



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Volker Dornquast (CDU)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

### **Wildbrücke über die A7 bei Großenaspe**

#### Vorbemerkung des Fragestellers:

In der Nähe der Autobahnraststätte Großenaspe wird im Rahmen der laufenden Ausbaumaßnahme der A 7 eine neue Wildbrücke über die Autobahn gebaut.

#### Vorbemerkung der Landesregierung

Die Fragmentierung und Zerschneidung von Lebensräumen durch Verkehrsinfrastruktur und Bebauung haben teilweise zu einer Verinselung und qualitativen Verschlechterung noch vorhandener Lebensräume für Pflanzen und Tiere geführt. Vor allem durch die Barrierewirkung von Straßen werden der Austausch innerhalb und zwischen Populationen als auch die Besiedlung neuer Lebensräume beeinträchtigt. Ziel ist es, bei der Planung von Projekten eine fortschreitende Zerschneidung von Lebensraumkorridoren zu vermeiden bzw. im Bestand Wiedervernetzungsmaßnahmen zu ergreifen. Bundesweite wie auch landesinterne Untersuchungen und Gutachten leiten zum einen Lebensraumkorridore ab und führen zum anderen Maßnahmen auf, wie zerschnittene oder nicht mehr intakte Verbundbeziehungen belebt und geöffnet werden können (z.B. durch Querungshilfen für Tiere). Querungshilfen wie Wild- oder Grünbrücken dienen daneben der Verkehrssicherheit, da Unfälle mit Wild vermieden werden.

1. Welche speziellen neuen Erkenntnisse machen es erforderlich, über die seit 1970 bestehende Autobahn jetzt eine solche Vernetzung der Naturräume neu zu schaffen?

Antwort:

Im Zusammenhang mit der Neubauplanung der A 20 sowie der Erweiterung der A 7 sind verschiedene Gutachten (z.B. Gutachten zur überregionalen Beeinträchtigung des Rothirsches durch Infrastruktureinrichtungen von MEISSNER et al. (2007)) aufgestellt worden, in denen neben der bestehenden Zerschneidungswirkung durch die A 7 die zusätzliche Barrierewirkung durch die geplante A 20 betrachtet wurde. Daraus wurde ein Maßnahmenkonzept abgeleitet, in dem Maßnahmen für beide Projekte aufeinander abgestimmt und z.B. erforderliche Standorte für Tierquerungen festgelegt wurden. Die Lage der Grünbrücke bei Brokenlande resultiert in erster Linie aus der Bedeutung des Brokenlander Geheges im Zentrum des Wanderkorridors zwischen den Teillebensräumen Aukrug/Barlohe und Segeberger Heide. Das Vorhandensein von Wald- und Gehölzbeständen als Einstandsbereiche im unmittelbaren Nahbereich zur A 7, ein ausreichend großer Abstand zu Störfaktoren wie Siedlungsbereichen und die strukturelle Ausprägung des weiteren Hinterlandes haben sich entscheidend auf die Ermittlung des Standortes der Brücke ausgewirkt. Die Grünbrücke ist mit Beschluss vom 12. Dezember 2012 planfestgestellt worden.

2. Welche Kosten entstehen für den Bau dieser Vernetzung?

Antwort:

Die Kosten für die Grünbrücke belaufen sich einschließlich der Anbindung an das Umland (z.B. Aufforstungen, Sichtschutz) auf ca. 5 Mio. €, wobei die Bauleistungen Bestandteil des laufenden ÖPP-Verfügbarkeitsmodells A 7 sind.

3. Welche Mehrkosten entstehen durch die Tatsache, dass dieses Brückenbauwerk nicht nur die Fahr- und Standstreifen der A 7 überspannt, sondern zusätzlich auch die Einfädelungsspur von der o.g. Raststätte? - Warum konnte die Brücke nicht weiter nördlich errichtet werden, um diese Vergrößerung der Spannweite zu vermeiden?

Antwort:

Es entstehen nur unwesentliche Mehrkosten, da in Bereichen von Ein- und Ausfädelungsstreifen gemäß aktuellem Regelwerk die Standstreifen entfallen. Eine nördliche Verschiebung hätte keine Anbindung an den westlich gelegenen Wald ermöglicht.

Zusätzlich grenzt nördlich auf der Westseite der Autobahn ein Ponyhof an, der aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend eingezäunt sein muss. Das gleiche betrifft die noch weiter nördlich auf der östlichen Seite gelegene Mülldeponie.