

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Ernährung und Ländlichen Raum

(Wieder-)Vernetzung von Wildtierlebensräumen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. an welchen Stellen im Straßennetz des Landes (Bundes- und Landesstraßen) Querungshilfen wie Grünbrücken oder Grünunterführungen vorhanden sind oder sich in Planung oder im Bau befinden;
2. wie weit die Arbeiten an einem Landeswildwegeplan (vgl. Drucksache 14/927) bzw. einem Wiedervernetzungs-konzept inzwischen gediehen sind, insbesondere
 - a) inwieweit die Konzepte und konkreten Vorschläge der Umweltverbände bisher eingeflossen sind,
 - b) welche Korridorachsen bisher identifiziert wurden,
 - c) auf welcher Datengrundlage die vorliegenden Konzepte basieren und welche Arten hierbei berücksichtigt werden,
 - d) welche Konfliktstellen bisher identifiziert wurden und ob hierzu eine Prioritätensetzung vorliegt bzw. bis wann diese vorliegen wird;
3. welche derzeit in Planung oder im Bau befindlichen Straßenbaumaßnahmen mit Landschaftszerschneidung verbunden sind;

4. welche Planungen oder sonstigen Entwicklungen (z. B. Zunahmen von Verkehrsmengen) es gibt, die Auswirkungen auf die noch vorhandenen 18 „unzerschnittenen verkehrsarmen Räume“ in Baden-Württemberg haben;
5. welche Richtlinien für die Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen es gibt und inwieweit die vom BMVBS erarbeiteten Richtlinien für das Landesstraßennetz Anwendung finden;
6. welche Konzepte und Erfahrungen zur „Landschaftsentschneidung“ und Lebensraumvernetzung aus anderen Bundesländern und Nachbarstaaten der Landesregierung bekannt sind und wie sie diese bewertet;

II.

1. sicherzustellen, dass großflächige zusammenhängende Landschaftsteile, insbesondere unzerschnittene Räume mit hohem Wald- und Biotopanteil, vor Zerschneidung bewahrt werden und ein Konzept zur Sicherung der vorhandenen unzerschnittenen verkehrsarmen Räume (UZVR) vorzulegen;
2. ein landesweites Wiedervernetzungs-konzept zu entwickeln und in die Fortschreibung des Generalverkehrsplans einfließen zu lassen, das die Planung und Errichtung von Querungshilfen an Neubaustrecken, die Funktionserhaltung von bestehenden Querungshilfen und die Nachrüstung bestehender Verkehrswege mit Querungshilfen regelt und für die Nachrüstung einen Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung enthält;
3. für die Umsetzung von Maßnahmen zur Beseitigung von Zerschneidungswirkungen im Landesstraßennetz eine klare Regelung zu schaffen (vgl. hierzu die österreichische Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere“) und sich im Hinblick auf die Umsetzung von Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Bundes für eine zeitnahe Umsetzung einzusetzen;
4. dem Landtag bis Ende 2008 über das bis dahin Veranlasste zu berichten.

11. 12. 2007

Kretschmann, Dr. Splett
und Fraktion

Begründung

Die Zerschneidung von Lebensräumen hat in den vergangenen Jahrzehnten stark zugenommen. Die Anzahl der großen unzerschnittenen Räume ist dramatisch zurückgegangen: In Baden-Württemberg werden nur noch 7,65 % der Landesfläche bzw. 2.736 km² zu den unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen (UZVR > 100 km²) gerechnet (im Vergleich: Bayern weist noch über 15.000 km² unzerschnittene verkehrsarme Räume auf). Dies hat weitreichende Folgen für Wildtiere und den langfristigen Erhalt der Artenvielfalt.

Obwohl das Problem schon lange bekannt ist, obwohl es in anderen Ländern wie der Schweiz und den Niederlanden bereits seit vielen Jahren umfangreiche Maßnahmen zur „Landschaftsentschneidung“ gibt und obwohl auch in Baden-Württemberg schon etliche Publikationen zur Problematik vorliegen, wird die Thematik hierzulande bei vielen Straßenplanungen immer noch zu wenig berücksichtigt und existiert bisher noch kein einem „Landeswildwegeplan“ entsprechendes Konzept. Beabsichtigt wird, die landesweit größten

Konfliktpotenziale für den Populationsverbund von Wildtieren mit dem überörtlichen Straßennetz zu identifizieren und den dringlichsten Handlungsbedarf für Querungsmaßnahmen am überregionalen Straßennetz Baden-Württembergs zu priorisieren. Erste Ergebnisse hierzu wurden für Ende 2007 angekündigt.

Hinsichtlich der Umsetzung wird von Seiten der Landesregierung auf die Berücksichtigung der Ergebnisse in Regionalplänen gesetzt (vgl. Drucksachen 14/927 und 14/1351).

Die Bundesregierung erkennt die Notwendigkeit eines bundesweiten „Wiedervernetzungs-konzept“ als einen wichtigen Baustein des länderübergreifenden Biotopverbundes an. Dieses Konzept müsse die Anforderungen der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der EU sowie alle von einer Zerschneidung betroffenen Komponenten der biologischen Vielfalt berücksichtigen, schreibt die Bundesregierung in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen (Bundestagsdrucksache 16/6049). Eine Erhebung der Anzahl der vorhandenen und in Planung bzw. Bau befindlichen Querungshilfen bei den Ländern habe stattgefunden, an einem umfassenden Wiedervernetzungs-konzept werde gearbeitet. Für die Sanierung von Zerschneidungswirkungen an bestehenden Straßen gäbe es bisher jedoch keine Rechtsgrundlage und daher auch keine Finanzierungsmöglichkeit.

Die Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt enthält die Zielsetzung, dass bis 2020 von den bestehenden Verkehrswegen keine erhebliche Beeinträchtigung des Biotopverbundsystems mehr ausgehen soll. Bis 2010 will der Bund ein umfassendes Konzept zur Minimierung von Zerschneidungseffekten erarbeiten.

In Österreich hingegen existiert bereits jetzt eine Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere“ des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Diese regelt die Planung und Errichtung von Wildquerungshilfen (Grünbrücken) an Neubaustrecken, die Nachrüstung an Bestandsstrecken sowie die Funktionserhaltung von bestehenden Wildquerungshilfen und sieht bis 2027 die Errichtung von 20 Querungshilfen an Bestandsstrecken entsprechend einer fachlich begründeten Prioritätenliste vor. Die Finanzierung erfolgt aus Straßenbaumitteln.

Mit einer entsprechenden Regelung ist auch in Baden-Württemberg dafür zu sorgen, dass zumindest die wichtigsten Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen in den kommenden Jahren umgesetzt werden. Die Erstellung und Umsetzung eines Konzepts hierzu ist auch vor dem Hintergrund der für die kommenden Jahre zusätzlich bereitgestellten Straßenbaumittel dringend angezeigt.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 24. Januar 2008 Nr. Z(51)–0141.5 nimmt das Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum im Einvernehmen mit dem Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. 1. an welchen Stellen im Straßennetz des Landes (Bundes- und Landesstraßen) Querungshilfen wie Grünbrücken oder Grünunterführungen vorhanden sind oder sich in Planung oder im Bau befinden;

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Zu I. 1.:

Querungshilfen in Form von Grünunterführungen – also Brücken, Talbrücken und Viadukte im Verlauf von Bundes- und Landesstraßen werden nicht speziell festgehalten. Solche Bauwerke – wie im Übrigen auch Tunnel – tragen zur Vermeidung einer zu weitgehenden Zerschneidung der Landschaft und damit auch zur Vermeidung der Zerschneidung von Wildtierlebensräumen bei.

Folgende Querungshilfen in Form von Grünbrücken (GB) bzw. Landschaftsbrücken (LB) befinden sich in Baden-Württemberg an Bundes- und Landesstraßen:

Vorhanden:

A 8 GB Aichelberg bei Aichelberg
A 96 GB Buchwald bei Leutkirch
A 96 LB Herfatz bei Wangen
A 98 GB Kalkofen bei Rheinfelden
B 10 LB Heimt bei Eislingen
B 14 LB Schorndorf 1 und 2 bei Schorndorf
B 31 GB Schwarzgraben bei Stockach
B 31 GB Weiherholz bei Bonndorf
B 31 GB Negelhof bei Bonndorf
B 31 GB Hirschweg bei Bonndorf
B 31 GB Nesselwangen bei Nesselwangen
B 31 GB Hohenlinden bei Nesselwangen
B 33 GB Würtembergle bei Markelfingen
B 33 GB Hohereute bei Markelfingen
B 295 GB Längenbühl bei Renningen
B 297 GB Haldenbach bei Kirchentellinsfurt
B 462 LB Rastatt im Zuge der OU Rastatt
B 464 GB Hörnleswald bei Böblingen
L 113 GB Limberg bei Sasbach
L 1100 GB Hochbergfeld bei Großbottwar

In Planung bzw. Bau:

A 8 GB Kemmental bei Temmenhausen
A 96 GB Kißlegg bei Gebrazhofen
B 12 GB Felderholz bei Isny
B 14 zwei GB im Zuge der OU Neuhausen ob Eck
B 31 GB Buchschach bei Friedrichshafen
B 33 GB Waldsiedlung bei Reichenau
B 33 GB Göldern bei Konstanz

- I. 2. wie weit die Arbeiten an einem Landeswildwegeplan (vgl. Drucksache 14/927) bzw. einem Wiedervernetzungs-konzept inzwischen gediehen sind, insbesondere*
- a) inwieweit die Konzepte und konkreten Vorschläge der Umweltverbände bisher eingeflossen sind,*
 - b) welche Korridorachsen bisher identifiziert wurden,*
 - c) auf welcher Datengrundlage die vorliegenden Konzepte basieren und welche Arten hierbei berücksichtigt werden,*
 - d) welche Konfliktstellen bisher identifiziert wurden und ob hierzu eine Prioritätensetzung vorliegt bzw. bis wann diese vorliegen wird;*

Zu I. 2.:

Die Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt (FVA) hat bereits 2003 mit den „Wildtierkorridoren Baden-Württemberg“ ein Vernetzungskonzept für terrestrische Arten mit starker Bindung an reich strukturierte und bewaldete Landschaften wissenschaftlich erarbeitet. Baden-Württemberg war damit das erste Bundesland mit einer solchen Planung. Ergänzt wurden die Analysen mit grenzüberschreitenden Modellen, die die „Anschlüsse“ zu benachbarten Staaten und Ländern aufzeigen.

- a) Im Rahmen der Bearbeitung der Wildtierkorridore von seltenen oder großen Säugern (insbesondere Luchs, Wildkatze, Rothirsch) in weiteren Projekten der FVA ist ein nationaler und internationaler Fachaustausch mit Artexperten, Verbänden und Behörden etabliert. Im aktuell anlaufenden Projekt „Generalwildwegeplan“ ist ein Projektrat aus Mitgliedern von Verbänden und Behörden vorgesehen.

Für Baden-Württemberg liegen inzwischen drei weitere Ansätze vor:

- Initiativskizze des Bundesamts für Naturschutz und des Deutschen Jagdschutzverbands im mitteleuropäischen Maßstab, die überwiegend auf Arbeiten von Wissenschaftlern an der FVA basiert.
 - BUND-Projekt „Rettungsnetz Wildkatze“: Das artspezifische Modell unterstreicht insbesondere die hohe Aussagefähigkeit des von der FVA verfolgten Landschaftsansatzes, ökologische Anspruchstypen zu definieren anstatt den Fokus für die räumliche Analyse auf einzelne Arten zu legen.
 - Wildwegeplan des NABU: In Kooperation der FVA mit dem NABU wird in einem aktuellen Modellprojekt im Heckengäu die Umsetzung eines Teilkorridorstückes erprobt. Dieses Projekt hat im abgelaufenen Jahr den Förderpreis der Regio Stuttgart in der Kategorie Naturschutz gewonnen.
- b) Aus den Wildtierkorridoren Baden-Württembergs lassen sich vor allem eine internationale Nord-Süd-Achse (Schweizer Jura – Schwarzwald – Odenwald – Deutscher Mittelgebirgsraum) und eine West-Ost-Achse (Vogesen – Schwarzwald – Schwäbische Alb – Bayern) ableiten.
- c) Als Datengrundlage werden für die Landnutzungen Daten der LUBW und ATKIS genutzt. Zudem werden Höhenmodelle, Straßennetz und Verkehrsmengen des Landesvermessungsamtes und der Straßenbauverwaltung einbezogen.

Bisher wurden sowohl Anspruchstypen der Wälder anhand der Indikatorarten Rothirsch und Gams berücksichtigt, als auch im Rahmen eines Landschaftsansatzes ein artunspezifisches Modell berechnet, das zuneh-

mend bundesweit in der Eingriffsplanung für Großbauprojekte (z. B. Autobahnneubau) Berücksichtigung findet.

- d) In Anlehnung an den ebenfalls neu in Angriff genommenen Generalverkehrswegeplan soll in einem aktuell durch die FVA begonnenen Projekt bis Ende 2009 ein Generalwildwegeplan auf der Grundlage der bisherigen Erkenntnisse erarbeitet werden. Dadurch sollen vor allem ökologische Belange für den Straßenbetrieb und die Straßenplanung aufgearbeitet und somit die Umsetzbarkeit des Wildtierkonzeptes ermöglicht werden. Die Maßnahmen sollen abgestuft priorisiert werden, um eine möglichst effiziente und schnell durchgreifende Entscheidung zu ermöglichen.

Hinsichtlich der Priorisierung sind in einem ersten Schritt zunächst vor allem Maßnahmen an den Bundesfernstraßen (Autobahnen, Bundesstraßen, Kraftfahrstraßen) empfohlen worden, da diese Straßentypen einerseits die höchste Barrierewirkungen aufweisen und andererseits Wildunfälle aufgrund der höheren Fahrgeschwindigkeiten eine größere Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer bedeuten.

Zudem wurde in 2006 ein Projekt der FVA zu Wildunfällen in Baden-Württemberg abgeschlossen. Dabei wurden 1560 Wildunfallsschwerpunkte lagegenau erfasst.

I. 3. welche derzeit in Planung oder im Bau befindlichen Straßenbaumaßnahmen mit Landschaftszerschneidung verbunden sind;

Zu I. 3.:

Zwangsläufig trägt jede Straße zu einer gewissen Zerschneidung der Landschaft bei. Es ist deshalb nicht möglich, einzelne Straßenbaumaßnahmen exemplarisch herauszugreifen.

I. 4. welche Planungen oder sonstigen Entwicklungen (z. B. Zunahmen von Verkehrsmengen) es gibt, die Auswirkungen auf die noch vorhandenen 18 „unzerschnittenen verkehrsarmen Räume“ in Baden-Württemberg haben;

Zu I. 4.:

Das Konzept der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume mit einer Größe von mehr als 100 km² (UZVR) wurde 1978 vom Bundesamt für Naturschutz ursprünglich im Zusammenhang mit der landschaftsbezogenen Erholung entwickelt. Mit dem Konzept wurde ein Indikator entwickelt, mit dem Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern deutlich gemacht werden konnten, es sollte jedoch keine neue Schutzkategorie geschaffen werden.

Als Abgrenzungskriterium für die UZVR wurden neben Bahntrassen alle Straßen mit einer Verkehrsmenge von mehr als 1000 Kfz/24 Stunden herangezogen. Nimmt die Verkehrsmenge einer Straße, die bislang unterhalb des Grenzwertes lag, über diesen Wert hinaus zu, so ergibt sich nach dem Konzept der UZVR eine neue Zerschneidung. Die Anzahl von 18 UZVR in Baden-Württemberg mit mehr als 100 km² beruht auf der Verkehrsmengenerfassung aus dem Jahr 2000. Eine Veränderung der Verkehrsmenge nach oben oder unten bei späteren Erfassungen, kann also zu einer Veränderung der Zahl der 18 UZVR führen. Im Gegensatz zu dieser durch einen relativ geringen Anlass verursachten Änderung der Anzahl der UZVR, muss eine Straße, die neu durch einen UZVR geführt wird, nicht unbedingt zu einer Verringerung dieser Zahl führen. Hat der UZV-Raum z. B. eine Größe von 150 km² (Schwarzwald), so ändert sich an der Gesamtanzahl der 18 UZVR nichts, wenn eine „Restfläche“ von mehr als 100 km² verbleibt.

Die Methodik der UZVR muss daher vorsichtig interpretiert werden. Sie berücksichtigt einen fast ausschließlich quantitativen Ansatz, über die für Wildtiere wichtige Biotopqualität eines Raumes macht sie keine Aussage. Deshalb arbeitet das Bundesamt für Naturschutz zurzeit an einer Weiterentwicklung der Methodik.

I. 5. welche Richtlinien für die Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen es gibt und inwieweit die vom BMVBS erarbeiteten Richtlinien für das Landesstraßennetz Anwendung finden;

Zu I. 5.:

Die „Richtlinie zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Tierlebensräumen an Straßen“, an deren Erarbeitung Baden-Württemberg auf Bundesebene mitgewirkt hat, wird unmittelbar nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für Frühjahr 2008 angekündigten Einführung auch für den Bereich der Landesstraßen verbindlich erklärt werden.

I. 6. welche Konzepte und Erfahrungen zur „Landschaftsentschneidung“ und Lebensraumvernetzung aus anderen Bundesländern und Nachbarstaaten der Landesregierung bekannt sind und wie sie diese bewertet;

Zu I. 6.:

Die bekannten, großräumigen Konzepte zur Landschaftsentschneidung sind in Qualität und Umfang völlig unterschiedlich, da es keine standardisierten Vorgaben für Entscheidungsprogramme gibt. In den meisten Fällen setzen sich die meist wissenschaftlichen Arbeiten mit der Ermittlung potenzieller Hauptwanderwegen („Korridore“) von Wildtieren auseinander. In der Regel werden dabei Ziel- oder Leitarten – meist Großsäuger – für die Korridorermittlung herangezogen. Aus diesen Korridoren können dann mögliche Konfliktbereiche mit linienförmigen Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet werden.

Aus den Nachbarstaaten sind entsprechende Konzepte lediglich aus Veröffentlichungen bekannt und mit vertretbarem Aufwand nicht detailliert zu erheben.

II. 1. sicherzustellen, dass großflächige zusammenhängende Landschaftsteile, insbesondere unzerschnittene Räume mit hohem Wald- und Biotopanteil, vor Zerschneidung bewahrt werden und ein Konzept zur Sicherung der vorhandenen unzerschnittenen verkehrsarmen Räume (UZVR) vorzulegen;

Zu II. 1.:

„Überregional bedeutsame naturnahe Landschaftsräume“ – dazu gehören unter anderem auch „Unzerschnittene Räume mit hohem Wald- und Biotopanteil mit einer Größe über 100 km²“ – sind bereits heute als verbindliches Ziel im Landesentwicklungsplan planungsrechtlich gesichert. Mit der Novelle des baden-württembergischen Naturschutzgesetzes wurde dem Schutz dieser Räume auch naturschutzrechtlich besondere Bedeutung zuteil. Nach § 3 NatSchG sind großflächige zusammenhängende Landschaftsteile, insbesondere unzerschnittene Räume mit hohem Wald- und Biotopanteil, vor Zerschneidung zu bewahren. Insoweit wird dem Ansinnen des Antrags in diesem Punkt bereits heute umfänglich Rechnung getragen.

Bei der Ermittlung der „Unzerschnittenen verkehrsarmen Räume“ handelt es sich um ein bundesweites Konzept des Bundesamtes für Naturschutz auf

einer eigenen Datengrundlage (vgl. zu I. 4.). Eine zusätzliche Sicherung dieser Räume würde gegenüber dem bestehenden Schutz der o. g. Räume keine materielle Verbesserung erbringen.

II. 2. ein landesweites Wiedervernetzungs-konzept zu entwickeln und in die Fortschreibung des Generalverkehrsplans einfließen zu lassen, das die Planung und Errichtung von Querungshilfen an Neubaustrecken, die Funktionserhaltung von bestehenden Querungshilfen und die Nachrüstung bestehender Verkehrswege mit Querungshilfen regelt und für die Nachrüstung einen Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung enthält;

Zu II. 2.:

Die Bundesregierung hat in der Drucksache 16/6049 zum Ausdruck gebracht, dass ein bundesweites Wiedervernetzungs-konzept entwickelt wird, das als Baustein eines länderübergreifenden Biotopverbundes zu verstehen ist. Ein solches Konzept, das Konfliktstellen im bestehenden überregionalen Straßennetz benennt, existiert bislang nicht, soll aber bis zum Jahr 2009 durch das Bundesamt für Naturschutz für die gesamte Bundesrepublik erarbeitet werden.

Ein auf Landesebene erarbeitetes Wiedervernetzungs-konzept wird Bestandteil des Konzeptes des Bundesamtes für Naturschutz werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, Vorstellungen zu einem Vernetzungs-konzept auf Landesebene bei der Fortschreibung des Generalverkehrsplanes zu thematisieren.

Die Bundesregierung hat in der o. a. Drucksache aber auch zum Ausdruck gebracht, dass es für die Sanierung von Zerschneidungswirkungen an bestehenden Straßen derzeit keine Rechtsgrundlage und damit auch keine Finanzierungsmöglichkeit gibt. Der Bau von Querungsmöglichkeiten an bestehenden Straßen ist daher nicht vorgesehen.

II. 3. für die Umsetzung von Maßnahmen zur Beseitigung von Zerschneidungswirkungen im Landesstraßennetz eine klare Regelung zu schaffen (vgl. hierzu die österreichische Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere“) und sich im Hinblick auf die Umsetzung von Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Bundes für eine zeitnahe Umsetzung einzusetzen;

Zu II. 3.:

Auf die Ausführungen zu I. 5. wird verwiesen.

Die österreichische Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere“ bezieht sich ausdrücklich auf Wildquerungshilfen (Grünbrücken) im Zusammenhang mit dem „übergeordneten Verkehrsnetz und wachsenden Siedlungen“. Es sind also „Autobahn- und Schnellstraßenabschnitte“ gemeint und nicht Straßenabschnitte nachgeordneter Straßenkategorien.

Zur Anordnung von Grünbrücken sind Wildschutzzäune größerer Länge unabdingbar, die die Wildtiere zu den Querungshilfen hinleiten. Dies ist bei Landesstraßen in der Regel nicht möglich, da von ihnen Feld- und Waldwege abbiegen und eine Vielzahl von Grundstückszufahrten frei gehalten werden müssen. Ein „löchriger“ Wildschutzzäun würde Wildtieren hier mehr schaden als nutzen.

Maßnahmen der Lebensraumvernetzung bei Straßen, die vom Land im Auftrag des Bundes geplant und gebaut werden, erfolgen unmittelbar im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens.

II. 4. dem Landtag bis Ende 2008 über das bis dahin Veranlasste zu berichten.

Zu II. 4.:

Wie oben ausgeführt, wird dem Anliegen des Antrags hinsichtlich der Sicherung großflächiger zusammenhängender Landschaftsteile bereits heute umfänglich Rechnung getragen.

Für den Bereich der Landesstraßen wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 2008 die noch durch den Bund einzuführende „Richtlinie zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Tierlebensräumen an Straßen“ für verbindlich erklärt.

Möglichkeiten der Umsetzung von Maßnahmen zur Beseitigung von Zerschneidungswirkungen im Landesstraßennetz werden im Rahmen des Landeskonzpts zur Wiedervernetzung, das derzeit erarbeitet wird, aufgearbeitet. Mit einem Abschluss der Arbeiten ist jedoch nicht im Jahr 2008 zu rechnen. Dem Landtag wird deshalb diesbezüglich berichtet, sobald ein entsprechendes Konzept vorliegt.

Hauk

Minister für Ernährung und Ländlichen Raum