der Ausstattung mit Landschaftselementen wünschenswert.

5.2 Steiermark

Abbildung 20: Lebensraumkorridore und Priorität 2-Standorte im Untersuchungsgebiet Steiermark.



Quelle: Umweltbundesamt

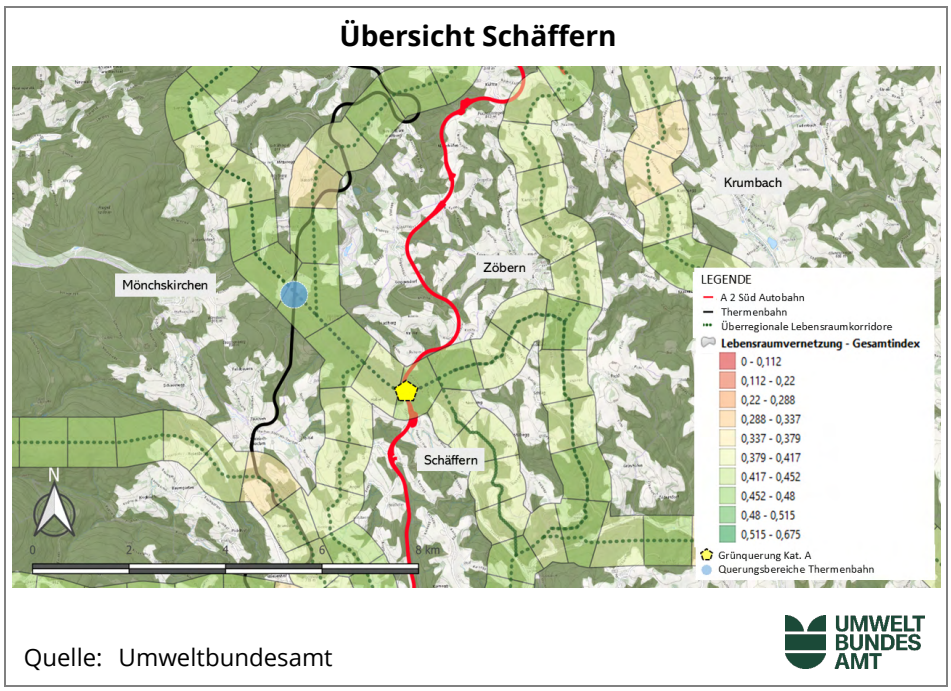
Grünbrücke bei Bad Blumau bereits errichtet

Die beiden geplanten Grünquerungen an der A 2 Süd Autobahn im Bereich Schäffern und Bad Blumau leisten einen wichtigen Beitrag, um die Durchlässigkeit des Ungarn-Korridors zu gewährleisten, der in weiterer Folge in den Alpen-Karpaten-Korridor mündet (siehe Abbildung 20).

Am Standort Bad Blumau wurde von Seiten der ASFINAG bereits eine Grünbrücke über die A 2 Süd Autobahn errichtet, die Errichtung eines neuen Durchlasses im Bereich des Schäffernbaches zur Etablierung einer Grünquerung der Kategorie A ist in Planung. Rund um diese beiden Standorte sollen nachfolgend die Bahnstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG mit unmittelbarer Relevanz und Bezug analysiert, sowie die naturräumlichen Gegebenheiten und eventuelle Möglichkeiten und Risiken in der Raumplanung aufgezeigt werden.

5.2.1 Standort 12 – Schäffern

Abbildung 21: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Schäffern.



Quelle: Umweltbundesamt

5.2.1.1 Naturraum

Beschreibung des Bereichs

Der Naturraum rund um den Standort Schäffern weist eine sehr gute Waldausstattung auf. Der Standort selbst liegt zwischen zwei weitläufigeren bewaldeten Gebieten. Die A 2 Süd Autobahn bildet in diesem Bereich eine sehr hohe Barrierewirkung, da die bestehenden Querungsbauwerke nur eine geringe Dimensionierung aufweisen. Das Störungspotenzial durch Bebauungen oder andere Landnutzungsformen ist in diesem Bereich gering (siehe Abbildung 21).

5.2.1.2 Raumplanung

Aktuell sind keine kritischen raumplanerischen Entwicklungen an diesem Standort zu verzeichnen.

5.2.1.3 Maßnahmen ASFINAG

neuer Durchlass geplant

Im Bereich Schäffern ist seitens der ASFINAG die Errichtung eines neuen Durchlasses im Bereich des Schäffernbaches geplant. Die bestehenden Korridore in der Umgebung sind durchwegs sehr gut geeignet und ohne größere Einschränkungen durchlässig. Die Errichtung einer Querungshilfe unter der A 2 Süd Autobahn würde hier eine maßgebliche

Unterbrechung der Korridore zur Lebensraumvernetzung für Wildtiere entschärfen.

5.2.1.4 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

keine Barrierewirkung durch die Bahn

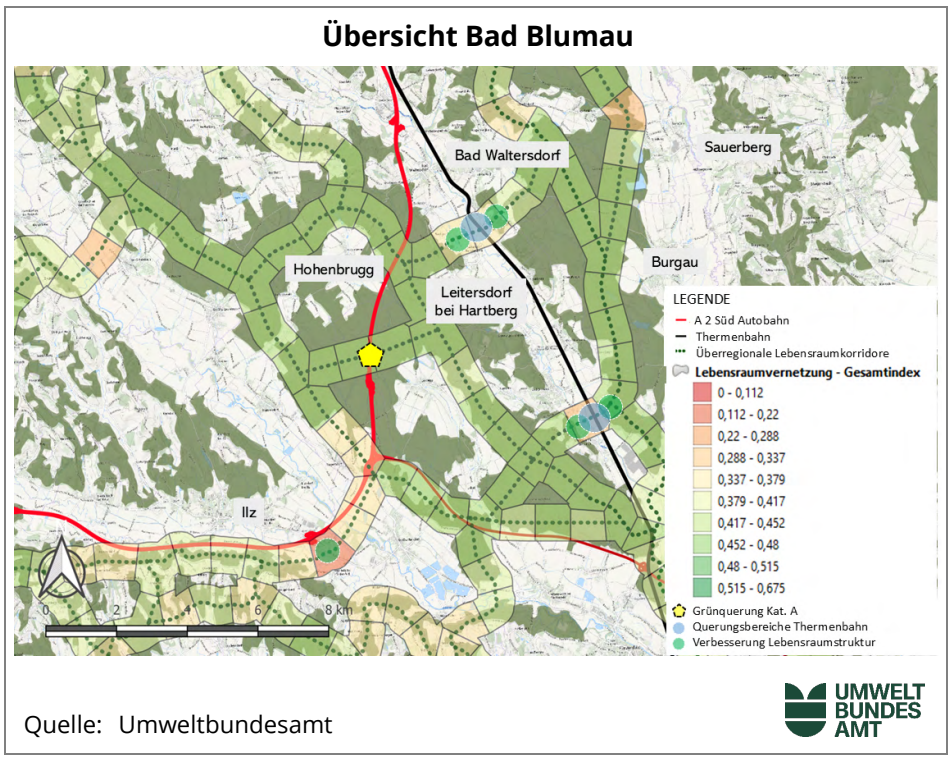
Die im Westen weitestgehend parallel verlaufende Thermenbahn stellt weder aktuell noch in absehbarer Zeit (Zeithorizont 2040) eine frequenzbasierte oder bauliche Barriere für Wildtiere dar. Die Bahnstrecke ist eingleisig ausgeführt und es bestehen an den relevanten Querungsbereichen weder Zäunungen noch Lärmschutzwände.

5.2.1.5 Empfehlungen

- Raumplanung: Eine Sensibilisierung der umliegenden Gemeinden in Bezug auf die Korridorverläufe und die Grünquerung wäre empfehlenswert, um auch zukünftig die sehr gute Anbindung in diesem Bereich zu erhalten. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Grünquerung der ASFINAG zwar in der Steiermark liegt, aber aufgrund der Lage die niederösterreichische Landesgrenze nach Westen als auch nach Osten nur rund 2 km entfernt liegt. Es wird daher eine bundeslandübergreifende Betrachtung dieses Standortes empfohlen.
- Landschaftspflege: Aufgrund des hohen Naturraumpotenzials sind unmittelbar keine Maßnahmen zur Anlage zusätzlicher Landschaftselemente erforderlich. Hinsichtlich der vorherrschenden eher strukturarmen Fichtenbestände sind aber jedenfalls Maßnahmen der naturnahen Walbewirtschaftung zur Entwicklung strukturreicher Mischbestände anzudenken.

5.2.2 Standort 17 – Bad Blumau

Abbildung 22: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Bad Blumau.



Quelle: Umweltbundesamt

5.2.2.1 Naturraum

Beschreibung des Bereiches

Der Standort Bad Blumau besitzt aus wildökologischer Sicht aufgrund seiner guten Waldausstattung ein sehr hohes Naturraumpotenzial. Die Talquerung im Bereich Bad Waltersdorf bildet hingegen ein gewisses Störungsregime durch Siedlungskörper. Der Talquerungsbereich zwischen Bad Blumau und Bierbaum an der Safen ist diesbezüglich besser einzustufen, weist allerdings auch nur einen unverbauten, durch Ackerland dominierten, Landschaftsbereich von 600 m anstatt der empfohlenen 800 m auf (siehe Abbildung 22).

5.2.2.2 Raumplanung

Aus publizierten Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen sind derzeit keine wildökologisch kritischen Widmungen, welche die Funktionalität des Korridors beeinflussen könnten, ersichtlich.

5.2.2.3 Maßnahmen ASFINAG

Im Bereich Bad Blumau besteht an der A 2 Süd Autobahn seit dem Jahr 2023 eine Grünbrücke der Kategorie A. Diese befindet sich mitten in

einem weitläufigen Waldgebiet und ist aus naturräumlicher Sicht gut angebunden. Auch die weiterführenden Lebensraumvernetzungskorridore im Umfeld sind weitgehend sehr gut für Wildtiere geeignet.

5.2.2.4 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

keine Barrierewirkung durch die Bahn

Die östlich von der A 2 Süd Autobahn verlaufende Thermenbahn stellt weder aktuell noch in absehbarer Zeit eine frequenzbasierte oder bauliche Barriere für Wildtiere dar. Die Bahnstrecke ist eingleisig ausgeführt und es bestehen an den relevanten Querungsbereichen weder Zäunungen noch Lärmschutzwände.

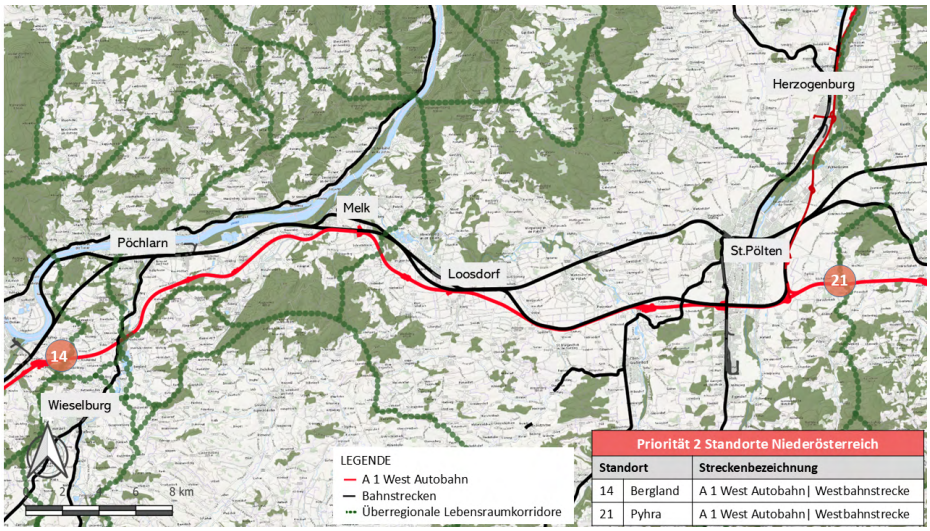
5.2.2.5 Empfehlungen

- Raumplanung: Sensibilisierung der Gemeinden Bad Blumau und Bad Waltersdorf hinsichtlich der Berücksichtigung des Korridorverlaufes im Rahmen der örtlichen Raumplanung. Keine weiteren Ausweisungen von Bauland in den beiden Korridorbereichen zwischen Bad Blumau und Bierbaum an der Safen.
- Landschaftspflege: Verbesserung der Landschaftsstruktur in beiden Korridorbereichen zwischen Bad Blumau und Bierbaum an der Safen.

5.3 Niederösterreich

Abbildung 23: Lebensraumkorridore und Priorität 2-Standorte im Untersuchungsgebiet Niederösterreich.

Übersicht zu Standorten der Priorität 2 in Niederösterreich



Quelle: Umweltbundesamt

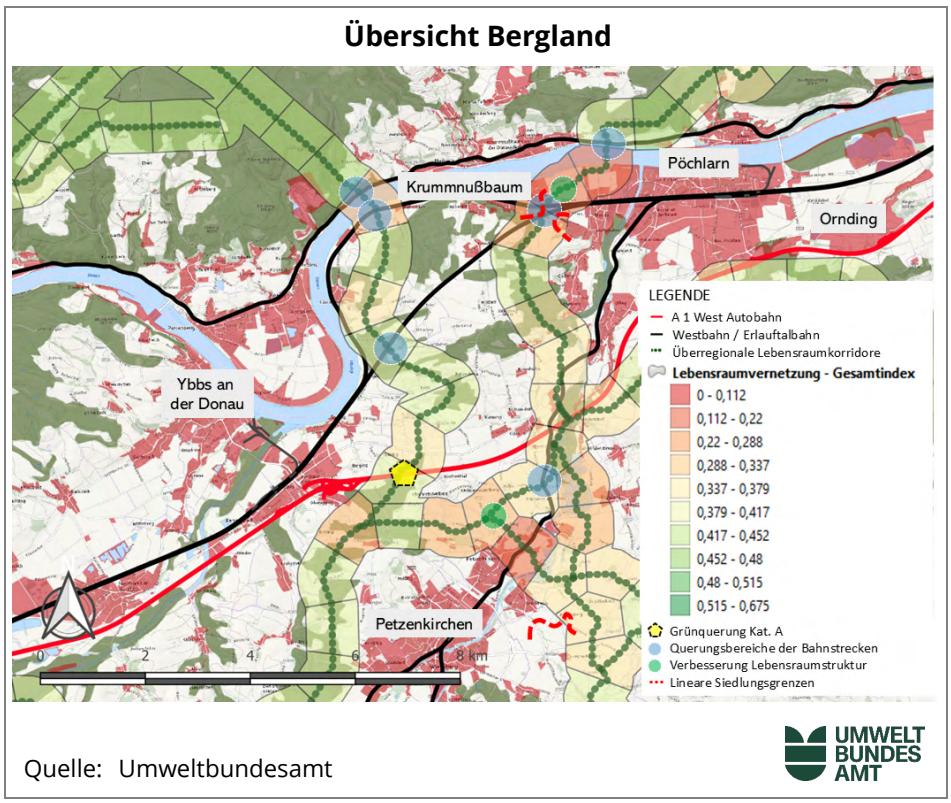
Standorte am Hauptkorridor Niederösterreich und Böheimkirchner-Korridor

Der Standort Bergland (14) liegt am Hauptkorridor Niederösterreich, während der Standort Pyhra (21) dem Böheimkirchner-Korridor zugeordnet werden kann (siehe Abbildung 23). Trotz der hohen Siedlungsdichte und laufender Flächeninanspruchnahme im niederösterreichischen Donaubecken sind viele Korridorabschnitte in diesem Bereich dennoch durchgängig bzw. wären mit Hilfe landschaftspflegerischer Begleitplanungen wiederherstellbar.

Am Standort Bergland (14) wurde von Seiten der ASFINAG bereits eine Grünbrücke über die A 1 West Autobahn errichtet, der Bau einer weiteren Grünbrücke im Bereich Pyhra ist in Planung. Rund um diese beiden Standorte werden die Bahnstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG mit unmittelbarer Relevanz und Bezug nachfolgend analysiert.

5.3.1 Standort 14 – Bergland

Abbildung 24: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Bergland.



Quelle: Umweltbundesamt

5.3.1.1 Naturraum

Beschreibung des Bereichs

Wie in Abbildung 24 ersichtlich, weisen viele Korridorbereiche, die östlich der bereits errichteten Grünbrücke Bergland verlaufen, ein gewisses Störungspotenzial aufgrund der in den Korridorbereichen existierenden Siedlungskörper auf. Besonders dramatisch ist die Situation im Bereich Richtung Krummnußbaum, wo sich der Korridor verengt und bereits eine Verbauung mit Einzelgebäuden aufweist. Im weiteren Verlauf nach Norden wird der Korridor durch ein bereits gewidmetes und bestehendes Betriebsbaugebiet beeinflusst. Bei Krummnußbaum beträgt die passierbare Korridorbreite zwischen den beiden Siedlungsgebieten, bedingt durch eine einseitige Lärmschutzwand im Norden der alten Westbahnstrecke, unter 50 m.

Der westlich verlaufende Korridor ist aus naturräumlicher und raumplanerischer Sicht weitgehend intakt. Einzig der Bereich unmittelbar am Donauufer wird durch Bebauung in der Ortschaft Diedersdorf etwas beeinträchtigt.

5.3.1.2 Raumplanung

Im westlichen Ast dominieren landwirtschaftliche Nutzungsarten (Forst- und Ackerflächen). Der östliche Ast weist einen Mix aus landwirtschaftlichen Nutzungsarten auf – zum Unterschied zum westlichen Ast liegen bzw. ragen schon zahlreiche Abgrenzungen der siedlungsumhüllenden Polygone in die Korridorbereiche.

5.3.1.3 Maßnahmen ASFINAG

Die sogenannte Berglandbrücke über die A 1 West Autobahn bei der Anschlussstelle Ybbs/Wieselburg ermöglicht die barrierefreie Querung der ansonsten durchgängig mit Lärmschutzwänden und Zaun begleiteten A 1 West Autobahn.

5.3.1.4 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

keine Barrierewirkung durch die Bahn

Von Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG sind an diesem Standort keine Maßnahmen notwendig. Die in Nahelage verlaufenden Bahnstrecken stellen im westlichen Korridorast bis auf weiteres keine Einschränkung der Durchlässigkeit des Korridors dar. Die Westbahnstrecke verläuft im Bereich zwischen Krummnußbaum und Ybbs einerseits untertunnelt, die alte Westbahnstrecke entlang des Donauufers schränkt die Durchlässigkeit nicht ein.

Im Bereich des östlich verlaufenden Korridors, der im Süden die Erlauftalbahn schneidet und im Norden bei Krummnußbaum über die Westbahnstrecke verläuft, verursacht die Bahninfrastruktur auch keine Einschränkung der Durchlässigkeit.

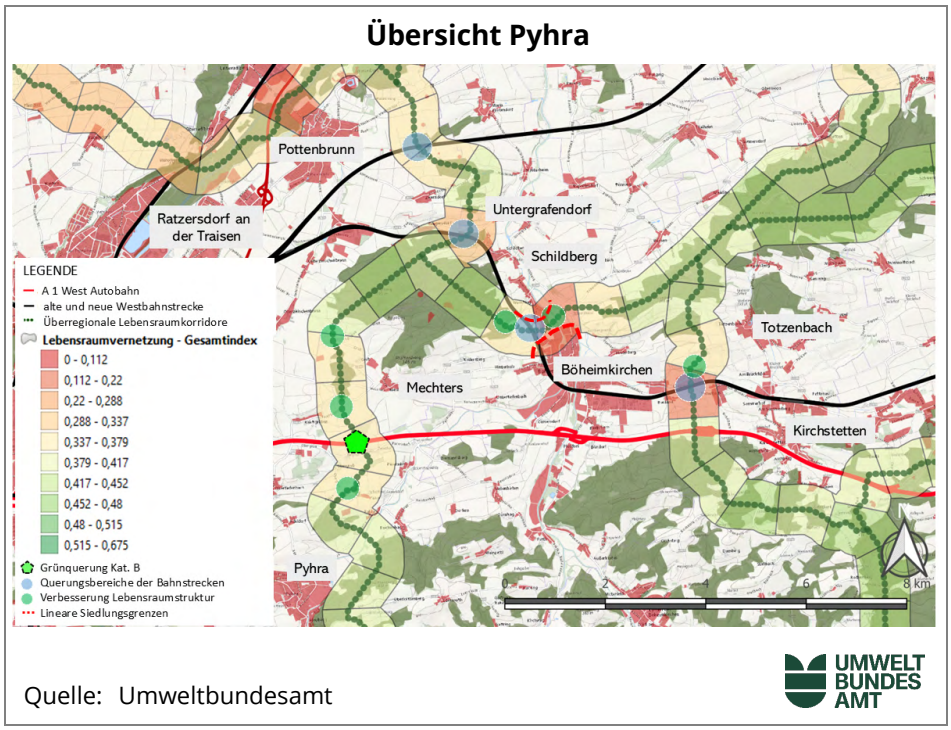
5.3.1.5 Empfehlungen

- Raumplanung: Freihalten der Korridorbereiche vor Bebauung, speziell im Bereich um Krummnußbaum, um zumindest einen lokalen/regionalen Wildwechsel abzusichern. Verstärkter Fokus der Raumplanung auf den westlichen Korridorast mit der bereits etablierten Grünbrücke Bergland. Zurückhalten von Bebauungswidmungen im westlichen Korridorbereich.
- Landschaftspflege: Unmittelbar kein Handlungsbedarf ableitbar, da die Durchlässigkeit speziell des westlichen Korridors noch als gegeben einzustufen ist. Das Einbringen zusätzlicher Leitstrukturen wäre aber jedenfalls zu begrüßen. Bei Krummnußbaum werden zusätzliche Strukturen benötigt, um diesen Korridorbereich zumindest für den lokalen/regionalen Wildwechsel zu attraktiveren.

5.3.2 Standort 21 – Pyhra

Der Standort Pyhra wurde in der gemeinsamen Betrachtung der beiden Infrastrukturbetreiber nicht bearbeitet. Die Planungen der ASFINAG für diesen Standort sind zum Zeitpunkt der Berichterstellung als fortgeschritten zu bezeichnen. Daher wurde auch dieser Standort einer Analyse unterzogen.

Abbildung 25: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Pyhra.



Quelle: Umweltbundesamt

5.3.2.1 Naturraum

Beschreibung des Bereiches

Der westliche Ast des Lebensraumvernetzungskorridors, in dem sich das geplante Querungsbauwerk der Kategorie B der ASFINAG befindet, ist noch weitgehend durchgängig und besteht aus einem Mix aus landwirtschaftlich genutzten Flächen, Wäldern und Waldinseln und nur vereinzelten Siedlungsstrukturen. Der nach Osten führende Ast weist in zwei Bereichen erhebliche Engstellen durch Siedlungskörper auf (siehe Abbildung 25).

5.3.2.2 Raumplanung

Engstellen durch Siedlungsbereiche

In der Region dominieren landwirtschaftliche Nutzungsformen, komplementiert durch größere Waldinseln. Die Siedlungsgebiete im Bereich zwischen Weisching und Böheimkirchen als auch im Bereich zwischen

den Ortschaften Lanzenbachdorf und Sichelbach führen zu Engstellen, welche die überregionalen Korridore beeinträchtigen.

5.3.2.3 Maßnahmen ASFINAG

Durchlassbauwerk bei Pyhra geplant

Im Bereich Pyhra plant die ASFINAG den Bau eines Durchlassbauwerks der Kategorie B mit einer Breite von 50 m, um die Barrierewirkung der A 1 West Autobahn in diesem Bereich zu mindern und das Kontinuum des Lebensraumkorridors wiederherzustellen und abzusichern.

5.3.2.4 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

keine Barrierewirkung durch die Bahn

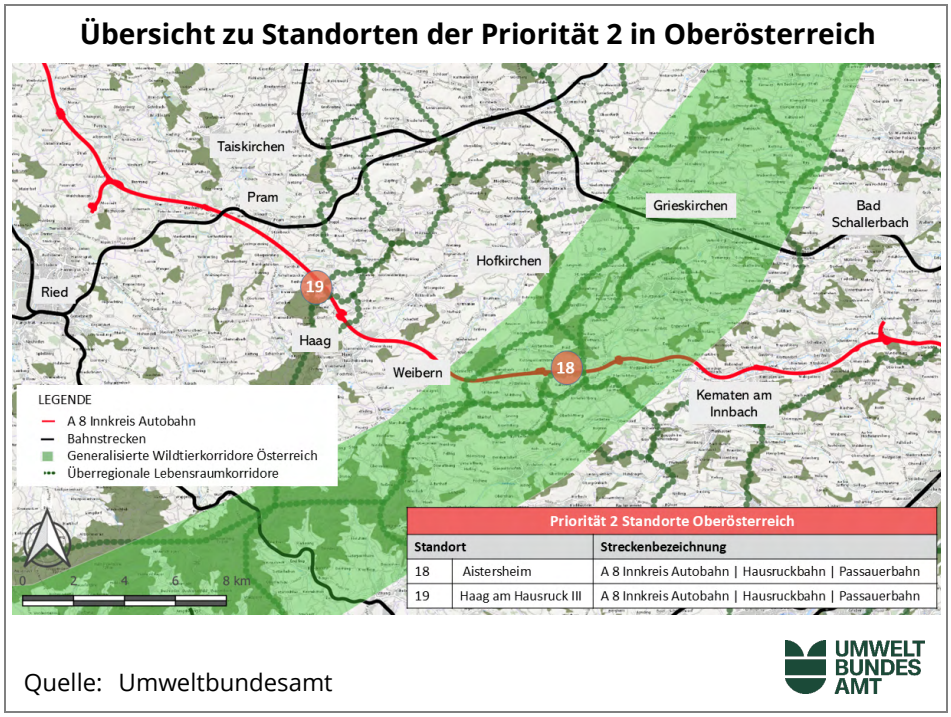
Im weiteren Korridorverlauf ab dem Querungsbauwerk Richtung Norden befindet sich die alte und anschließend die neue Westbahnstrecke. Während die alte Westbahnstrecke sowohl baulich als auch frequenzbasiert keine unmittelbare Barriere darstellt, verläuft die neue Westbahnstrecke zwischen Maria Jeutendorf und Pottenbrunn in Tunnellage und kann somit ohne Einschränkungen passiert werden.

5.3.2.5 Empfehlungen

- Raumplanung: Ohne Rücknahme der existierenden Baulandwidmung im Korridorbereich zwischen Lanzenbachdorf und Sichelbach, die bisher noch keine Bebauung aufweist, ist das Kontinuum des Korridors unterbrochen. Die raumplanerische Absicherung der Verbindung in Richtung Haspelwald/Kronberg wäre hier höchst relevant, insbesondere die Engstelle im Bereich zwischen Weisching und Böheimkirchen sollte dauerhaft abgesichert werden. Hier beträgt die relevante Korridorbreite noch rund 170 m, maßgeblich eingeengt durch die Zäunungen eines Pferdebetriebes am nördlichen Ortsrand von Böheimkirchen und dem Siedlungskörper von Weisching. Dieser Bereich ist für Wildtiere nur noch von lokaler Bedeutung.
- Landschaftspflege: Die Einbringung von zusätzlichen Leitstrukturen im Bereich des geplanten Querungsbauwerkes über die A 1 West Autobahn wäre wünschenswert. Zudem sind Maßnahmen im Bereich der skizzierten Engstellen anzudenken, um das Deckungspotenzial zu erhöhen und Leitstrukturen zu schaffen, die den Wildtieren das Auffinden dieser Engstellen ermöglicht.

5.4 Oberösterreich

Abbildung 26: Lebensraumkorridore und Priorität 2-Standorte im Untersuchungsgebiet Oberösterreich.



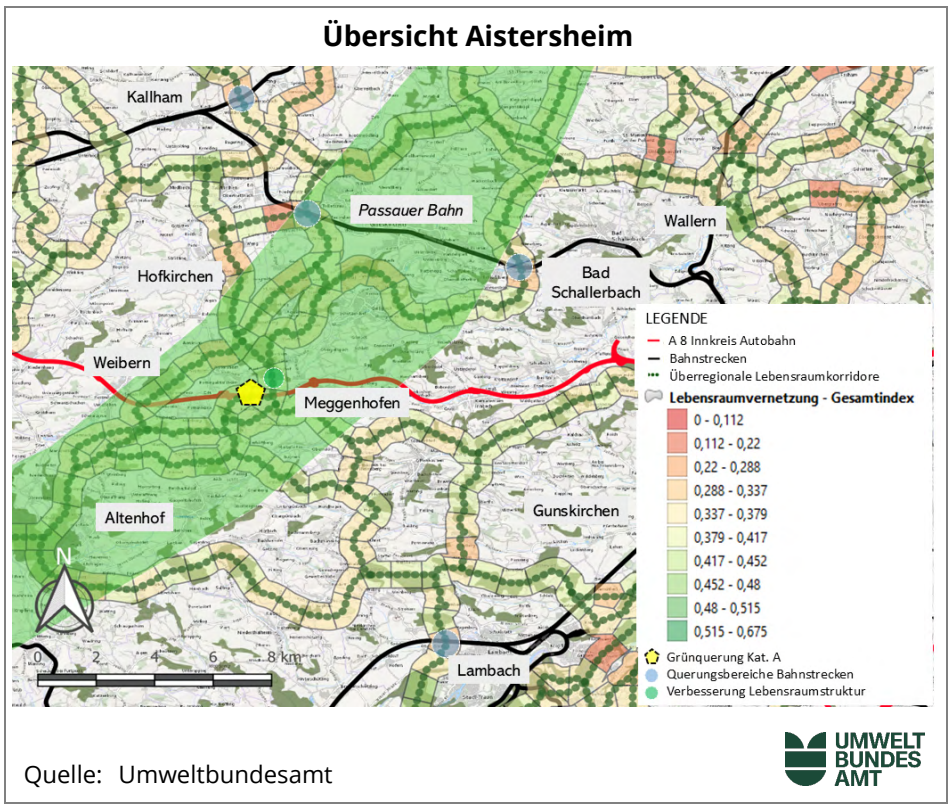
Quelle: Umweltbundesamt

Standorte am Kobernausserwald-Korridor

Die geplanten Grünbrückenstandorte Aistersheim (18) und Haag am Hausruck III (19) ermöglichen die Querung der A 8 Innkreiskreis Autobahn und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Wiederherstellung des Kontinuums des sogenannten Kobernausserwald Korridors (siehe Abbildung 26). Während der Standort Aistersheim nicht Teil der Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere“ ist, ist Haag III ein Alternativstandort im Sinne der Dienstanweisung. Die Korridore in diesem Untersuchungsgebiet sind noch weitgehend durchlässig, weisen aber Störungspotenziale durch meist kleinräumige Siedlungskörper auf. Rund um diese beiden Standorte werden nachfolgend die Bahnstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG mit unmittelbarer Relevanz und Bezug analysiert sowie die naturräumlichen Gegebenheiten und eventuelle Möglichkeiten und Risiken in der Raumplanung aufgezeigt.

5.4.1 Standort 18 – Aistersheim

Abbildung 27: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Aistersheim.



Quelle: Umweltbundesamt

5.4.1.1 Naturraum

Beschreibung des Bereiches

Die Korridore rund um den Standort Aistersheim verlaufen weitgehend über landwirtschaftlich genutzte Flächen, die teilweise noch eine gute Gehölzausstattung und dadurch eine gute wildökologische Durchlässigkeit aufweisen (siehe Abbildung 27). Der Querungsbereich an der Landesstraße B135 wird durch eine Zäunung zwischen der Bushaltestelle Aistersheim Grub und der Liegenschaft Grub 6 eingeschränkt.

5.4.1.2 Raumplanung

Ein Großteil der Flächen gehört der Flächenwidmungskategorie "Land- und Forstwirtschaft, Ödland" an. Darin eingebettet liegen zahlreiche kleine bis mittelgroße Siedlungskörper mit den entsprechenden Flächenwidmungskategorien (Wohngebiet, Betriebsbaugebiet, Dorfgebiet etc.). Im Bereich des geplanten Grünbrückenstandortes sind aus Sicht der Raumplanung zurzeit keine Ausweitungen von Siedlungs- oder Industriegebieten im Flächenwidmungsplan vorgesehen.

5.4.1.3 Maßnahmen ASFINAG

auf Anbindung durch Leitstrukturen achten

Der Standort an der A 8 Innkreis Autobahn im Bereich Aistersheim ist aus naturräumlicher Sicht hervorragend geeignet. Der von Seiten der ASFINAG gewählte Bereich für die Errichtung einer Grünbrücke ist grundsätzlich gut in die Landschaft eingebunden. Südlich des Standortes wäre eine Pflanzung von Leitelementen bis zum Bereich rund um den Wilden Innbach empfehlenswert. Eine Anbindung mit Bäumen, Hecken und Sträuchern an den Waldbereich nördlich der geplanten Grünquerung würde voraussichtlich die Annahme der neuen Struktur verbessern.

5.4.1.4 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

derzeit keine Barrierewirkung durch die Bahn

Die Bahnstrecken im relativ nahen Umfeld des Standortes an der A 8 Innkreis Autobahn sind die Hausruckbahn im Süden und die Passauer Strecke im Nordosten. Am Kreuzungsbereich von Hausruckbahn und Lebensraumvernetzungskorridor wird die Bahn in Tunnellage geführt und stellt somit keine Einschränkung für die Funktionalität des Korridors dar. Die Passauer Strecke wird in den beiden relevanten Bereichen zweigleisig ohne Zäunung oder Lärmschutzwände geführt. Auch hier ergibt sich kein Einfluss auf die Durchlässigkeit des Korridors. Der südliche Querungsbereich bei Stockwies ist nach Westen raumplanerisch als „Grünzug“ abgesichert. Beide Querungsbereiche könnten durch Leitpflanzungen deutlich aufgewertet werden. Die Neue Innkreisbahn, die im Fachentwurf Zielnetz 2040 als Maßnahme enthalten ist, würde bei zweigleisigem Ausbau vermutlich zumindest frequenzbasiert eine Einschränkung der Korridore bedeuten. Da der Planungsprozess hier erst ganz am Anfang steht und noch kein Trassenverlauf in Planung ist, können hierzu noch keine näheren Angaben gemacht werden.

Aufwertung durch Leitpflanzungen sinnvoll

5.4.1.5 Empfehlungen

- Raumplanung: Im Untersuchungsgebiet liegen aus raumplanerischer Sicht aktuell keine Flächenwidmungen vor, die sich negativ auf die Durchlässigkeit der behandelten Bereiche der Lebensraumkorridore auswirken. Eine raumplanerische Absicherung wäre für die Zukunft trotzdem wünschenswert.
- Landschaftspflege: Wie oberhalb skizziert, wären vielfältige landschaftspflegerische Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der Annahmewahrscheinlichkeit des Querungsbauwerkes führen, wünschenswert.

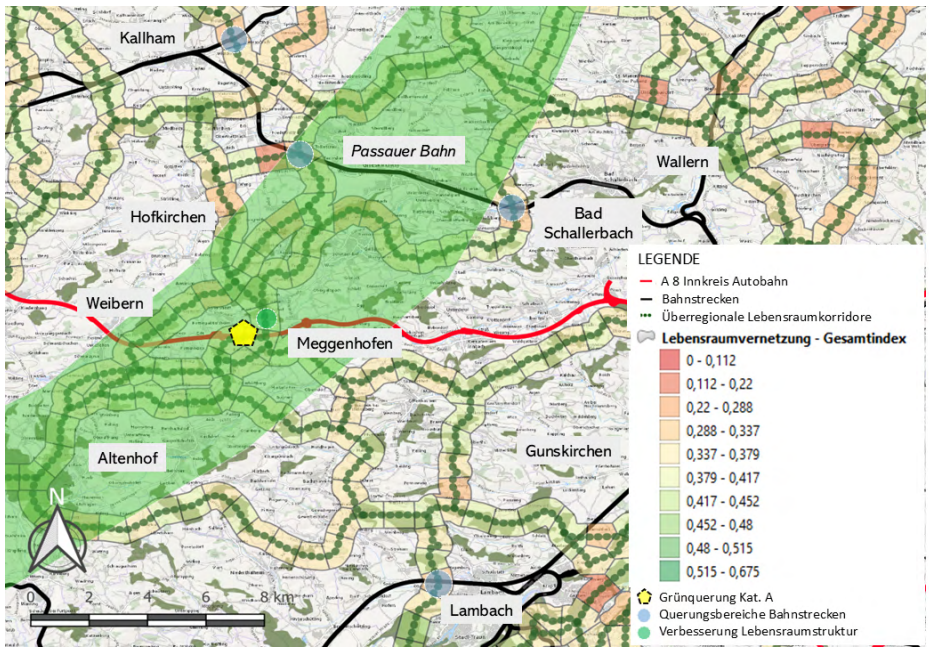
- Verkehr: An der Landesstraße B135 gilt bis zum Ende des Ortsteils Rakesing eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h. Sollten Leitstrukturen zukünftig Wildtiere direkt an die Landesstraße B135 heranführen, wären eine Erweiterung der Geschwindigkeitsbegrenzung über das Ortsende hinaus und die Installation von Wildwarngeräten im Querungsbereich empfehlenswert.

5.4.2 Standort 19 – Haag am Hausruck III

Die Untersuchungen der ASFINAG im Rahmen der Umsetzung der Dienstanweisung zu den Standorten Haag I und Haag II haben ergeben, dass aufgrund von bestehenden Nutzungen und Störwirkungen bzw. Entwicklungen von Betriebsgebieten diese Standorte zu verwerfen sind und ein neuer Standort Haag 3 zu verfolgen ist.

Haag 3 ist hierbei ein Alternativstandort zu Haag 1. Die Umsetzung des Standortes Haag 2 wurde gegen die Umsetzung des Standortes Aistersheim getauscht.

Abbildung 28: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Haag am Hausruck III.



Quelle: Umweltbundesamt

5.4.2.1 Naturraum

Beschreibung des Bereichs

Die naturräumliche Situation ist jener des Standortes Aistersheim sehr ähnlich. Der Korridor ist gut in die Landschaft eingebunden, durchlässig und weist nur geringes Störungspotenzial auf (siehe Abbildung 28).

5.4.2.2 Raumplanung

Die naturräumliche Situation entspricht jener des Standortes Aistersheim.

5.4.2.3 Maßnahmen ASFINAG

Alternativen sind zu prüfen

Die naturräumliche Einbindung des Standortes Haag III an der A 8 Innkreis Autobahn ist grundsätzlich gegeben. Die Planungen der ASFINAG in diesem Bereich stehen erst am Anfang. Entlang des Fuchsgrabenbachs und des westlichen Zubringers zum Fuchsgrabenbach bieten Gehölzstreifen ausreichend Deckung und Leitstrukturen. Die umliegenden Gehöfte haben nur untergeordnete Auswirkungen auf den Korridor. Eine Aufwertung und Aufweitung des bereits vorhandenen Durchlasses östlich des landwirtschaftlichen Betriebes Renhartsberg 6 wird als sinnvolle Alternative angesehen. Eine Aufwertung der Einbindung einer Querungshilfe mittels der Pflanzung von Gehölzen und Leitstrukturen sollte jedenfalls berücksichtigt werden. Ebenfalls sollte der Querungsbereich des Fuchsgrabenbaches wenige Meter weiter östlich nochmals geprüft werden. Hier bestehen bereits Leitstrukturen beiderseits der A 8 Innkreis Autobahn. Eine Überprüfung der baulichen Machbarkeit wird daher empfohlen. Aus Sicht der Raumplanung steht der Durchlässigkeit des Korridors nichts entgegen. Kritisch anzumerken ist die Zäunung entlang der Landesstraße B141 südlich des Pramwaldes in der Nähe des geplanten Standortes. Hier wird empfohlen, die Notwendigkeit des Zaunes bzw. auch dessen aktuelle Funktionstüchtigkeit in Abstimmung mit dem Eigentümer zu prüfen.

5.4.2.4 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

derzeit keine Barrierewirkung durch die Bahn

Die Bahnstrecken im näheren Umfeld des Standortes an der A 8 Innkreis Autobahn sind die Hausruckbahn im Süden sowie die Innkreisbahn und die Passauer Strecke im Norden. Am Kreuzungsbereich von Hausruckbahn und Korridor wird die Bahn in Tunnellage geführt und stellt somit keine Einschränkung für den Korridor dar. Die Innkreisbahn wird derzeit eingleisig ohne Zäunungen und Lärmschutzwände in den relevanten Querungsbereichen zu den Korridoren der Lebensraumvernetzung geführt und hat keinen weiteren Einfluss auf deren

Durchlässigkeit. Die Passauer Strecke ist zweigleisig und weist ebenfalls keine Zäunungen und Lärmschutzwände in den relevanten Bereichen auf. Auch hier ist weitestgehend kein Einfluss auf die Durchlässigkeit der Korridore gegeben. Aus derzeitiger Sicht hat die Raumplanung im Bereich der Bahnstrecken auch zukünftigen keinen bedeutsamen Einfluss auf die Durchlässigkeit der Korridore in diesem Bereich. Die Neue Innkreisbahn, die als ein Modul im Fachentwurf Zielnetz 2040 enthalten ist, würde bei zweigleisigem Ausbau vermutlich zumindest frequenzbasiert eine Einschränkung der Korridore bedeuten. Da der Planungsprozess hier noch ganz am Anfang steht und noch kein Trassenverlauf in Planung ist, können hierzu noch keine Angaben gemacht werden.

5.4.2.5 Empfehlungen

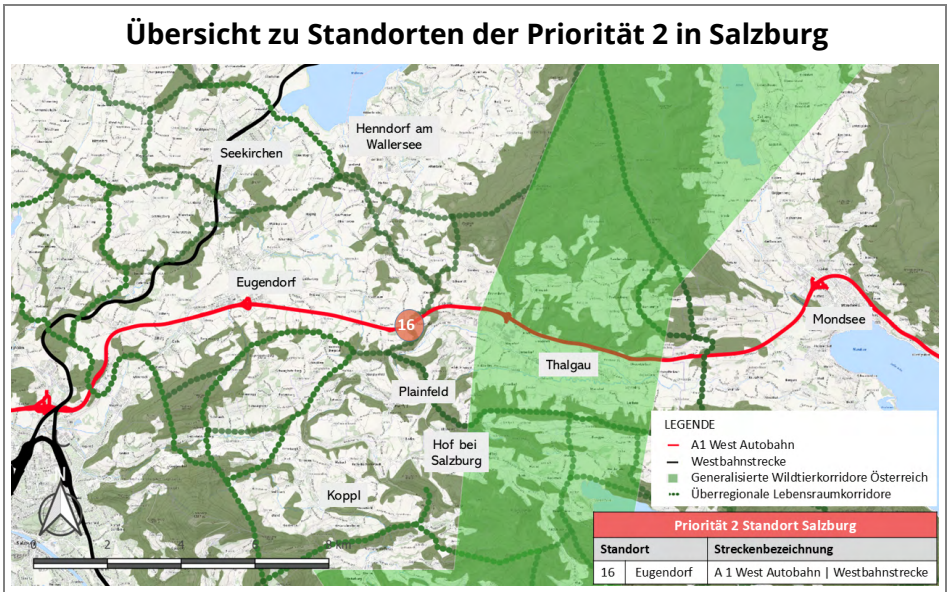
- Raumplanung: Im Untersuchungsgebiet liegen aus raumplanerischer Sicht aktuell keine Flächenwidmungen vor, die sich negativ auf die Durchlässigkeit der behandelten Bereiche der Lebensraumkorridore auswirken. Eine raumplanerische Absicherung wäre für die Zukunft trotzdem wünschenswert.
- Landschaftspflege: Aufgrund des relativ niedrigen Störungspotenzials im Untersuchungsgebiet sind keine landschaftspflegerischen Maßnahmen erforderlich, um die Grunddurchlässigkeit der Korridore sicherzustellen. Wichtig sind aber die Absicherung existierender Strukturen und die Beibehaltung der vorherrschenden Gehölzausstattung.
- Verkehr: Die Zäunung der Landesstraße B141 südlich des Pramwaldes ist nach Möglichkeit auf ihre Notwendigkeit in Abstimmung mit dem Eigentümer zu prüfen.

5.5 Salzburg

Standort am Kobernausserwald-Korridor

Im Bundesland Salzburg wird im Bereich Eugendorf die Errichtung einer Grünquerung der Kategorie A von Seiten der ASFINAG geprüft, welche für die Durchgängigkeit des Kobernausserwald-Korridors von großer Bedeutung wäre, da in diesem Untersuchungsgebiet bisher keine adäquaten Alternativstandorte ausfindig gemacht werden konnten (siehe Abbildung 29). Im Nahbereich des Standortes Eugendorf werden nachfolgend die Bahnstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG mit unmittelbarer Relevanz analysiert sowie die naturräumlichen Gegebenheiten und eventuelle Möglichkeiten und Risiken in der Raumplanung aufgezeigt.

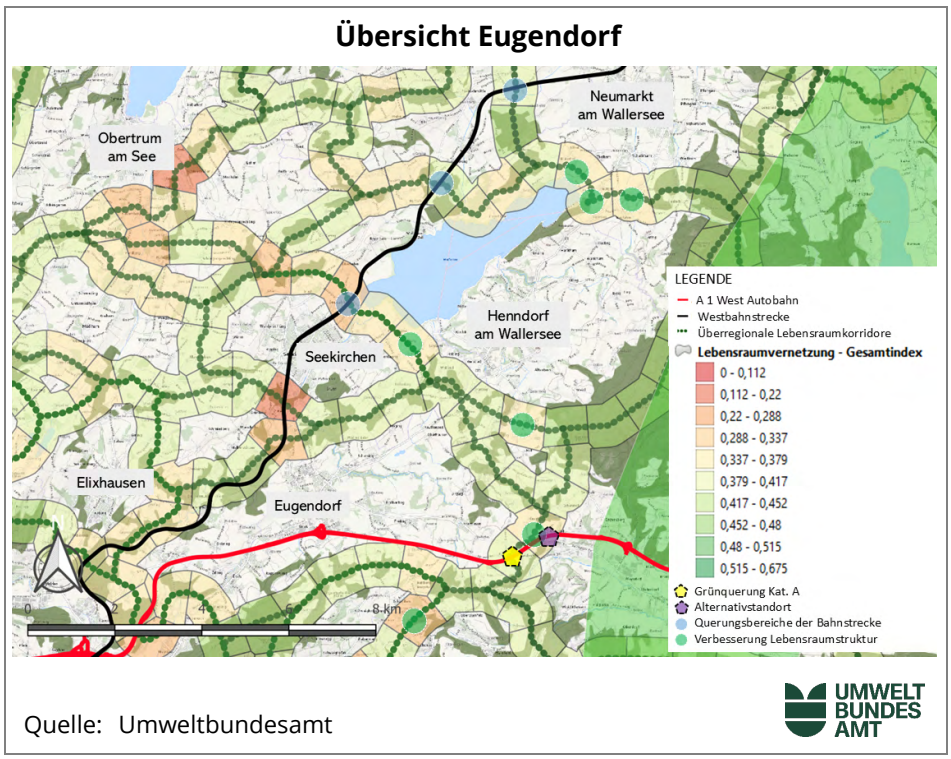
Abbildung 29: Lebensraumkorridore und Priorität 2-Standorte im Untersuchungsgebiet Salzburg.



Quelle: Umweltbundesamt

5.5.1 Standort 16 – Eugendorf

Abbildung 30: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore Standort Eugendorf.



Quelle: Umweltbundesamt

5.5.1.1 Naturraum

Der Korridorverlauf rund um den geplanten Grünbrückenstandort weist durchaus eine gute Ausstattung an Gehölzstrukturen auf (siehe Abbildung 30). Der Großteil der Flächen wird landwirtschaftlich genutzt.

5.5.1.2 Raumplanung

Beschreibung des Bereiches

Der Korridorverlauf in unmittelbarer Umgebung des geplanten Standortes für die Errichtung einer Grünbrücke sowie auch der weiterführende Verlauf weisen keine kritische Ausweisung von Baulandwidmungen auf. Einzig der westliche Korridorast nach dem Grünbrückenstandort Richtung Norden (Nebenast) weist im logischen Korridorverlauf im Bereich Rehberg einen Siedlungskörper auf (Rehbergsiedlung), der bereits heute zu einer Einschränkung der Funktionalität des Korridors führt.

Der Alternativstandort unterliegt einem erhöhten Siedlungsdruck– in dem Korridorbereich gibt es bereit bebaute Flächen der Flächenwidmungskategorie "BAEW – Bauland – Erweiterte Wohngebiete". Die dominante Widmung im Korridorverlauf ist "GLLG – Grünland Ländliche Gebiete". Allerdings existiert bereits ein Gebäude im Grünland im

zentralen und unmittelbaren Bereich des existierenden, für die Aufwertung vorgesehenen Querungsbauwerkes.

5.5.1.3 Maßnahmen ASFINAG

Prüfung von Alternativstandorten

Der ursprünglich geplante Grünbrückenstandort weist nach wie vor das höchste wildökologische Potenzial für die Errichtung einer Grünquerung der Kategorie A auf. Da es aktuell zu Erschwernissen bei den für die Errichtung der Grünbrücke erforderlichen Grundablösen kommt, wurden auch weitere Alternativstandorte in Betracht gezogen. Die Planungen sehen derzeit am ehesten die Aufwertung einer Unterführung im Bereich Bärental vor. Diese Aufwertung stellt aber keinen adäquaten Ersatz für das ursprünglich geplante Querungsbauwerk der Kategorie A dar. Der Alternativstandort ist jedoch aus naturräumlicher Sicht, wenn bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt werden, prinzipiell geeignet. Für die Absicherung der Funktionalität des Bauwerkes muss auf Ebene der örtlichen Raumplanung jede weitere Siedlungsaktivität im näheren Umfeld des Alternativstandortes (rund 300 m) ausgeschlossen werden.

Begleitmaßnahmen entlang der L103

Begleitmaßnahmen müssten in diesem Fall jedenfalls ein möglichst sicheres Queren der Landesstraße L103 im Bereich des Thalgaubergs durch Wildtiere ermöglichen. Zudem wird empfohlen, den Siedlungsrand im Bereich Seitenfeld hin zur Landesstraße L103 mit Pflanzungen aufzuwerten, um das Deckungspotenzial zum Siedlungsrand aufzuwerten.

5.5.1.4 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

keine Barrierewirkung durch die Bahn

Betreffend die Westbahnstrecke ist insbesondere der Bereich Irrsdorf/Römerhof im Norden näher zu betrachten. Hier quert der Korridor die Westbahnstrecke, die in diesem Bereich zweigleisig ohne Zäunung oder Lärmschutzwände geführt ist. Die Bahnstrecke führt hier zu keiner Einschränkung der Durchlässigkeit des Korridors. Der nach Norden verlaufende Korridor ist allerdings hinsichtlich vorhandener Lebensraumstrukturen nicht vollständig ausreichend ausgestattet.

Sensibilisierung der betroffenen Gemeinden

Vorhandene Querungsmöglichkeiten der Westbahnstrecke in Richtung Westen finden sich an drei Standorten nördlich von Seekirchen am Wallersee. An allen drei Standorten wird die Westbahnstrecke zweigleisig ohne Zäunung oder Lärmschutzwände geführt. Der Standort am Rand des Wallersees ist maßgeblich durch die Ausweisung des Landschaftsschutzgebietes Wallersee gesichert. Die beiden Standorte südlich von Seekirchen sind hinsichtlich der Lebensraumausstattung als ausreichend einzustufen. Vereinzelte Siedlungsbauten westlich der Bahnstrecke beeinflussen hier die Durchlässigkeit. Für alle Standortvarianten

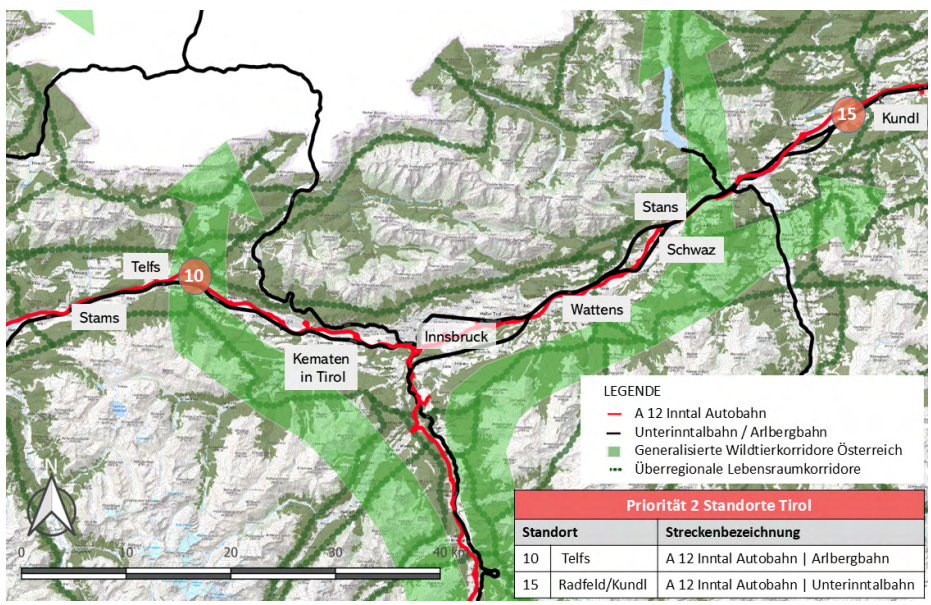
sollten die betreffenden Gemeinden Seekirchen am Wallersee und Eugendorf proaktiv eingebunden und sensibilisiert werden.

5.5.1.5 Empfehlungen

- Raumplanung: Absicherung des Alternativstandortes in der örtlichen Raumplanung. Einbindung der Gemeinden Eugendorf und Seekirchen am Wallersee für die Berücksichtigung der Korridore in den örtlichen Entwicklungskonzepten und Flächenwidmungsplänen.
- Landschaftspflege: Verbesserung des Deckungspotenzials für Wildtiere in Abschnitten des Korridors sowie Aufwertung des Deckungspotenzials für den Alternativstandort.

5.6 Tirol

Abbildung 31: Lebensraumkorridore und Priorität 2-Standorte im Untersuchungsgebiet Tirol.



Quelle: Umweltbundesamt

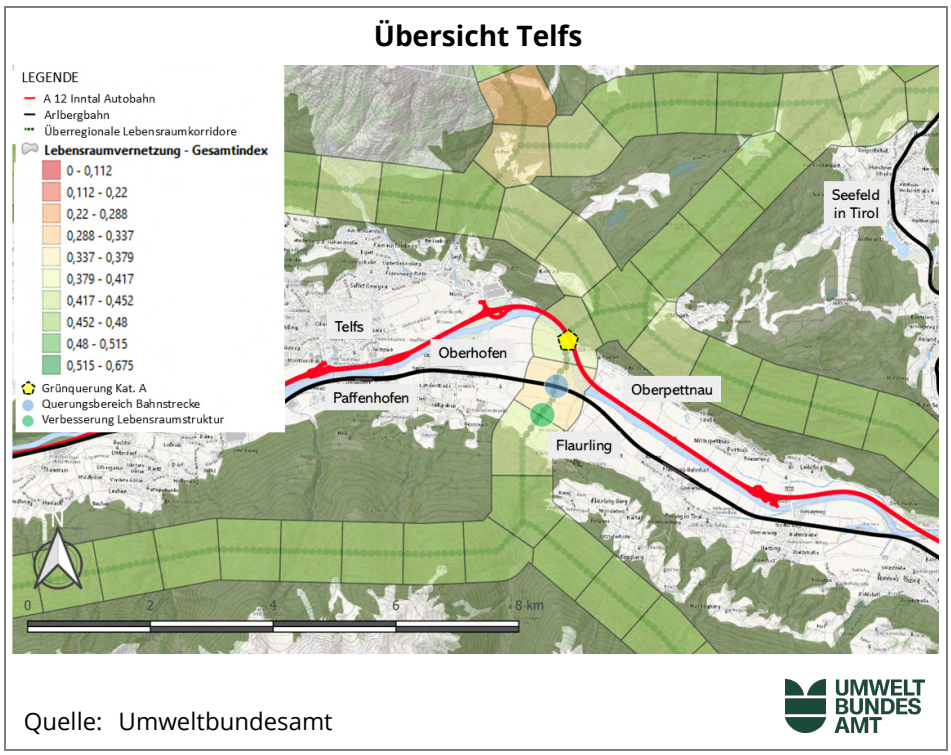
Standorte an den Brenner-Korridoren

Die von der ASFINAG geplanten Grünquerungen über die A 12 Inntal Autobahn im Bereich Radfeld/Kundl (15) sowie im Bereich Telfs (10) leisten einen wesentlichen Beitrag zur Wiederherstellung des Kontinuums des Brennerkorridors. Im Bereich Radfeld/Kundl besteht bereits eine

Grünquerung der ÖBB-Infrastruktur AG an der Unterinntalbahn. Im Bereich um diese beiden Standorte werden nachfolgend die Bahnstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG mit unmittelbarer Relevanz und Bezug analysiert, sowie die naturräumlichen Gegebenheiten und eventuelle Möglichkeiten und Risiken in der Raumplanung aufgezeigt (siehe Abbildung 31).

5.6.1 Standort 10 – Telfs

Abbildung 32: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Telfs.



Quelle: Umweltbundesamt

5.6.1.1 Naturraum

Beschreibung des Bereiches

Grundsätzlich besitzt der Standort Telfs eine gute naturräumliche Ausstattung. Der Talboden in diesem Bereich ist allerdings durch landwirtschaftliche Flächen geprägt, die nur eine geringe Ausstattung mit Gehölzstrukturen aufweisen, die als Deckungs- und Leitstrukturen die Annahmewahrscheinlichkeit der geplanten Querungsbauwerke erhöhen würden. Die Durchlässigkeit des Korridors ist gegeben (siehe Abbildung 32).

5.6.1.2 Raumplanung

Durch die Widmung und den Bestand von landwirtschaftlichen Freihalteflächen im Bereich südlich des Inns und rund um die Arlbergbahn ist eine gewisse raumplanerische Absicherung vor Bebauung des Korridorverlaufes gewährleistet. Nördlich der A 12 Inntal Autobahn befinden sich Waldgebiete, die Wildtieren hier das barrierefreie Weiterwandern ermöglichen.

5.6.1.3 Maßnahmen ASFINAG

Umsetzung gestaltet sich schwierig

Ursprünglich war an diesem Standort von Seiten der ASFINAG eine Querung der Inntalautobahn inkl. Überspannung der Landesstraße B171 vorgesehen. Derzeit gibt es allerdings aufgrund diverser Erschwernisse keine weiteren Planungen zur Umsetzung.

5.6.1.4 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

keine Barrierewirkung durch die Bahn

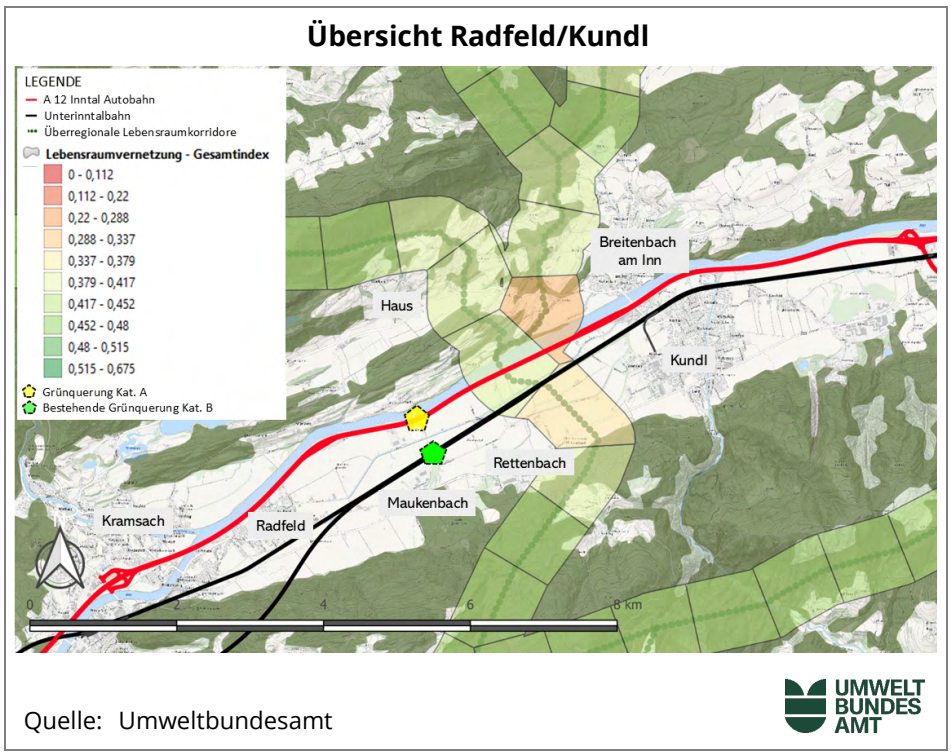
Die Arlbergbahn stellt in diesem Bereich kein Querungshindernis für Wildtiere dar. Sie wird in diesem Bereich zweigleisig ohne Zäunung und Lärmschutzwände geführt. Zudem besteht eine Unterführung als Querungsmöglichkeit (siehe Abbildung 32).

5.6.1.5 Empfehlungen

- Raumplanung: Aus Sicht der Raumplanung sollte südlich des Inns eine allfällige Erweiterung des Betonwerks, welches sich nordöstlich des Durchlasses der Arlbergbahn befindet, eingeschränkt bzw. vermieden werden. Zudem sollten Maßnahmen getroffen werden, die ein Zusammenwachsen der Siedlungsflächen von Oberhofen im Inntal und Flaurling entlang des südlich verlaufenden Waldrandes verhindern. Erste Tendenzen zur Verbauung werden hier bereits im Flächenwidmungsplan ersichtlich: Die Gemeinde Oberhofen im Inntal hat in diesem Bereich bereits erste Siedlungserweiterungsgebiete ausgewiesen.
- Landschaftspflege: Die Flächen zwischen Bahntrasse und Inn sind größtenteils als Hochwasserüberflutungsflächen HQ30 ausgewiesen. Eine Kombination mit einer abschnittsweisen Renaturierung des Inns würde sich an diesem Standort daher anbieten. Die Pflanzung von Leitstrukturen südlich der Arlbergbahn ist anzustreben, um eine gute Anbindung zu gewährleisten.

5.6.2 Standort 15 – Radfeld/Kundl

Abbildung 33: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Radfeld/Kundl.



5.6.2.1 Naturraum

Beschreibung des Bereiches

Die naturräumliche Ausstattung des Korridors kann in diesem Bereich durch die Renaturierungsmaßnahmen entlang des Maukenbachs als gut eingestuft werden (siehe Abbildung 33). Die Flächen zwischen dem Inn und der Unterinntalbahn sind größtenteils als Hochwasserüberflutungsflächen HQ30 ausgewiesen. Eine Doppelnutzung als Korridor zur Lebensraumvernetzung und als Retentionsraum wäre daher äußerst sinnvoll.

5.6.2.2 Raumplanung

Engstelle des Korridors absichern

Nördlich des Inns wurde der Siedlungskörper Hachl bereits mit einer absoluten Siedlungsgrenze bedacht. Dieser kann zudem von Wildtieren problemlos umgangen werden. Der Bereich rund um den Maukenbach ist, bis auf das Betriebsgebiet im Südwesten, von landwirtschaftlichen Freihalteflächen umgeben. Dadurch ist eine gewisse raumplanerische Absicherung des Korridors gegeben. Angrenzend an das Betriebsgebiet ergibt sich eine Engstelle, die zukünftig gegen weitere bauliche Maßnahmen abgesichert werden sollte. Im Süden schließen Waldgebiete an die

Flächen entlang des Maukenbachs an und sorgen so für einen durchlässigen Korridorbereich.

5.6.2.3 Maßnahmen ASFINAG

Grünbrücke geplant

Seitens der ASFINAG ist die Errichtung einer Grünbrücke an der Mündung des Maukenbachs in den Inn geplant. Dieser Standort ist in Kombination mit dem bereits bestehenden Durchlass an der Unterinntalbahn sehr gut geeignet.

5.6.2.4 Maßnahmen ÖBB-Infrastruktur AG

Von Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG besteht bereits eine Grünquerung am Maukenbach, die für Passierbarkeit der Unterinntalbahn für Wildtiere sorgt.

5.6.2.5 Empfehlungen

- Raumplanung: Eine raumplanerische Absicherung der Engstelle des Korridors im Bereich rund um den Maukenbach wäre sehr wünschenswert. Insbesondere das Gebiet, welches unmittelbar an die Landesstraße B171 angrenzt, sollte nicht durch bauliche Maßnahmen beeinträchtigt werden. Das westlich gelegene und an die Landesstraße B171 angrenzende Betriebsgebiet wurde im Korridorbereich um einen unlängst errichteten Parkplatz sowie Nebenflächen erweitert. Die Freihaltung des restlichen Bereiches von Verbauung und Versiegelung ist daher unbedingt zu empfehlen. Eine absolute Siedlungsgrenze ist bereits im Bereich des Betriebsgebietes westlich des Maukenbachs ausgewiesen.
- Landschaftspflege: Die Ausstattung rund um den renaturierten Maukenbach ist grundsätzlich gut. Der Bereich angrenzend an die Landesstraße B171 könnte mit der Pflanzung von Leitstrukturen weiter aufgewertet werden.
- Verkehr: An der Landesstraße B171 besteht im Überlappungsbereich mit dem Korridor zur Lebensraumvernetzung derzeit ein Tempolimit von 70 km/h, dieses sollte beibehalten werden. Eine zusätzliche Installation von Wildwarngeräten und Warntafeln für die Verkehrsteilnehmer:innen wird empfohlen, um potenzielle Wildunfälle in diesem Bereich zu minimieren.

6 FAZIT

Vor knapp 20 Jahren wurde die für die Lebensraumvernetzung in Österreich wegweisende Dienstanweisung "Lebensraumvernetzung Wildtiere" für Autobahnen und Schnellstraßen durch das damalige Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) erlassen. Diese Dienstanweisung beauftragte die ASFINAG damit, das bestehende Autobahnen- und Schnellstraßennetz in den Bereichen der überregionalen Wildtierkorridore mit Grünquerungen (im Sinne der RVS 04.03.14) nachzurüsten.

Barrierewirkung von Straße und Bahn gemeinsam beurteilen

Die aufgrund der Verkehrssicherheit durchgängig gezäunten Bundesstraßen stellen durchgehend Barrieren für wildlebende Tierarten dar, während Bahnstrecken nur an besonders stark frequentierten oder baulich mit barrierebildenden Strukturen (z. B. Lärmschutzwänden) ausgestatten Strecken eine hohe Barrierewirkung entfalten. Da die beiden Verkehrsinfrastrukturen in vielen Bereichen in Nahelage parallel verlaufen, erfordert die Lebensraumvernetzung eine gemeinsame Betrachtung. Das gegenständliche Projekt konnte nun erstmals die themenbezogene systematische Zusammenarbeit der ASFINAG mit der ÖBB-Infrastruktur AG bei der Planung und Umsetzung von Grünquerungen am hochrangigen Straßen- und Bahnnetz zum Erhalt und der Wiederherstellung von Lebensraumnetzwerken forcieren.

Biodiversitäts-Strategie 2030+

Das gegenständliche Projekt „Biodiversität und Infrastruktur“ wurde vom damaligen Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (nunmehr BMIMI und BMLUK) initiiert, um Verantwortung für den Erhalt von Lebensräumen und Arten zu übernehmen und sich verstärkt für die Verbesserung der Durchlässigkeit der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur in dessen Einflussbereich einzusetzen. Die Biodiversitäts-Strategie Österreich 2030+ bietet dazu den umfassenden, strategischen Rahmen und zielt über einen ressortinternen und sektionsübergreifenden Aktionsplan speziell auf Handlungsfelder innerhalb des eigenen Einflussbereiches ab, die einen Beitrag zur Umsetzung der Strategie leisten können.

Auch die langjährigen Ansätze und unternehmensinternen Konzepte der bundesweit agierenden Infrastrukturbetreiber ASFINAG und ÖBB-Infrastruktur AG im Bereich der Lebensraumvernetzung stehen mit den Ressortstrategien des Eigentümervertreters BMIMI in Einklang. Die ÖBB-Infrastruktur AG betreut hierbei ein Streckennetz in der Länge von 4.935 km Länge (Stand 2023), während die ASFINAG für Autobahnen und Schnellstraßen mit 2.265 km Netzlänge verantwortlich ist.

verkehrsträgerübergreifende Betrachtung

Die Topografie Österreichs ist stark von den Alpen geprägt, weshalb die wichtigsten Verkehrsachsen im Dauersiedlungsraum oftmals in großer räumlicher Nähe zueinander verlaufen. Für eine erfolgreiche Umsetzung von funktionellen Grünquerungen zur notwendigen Vernetzung von Kernlebensräumen wildlebender Tierarten am hochrangigen Straßen- und Schienennetz ist es daher essenziell, eine Vielzahl wechselseitiger Abhängigkeiten, aber auch übergeordnete Materien (z. B. Raumplanung) zu berücksichtigen. Ein Schwerpunkt des gegenständlichen Projektes lag daher in der verkehrsträgerübergreifenden, abgestimmten Betrachtung von erforderlichen Grünquerungen für Wildtiere an Straße und Bahn und der Etablierung von gemeinsamen Prozessen zur Festlegung ökologisch wirksamer und ökonomisch vertretbarer Lösungen und Umsetzungsstandorte.

Priorität 1-Standorte

Ausgehend von der Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere“ wurden im Projekt „Biodiversität und Infrastruktur“ jene Bereiche betrachtet, in denen sich die Infrastrukturnetze von ASFINAG und ÖBB-Infrastruktur AG in Nahelage zueinander befinden und eine hohe bis sehr hohe Barrierewirkungen aufweisen (im Projekt als Priorität 1 bezeichnet). In diesen Bereichen ist eine Umsetzung von Grünquerungen gemäß Dienstanweisung (BMVIT, 2006) nur dann sinnvoll möglich, wenn auch die Durchlässigkeit der Bahnstrecke gewährleistet wird.

Dazu wurde das Büro für Wildökologie und Forstwirtschaft von DI Horst Leitner im Jahr 2024 im Rahmen des Projektes seitens der ÖBB-Infrastruktur AG und der ASFINAG mit der Prüfung der relevanten Bereiche beauftragt. Ziel der Untersuchung war die Identifikation des erforderlichen Maßnahmenbedarfs sowie der jeweils bestgeeigneten Standorte für bauliche bzw. gestalterische Maßnahmen zur Gewährleistung der Durchlässigkeit für Wildtiere an jenen vier definierten prioritären Bereichen.

Priorität 2-Standorte

Als Standorte der Priorität 2 werden jene Standorte gemäß Dienstanweisung bezeichnet, bei denen keine unmittelbare räumliche Abhängigkeit zwischen dem Autobahn- und Schnellstraßennetz und der Eisenbahninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG besteht. Standorte der Priorität 2 wurden durch die ÖBB-Infrastruktur AG ebenfalls analysiert, um sicherzustellen, dass die Funktionalität der seitens der ASFINAG errichteten Querungsbauwerke an Autobahnen und Schnellstraßen sowie der entsprechenden Lebensraumkorridore nicht durch Schieneninfrastruktur im nachgelagerten Umland beeinträchtigt wird.

Da bei der Bahn neben der baulich bedingten Barrierewirkung vor allem die frequenzbasierte Barrierewirkung gem. RVS 04.03.14 relevant ist

wurden für das Schienennetz die Frequenzen aus den Systemtrassen des Fachentwurfs Zielnetz 2040 herangezogen.

Abstimmung zwischen Infrastrukturbetreibern relevant

Die Einteilung nach Priorität 1 und 2 erfolgt somit aus der gemeinsamen Betrachtungslogik von ÖBB-Infrastruktur AG und ASFINAG im gegenständlichen Projekt. Für die ASFINAG sind alle Standorte der Dienstanweisung relevant. Der vorliegende Endbericht fasst die Ergebnisse dieser Betrachtung für Standorte der Priorität 1 und 2 zusammen und dient auch als Entscheidungshilfe für die mögliche Umsetzung von Grünquerungen durch die ASFINAG und ÖBB-Infrastruktur AG. Darüber hinaus zeigt er die wichtigsten Handlungsfelder der raumplanerischen und naturräumlichen Situation im Umland auf. Speziell bei Standorten der Priorität 1 ist die Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern höchst relevant, um mit einer gemeinsamen Vorgehensweise letztendlich eine qualitätsvolle Umsetzung und somit bessere wildökologischen Eignung und Funktionalität der Querungsbauwerke zu erreichen.

Adaptierung der Dienstanweisung ist anzustreben

Aufgrund tiefgreifender Veränderungen des Naturraumpotenzials seit dem Erlass der Dienstanweisung "Lebensraumvernetzung Wildtiere", beispielsweise durch Zersiedelung sowie die Entwicklung von Gewerbe- und Industriegebieten, kamen die Untersuchungen zum Schluss, dass die Errichtung von Grünquerungen an einigen Nachrüstungsstandorten nicht mehr zweckmäßig und zeitgemäß erscheint. Für diese Fälle ist eine Adaptierung der beinahe zwei Jahrzehnte alten Dienstanweisung zeitnah anzustreben. Der vorliegende Endbericht soll diesen Prozess durch die Detailanalysen der Standorte der Priorität 1 und Priorität 2 unterstützen, indem bereits mögliche alternative Standortoptionen aufgezeigt und konkrete und verortete Vorschläge für die gezielte ökologische Restauration von Schlüsselstellen ausgearbeitet wurden.

Lebensraumvernetzung für Wildtiere zu schaffen, bedeutet immer verschiedenste Nutzungsinteressen in der Landschaft zu erkennen, zu evaluieren und gemeinsam langfristige Lösungen zu finden. Für den Erhalt der Konnektivität in Österreich ist dabei die Zusammenarbeit unterschiedlichster Disziplinen und Stakeholder relevant. Raumplanung, Behörden, Infrastrukturbetreiber und Forschung sind gemeinsam gefordert. Das Projekt "Biodiversität und Infrastruktur" hat hierfür mit der erstmaligen infrastrukturübergreifenden Zusammenarbeit wichtige Grundlagen geschaffen. Die erfolgreiche Realisierung zahlreicher Standorte an linearen Infrastrukturen ist von der Abstimmung zwischen den Infrastrukturbetreibern abhängig. Eine Weiterführung dieser Kooperation kann für den Erhalt der Lebensraumvernetzung in Österreich den entscheidenden Unterschied machen.

7 ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Übersicht zu den Standorten der Priorität 1 und Priorität 2. 17

Abbildung 2: Lebensraumkorridore und Priorität 1-Standorte im Untersuchungsgebiet Niederösterreich. 18

Abbildung 3: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich St. Valentin/Haag nach Errichtung der Grünquerungen (GQ). 21

Abbildung 4: Querungserleichterung im Bereich der alten Westbahnstrecke östlich von Haag. 23

Abbildung 5: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich Reitzberg nach Errichtung der Grünquerungen. . 25

Abbildung 6: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich St. Georgen am Ybbsfelde nach Errichtung der GQ. 28

Abbildung 7: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich der ÖBB-Infrastruktur AG bei St. Georgen am Ybbsfelde nach Errichtung der GQ..... 30

Abbildung 8: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich der ASFINAG bei St. Georgen am Ybbsfelde nach Errichtung der GQ..... 31

Abbildung 9: Lebensraumkorridore und Priorität 1-Standorte im Untersuchungsgebiet Steiermark. 33

Abbildung 10: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich Langenwang nach Errichtung der GQ..... 35

Abbildung 11: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich Kindberg nach Errichtung der GQ. 37

Abbildung 12: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich Kraubath nach Errichtung der GQ..... 40

Abbildung 13: Lebensraumkorridore und Priorität 1-Standorte im Untersuchungsgebiet Tirol. 42

Abbildung 14: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich Stans nach Errichtung der GQ. 44

Abbildung 15: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore im Bereich Terfens nach Errichtung der GQ. 47

Abbildung 16: Lebensraumkorridore und Priorität 2-Standorte im Untersuchungsgebiet Burgenland. 50

Abbildung 17: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Pöttsching. 51

Abbildung 18: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Müllendorf/Steinbrunn. 53

Abbildung 19: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Göttlesbrunn. 55

Abbildung 20: Lebensraumkorridore und Priorität 2-Standorte im Untersuchungsgebiet Steiermark. 57

Abbildung 21: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Schäffern. 58

Abbildung 22: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Bad Blumau. 60

Abbildung 23: Lebensraumkorridore und Priorität 2-Standorte im Untersuchungsgebiet Niederösterreich. 62

Abbildung 24: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Bergland. 63

Abbildung 25: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Pyhra. 65

Abbildung 26: Lebensraumkorridore und Priorität 2-Standorte im Untersuchungsgebiet Oberösterreich. 67

Abbildung 27: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Aistersheim. 68

Abbildung 28: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Haag am Hausruck III. 70

Abbildung 29: Lebensraumkorridore und Priorität 2-Standorte im Untersuchungsgebiet Salzburg. 73

Abbildung 30: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore Standort Eugendorf. 74

Abbildung 31: Lebensraumkorridore und Priorität 2-Standorte im Untersuchungsgebiet Tirol. 76

Abbildung 32: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Telfs. 77

Abbildung 33: Verlauf und Durchlässigkeit der Lebensraumkorridore am Standort Radfeld/Kundl. 79

8 TABELLEN

Tabelle 1: Überblickstabelle zur Barrierewirkung und Standorteignung in Niederösterreich nach RVS 04.03.14. 20

Tabelle 2: Überblickstabelle zur Barrierewirkung und Standorteignung in der Steiermark. 34

Tabelle 3: Überblickstabelle zur Barrierewirkung und Standorteignung in Tirol. 43

9 LITERATURVERZEICHNIS

ASFINAG (2020). Gestaltungs- und Pflegehinweise für Grünquerungen – Kurzleitfaden

Birngruber, H., Böck, C., Matzinger, A., Pöstinger, M., Söllradl, A., & Wöss, M. (2012). Wildtierkorridore in Oberösterreich. Land Oberösterreich.

BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2006). Dienstanweisung Lebensraumvernetzung Wildtiere. GZ. BMVIT-300.040/0002-II/ST-ALG/2006.

FSV (2007). RVS 04.03.12 Wildschutz.

FSV (2024). RVS 04.03.14 Schutz wildlebender Säugetiere (ausgenommen Fledermäuse) an Verkehrswegen.

Köhler, C. (2005). GIS Modellierung von Mobilitäts-Widerstandwerten für wald-bevorzugende, wildlebende Großsäuger. 1-71 & Annex. Institut für Vermessung, Fernerkundung und Landinformation; Universität für Bodenkultur, Wien.

Leitner, H., Grillmayer, R., Leissing, D., Banko, G., Brandl, K., Stejskal–Tiefenbach, M., & Zulka, K. P. (2016). Lebensraumvernetzung Österreich: Grundlagen–Aktionsfelder–Zusammenarbeit. Wien. Umweltbundesamt.

Leiler, H., Walcher, S. & Leitner, H. 2024: Gemeinsame Identifikation potenzieller Stand-orte von Wildquerungen sowie Maßnahmenentwicklung am Netz von ASFiNAG und ÖBB INFRA, 61S.

NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (NÖ ROG 2014), LGBl. Nr. 3/2015 [idF LGBl. Nr. 104/2025].

ÖBB Infrastruktur AG (2024). Streckenanalyse: Barrierewirkung Prio 2 Standorte, Stand 15.10.2024. Unveröffentlichte Präsentation.

Proschek M. (2005). Strategische Planung für die Lebensraumvernetzung in Österreich. Prioritätensetzung für Nachrüstungsvorschläge für Grünbrücken über Autobahnen und Schnellstraßen. Studie im Auftrag der ASFINAG durchgeführt durch den WWF Österreich. 172 S.

Verordnung der Steiermärkischen Landesregierung vom 7. Juli 2016, mit der das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Obersteiermark Ost erlassen wird, LGBl 89/2016.

Völk F., Glitzner I. & Wöss M. (2001). Kostenreduktion bei Grünbrücken durch deren rationellen Einsatz. Kriterien - Indikatoren - Mindeststandards. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Straßenforschung Heft 513. Wien. 211 S.



umweltbundesamt.at