

# Sachsen-Anhalts grüne Autobahnen

## Auf neuen Wegen



SACHSEN-ANHALT

Ministerium für  
Landesentwicklung und Verkehr

#moderndenken



**Sachsen-Anhalts grüne Autobahnen**

Auf neuen Wegen



# Inhalt



Intro: Im Team zum Konsens

4

## TEIL I: Überblick

Historie Autobahnen

12

Straßenbau und Naturschutz

16

Viele Arten, vielfältige Schutzmaßnahmen

20

Wiedervernetzung als bundesweite Aufgabe

24



## TEIL II: A 14 - Nordverlängerung

A 14: Ein lang ersehnter Lückenschluss

32

Porträt: Ingenieurin als Naturschützerin beim Autobahnbau

36

Maßnahmen zur Landschaftspflege

41

Naturschutz im Fokus

62



## TEIL III: A 143 - Westumfahrung Halle

A 143: Die Vollendung der mitteldeutschen Schleife

76

Die drei Säulen der naturschutzrechtlichen Prüfung

83

Bautechnische Vermeidungsmaßnahmen

86

Porträt: Verkehrsprojekt Nr. 13 als Lebensaufgabe

88

Besondere naturschutzfachliche Herausforderungen

92

Impressum und Bildnachweise

114

# Im Team zum Konsens

---

Auf schnellen Wegen in die Welt. Von Halle oder Magdeburg zügig nach Berlin, Hannover oder Leipzig fahren... Was uns heute selbstverständlich erscheint, war vor 30 Jahren ein Traum. Es fehlte an leistungsfähigen Verbindungen. Mit A 2, A 9 und einem Stück A 14 gab es 1990 im neuen Bundesland Sachsen-Anhalt rund 200 Kilometer Autobahnen. Heute sind es knapp 500 Autobahnkilometer. Nicht zuletzt dadurch hat sich das Land zu einem wichtigen Logistikdrehkreis in der Mitte Europas entwickelt.

„Ein leistungsfähiges Autobahnnetz ist eine Voraussetzung für den modernen und attraktiven Wirtschaftsstandort Sachsen-Anhalt. Autobahnen bedeuten Mobilität. Sie entlasten das übrige Straßennetz und ersparen so den Anwohnern von Bundes- und Landesstraßen Lärm und Abgase des Durchgangsverkehrs“, sagt Thomas Webel, Minister für Landesentwicklung und Verkehr. „Als ehemaliger Landrat eines Landkreises, den die Autobahn 2 durchzieht, weiß ich wovon ich rede“, fügt er hinzu. Die Ausgangs-



Verkehrsminister Thomas Webel

situation sei schwierig gewesen. Als Transitstrecke war die A 2 zur Wende die einzige Autobahn, die halbwegs in Schuss war. Doch gleich nach dem Mauerfall, war sie hoffnungslos überlastet.

Mit der Deutschen Einheit startete ein beispielloses Bauprogramm. 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, neun auf der Schiene, sieben Straßen und ein Wasserweg, wurden nach der

---

Wiedervereinigung als vorrangige Projekte mit herausragender Bedeutung konzipiert und die meisten schnell umgesetzt. An diese „goldene Zeit“ für den Straßenbau erinnert sich Jörg Przesang, gern zurück, wenn er an den Aufwand denkt, den er und sein Team heute bei der Autobahnplanung zu bewältigen haben. Während seines Ingenieurstudiums zu DDR-Zeiten war der Naturschutz eher Nebensache. Heute verbringt der Referatsleiter im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr einen Großteil seiner Arbeitszeit damit.

Bei der Planung des A 14-Lückenschlusses durch die Altmark und der Vollendung der A 143 (Westumfahrung Halle) spielen Fragen des Umwelt- und Naturschutzes inzwischen eine wesentliche Rolle. Das Bewusstsein dafür wuchs mit den Jahren ebenso wie Anzahl und Komplexität rechtlicher Vorgaben. Lange schienen Naturschutz und Straßenbau unüberwindliche Gegensätze zu sein. Seit Anfang der 2000er wurde auch vor Gericht um die A 14-Nordverlängerung

und die A 143 gerungen. Jetzt werden sie endlich gebaut, weil beide Seiten aufeinander zugegangen sind.

„Wir haben gelernt, dass zur Umsetzung solch großer Infrastrukturmaßnahmen immer auch eine gehörige Portion Kompromissbereitschaft gehört. Nach jahrelangen, intensiven Gesprächen mit den Naturschutzverbänden ist es gelungen einen Interessenausgleich zwischen dem notwendigen Ausbau unserer Infrastruktur und dem berechtigten Schutz der Natur zu finden“, beschreibt Weibel den Prozess. Bei dieser neuen Form des gegenseitigen Umgangs sei Sachsen-Anhalt bundesweit beispielgebend für derartige Projekte.

Für die Autobahnplaner- und -bauer bringt das große Herausforderungen. „Für einen Autobahnabschnitt können die Planungsunterlagen schon mal über 15 dicke Ordner umfassen. Knapp die Hälfte davon ist gefüllt mit bautechnischen Fragen – der Rest betrifft naturschutzfachliche Belange“, berichtet Przesang.



Jörg Przesang, Thomas Webel, Kay-Uwe Fehnle (v.l.)



---

Je länger der Planungsprozess solch komplexer Großvorhaben dauere, umso höher sei der Aufwand, erforderliche Anpassungen, die sich aus fortgeschriebenen gesetzlichen Regelungen und neuen fachlichen und wissenschaftlichen Erkenntnissen zu naturschutzfachlichen Belangen ergeben, in die Projekte einzuarbeiten. Auf den Punkt gebracht heißt das: Autobahnbau wird immer langwieriger und teurer.

Darauf vollkommen zu verzichten, wäre jedoch der falsche Weg. „Erst wenn die Lücken geschlossen sind, wird das Autobahnnetz richtig wirksam“, sagt Webel. „Daher brauchen wir die Nordverlängerung der A 14 durch die Altmark und den Lückenschluss der A 143 nordwestlich von Halle.“ Angesichts des erforderlichen naturschutzfachlichen Aufwandes werden diese Neubaustrecken gern als die grünen Autobahnen Deutschlands bezeichnet.

---

Rund ein Viertel der Baukosten wird dafür investiert. Hinter diesen Projekten stehen engagierte und professionelle Teams von Planungsingenieuren, Baurechtsexperten und Umweltfachleuten. Jeder der Beteiligten denkt dabei nicht nur an sein eigenes Ressort, sondern hat das „große Ganze“ im Blick.

„In Abstimmung mit anderen Fachleuten den Weg frei zu machen“, beschreibt Kay-Uwe Fehnle seine Motivation. Der Referent für Umwelt und Naturschutz ist einer der rund ein Dutzend „Grünen“ im A 14-Planungsteam. Damit ist keine politische Ausrichtung gemeint. So wird unter den Kollegen mit einem Augenzwinkern die Projektgruppe bezeichnet, die sich ausschließlich diesen Themen widmet. Nach der Lehre als Landwirt, der Qualifikation zum Gärtnermeister und dem Studium Naturschutz und Landschaftsplanung, ist Fehnle seit 2014 als Spezialist



---

für Fauna und Flora im MLV tätig und damit befasst, die Interessen des Straßenbaus mit denen des Umwelt- und Naturschutzes unter einen Hut zu bringen.

Die streng geschützten Arten, die den Planern oft schlaflose Nächte bereiten, weil ihre Lebensräume durch die Autobahn möglichst wenig beeinträchtigt werden dürfen, sind sein Metier. Fehnle weiß (fast) alles über Heldbock, Eremit und Nachtkerzenschwärmer, kennt die Vorlieben des Ziegenmelkers, ist mit dem Brut- und Balzverhalten des Wachtelkönigs und den Fortpflanzungsvorlieben der Helm-Azurjungfer vertraut. Durch ihre fachlich fundierte Arbeit, die in vielfältigen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen mündet, bereiten die „Grünen“ den Bauleuten im wahrsten Sinne des Wortes den Weg.

„Die Ansprüche an Planung und Bau haben sich seit Gründung der Landesstraßenbauverwaltung gewaltig verändert. Mit unseren erfahrenen und engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern konnten wir die Herausforderungen stets bewältigen“, blickt Webel mit ein wenig Stolz auf die zurückliegenden 30 Jahre. Ab dem 1. Januar 2021 übernehme nun die bundeseigene Autobahn GmbH alle Belange in punkto Autobahn, die bisher auf unserem Tisch des Landes Sachsen-Anhalt lagen. „Wir konnten richtig Schwung in den Weiterbau der A 14 bis Wittenberge und den Lückenschluss der A 143 bei Halle bringen und hoffen natürlich, dass wir damit auch der neuen Autobahn GmbH einen guten Start ermöglichen können“, ist der Minister optimistisch für die Zukunft.

Teil I





Am neuen Autobahnabschnitt zwischen Colbitz und Dolle (Anschlussstelle Tangerhütte) entstanden zwei Grünbrücken, die die A 14 und die Bundesstraße 189 überspannen



**Der Begriff Straße** stammt aus dem Lateinischen (strata: „gepflasterter Weg“) und beschreibt ein planmäßig angelegtes Verkehrsbauwerk. Der Straßenverlauf folgt einer Hierarchie (Straßennetz) und wird zudem von der Geländeform beeinflusst. Der Straßenkörper besteht aus dem Unterbau, der Straßendecke und den Randstreifen. Straßentrassierung (Linienführung), Breite (Fahrspuranzahl), Radius und Überhöhung der Fahrbahn richten sich nach dem Gelände, der Verkehrsdichte und Durchlässigkeit, sowie nach der vorgesehenen Geschwindigkeit der Verkehrsmittel.



# Historie: Von der Heerstraße zur Autobahn

---

Der Mensch ist ein mobiles Wesen. Schon unsere Vorfahren wussten auf ihren Streifzügen durch die afrikanische Savanne die Vorzüge ausgetretener Pfade zu schätzen. Schließlich kommt man auf diesen schneller und leichter voran. Bereits die alten Zivilisationen kannten Straßen. Die wohl berühmteste Straße der Welt, die Via Appia, entstand 312 vor unserer Zeitrechnung. Sie war die wichtigste Fernstraße des Römischen Reichs.

Die Römer waren es auch, die Straßen ins damals noch wilde Germanien brachten. Steinerne Zeugnisse ihrer Straßenbaukunst sind noch heute zu finden. Zwei Zielen dienten diese befestigten Wege. Zum einen konnten Waren von einem Ort zum anderen gebracht werden, zum anderen Truppen schnell bis in den letzten Winkel des Reichs gelangen. Straßen als Schlüssel zum Erfolg des Römischen Imperiums.

Zur Funktion als Handels- und Heerstraße kam später eine weitere. Mit dem Postkutschenzeitalter wurde das Reisen als

eine neue Form der Fortbewegung für breite Bevölkerungsschichten entdeckt. Immer schneller und bequemer sollte es sein. Neue, bessere Straßen mussten her.

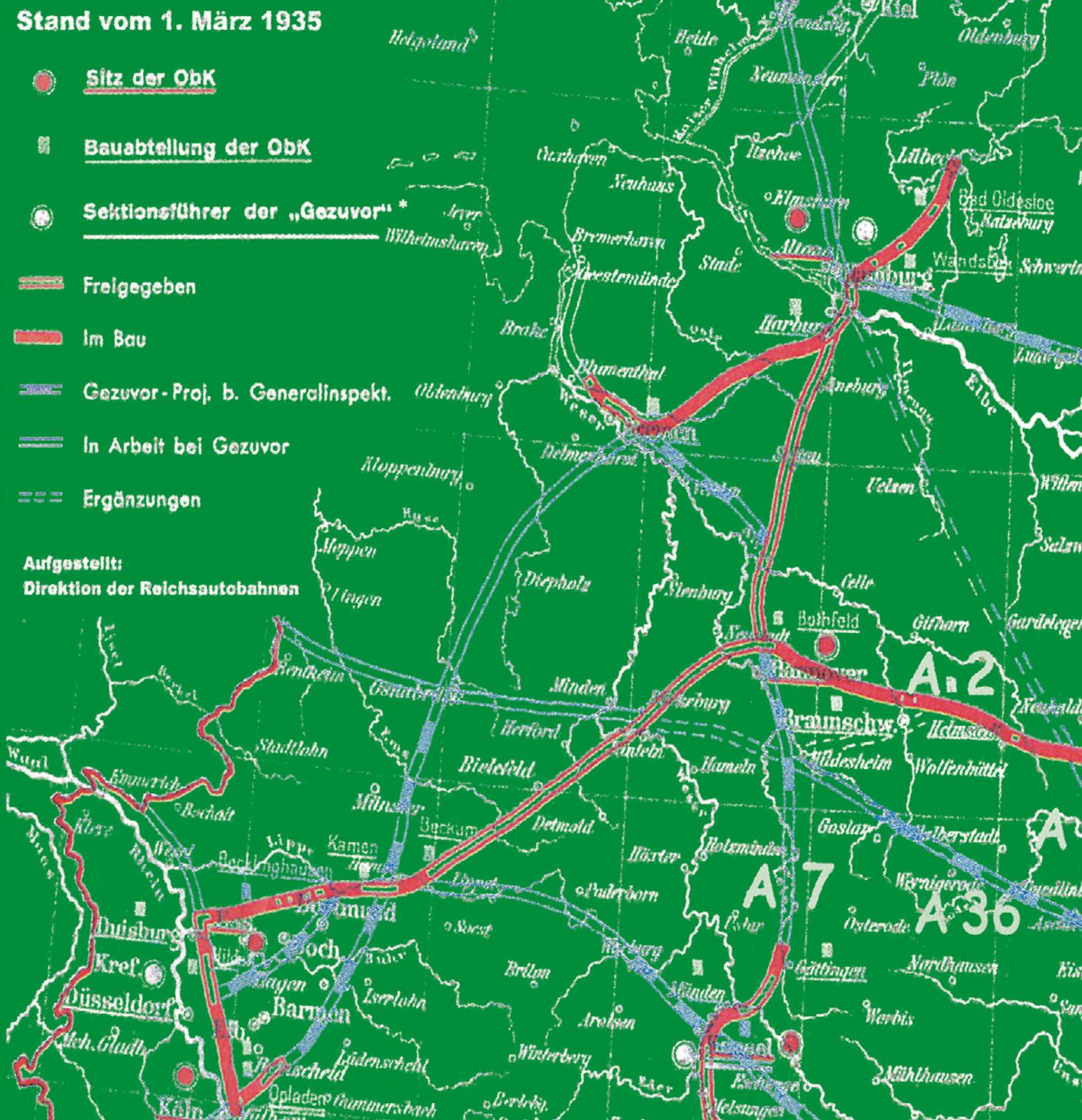


Vorgänger der Verkehrsschilder. Preußischer Postmeilenstein, in Blätz (Bördekreis)

# Stand vom 1. März 1935

-  Sitz der ObK
-  Bauabteilung der ObK
-  Sektionsführer der „Gezuvor“\*
-  Freigegeben
-  Im Bau
-  Gezuvor-Proj. b. Generalinspekt.
-  In Arbeit bei Gezuvor
-  Ergänzungen

Aufgestellt:  
Direktion der Reichsautobahnen





Die erste Betonstraße wurde 1888 in Breslau gebaut. Doch erst mit dem Siegeszug des Autos, begannen Straßenbauer ein schwarzes Band durch das ganze Land zu ziehen. Um 1900 wurde erstmals Steinkohleteer zur Staubbindung verwendet. Im Jahr 1912 fiel der Startschuss für den Bau der Berliner AVUS (Automobilverkehrs- und Übungsstraße).

Als erste reguläre Autobahn wurde 1932 die 20 Kilometer lange Strecke zwischen Köln und Bonn freigegeben. Im gleichen Jahr begann man damit, die wichtigsten Fernstraßen zu klassifizieren, d.h. zu nummerieren. Pläne für ein flächendeckendes Autobahnnetz wurden entwickelt. Das Grundgerüst des Bundesfernstraßennetzes, so wie wir es heute noch kennen, war geboren.

Das in den 1930ern geplante Autobahnnetz sah bereits die Strecke durch die Altmark und eine Nordharz-Autobahn vor. Die aktuellen Bezeichnungen wurden später ergänzt.

\* „Gezuvor“: Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen

# Straßenbau und Naturschutz

---

Der Naturschutz hat in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten mit wachsendem Umweltbewusstsein in Bevölkerung, Politik und Wirtschaft auch in den Bereichen Infrastruktur und Straßenbau stark an Bedeutung gewonnen. Dies spiegelt sich in den rechtlichen Vorgaben der Europäischen Union, der Bundesrepublik Deutschland und der Bundesländer wider.

## Vorgaben von Bund und Ländern: Die Eingriffsregelung

Der Bau einer Straße ist immer mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden: Bäume werden gefällt, Boden abgegraben und versiegelt, Lebensräume von Pflanzen und Tieren beeinträchtigt, Erholungsräume des Menschen gestört. Um dem entgegenzuwirken, legen die Naturschutzgesetze von Bund und Land fest, dass diese Eingriffe soweit wie möglich zu vermeiden und zu minimieren sind. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen sind auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 BNatSchG).

Die Gesetze legen außerdem Details über die Art und Weise der Eingriffskompensation fest (§ 15 BNatSchG, § 7

Naturschutzgesetz Sachsen-Anhalt). So sollen gemäß dem Naturschutzgesetz Sachsen-Anhalts vorrangig solche Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden, die keine zusätzlichen Flächen der Land- und Forstwirtschaft in Anspruch nehmen, insbesondere Flächenentsiegelung, Pflegemaßnahmen an bestehenden Biotopen oder auch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen.

## Europäische Vorgaben: Natura 2000 und Artenschutz

Bereits in den 1970er Jahren sind u. a. durch die Vogelschutzrichtlinie erste Schritte hin zu einem internationalen Naturschutz gemacht worden. Nach dem

---

Fall der innerdeutschen Grenze und dem Eisernen Vorhang in Europa konnte die Idee des grenzenlosen Naturschutzes weiter entwickelt und praktisch umgesetzt werden. Die sogenannte FFH-Richtlinie gibt dazu europaweit geltende Regeln über die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen vor. Gefährdete europäische Tier- und Pflanzenarten sowie die zu ihrem Schutz ausgewiesenen FFH- und Vogelschutzgebiete werden daher bei jedem Straßenbauvorhaben detailliert untersucht, um negative Auswirkungen zu vermeiden, zu minimieren und, sofern möglich, zu kompensieren. Wenn erhebliche negative Auswirkungen auf die Schutzziele nicht ausgeschlossen werden können, so darf ein Infrastrukturprojekt nur im Ausnahmefall genehmigt werden.

Bei Colbitz entstand diese Kombination aus Fledermausüberführung und Wirtschaftswegüberführung über die A 14





Entwässerungsbecken nehmen das Straßenabwasser auf

### **Straßen bauen und dabei dem Naturschutz gerecht werden**

Zur erfolgreichen Durchführung unter Einhaltung aller gesetzlichen Vorgaben sind umfangreiche Planungen und eine sorgfältige Bauausführung von Straßenbauvorhaben unerlässlich. Das Spektrum der naturschutzfachlichen Arbeiten reicht dabei von detaillierten, teils jahrelangen Voruntersuchungen zur Entwicklung von möglichst naturschutzverträglichen Lösungen eines Vorhabens über

ökologische Bauüberwachung bis hin zu Erfolgskontrollen oder gar - wiederum jahrelangen - Monitorings zum Nachweis der Funktionsfähigkeit von landschaftspflegerischen Maßnahmen.

Besonders in der Planungsphase ist eine intensive Zusammenarbeit von technischen Ingenieuren und Umweltfachplannern unabdingbar. In den vergangenen Jahren konnten bereits viele innovative Lösungen für beide Belange - Straße und Natur - gefunden werden.

---

## Abkürzungen und Erläuterungen

**BNatSchG:** Bundesnaturschutzgesetz,  
**NatSchG LSA:** Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt

**FFH-Richtlinie:** Die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie hat zum Ziel, wildlebende Arten, deren Lebensräume und die europaweite Vernetzung dieser Lebensräume zu sichern und zu schützen. Die Vernetzung dient der Bewahrung, (Wieder-)Herstellung und Entwicklung ökologischer Wechselbeziehungen sowie der Förderung natürlicher Ausbreitungs- und Wiederbesiedlungsprozesse.

Sie dient damit der Verpflichtungen zum Schutz der biologischen Vielfalt

Welche Gebiete für dieses Schutzgebietsnetz ausgewählt werden - genauer, welche Arten und Lebensraumtypen geschützt werden sollen - ist in verschiedenen Anhängen der FFH-Richtlinie aufgeführt.

**Vogelschutzrichtlinie:** Die Vogelschutzrichtlinie regelt den Schutz der wildlebenden Vogelarten und ihrer Lebensräume in der Europäischen Union und die Einrichtung

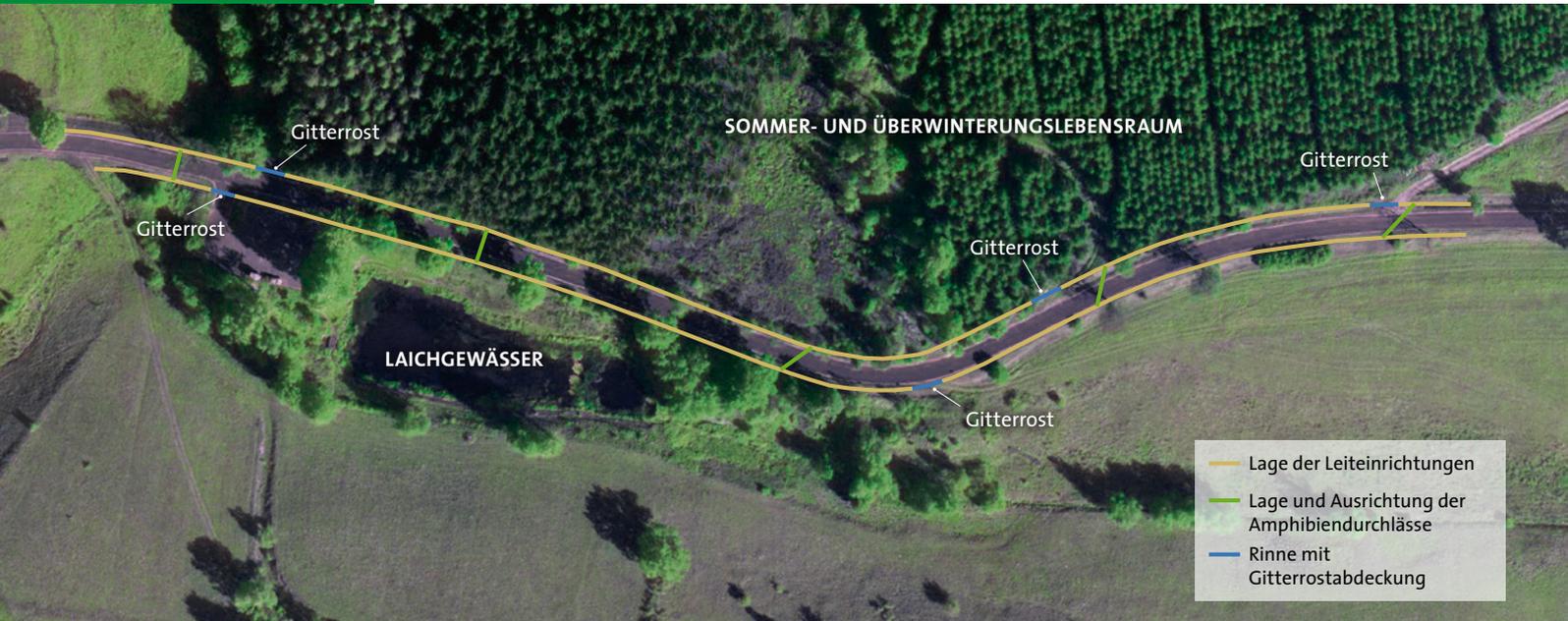
Europäischer Vogelschutzgebiete. Mit dieser Richtlinie haben sich die Mitgliedstaaten zur Einschränkung und Kontrolle der Jagd ebenso wie zur Verwaltung von Vogelschutzgebieten als eine wesentliche Maßnahme zur Erhaltung, Wiederherstellung bzw. Neuschaffung der Lebensräume wildlebender Vogelarten verpflichtet.

**Natura 2000:** Das kohärente Netz Natura 2000 besteht aus den Gebieten der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie und der Vogelschutzrichtlinie. Die FFH-Gebiete werden auch

als Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) bzw. Special Areas of Conservation (SAC) bezeichnet. Die Vogelschutzgebiete werden als besondere Schutzgebiete bzw. Special Protected Areas (SPA) bezeichnet. Sie werden nach EU-weit einheitlichen Standards ausgewählt und unter Schutz gestellt.

Verschiedene Anhänge dieser Richtlinien führen Arten und Lebensraumtypen auf, die besonders schützenswert sind und deren Erhalt durch das Schutzgebietssystem gesichert werden soll.

# Viele Arten, vielfältige Schutzmaßnahmen



Ursprüngliches Konzept zum Amphibienschutz an der Landesstraße 95

Umwelt- und Naturschutz spielen beim Straßenbau in den vergangenen Jahrzehnten eine wachsende Rolle. So vielfältig die Tier- und Pflanzenarten um die es dabei geht, so umfangreich auch die Palette der baulichen sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Landes- und Bundesstraßen sind darin ebenso einbezogen wie Autobahnen.

Eine der verbreitetsten und augenfälligsten Maßnahmen sind die im Boden verankerten Leiteinrichtungen, die Amphibien auf ihrer Wanderung zu den Laichplätzen schützen sollen. Damit ist es jedoch nicht getan. So genannte Stopprinnen (Gitterroste) und Amphibiendurchlässe (Krötentunnel) helfen bei der sicheren Überwindung der Fahrbahn.

---

Ein Beispiel ist die Amphibienschutzanlage an der Landesstraße 95 zwischen Allrode und Friedrichsbrunn (Harz). Deren Bedeutung ergibt sich aus einer Amphibienfangzaunkartierung im Jahr 2011, bei der 3608 wandernde Exemplare gezählt wurden. Fünf der erfassten Arten standen auf der nationalen bzw. landeseigenen Roten Liste sowie zwei Arten hatten europarechtlichen Schutzstatus.

Das ursprüngliche Konzept wurde modifiziert. Vier Durchlässe sorgen nun für ein sicheres Queren der Fahrbahn. Auf 900 Metern wurden entlang der Fahrbahn Leiteinrichtungen errichtet.

Tunnel bzw. Durchlässe gibt es auch für größere Arten, wie Wildkatze oder Luchs. Fischotter und Biber fallen in ihrer Wanderungszeit ebenfalls oft dem Straßenverkehr zum Opfer. Warnschilder für die Autofahrer allein sind da kein wirksamer Schutz. Deshalb wird beim Brückenbau darauf geachtet, dass diese Tiere ihr angestammtes Metier nicht verlassen und die Fahrbahn gar nicht erst betreten müssen.



Oben: Leiteinrichtung und Straßendurchlass im Bereich des Amphibienlaichgewässers

Mitte: Bau der Leiteinrichtung im Bereich des Straßendurchlasses

Unten: Einbau eines Gitterrostes, damit Amphibien nicht auf die Straße gelangen

---

Apropos Brücken. Grünbrücken (> 50 m Breite) und Faunabrücken (< 50 m Breite) sind sicher die imposantesten Bauwerke in diesem Zusammenhang. Die sind in erster Linie an den Autobahnen zu finden. Sie bieten nicht nur eine biologische Vielfalt, sondern erfüllen, wie die meisten Tierschutzmaßnahmen auch einen Sicherheitsaspekt, denn sie vermindern das Risiko von Verkehrsunfällen mit Wildtieren.

Dabei sind Grün- und Faunabrücken nicht nur für bodengebundene Säugetiere da. Auch Vögel, Fledermäuse oder Insekten nutzen diese sicheren Querungshilfen. Damit die fliegenden Arten nicht an der falschen Stelle die Fahrbahn überqueren, gibt es an Schnellstraßen auf weiten Strecken so genannte Irritationsschutzwände oder Kollisionseschutzwände.



Die Durchlassbauwerke für Wildkatzen im Harz an der B 242 werden von den geschützten Tieren angenommen



---

Im Nebraer Ortsteil Reinsdorf (Burgenlandkreis) entstand als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme im Zuge des Ausbaus des nahegelegenen Abschnittes der Bundesstraße 176 aus einer alten Trafostation ein Artenschutzurm. Er dient als Überwinterungsmöglichkeit, Tagesversteck sowie Brut- und Nistplatz für seltene Vogelarten und Fledermäuse.



Wo sich Straßenbauflächen und Lebensräume geschützter Tier- und Pflanzenarten überschneiden sind aufwendige Untersuchungen und verantwortungsvolle Abwägungen erforderlich. Oft kann der Konflikt dadurch behoben werden, dass Arten (zum Beispiel der Feldhamster) an einen anderen Standort umgesiedelt werden. Manchmal hilft ein anderer Trassenverlauf.

Der Trafoturm in Reinsdorf, Burgenlandkreis, vor seinem Umbau (Foto oben) und nachdem (Foto unten): Speziell für Gebäudebrüter und Fledermauspopulationen wurde das Betonflachdach durch ein Satteldach mit Ziegeleindeckung ersetzt

# Wiedervernetzung als bundesweite Aufgabe

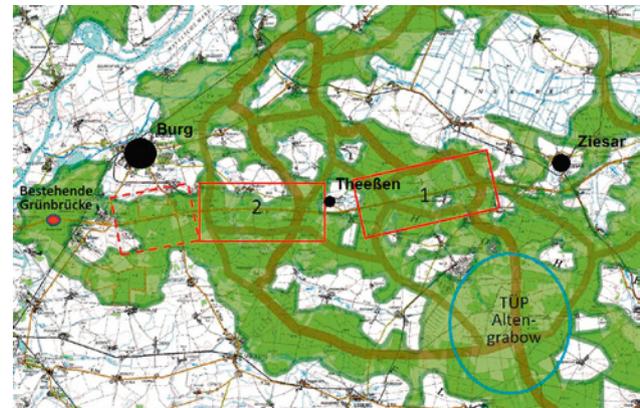
Straßen sind Lebensadern für uns Menschen. An einigen Stellen zerschneiden sie aber Lebensräume von Tieren und Pflanzen. Das gefährdet nicht nur die Populationen bestimmter Arten, sondern stellt auch ein Verkehrsrisiko dar – Stichwort: Wildunfälle. Das 2012 beschlossene Bundesprogramm Wiedervernetzung zielt darauf ab, solche Bereiche wieder zu verbinden. Die wissenschaftliche Grundlage bilden Forschungsergebnisse des Bundesamtes für Naturschutz.

Zentraler Punkt sind Investitionen für den Bau von Querungshilfen im Bestand des Bundesfernstraßennetzes. Hauptsächlich geht es dabei um Grünbrücken. Deutschlandweit wurde eine Liste mit 93 prioritären Wiedervernetzungsabschnitten erstellt. Drei davon liegen in Sachsen-Anhalt. Sie befinden sich an der A 2 westlich und östlich von Theeßen und an der A 9 östlich von Dessau.

Die Autobahn 2 zwischen Magdeburg und Berlin durchschneidet große waldreiche Gebiete, die überregionale Naturräume,

wie die südöstlichen Heidegebiete der Lausitz mit den nordwestlichen (Colbitz-Letzlinger Heide – Lüneburger Heide) verknüpfen und eine Anbindung nach Norden herstellen. Die Strecke bildet dabei eine massive Nord-Süd-Barriere.

Für Auswahl und Dimensionierung von Querungshilfen wurden die Ansprüche von Großsäugern (Rothirsche) betrachtet. Wenn diese die Grünbrücke problemlos nutzen können, ist das auch für andere Arten kein Problem. Dieser



Standortfindung für die neue Grünbrücke Dreibachen



Die bestehende Grünbrücke über die Autobahn 2 bei Möser

„Mitnahmeeffekt“ umfasst nicht nur Reh, Wildschwein, Wolf, Fuchs und nach möglicherweise erfolgter Wiederbesiedlung des Flämings auch Wildkatze oder Elch, sondern alle mittelgroßen Säugetiere. Diese dienen wiederum als Transportmittel für die Samen von Pflanzen, sodass letztlich auch Pflanzenarten durch die

Grünbrücke profitieren. Größere Tiere sind so genannte „Habitatbildner“. Durch sie werden, insbesondere bei der Nahrungsaufnahme und Fortbewegung, Lebensräume für andere Arten geschaffen oder maßgeblich verändert. So wirkt eine Grünbrücke auch auf andere Ökosystem- bzw. Lebensraumtypen mit ihren Arten.



Blick über die bestehende Grünbrücke, die die Autobahn 2 bei Möser quert, zu beiden Seiten links wie rechts sind die Irritationsschutzwände



---

## Die geplante neue „Grünbrücke Dreibachen“

Das von der Straßenbauverwaltung Sachsen-Anhalt erarbeitete landesweite Wiedervernetzungs-konzept greift das Thema auf und schlägt an der A 2 für den Bereich östlich von Theeßen die Anlage einer solchen Grünbrücke vor. Zur Standortfindung wurden drei Abschnitte auf ihre Eignung untersucht. Die Wahl fiel dabei auf den Standort im östlichsten Abschnitt, bei der Siedlung Dreibachen. Daher wurde die Bezeichnung „Grünbrücke Dreibachen“ gewählt.

Der Bereich befindet sich nur zehn Kilometer nördlich des Truppenübungsplatzes Altengrabow, einem großen lebensraum- und artenreichen Gebiet, das als „Quelle“ für Besiedlungs- und Wiederbesiedlungsprozesse in der umgebenden Landschaft angesehen werden kann. Nicht nur der Wolf hat dort sein Revier. Auch viele Kleintierarten sind in den Wäldern, Heide- und Sandmagerrasen-Landschaften zu finden. Beidseitig der A 2 ist das Gebiet von ausgedehnten Wäldern und Niederungssystemen geprägt.



Grünbrücke Dreibachen, Autobahn 2, Hannover - Berlin

#### Maßnahmenkennung



#### Maßnahmentyp

- V Vermeidungsmaßnahme
- A Ausgleichsmaßnahme
- S Schutzmaßnahme

#### Technische Planung informativ

- Irritationsschutzmauer (K5)
- geplanter befestigter Weg (K6)
- Wilschutzzaun
- Wilschutzzaun (bauzeitlich)
- Amphibienschutzzaun (bauzeitlich) (V3<sub>A5B</sub>)
- Reptilienschutzzaun (bauzeitlich) (V2<sub>A5B</sub>)

#### Ausgleichsmaßnahmen

- Anlage von Waldsaumstrukturen
- Anlage von Gebüsch
- Entwicklung von Sandmagerrasen/Ruderalflur
- Begrünung auf der Brücke
- Aufhängen von Nistkästen für Vögel
- Neuanlage Zaunedeichsenhabitat

#### Vermeidungsmaßnahmen

- Bauzeitenregelung
- Bauzeitlicher Reptilienschutzzaun
- Bauzeitlicher Amphibienschutzzaun
- Abfangen und Umsetzen von Zaunedeichsen
- Ökologische Baubegleitung

---

Die Autobahntrasse bildet in diesem Abschnitt für alle bodenlebenden Arten derzeit eine vollständige, unüberwindbare Barriere. Ein Wildschutzzzaun säumt die Strecke beidseitig. Der ökologische Austausch zwischen den Waldlebensräumen nördlich und südlich der Autobahn ist stark beeinträchtigt.

Die neue Grünbrücke soll Abhilfe schaffen. Nach Festlegung des Standortes folgte die Entwurfsplanung, bei der das Brückenbauwerk unter Einbeziehung landschaftsplanerischer Aspekte konzipiert wurde. Auch bei einem Bauwerk wie diesem, bei dem es um den Naturschutz geht, müssen Eingriffe und Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft geprüft und, wenn möglich, vermieden, minimiert oder kompensiert werden. Besondere Aufmerksamkeit gilt dem Schutz von Tieren während der Bauphase. An dieser Stelle spielt dabei die Zauneidechse, die sich im Randbereich der Autobahn angesiedelt hat, eine herausragende Rolle. Die im Baufeld befindlichen Tiere werden eingefangen und in ein geeignetes Ersatzhabitat umgesiedelt.



Geeignetes Habitat für Zauneidechsen (Holzstapel) im Umfeld der bestehenden Grünbrücke



Zauneidechsenweibchen

Mit Aufstellung der Genehmigungsplanung, Mitte 2020, wurde die Entwurfsplanung für die „Grünbrücke Dreibachen“ abgeschlossen. Sie soll auf einer Breite von 50 Metern die Autobahn überspannen. Die weitere Bauvorbereitung, insbesondere die Erstellung des Brückenentwurfs und die bauliche Umsetzung, erfolgen nun durch die neue Autobahngesellschaft des Bundes. Als Realisierungszeitraum ist 2022/2023 vorgesehen.

## Teil II



Historischer Tag:  
Am 14. September 2020 wurde der A 14-Abschnitt Colbitz-Dolle  
(Anschlussstelle Tangerhütte) für den Verkehr freigegeben



# A 14: Ein lang ersehnter Lückenschluss

---

Schon in den 1930er Jahren war eine Autobahn geplant, die den wirtschaftlich starken mitteldeutschen Raum mit der Küste verbindet. Mit der deutschen Einheit wurde das Thema nach 1990 wieder aktuell. Auf neu projektierte Linie wurde zwischen 1993 und 2000 die Autobahn 14 von Halle/Peißen bis nach Dahlenwarleben gebaut, um die Strecke später Richtung Hamburg weiter zu führen. Die folgenden Planungen ergaben einen anderen Trassenverlauf. Am 1. Juli 2004 beschloss der Deutsche Bundestag das fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes und gab damit endgültig grünes Licht für das Projekt.

Der Lückenschluss der Autobahn 14 von Magdeburg bis zum Schweriner Kreuz soll den größten autobahnfreien Raum Deutschlands erschließen. Die nachgewiesene wirtschaftliche und mit Bundesverkehrswegeplan 2030 bestätigte Neubautrasse ist 155 km lang und verläuft durch die Bundesländer Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Von den insgesamt 13 Abschnitten

sind bereits fünf mit einer Gesamtlänge von 52,8 km unter Verkehr, jeweils zwei Abschnitte in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt und ein Abschnitt in Brandenburg.

Der überwiegende Streckenanteil liegt mit ca. 97 km im Land Sachsen-Anhalt. Für die Planung und Realisierung erfolgte hier die Aufteilung in acht Abschnitte, die sogenannten Verkehrseinheiten (VKE). Es sind zehn Anschlussstellen an Bundes- und Landesstraßen, eine Autobahnmeisterei bei Seehausen, eine einseitige Tank- und Rastanlage bei Dolle sowie vier beidseitige Parkplätze mit WC-Anlagen vorgesehen.

In Sachsen-Anhalt sind die zwei Abschnitte von der Anschlussstelle (AS) Wolmirstedt bis zur AS Tangerhütte bei Dolle bereits befahrbar. Die Verkehrseinheit 1.2, AS Wolmirstedt bis AS Colbitz, ist bereits seit dem 29.10.2014 für den Verkehr freigegeben. Die Verkehrsfreigabe für die Verkehrseinheit 1.3, AS Colbitz bis AS Tangerhütte, erfolgte am 14. September 2020.

---

Ein weiterer Abschnitt, von der AS Tangerhütte bis zur AS Lüderitz, befindet sich im Bau. Mit Fertigstellung dieses Stücks, voraussichtlich 2023, ist die A 14 von Wolmirstedt bis Lüderitz auf einer Länge von ca. 29 km durchgängig befahrbar.

Für den ca. 31 km langen Abschnitt, von der AS Lüderitz bis zur AS Osterburg liegt bestandskräftiges Baurecht vor. Der Spatenstich zum offiziellen Baustart für den Abschnitt zwischen der AS Seehausen-Nord und Wittenberge mit länderverbindender neuer Elbebrücke erfolgte am 16. Oktober 2020. Für den Abschnitt von der AS Dahlenwarsleben bis zur AS Wolmirstedt wurde der Planfeststellungsbeschluss im Oktober 2020 fertiggestellt und dem Vorhabenträger übergeben. Für das Stück von der AS Osterburg bis zur AS Seehausen Nord besteht die Zielstellung, das Planfeststellungsverfahren im Frühjahr 2021 abzuschließen.



Am 30. November 2011 gaben Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer (Mitte), Ministerpräsident Dr. Reiner Haseloff (r.) und Landesverkehrsminister Thomas Webel mit dem gemeinsamen ersten Spatenstich bei Colbitz den Startschuss für den A 14-Lückenschluss



Ziehen beim Autobahnbau an einem Strang: Thomas Webel, Minister für Infrastruktur und Verkehr, Thomas Pleye, Präsident des Landesverwaltungsamtes und Uwe Langkammer, Präsident der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt



Bürgerinitiativen und Wirtschaftsvertreter aus der Altmark machen sich für die zügige Vollendung des A 14-Lückenschlusses stark

## ÖKOLOGISCH WIRKSAME GROSSBAUWERKE

VKE 3.1+3.2a

AS Seehausen Nord/L2 bis Landesgrenze  
Sachsen-Anhalt/Brandenburg  
8,8 km

AS Seehausen-Nord

AS Seehausen

Querung von Aland und Elbe im  
Natura 2000-Gebiet mit ökologisch  
durchlässigen Brückenbauwerken mit  
lichten Weiten von 103 bzw. 412 Metern

VKE 2.2

AS Osterburg/L 13 bis  
AS Seehausen Nord/L 2  
16,78 km

AS Osterburg

Querung der Biese (linienhaftes FFH-  
Gewässer) mit einem Bauwerk  
mit 83,4 Metern lichter Weite |  
2 Fledermausüberführungen  
| 1 Wildunterführung | 1 Grünbrücke

VKE 2.1

AS Stendal-Mitte/L 15 bis  
AS Osterburg/L 13  
18,23 km

AS Stendal-Mitte

2 Fledermausüberführungen |  
1 Grünbrücke

VKE 1.5

AS Lüderitz/L 30 bis  
AS Stendal-Mitte/L 15  
12,98 km

AS Stendal

AS Lüderitz

Uchterquerung mit einem  
Brückenbauwerk mit  
311 Metern lichter Weite

VKE 1.4

AS Tangerhütte/ L 29 bis  
AS Lüderitz/L 30  
14,83 km

AS Tangerhütte

Dollgrabenbrücke mit 94,5 Metern lichter Weite |  
2 Fledermausüberführungen | 1 Grünbrücke |  
Querung des linienhaften FFH-Gewässers  
„Tanger Mittel- und Unterlauf“ mit 3 Brücken

VKE 1.3

AS Colbitz bis  
B 189/ L 29 bei Dolle  
8,51 km

AS Colbitz

AS Wolmirstedt

1 Fledermausüberführung |  
1 Grünbrücke

VKE 1.2

AS Wolmirstedt/B 189 bis  
AS Colbitz/ B 189  
5,65 km

AS Wolmirstedt

1 Fledermausüberführung

VKE 1.1

AS Dahlenwarsleben bis  
AS Wolmirstedt/ B 189  
11,46 km

AS Haldensleben

AS Dahlenwarsleben

Keine naturschutzbedingten  
Bauwerke

Unter Verkehr

Im Bau

Planfeststellungsbeschluss

Laufendes Planfeststellungsverfahren

## LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE MASSNAHMEN (EXEMPLARISCH)

Neuentwicklung Auwald | angepasste Bewirtschaftung im Auengrünland für Wachtelkönig & Co | Ackersaumstreifen für Feldlerche, Ortolan und Grauammer | Laichgewässer, Steinschüttungen, Grünland und Gehölzstrukturen für Kammmolch, Laubfrosch, Knoblauchkröte, Rotbauchunke

Aufforstung eines naturnahen Mischwaldes, Ausbildung eines geschlossenen Waldmantels im Stadforst Seehausen zur Habitatverbesserung für Fledermäuse | Aufforstung und Anlage von Leitstrukturen am Kiebitzberg für Fledermäuse | Anlage von Grünland mit temporären Laichgewässern auf einer Ackerfläche bei Wilhelminenhof für die Avifauna

Entwicklung eines Rohrweihenhabitats | Schaffung von Wiesenbrüterlebensräumen in der Speckgrabenniederung | Anbringung von Niströhren für den Wiedehopf | Anlage waldbegleitender Lichtungen für Heidelerche und Fledermäuse | Anlage von Streuobstwiesen | Anlage von 50 Meter breiten Ackerrandstreifen mit Ortolan-gerechter Bewirtschaftung | Waldunterbau im Waldgebiet „Bürgertannen“

Komplexmaßnahme: Revitalisierung des Jävenitzer Moors | Komplexmaßnahme südwestlich Buchholz: Anlage von extensivem Grünland, Benjeshecken und Gehölzpflanzungen für Neuntöter, Ortolan und Zauneidechse | Entwicklung einer artenreichen Blühwiese für das Rebhuhn | Anlage von Ackersaum-/Buntbrachestreifen für die Feldlerche | Verwendung von Natriumdampf-Hochdrucklampen im Bereich der PWC-Anlage zur Vermeidung eines Falleneffektes für Insekten

Annäherung an drei FFH- und ein Vogelschutzgebiet | Heidemahd und Entwicklung offener Heideflächen für den Ziegenmelker | Schleiereulenkästen | Steinhäufen für den Steinschmätzer

Umlagerung von Brutbäumen des Großen Eichenbocks und des Eremiten | Umsiedlung von Zauneidechsen | Umsetzung von Ameisennestern und Hirschkäferstubben | Aufwertung von Feuchtstandorten für Amphibien und Fledermäusen | Kohärenzsicherung des FFH-Gebiet „Colbitz-Letzlinger-Heide“ durch vollständige Entnahme der Spätblühenden Traubenkirsche und Neu-Ausweisung von FFH-Flächen | Fledermausquartieroptimierung auf dem Truppenübungsplatz Altmark

Offenlegung des Hägebachs nordöstlich von Colbitz | Entsiegelung versiegelter Flächen auf dem Gelände der Kaserne Neu-Planken | Renaturierung des Feldsolls „Bohns Loch“ | Habitat für Rohrweihe am Zusammenfluss von Hägebach und Rahlwiesengraben

Förderung des Biotopverbunds Ohre-Niederung durch Pflanzungen und Extensivierungsmaßnahmen | Extensivierung der Gewässer Mönchsraben und Florenne | Habitataufwertung für Feldlerche, Neuntöter und Zauneidechse | Zugriff auf Maßnahmenpool „Jävenitzer Moor“ als Ersatzmaßnahme

# Naturschützer beim Autobahnbau: Die Ersten und die Letzten an der Trasse



Für Mandy Bege und ein engagiertes Team stehen Landschaftsplanung und Naturschutz beim Autobahnbau im Mittelpunkt ihrer Arbeit

---

Zufrieden steht Mandy Bege vor einem kleinen Wäldchen bei Uchtdorf (Einheitsgemeinde Tangerhütte). Eichen, Erlen, Hainbuchen gedeihen hier prächtig. Erst vor vier Jahren wurden sie angepflanzt. In ein paar Jahren soll auf dem sieben Hektar großen Areal ein kräftiger Wald gewachsen sein. Der Boden biete dafür gute Bedingungen, weiß die Diplom-Ingenieurin für Landschaftspflege, deren Schreibtisch bei der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalts (LSBB) in Halle steht. Mindestens einmal in der Woche ist sie aber in der Altmark unterwegs, um die zahlreichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu betreuen, die mit dem Bau der A 14-Nordverlängerung verbunden sind. Drei Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kümmern sich in der Projektgruppe Landschaftsplanung und Naturschutz der LSBB um die grüne Seele der Autobahn.

Sie waren die Ersten, die beim Bau der A 14-Nordverlängerung Hand anlegten, und sie werden die letzten sein, die die fertige Strecke verlassen. Lange bevor die Bauleute anrückten galt es, so genannte

vorgezogene Artenschutzmaßnahmen, wie die Umsiedlung bestimmter Tierarten, umzusetzen. Während des Baus haben die „Grünen“, wie die Umweltschützer und Landschaftspfleger bei der LSBB intern genannt werden, zum Beispiel mit Aufforstungen zu tun. Nicht nur Bäume, sondern auch Hecken und Sträucher werden gepflanzt. Wenn die Betonpiste fertig ist und der Verkehr längst rollt, wird die Autobahn durch trassennahe Bepflanzung gewissermaßen mit der umgebenden Landschaft verwoben. Dazwischen liegen ein weiter Weg, viel Zeit und viel Arbeit.

Die größte Herausforderung für das grüne A 14-Team war der Baustart für den Abschnitt der VKE 1.3 von Colbitz bis Dolle (Anschlussstelle Tangerhütte). Umweltschützer hatten dagegen geklagt und das Projekt so lange blockiert. Dann gab es einen Kompromiss und es konnte endlich losgehen. Alles musste nun ganz schnell gehen. „Mit dem Baurecht waren viele Maßnahmen gleichzeitig in Angriff zu nehmen“, erinnert sich Mandy Bege. Erst als die zeitlich vorgezogenen

---

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Wirkung zeigten, durften die Baufahrzeuge anrollen. Das heißt, der Beginn von Straßen- und Brückenbauarbeiten hing direkt am Landschaftsbau. „Ich musste also dafür sorgen, dass der vorgesehene Bauablauf nicht schon zu Beginn in Stocken gerät“, sagt die Landschaftspflegerin.

Ihre Tätigkeit ist so abwechslungsreich, wie die Maßnahmen, die ergriffen werden, um Tiere und Pflanzen zu schützen. An der Autobahntrasse entstanden Wasserrückhaltebecken, Amphibientunnel, Schutzzäune, Überflughilfen und vieles mehr. Die Landschaftsplaner und Naturschützer der LSBB haben es mit unzähligen Tierarten zu tun, deren Namen für Außenstehende oft fremd und exotisch klingen. Egal ob Mopsfledermaus, Heldbock (Käfer) oder Dorngrasmücke (Vogel) - Mandy Bege kennt sie alle. Eine Lieblingsart zu benennen fällt ihr schwer, schließlich haben alle die gleiche Aufmerksamkeit verdient. Allerdings verrät sie eine kleine Präferenz: Die Amphibien haben es ihr besonders angetan.

Das Thema Straßenbau begleitet die Hallenserin schon seit ihrem Studium, als sie sich für das Wahlpflichtfach Verkehrsplanung entschied. Dass die A 14-Nordverlängerung später mal im Mittelpunkt ihres Berufslebens stehen wird, hätte sie allerdings nicht im Traum gedacht, als sie



Bei Uchtdorf gedeiht eine Gehölzpflanzung als Kompensationsmaßnahme für die A 14

---

sich Mitte der 1990er Jahre in einer Projektarbeit zum ersten Mal damit beschäftigte. Ursprünglich sei sie skeptisch gewesen, ob sich Umwelt- und Naturschutz mit der Autobahn vertragen. Heute arbeitet sie selbst aktiv daran mit und tritt tagtäglich den Beweis an, dass es funktioniert.



Eine Herausforderung und der Reiz dabei sei die Dimension des Projektes und das Zusammenspiel vieler Gewerke. Landschaftsbau, Bauvorbereitung (Baustraßen), Brücken- und Streckenbau gehen Hand in Hand.

„Es ist eine Vielzahl an unterschiedlichen Maßnahmen, die parallel zu planen, zu bauen und zu betreuen sind. Man kann in ganz kurzer Zeit sehr viel Erfahrungen sammeln und oft sind es auch besondere, nicht alltägliche“, sagt die Landschaftsplanerin. Ein Beispiel für ein solches Projekt sei das „Fledermaus-Hotel“ in der Colbitz-Letzlinger-Heide. Auf Anregung eines Einheimischen wurde dort als Ausgleichsmaßnahme ein früherer Militärbunker der Sowjetarmee zu einem Quartier für die geschützten Arten umgebaut. Die Tiere haben die ungewöhnliche Unterkunft sofort bezogen. Wenn die Maßnahmen Erfolg zeigen, Tiere geschaffene Habitate annehmen oder der Anwuchs gedeiht, sei das ein Grund zur Freude und auch ein wenig Stolz auf ihre Arbeit zu sein, sagt Mandy Bege.



# Maßnahmen zur Landschaftspflege

---

Beim Bau der A 14-Nordverlängerung, stehen umfangreiche, anspruchsvolle und vielfältige landschaftspflegerische Aufgaben auf dem Programm. Viele Projekte zum Schutz von Natur und Landschaft sind schon erfolgreich umgesetzt. Das gilt insbesondere für die bauvorbereitenden und baubegleitenden Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen, die speziellen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen aus dem europäischen Gebiets- und Artenschutz sowie wichtige Kompensationsmaßnahmen aus der Eingriffsregelung. Nachfolgend werden ausgewählte Beispiele vorgestellt.

## Artenschutz: Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen

### Fledermausüberführung bei Colbitz

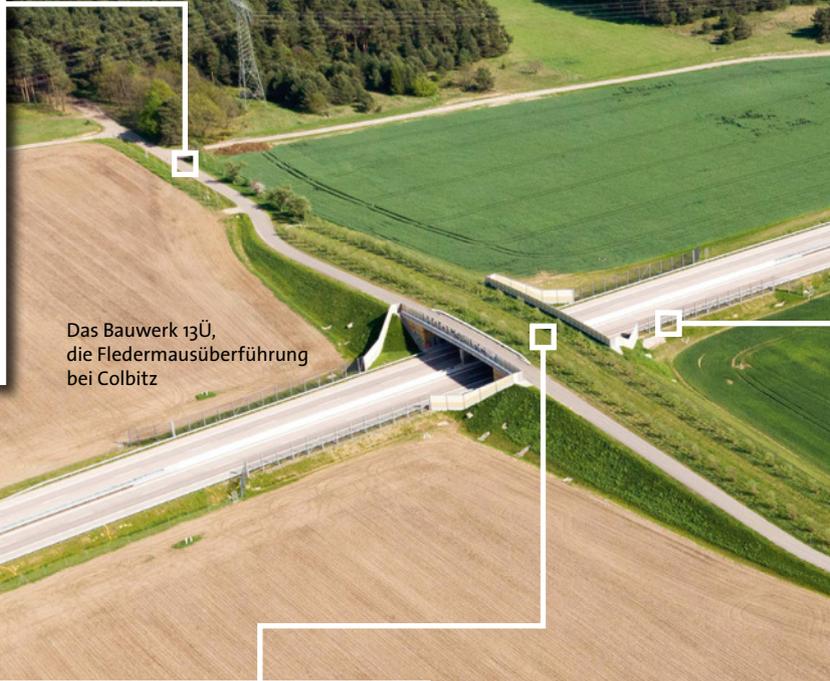
Schon von weitem fällt die große Brücke auf dem A 14-Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Wolmirstedt und Colbitz auf. Das Bauwerk mit der Bezeichnung 13Ü war eine besondere Herausforderung. Es ist in erster Linie für Fledermäuse gedacht, um deren Biotopverbund zu sichern und die Kollisionsgefahr der Tiere mit dem Verkehr zu vermeiden. Im Zuge dieser Querungshilfe wird auch ein Wirtschaftsweg über die Autobahntrasse geführt. Mit seinem

Bestand an alten Obstbäumen dient er den Fledermäusen als Hauptflugroute zwischen den Jagdgebieten östlich der Brücke und den Wochenstuben und Schlafquartieren, die sich westlich in der Ortslage von Colbitz befinden. Im Bereich der Brücke wurden zum Schutz vor optischen Reizen so genannte Irritationsschutzwände installiert.

Durch die Aufstellung eines beidseitigen Fledermausschutzzaunes parallel zur



Anbindung der Querungshilfe an das Hinterland: die alten Obstbaumreihen, die als Leitstrukturen für die Fledermäuse dienen, werden durch Neupflanzungen gestärkt



Das Bauwerk 13Ü, die Fledermausüberführung bei Colbitz



Gehölze als Leitstrukturen mit mittig gelegenen Flugkorridor für strukturgebundene Fledermausarten



Die Fledermausschutzzäune binden lückenlos an die Irritationsschutzwände an. Die Abbildung darüber zeigt den Flederschutzzäun in Detail: 3 x 3 cm kunststoffummantelter Maschendraht kann von den Tieren geortet werden



Sicherung des Flugkorridors gegen Befahren durch Schranke und Informationstafel

Trasse wird in Flugrichtung ein Querriegel geschaffen, der die Tiere zur Quermöglichkeit lenkt bzw. bei Überfliegen der Autobahn eine Kollision mit dem Verkehr verhindert. Die Überführung ist zudem eingebettet in flankierende Maßnahmen. Dazu gehören das Aufhängen von Fledermauskästen (kurzfristig wirksame Maßnahme), die Sicherung und der Erhalt von sogenannten Höhlenanwärter- und Höhlenbäumen (mittelfristig wirksame Maßnahme) sowie einem geplanten Waldumbau (langfristig wirksame Maßnahme).

### **Brückenbau und Landschaftsbau**

Das Längsgefälle der Brücke war ein Problem, da so nicht ausreichend Wasser für die Bepflanzungen gespeichert werden kann. Als Lösung wurden vier Wasserspeicherbecken je Trog eingebaut, die durch die Längsneigung kaskadenartig wirken können. Zur Abdichtung der Becken wurde ein Kunststoffanstrich auf den Boden und an den Wänden aufgebracht, welcher mit Kunststoffmatten überdeckt worden ist. Auf diese Weise



Aufbau des Bauwerks 13Ü: Trog



Weitere Unterteilung in Wasserspeicher



Abdichtung der Wasserspeicher



Pflanzung von Hochsträuchern



Anlage von Gehölzreihen



Gehölzbewuchs zum Vegetationsbeginn

sollen Schäden durch das Substrat an der Dichtungsschicht vermieden werden. Es kam ein speziell entwickeltes Substrat auf der Basis von Ziegel-Recyclingmaterial zum Einsatz, das Wasser- und Nährstoffe gut speichert, den Wurzeln gute Verankerungsmöglichkeit bietet und ein möglichst geringes Eigengewicht aufweist.

Für die Bepflanzung ergab sich eine Herausforderung, weil ältere und damit größere Pflanzen schlechter anwachsen. Erschwerend kommt hinzu, dass eine Brücke ein Extremstandort zum Bepflanzen ist. Auf den Brückenbauwerken ist es sehr heiß, trocken und windig. Das Pflanzkonzept wurde nach Wuchshöhe der Gehölze strukturiert.

Neben der Fledermausüberführung bei Colbitz sind noch elf weitere Bauwerke mit ökologischer Funktion geplant bzw. befinden sich in der baulichen Umsetzung. Im Zuge des Baus der A 14 werden sieben Fledermausüberführungen und vier Grünbrücken für Fledermäuse und Wild gebaut.

Bauwerk **111Ü Fledermausüberführung** in der VKE 2.2:  
28 m lang und 23 m breit

Bauwerk **109.4Ü Grünbrücke** in der VKE 2.2:  
28 m lang und 53 m breit

Bauwerk **107.1Ü Fledermausüberführung** in der VKE 2.2:  
28 m lang und 9,5 m breit

Bauwerk **105Ü Fledermausüberführung** in der VKE 2.2:  
28 m lang und 16,5 m breit

Bauwerk **77Ü Grünbrücke** in der VKE 2.1:  
32 m lang (28 m über die A 14; 4 m über einen Weg) und 53 m breit

Bauwerk **74.1Ü Fledermausüberführung** in der VKE 2.1:  
28m lang und 23 m breit

Bauwerk **65Ü Fledermausüberführung** in der VKE 2.1:  
28 m lang und 25 m breit

Bauwerk **23.1Ü Fledermausüberführung** in der VKE 1.4:  
40,5 m lang (29,5 m über die A 14; 11 m über die B 189) und 20 m breit

Bauwerk **23Ü Grünbrücke** in der VKE 1.4:  
40 m lang (29,5 m über die A 14, 10,5 m über die B 189) und 50 m breit

Bauwerk **17Ü Grünbrücke** in der VKE 1.3:  
40 m lang (29,5 m über die A 14; 10,5 m über die B 189) und 50 m breit

Bauwerk **16Ü Fledermausüberführung** in der VKE 1.3:  
40 m lang (29,5m über die A 14; 10,5 m über die B 189) und 20 m breit

Bauwerk **13Ü Fledermausüberführung** in der VKE 1.2:  
36 m lang und 29 m breit

BW 111Ü  
BW 109.4Ü

BW 107.1Ü

BW 105Ü

BW 77Ü

BW 74.1Ü

BW 65Ü

BW 23.1Ü

BW 23Ü

BW 17Ü

BW 16Ü

BW 13Ü



Foto links:  
Computer-Visualisierung des geplanten Bauwerks 17Ü



Foto rechts:  
Das fertiggestellte Brückenbauwerk



Foto unten:  
BW 17Ü in Bau



Das Braune Langohr zählt zu den streng geschützten Fledermausarten

### Weitere Maßnahmen zum Schutz der Fledermäuse

Neben den Brückenbauwerken gibt es noch andere Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz von Fledermäusen. Zwischen Colbitz und Dolle konnte nicht ausgeschlossen werden, dass die Autobahn dort vorkommende Arten während

der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeit erheblich stören könnte. Daher wurden vorhandene Fledermauskästen von Spezialisten auf Besatz kontrolliert, entsprechende Kästen in der letzten Schwärmphase (15. September bis 15.



Eiche mit einer Vielzahl an Fledermaus-Quartiermöglichkeiten



Rohrverschluss eines potenziellen Fledermausquartiers, der ein Wiedereinfliegen nach dem Verlassen verhindert

November) vor der Baufeldfreimachung entnommen und in benachbarte Eichen- und Laubmischwälder, die als Fledermauslebensraum geschützt werden, gebracht. Neben den Kästen wurde auch der zu rodende Gehölzbestand auf geeignete

Fledermausquartiere untersucht. Dazu zählen zum Beispiel Specht- und Fäulnis-höhlen sowie Risse und Spalten. Vorhandene Baumhöhlen wurden mit Hilfe eines Endoskops auf anwesende Fledermäuse und deren Spuren überprüft.

### Ein Fledermausquartier im Militär-Bunker

Das wohl ausgefallenste artenschutzrechtliche Bauwerk ist versteckt im Wald der Colbitz-Letzlinger Heide zu finden. Für den A 14-Abschnitt 1.3 (Colbitz – Dolle) musste ein ehemaliger Feuerwachturm weichen, der als Zwischenquartier für Fledermäuse, u.a. dem Braunen Langohr, gedient hatte. Als Ausgleich wurde der alte Munitionsbunker der Sowjetarmee in ein Fledermausquartier umgebaut. Das artgerechte Domizil wurde eigens für die scheuen Tiere auf dem abgeschirmten Gelände des Truppenübungsplatzes „Altmark“ geschaffen. Der Bunker besteht aus mehreren Räumen und Gängen. Die sanierte Gesamtfläche beträgt etwa 170 Quadratmeter. Eingebaut wurden Hangplätze für die Fledermäuse, zusätzlich eine Luft-Befeuchtungsanlage sowie Ein- und Ausflugschlitz.

Die ungewöhnliche Unterkunft wurde schnell angenommen und ist als Zwischen- und Winterquartier nutzbar. Beim jährlichen Monitoring der Unteren Natur-schutzbehörde des Bördekreises wurden im Jahr 2020 neben dem Braunen Langohr



Bunkerzugang mit Ein- und Ausflugschlitz



Hangplätze aus Porotonsteinen

---

auch die Mopsfledermaus, die Bechsteinfledermaus, die Wasserfledermaus und die Fransenfledermaus im Bunker festgestellt.

### Schutz holzbewohnender Käfer

Sie tragen klangvolle Namen: Hirschkäfer, Heldbock und Eremit sind streng geschützte Käferarten, die besonders in Altholz-Laubbaumbeständen (Eiche, Kastanie, Robinie, Linde, Esche, Ahorn, Birke) leben. Alle Gehölze, die für den Autobahnbau oder das Anlegen des Schutzstreifens

beseitigt werden mussten und potenziell als Brutbaum in Frage kamen, wurden unter die Lupe genommen. Bei festgestelltem Käferbesatz wurden je nach Art verschiedene Schutzmaßnahmen ergriffen.

Als Bruthabitat des Hirschkäfers, kommen überwiegend abgestorbene Stubben (Baumstumpf) in Frage. Die besiedelten Stubben wurden in einer Tiefe von ca. 1,5 m ausgestochen und in zuvor in derselben Größe ausgehobene Löcher wieder in die Erde eingesetzt.



Hirschkäfermännchen



Totholzpyramide mit Eremitenbesatz

---

Heldbock und Eremit haben ihre Lebensstätte in alten, morschen, mulmreichen Bäumen (Mulm: Stadium der Holzersetzung). Die Baumhabitate des Eremiten wurden zum Schutz des Mulmkörpers, mit den Larven bzw. Käfern, mit Hilfe eines Krans in größere Segmente von vier bis sechs Meter Länge geschnitten und vorsichtig abtransportiert. Am neuen, lichten Standort mit altem Laubholzvorkommen wurden die Baumsegmente aufrecht als Totholzpyramide aufgestellt. Ein Ring aus Ästen und Zweigen dient dem Schutz vor Fressfeinden.

Zur schonenden Umlagerung von mit Heldbockkäfern besetzten Bäumen wurde die Stammseite mit der maximalen Anzahl an Schlupflöchern markiert und der Stamm in mindestens zwei Meter langen Segmenten, unter Zuhilfenahme eines Krans, abgetragen. Nach gepolstertem und möglichst erschütterungsarmem Transport wurde der Stamm auf der nicht markierten Stammseite in einem geeigneten Bereich abgelegt.

## Umsiedlung von Zauneidechsen

Die Zauneidechse ist das „Reptil des Jahres 2020“. Die Art ist streng geschützt, daher galt ihr besondere Aufmerksamkeit. Um zu vermeiden, dass diese Tiere durch die Bauarbeiten getötet werden, wurden sie abgesammelt und umgesiedelt. 60 Zentimeter hohe Reptilienschutzäune an den Baufeldgrenzen sollten das Einwandern verhindern. Deren Funktionsfähigkeit wurde regelmäßig kontrolliert.

Die systematische Abfang- und Umsiedlungsaktion erfolgte zum Zeitpunkt der Hauptaktivität der Tiere im Sommer, innerhalb von 15 Begehungen von Juni bis September durch erfahrene Herpetologen (Reptilien-Kundler). Während dieser Begehungen wurden die Zauneidechsen per Hand gefangen, nach Geschlecht, Altersklasse, Größe und Gewicht sowie auffälligen Besonderheiten (Autotomie, Zecken etc.) dokumentiert und fotografiert. Neben dem Abfangen per Hand

---

wurden an Zäunen auch Fangeimer verwendet, welche mehrmals täglich kontrolliert und geleert wurden, um das Überleben der Zauneidechsen zu sichern.

Anschließend wurden die Tiere in die vorher geschaffenen Ersatzstrukturen umgesiedelt. Dazu waren außerhalb des abgezäunten Baufeldes geeignete Habitate (Steinhaufen, Holzstapel, Sandhügel) hergerichtet worden, die den Tieren als Versteck dienen können.



Geeignetes Habitat für Zauneidechsen:  
Lesesteinhaufen und Sandhügel

Foto unten: Zauneidechsenmännchen

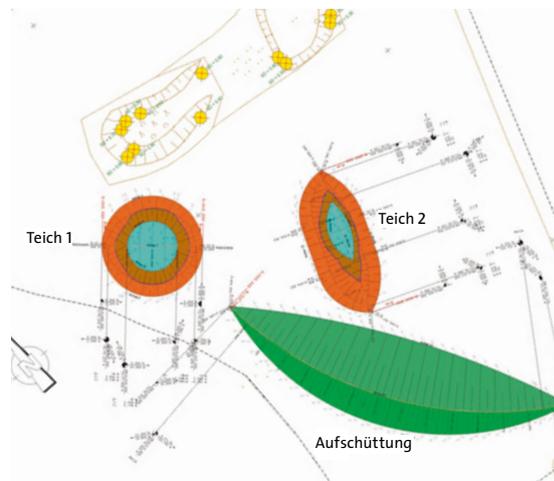


## Ersatzlebensraum für Amphibien

Knoblauchkröte, Kreuzkröte, Moorfrosch und Erdkröte sind weitere Tierarten, deren Schutz beim A 14-Bau eine wichtige Rolle spielte. Weil artspezifische Lebensräume teilweise verloren gingen, wurde ein Jahr vor der Baufelddräumung der Maßnahmekomplex „Karpfenkuhle“ gestartet. Das bestehende Habitat für die nachgewiesenen Amphibienarten wurde optimiert sowie neue Laichhabitate und

Landlebensräume geschaffen. Damit sollten auch das Landschaftsbild in der Agrarlandschaft zwischen Dolle und Cröchern neugestaltet bzw. wiederhergestellt, verlorene krautige Vegetation kompensiert und neue Lebensräume für weitere Artengruppen, wie zum Beispiel den Tagfaltern, geschaffen werden.

Das bestehende Gewässer „Karpfenkuhle“ wurde um zwei weitere Teiche ergänzt und diese mit Tief- und Flachwasserzonen



Ausführungsplanung zur Maßnahme „Karpfenkuhle“ der VKE 1.3 und Luftaufnahme nach der Umsetzung

---

strukturiert. Die Tiefwasserzonen sind für die Knoblauchkröte von Bedeutung und wurden mit frostsicheren Bereichen versehen. In den Flachwasserbereichen ist der Moorfrosch zu finden. Neu ausgesäte heimische Krautarten gleichen die verlorengegangene Vegetationsstruktur aus.

Nicht nur Amphibien fühlen sich am Wasser wohl. Durch die Pflanzung von heimischen Gehölzen in den Randbereichen entstanden Lebensräume für Vögel, wie zum Beispiel für den Neuntöter. In einzelnen kleineren Bereichen wurde Rohbodenflächen belassen. Diese kommen zum Beispiel der Heidelerche zugute. Einmal jährlich werden diese Flächen nach Abschluss der Brut- und Aufzuchtzeit umgebrochen, um sie von Bewuchs freizuhalten. Neu angelegte Steinhäufen an sonnenexponierten Bereichen bieten geeignete Lebensräume für Zauneidechsen.

### Umsetzung und Pflege

Die neuen Laichgewässer wurden in den Wintermonaten hergestellt, sodass sie im Frühjahr zur Verfügung standen.



Abdichtung des neuen Amphibienlaichgewässers „Karpfenkuhle“

Der jahreszeitlich erhöhte Wasserstand in den nahegelegenen Gräben ermöglichte eine unkomplizierte Befüllung der Gewässer. Einige Teiche, beispielsweise in den Bachniederungen, werden durch einen dauerhaft hohen Grundwasserstand gespeist.

Die ausgebrachte Saatgutmischung ging gut auf und brachte im selben Jahr eine schöne Blüte hervor.



Der optimierte Amphibienlebensraum „Karpfenkuhle“

Foto unten:  
Elektrobefischung an der  
„Karpfenkuhle“

Neben der turnusmäßigen Entschlammung der Gewässer ist auch das Befischen notwendig, um eine erfolgreiche Reproduktion der Amphibien zu gewährleisten. Dabei werden die Fische durch Gleichstrom betäubt, abgefischt und in anderen Gewässern wieder ausgesetzt.



### Vogelschutz

Steinschmätzer sind keine Handwerker, sondern eine seltene und streng geschützte Vogelart. Einige seiner Brutplätze, nördlich von Dolle, mussten der Autobahntrasse weichen. Ersatz wurde geschaffen und dafür gesorgt, dass die

Tiere weiterhin in ihrem angestammten Revier auf Insektenjagd gehen können. Steinschmätzer benötigen Gelände mit lückiger, niedriger Vegetation als Nahrungsfläche und legen ihre Nester in vorhandenen Erdhöhlen sowie in Stein- und Trümmerhaufen an. Im Waldbereich der Colbitz-Letzlinger

---

Heide, in offenen Heidekrautflächen und im Gewerbegebiet Lüderitz, befanden sich drei Bereiche mit geeigneten Habitatflächen. Auf diesen wurden Lese- steine unterschiedlicher Größe einen Meter hoch locker aufgeschichtet. In den sich dabei ergebenden Hohlräumen kann der Vogel seine Nester bauen.

Schon beim Bau der Anschlussstelle Colbitz war artenreiches Grün- und teilweise Ackerland verloren gegangen. Das wirkte sich auch auf die Nahrungsquellen und Brutplätze der Vogelwelt aus. Zum Ausgleich wurde Grünland östlich von Colbitz durch das Anlegen von Blühstreifen verbessert und die Bewirtschaftung



Steinhaufen für den Steinschmätzer im Bereich des Gewerbegebietes Lüderitz

---

optimiert. Nutznießer ist unter anderem die Feldlerche. Die Wiesen werden nur einmal im Jahr streifenweise gemäht. Dies erfolgt frühestens ab August, damit die Feldlerchen nicht während der Brutzeit gestört werden. Auf den Einsatz von Pestiziden, Dünger und Pflanzenschutzmitteln wird verzichtet.

In der Nähe von Windberge leben Braunkelchen und Grauammer, die durch den Autobahnlärm gestört würden.

Brachflächen, Gebüsch und Ackerland, die Rebhühnern als Lebensraum dienen, werden durch den Straßenbau beeinträchtigt. Zum Ausgleich wurden nordöstlich von Windberge drei artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen miteinander verbunden. Bislang intensiv genutzte Ackerflächen werden dafür fortan nur noch extensiv genutzt, Feldhecken bieten den Tieren Rückzugsmöglichkeiten. Das Gebiet aus Grünlandbrache mit kleinräumiger Gliederung



Blühstreifen für Feldlerchen



Extensiv bewirtschaftetes Grünland

durch Wege, Feldsäume, Hecken und Feldgehölzen, dient drei Braunkehlchenpaaren und jeweils einem Rebhuhn- und Graumammerpaar als neuer Lebensraum.

Hecken haben im Übrigen vielfältige Funktionen. Sie leisten einen hohen Beitrag zur Verbesserung der Verbundfunktion in der Tangerniederung, werten Lebensräume für Amphibien sowie das Landschaftsbild auf und kompensieren Gehölzverluste. Durch extensiv bewirtschaftetes Grünland auf 10,5 Hektar wird zusätzlich durch den Bau verlorenes Grünland kompensiert und ein



Anlage von Feldgehölzen

Beitrag zur Verbesserung der Boden- und Grundwasserfunktion geleistet. Die Anlage von Feldgehölzen verbessert auch die Boden- und Grundwasserfunktion, wertet das Landschaftsbild auf und kompensiert Gehölzverluste.

---

In einem alten Melkstall bei Braunsforte (Dolle) hatte sich die Schleiereule niedergelassen. Das Gebäude verfügte über zahlreiche Nischen und besaß trotz fehlender Brutnachweise eine Eignung als Brutplatz. Im Zuge der Baufeldräumung musste das Gebäude abgerissen werden. Zum Ausgleich wurde eine alte, geschlossene Jägerkanzel in der Dollgrabenniederung zur Nisthilfe umfunktioniert. In der Fassade der Kanzel ist eine Einflugöffnung angeordnet und der Nistkasten vor dem Eindringen von Fressfeinden, zum Beispiel dem Marder, und gegen den Zutritt Unbefugter geschützt.

### Maßnahmen rund um den Dollgraben

Die Dollgrabenniederung um das gleichnamige Fließgewässer ist ein ökologisch wertvoller Lebensraum, der verschiedene Biotope zwischen Colbitz-Letzlinger Heide und „Mahlpfehler Fenn“ verbindet. Biber, Bachforelle, Braunkehlchen, Schwarzkehlchen, Grauammer und andere seltene Tierarten sind hier zu finden.



Jägerkanzel mit Nistkasten im Inneren für die Schleiereule

Die A 14 durchschneidet dieses Gebiet, was nicht nur Flora und Fauna beeinträchtigt, sondern sich auch auf das lokale Klima auswirkt.

---

Um die Funktion der Dollgrabenniederung zu bewahren, wurde westlich von Burgstall neue Lebensräume für Fledermäuse, Amphibien, Tagfalter, Libellen und Brutvögel geschaffen und bestehende Habitatstrukturen für die Nahrungssuche aufgewertet. Der Verbund zwischen den westlich und östlich der Autobahntrasse gelegenen Biotopen konnte gestärkt bzw. Aufrechterhalten werden. Das wirkt sich positiv auf nachgewiesene Amphibienarten (Erdkröte, Wasserfrosch), die Vogelwelt (u.a. Schwarzkehlchen, Feldlerche, Sumpfrohrsänger, Dorngrasmücke, Rohrammer) und weitere Arten, wie zum Beispiel Libellen, Tag- und Nachtfalter, Biber, Fischotter sowie sonstige Klein- und Mittelsäuger aus.

Grundlage des Maßnahmenkomplexes war die Ausbildung und Sicherung eines durchgehenden Gewässerschonstreifens und angrenzender Bereiche. Ein 20 Meter breiter Streifen wurde beidseitig des Dollgrabens aus der intensiven Landwirtschaft genommen und zusätzlich alle Ackerflächen innerhalb

der Maßnahmenfläche in Grünland umgewandelt. Das Grünland wird einmal im Jahr gemäht bzw. durch Schafe eines ortsansässigen Schäfers beweidet. Westlich der Autobahn wurde, zur Minderung der Nährstoffeinträge in den Dollgraben, bis zum Ortsrand Dolle eine abschirmende Pflanzung aus heimischen standortgerechten Gehölzen angelegt.



Schafbeweidung mit Hütehund

# Naturschutz im Fokus

---

## Die Revitalisierung des Jävenitzer Moores

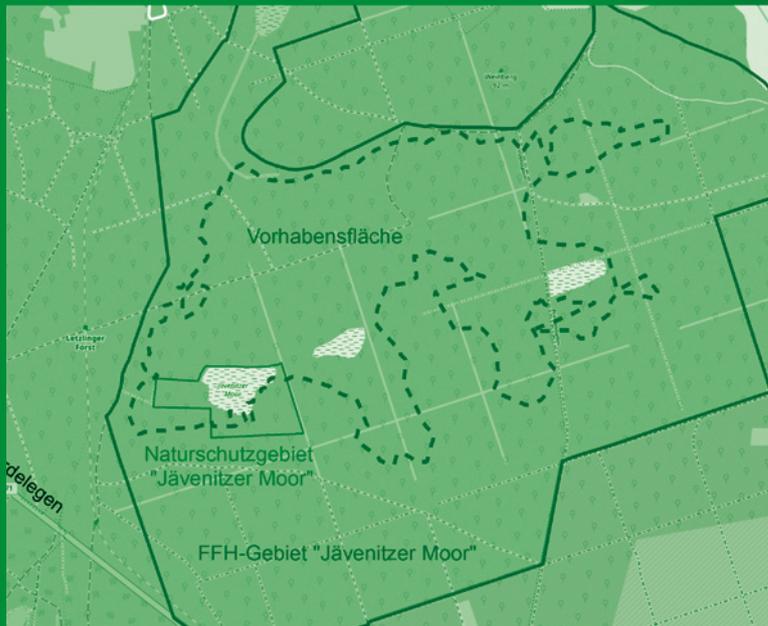
Hinter dem recht nüchternen Titel Maßnahme- und Flächenpool „Revitalisierung Jävenitzer Moor“ versteckt sich eines der interessantesten naturschutzfachlichen Projekte der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt. Die Besonderheit liegt in der komplexen Wirkung der ergriffenen Einzelmaßnahmen, hin zur Aufwertung des vielschichtigen Ökosystems mit herausragender naturschutzfachlicher Bedeutung. Die zahlreichen Revitalisierungsmaßnahmen dienen zur Kompensation verschiedener Eingriffe in die Natur bei unterschiedlichen A 14-Abschnitten und wurden von 2017 bis 2019 durchgeführt.

Das Projektgebiet bildet den nordwestlichen Teil des über 20.383 Hektar großen Vogelschutzgebietes „Colbitz-Letzlinger Heide“. In dem Areal am Rand der Heide, das in einem kleineren Bereich schon seit 1938 Naturschutzgebiet ist, wird auf 150 Hektar eine Moorlandschaft verbessert, um moortypischen Tier- und Pflanzenarten zu schützen und wieder anzusiedeln. Für einen Millionenbetrag wurde das Gebiet ökologisch umgestaltet. Dafür wurden Entwässerungsgräben verschlossen und Bewuchs, der nicht in diesen Lebensraum gehört, entfernt.

Im Winter 2017/18 wurde mit der Umsetzung der Maßnahme begonnen. Während noch die Holzentnahme und der Abtransport der gefällten Hölzer durch hohe Wasserstände und den nassen Winter erschwert wurden, kam der sehr trockene Sommer 2018 den Beteiligten der Revitalisierung sehr entgegen. Nachdem die jährliche Kranichbrut (März - Juli) und das damit verbundene Bauverbot in weiten Teilen des Maßnahmegebietes abgeschlossen war, konnte, nach Erschließung der einzelnen Baufelder, im Oktober mit den wasserbaulichen Maßnahmen begonnen werden.



**Das Jävenitzer Moor** liegt einige Kilometer südöstlich von Gardelegen am Nordrand der durch Endmoränen und Sanderflächen der Saale-Kaltzeit geprägten Colbitz-Letzlinger Heide. In einer abflusslosen Senke konnte, gespeist durch Regenwasser und von Süden zufließendes, hoch anstehendes Grundwasser, das Moor entstehen.



### Was ist eigentlich ein Moor?

Wasser und Torf sind die zentralen Elemente, die den Lebensraum Moor kennzeichnen. Ein dauerhafter Wasserüberschuss aus Niederschlägen und Bodenwasser sorgt – v. a. durch den Luftabschluss – dafür, dass

abgestorbenes organisches Material sich kaum zersetzt, sondern als Torf gespeichert wird. Ein Moor lebt, wenn Torf neu gebildet wird. Es wächst dabei langsam in die Höhe. Dazu muss Wasser nahe an, in oder über der Oberfläche stehen. Im Jävenitzer Moor ist

die Torfschicht an den stärksten Stellen bis zu 2 m dick. In sauren, nährstoffarmen Mooren wie dem Jävenitzer Moor stellen flächendeckend wachsende Torfmoose den Hauptanteil der Pflanzen. Sie sind der Haupt-Torfbildner.

Aus heutiger Sicht sind Moore für den Naturschutz und die Artenvielfalt äußerst wertvoll und unbedingt schützenswert. Aufgrund der Kohlenstoffspeicherung in ihren Torfkörpern sind Moore weltweit auch für den Klimaschutz relevant.

Moore sind in Deutschland durch vielfache Zerstörung heute selten geworden. Aus diesem Grund stehen auch die meisten der moortypischen Tier- und Pflanzenarten heute auf der Roten Liste gefährdeter Arten.

## Moorpflanzen

Moorpflanzen sind Spezialisten. Sie müssen in der Lage sein, die permanent nassen, sehr nährstoffarmen und zumeist sehr sauren Bedingungen in ihrem Wurzelraum zu ertragen. Einige von ihnen wie der Rundblättrige und der Mittlere Sonnentau, sind



Die Masse macht's: **Torfmoose** (*Sphagnum*) – es gibt viele verschiedene Arten – bauen mit ihren Polstern das Moor auf. Dabei ragen nur die „Köpfchen“ nach oben aus dem Polster. Die Moose wachsen oben weiter und sterben am unteren Ende ab (kleines Bild). Aus dem sich nur unvollständig zersetzenden Gewebe entsteht der Torf.



Die **Glockenheide** (hier mit Besuch von einem Dickkopffalter) ist eine typische Pflanze nährstoffarmer Moore und feuchter Heiden. Wie der Sonnentau steht sie in Sachsen-Anhalt auf der Roten Liste der gefährdeten Pflanzenarten.

fleischfressende Pflanzen und können so ihre Ernährungssituation aufbessern. Der Wasser-schlauch, eine Pflanze der Moorgewässer, fängt seine Beute, sehr kleine Wassertiere, sogar in kleinen Bläschen unter Wasser. Bäume gedeihen unter diesen Bedingungen schlecht und bilden



Nahrungsergänzung: Der **Mittlere Sonnentau** ist eine fleischfressende Pflanze. Kleine Tiere bleiben an den klebrigen Tröpfchen der Blätter haften und werden von der Pflanze verdaut.



Die im Jävenitzer Moor vorkommende **Große Moosjungfer** benötigt als Lebensraum windgeschützte, fischfreie und mäßig nährstoffreiche Kleingewässer. Als Sitzwarten dienen senkrechte Pflanzenstrukturen (hier: **Wollgras**).

dann allenfalls lichte, geringwüchsige (Birken- oder Kiefern-) Moorwälder.

## Moornutzung in den vergangenen Jahrhunderten

Wie in anderen Landschaften, so versuchte man auch in Jävenitz, die Moorflächen durch Entwässerung für den Menschen nutzbar zu machen. Zwischen dem Ende des 18. und dem Anfang des 20. Jahrhunderts wurden mit Hilfe eines weitverzweigten Grabensystems mehr als 160 Hektar Moor trockengelegt. Hauptmotiv war dabei die forstliche Nutzung. Ein Torfabbau fand nur in geringem Umfang um 1900 statt.

Entwässerter Torf beginnt sich zu zersetzen und ist zudem gut brennbar. Im Verlauf des 20. Jh. kam es mehrfach zu Torfbränden, wodurch stellenweise bis zu 0,5 m Torfmächtigkeit verloren ging. In den nicht aufgeforsteten Bereichen förderte die relative Trockenheit das natürliche Aufkommen von Birken-Pionierwäldern. Die typische Tier- und Pflanzenwelt der Moore konnte sich nur in kleinen Randbereichen erhalten, welche 1938 unter Naturschutz gestellt wurden (13 Hektar).

---

Vor allem beim Abschieben und Modellieren der Torf- bzw. Freiflächen und der Herstellung der Einzelgewässer kam man durch die niedrigen Wasserstände sehr gut voran. Die gewonnenen Erdstoffe wurden mit Hilfe von Kettendumpfern entlang der zu kammernden und zu verfüllenden Gräben verteilt und zum Einbau vorbereitet. Zum Jahreswechsel war der Erdbau im Wesentlichen abgeschlossen, sodass im Frühjahr 2019 lediglich die letzten Grabenverschlüsse sowie die befestigten Grabenfurten und der Wegebau im Projektgebiet abgeschlossen werden musste. Pünktlich zur Rückkehr der Kraniche im März 2019 waren alle Arbeiten beendet.

Im Zuge der Maßnahmen zur Stabilisierung des Wasserhaushalts und der Moor-Revitalisierung im Jävenitzer Moor soll deren Erfolg durch ein mindestens zehnjähriges Monitoringprogramm überprüft werden. Auf diese Weise können Maßnahmen im Bedarfsfall angepasst und die Erfahrungen auch in anderen Gebieten genutzt werden. Das



Zustand vor Beginn der Maßnahmen: Auf Offenflächen hat nach der Entwässerung das Pfeifengras die typische Moorvegetation vollständig verdrängt. Pfeifengras gilt in Mooren als Zeiger für einen gestörten Wasserhaushalt.



Moorfläche während der Abtragung des Pfeifengras-Degenerationsstadiums. Durch einen flachen Eingriff in den Torfkörper wurden grundwassernahe Offentorfstandorte hergestellt, welche von Moorpflanzen gut besiedelt werden können.



Die bisher Wasser abführenden Gräben wurden an zahlreichen Stellen verfüllt oder durch Querdämme unterbrochen („gekammert“). Das Material dafür (Torf und Holz) stammt direkt aus dem Gebiet.



Einbau von Sohlgleiten in das Grabensystem



Fichtenbestand vor der Holzentnahme

Monitoringkonzept gliedert sich in ein hydrologisches, ein Waldschutz- bzw. Verbissschutzmonitoring und ein naturschutzfachliches Monitoring.

Im Zuge des hydrologischen Monitorings werden alle Bauwerke, insbesondere die Torfdämme zweimal jährlich begutachtet und eine Zustandseinschätzung vorgenommen. Hinzu kommen monatliche Pegelmessungen an 15 Pegelmessstationen. Vier Grundwasser- und acht Oberflächenwasserpegel werden innerhalb des Jävenitzer Moors gemessen und im Bereich der Ortslage Jävenitz wird an drei Stellen der Grundwasserpegel kontrolliert.



Zustand nach der Holzentnahme, die von Fichten verborgenen Kiefern wurden bei der Gehölzfällung ausgespart

Anhand dieser Pegelmessungen können die Wasserstände des Grund- und Oberflächenwassers überwacht und bewertet werden.



---

Mit Hilfe des Wildschutz- bzw. Verbissmonitorings soll der Einfluss des Wildes auf die Naturverjüngung des Waldes eingeschätzt werden. Hierfür wurden zwei Gatter mit einer Größe von 12,5 m x 12,5 m angelegt. In diesen eingezäunten Bereichen, ist ein Verbiss durch Wild auszuschließen. Um einen Vergleich zwischen den eingezäunten und uneingezäunten Bereichen zu ermöglichen, wurde zusätzlich eine uneingezäunte Nullfläche festgelegt. Die Flächen werden ein bis zwei Mal im Jahr kontrolliert.

Der Schwerpunkt des naturschutzfachlichen Monitorings liegt auf der Kontrolle der Entwicklung der geplanten Biotope. Zu diesem Zweck wurden Aufnahmeflächen mit einer Mindestgröße von 100 m<sup>2</sup> bei Offenlandflächen und von 500 m<sup>2</sup> im Wald ausgewählt. Auf diesen Aufnahmeflächen werden zweimal pro Jahr vorgegebene Parameter vollständig erfasst und später ausgewertet. Es wird zum Beispiel eine Pflanzenartliste mit grober Häufigkeitsabschätzung erstellt, Parameter, wie Strukturausstattung, Habitatqualität, Beeinträchtigungen und erkennbare



Das hergestellte Kleingewässer im Sommer 2020 mit Moortypischer Vegetation aus Zwiebelbinse, Knöterichblättrigem Laichkraut und Kleinem Wasserschlauch



Luftaufnahme Jävenitzer Moor nach der Maßnahmenumsetzung

Schädigungen aufgenommen sowie natürlich neu auftretende Zeiger für eine Verbesserung des Erhaltungszustands notiert.

Langfristig sollen die jährlichen Begehungen und Monitoringergebnisse den Erfolg der Maßnahme dokumentieren. Kurzfristig zeigte sich, dass bereits im Jahr 2019 wieder Kraniche im Projektgebiet gebrütet haben, was die Beteiligten durchaus positiv in die Zukunft des Moores schauen lässt.



Bergung und Umsetzung eines Baumstubbens mit Ameisen-Königin und dazugehörigem Nest

### Sichern und Umsetzen von Ameisennestern

Waldameisen erfüllen eine wichtige Funktion im ökologischen Gefüge des Waldes. Durch den Bau von Gängen belüften sie den Boden. Sie verbreiten heimische Pflanzenarten und tragen zur biologischen Vielfalt des Waldes bei. Zum anderen fressen sie zahlreiche Schädlinge, wie beispielsweise Borkenkäferarten. Die Arten der Gattung Waldameise unterliegen zwar nicht dem Artenschutz nach FFH-Richtlinie, jedoch müssen Waldameisen



Ausbringung des alten Nestes über den umgesetzten Königinnenkammern



Ein Zuckerring als schnell verfügbare Nahrung wird um das neue Nest gestreut

und ihre Nester in Bezug auf die Eingriffsregelung geschützt werden.

Deshalb wurden im Zuge der bauvorbereitenden Arbeiten für den Autobahnabschnitt nördlich von Colbitz die im Baufeld befindlichen Ameisennester ausgehoben und in geeignete Waldstücke außerhalb des Baufeldes umgesetzt. Dabei wurde auf Standortdaten aus der Planungsphase zurückgegriffen und es wurde auch ein neu hinzugekommenes Nest berücksichtigt und mit umgesetzt.

## Entsiegelungsmaßnahmen

Als Ausgleich für die Bodenversiegelung, welche durch das Straßenbauvorhaben verursacht wird, können auch nicht mehr in Anspruch genommene Flächen entsiegelt werden. Alle Möglichkeiten zur Entsiegelung sind entsprechend dem Bundes-Bodenschutzgesetz konsequent zu nutzen und werden umfangreich geprüft. Durch die Entsiegelung wird die natürliche Bodenfunktion wiederhergestellt, durch die Versickerung des Regenwassers vor Ort, der Wasserkreislauf geschlossen und eine neue Biotopbildung ermöglicht.



Eine Asphaltfräse entfernt die wiederverwendbaren Schichten der Straßendecke

---

Exemplarisch werden hier die Entsiegelungsmaßnahme in Neu-Planken (VKE 1.2) sowie das Entsiegelungsprojekt aus dem Abschnitt zwischen Colbitz und Burgstall (VKE 1.3) vorgestellt:

Aufgrund der Versiegelung von belebtem Boden, insbesondere durch die Fahrbahndecke der Trasse der A 14 und der Anschlussstellen Wolmirstedt und Colbitz, kam es zum Verlust offenen Oberbodens.

Zum Ausgleich wurde in Teilbereichen der Kasernenanlage Neu-Planken durch die Entsiegelung von einer 5,75 Hektar großen Fläche und den Abriss von Gebäuden Rohböden geschaffen. Das Gelände wurde modelliert und durch die punktuelle Anlage von baumbetonten Gehölzgruppen sparsam strukturiert. Die offenen Strukturen im Kieferforst blieben erhalten. Grundsätzlich wird die Fläche der natürlichen Entwicklung überlassen.



Abriss eines nicht mehr benötigten Gebäudes



Zustand einer entsiegelten Straßenfläche

---

Im Abschnitt zwischen Colbitz und Burgstall wurden nicht mehr benötigte Straßenverkehrsflächen der B 189 und der L 29 einschließlich der Nebenanlagen zurückgebaut. Dabei kam es zu einer Entsiegelung von 0,92 ha vollversiegelter Flächen und 1,61 ha teilversiegelter Flächen. Nachdem der Asphalt abgetragen worden war, wurden die Flächen an die Geländeoberkante angepasst und es erfolgte eine Tiefenlockerung mit einer Arbeitstiefe von 70 cm.

Dadurch wird der verdichtete Boden aufgebrochen, was zu einer verbesserten Bodendurchlüftung und Bodenstruktur führt. Für eine weitere Bodenauflockerung wurden die Bereiche anschließend 40 cm kreuzweise gefräst. Nach Beendigung der Bodenlockerungsarbeiten wurde mit Oberboden aufgefüllt und die vorbereitenden Arbeiten einschließlich der Bepflanzung mit gebietsheimischen Pflanzen abgeschlossen.



Gehölzpflanzung auf entsiegelter und bearbeiteter Fläche



Entwicklung einer entsiegelten Fläche nach Gehölzpflanzung

# Teil III





An der Anschlussstelle Halle-Neustadt endet die A 143 bisher.  
Der Lückenschluss zur A 14 ist jetzt im Bau

# A 143: Die Vollendung der mitteldeutschen Schleife

Als der Bundestag 1992 den Bau der A 143 als eines von 17 Verkehrsprojekten Deutsche Einheit (VDE) beschloss, ahnte niemand, dass daraus eines der langwierigsten und teuersten Autobahnneubauprojekte der Bundesrepublik wird. Mit der 22 Kilometer langen Vollendung des VDE, das ausgerechnet die Nummer 13 trägt, soll der Autobahnring um Halle und Leipzig, die so genannte Mitteldeutsche Schleife, geschlossen werden. Nicht nur die Wirtschaft verspricht sich positive Effekte. Für die Stadt Halle brächte die Westumfahrung die Entlastung vom Durchgangsverkehr. Neun Kilometer der A 143 zwischen A 38 und Halle-Neustadt (B 80) sind seit 2004 befahrbar. Der Lückenschluss zur A 14 lag hingegen Jahre lang auf Eis.

Bereits 2005 wurde für das zweite Teilstück die Baugenehmigung erteilt, doch der Naturschutzbund (NABU) klagte dagegen. Zwei Jahre später gab ihm das Bundesverwaltungsgericht Leipzig Recht und urteilte, dass die Pläne mit Blick auf den Naturschutz nachgebessert werden müssten.

Landschaftstunnel



Saalebrücke



Grünbrücke



Die A 143 - Westumfahrung Halle (im Detailbild die Neubaustrecke mit den wichtigsten naturschutzfachlichen Bauwerken) vollendet die „Mitteldeutsche Autobahn-Schleife“ um Halle und Leipzig



Baubeginn für die Vollendung der A 143 am 3. Dezember 2019

Knackpunkt war die Porphyrkuppen-landschaft, ein streng geschützter Naturraum mit seltenen Pflanzen und Tieren, den die Autobahn schneiden würde. Es sind Lösungen gefunden worden, um die Beeinträchtigung des Natura 2000-Schutzgebietes so gering wie möglich zu halten. Auch verschärfte EU-Naturschutzvorgaben mussten eingearbeitet werden. Für die Anwohner wurde der Lärmschutz verbessert.

Die veranschlagten Baukosten für das 12,6 Kilometer lange Stück kletterten auf 350 Millionen Euro. Die erweiterte Klage eines betroffenen Betriebseigentümers gegen den geänderten Planfeststellungsbeschluss wies das Bundesverwaltungsgericht Mitte 2019 ab. Der feierliche erste Spatenstich für das nördliche Stück, zwischen der Anschlussstelle Halle-Neustadt (B 80) und dem Autobahndreieck Halle-Nord (A 14), erfolgte am 3. Dezember 2019. Die Verkehrsfreigabe ist für Ende 2025 avisiert.

## Eckdaten zur A 143 (AS Halle-Neustadt – AD Halle-Nord)

### Technische Parameter:

Streckenlänge	<b>rd. 12,6 km</b>
Regelquerschnitt	<b>vierstreifig mit Seitenstreifen (RQ 29,5)</b>
Anschlussstellen (AS)	<b>AS Salzmünde mit Verlegung der L159n</b>
Autobahndreieck (AD)	<b>AD Halle-Nord (A 14).</b>
Prognostizierte Verkehrsbelastung (Prognose 2025):	Abschnitt südlich Saale: <b>47.500 Kfz/24h</b> Abschnitt nördlich Saale: <b>43.500 Kfz/24h</b>

### Ökologisch wirksame Bauwerke:

3 Grünbrücken	nutzbare Breite: <b>50 m</b>
1 Grünsperre	nutzbare Breite: <b>20 m</b>
Talbrücke Benkendorfer Bach	Länge: <b>250 m</b>
Talbrücke Saalequerung	Länge: <b>968 m</b>
Landschaftstunnel Porphyrkuppen	Länge: <b>300 m</b>
2 Kleintierdurchlässe	Rechteckdurchlass

### Maßnahmenkonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP):

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (LBP): **insgesamt rd. 330 ha**

davon

- Maßnahmen des europäischen Gebietsschutzes nach Art. 6 (3) und (4) FFH-Richtlinie:
  - Schadensbegrenzungsmaßnahmen: **47 ha**
  - Maßnahmen zur Kohärenzsicherung: **45 ha**
- Maßnahmen des Artenschutzes nach § 44 BNatSchG:
  - CEF-Maßnahmen: **261 ha**
- Sonstige Kompensationsmaßnahmen gemäß Eingriffsregelung: **rd. 80 ha**
- sowie Schutz-, Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen und Gestaltungsmaßnahmen

---

## Übersicht über den Naturraum

### **Südlich der Saale:**

#### **die Ausläufer des Östlichen Harzvorlandes**

In der wellig-hügeligen und überwiegend agrarisch geprägten Landschaft zeugen zahlreiche Restlöcher ehemaliger Tagebauflächen von vergangener Bergbauaktivität des Ton- und Braunkohleabbaus. Markante ost-west-verlaufende Geländestrukturen sind die südliche Hangkante des „Zorges“, der bewaldete „Köllmer Weg“, die trockenen „Muschelkalkhänge“ sowie das weiträumige „Benkendorfer Bachtal“. Prägend sind darüber hinaus das Waldgebiet der „Dölauer Heide“ sowie das „Salzatal bei Langenbogen“, die jedoch nicht unmittelbar von der Autobahn und der L159n tangiert werden.

### **Im mittleren Abschnitt:**

#### **das Untere Saaletal**

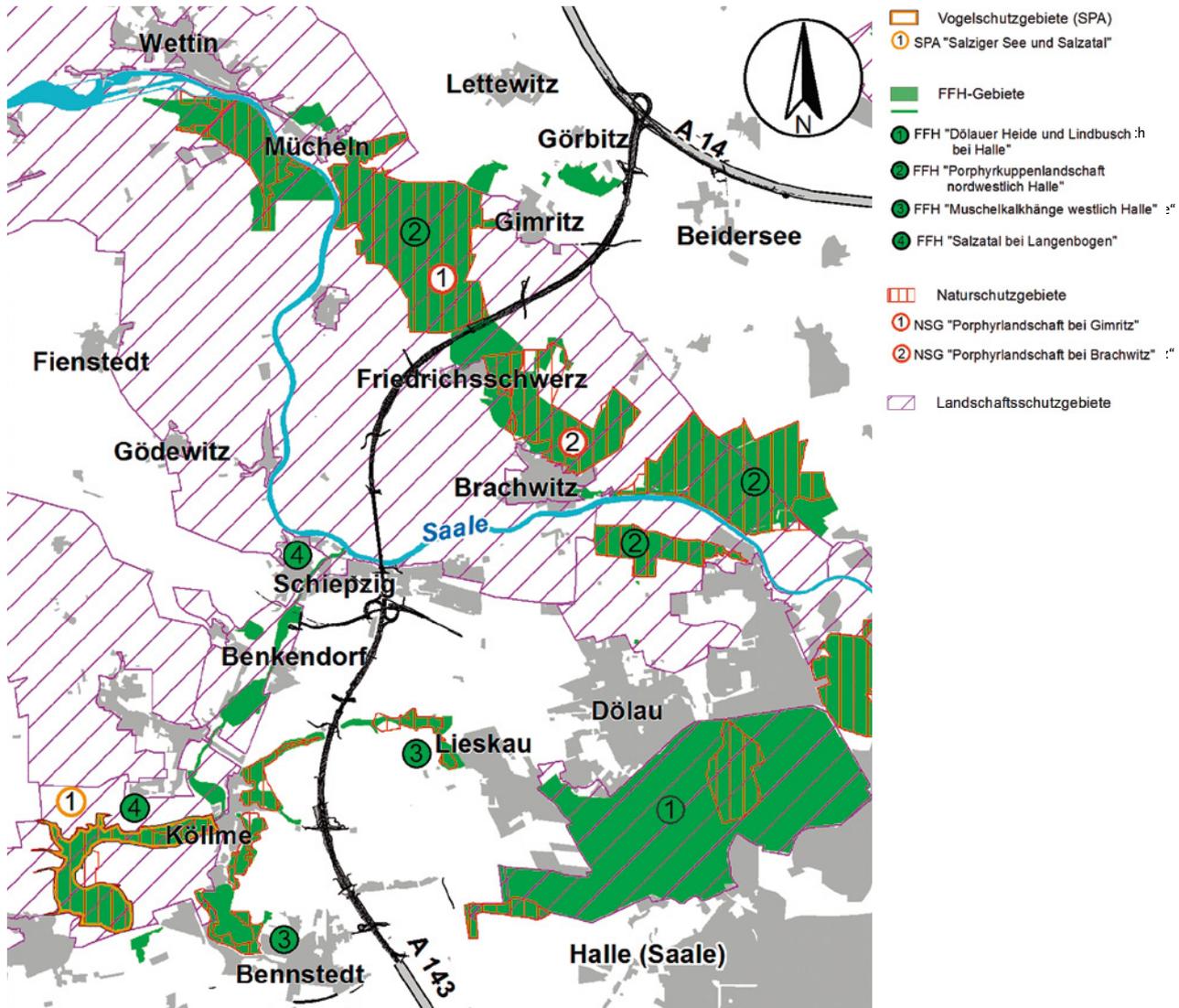
Das Untere Saaletal wird von der A 143 zwischen den Ortschaften Salzmünde und Schiepzig gequert. Der Saalesüdhang bildet dabei eine markante Geländestufe von 20 bis 25 Metern. Nördlich der Saale schließt sich eine breite Auenniederung an.

### **Nördlich der Saaleaue:**

#### **das Hallesche Ackerland**

Der nördliche Abschnitt der A 143 ist eine weitgehend waldfreie, reich strukturierte Kulturlandschaft zwischen Halle und Wettin. Von der Saaleaue steigt das Gelände zur Porphyrkuppenlandschaft hin allmählich an. Charakteristisch für diesen Streckenabschnitt sind die einzelnen aus der eiszeitlichen Lössdecke aufragenden Felspartien des Halleschen Vulkanitkomplexes, der aus dem gebietsprägenden, rötlichen Quarzporphyr besteht.

Aufgrund der Lage im Regenschatten des Harzes, betragen die durchschnittlichen Jahresniederschläge westlich von Halle weniger als 500 Millimeter. Diese klimatische Besonderheit spiegelt sich im Zusammenwirken mit einem vielfältigen Landschaftsbild in einer mannigfaltigen Lebensraumausstattung und dem Vorkommen zahlreicher spezialisierter sowie geschützter und seltener Tier- und Pflanzenarten wider. Diese wertvollen Trockenlebensräume sind Teil des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 und sind zugleich in weiten Teilen als Naturschutzgebiete ausgewiesen.



Der angrenzende Naturraum zur Trasse



Bei Salzmünde wird die Autobahn die Saale queren

Die europäischen Schutzgebiete sind auch Teil des landesweit bedeutenden ökologischen Verbundsystems von Sachsen-Anhalt sowie der bundesweiten Lebensraumkorridore und -netzwerke des Bundesamtes für Naturschutz.

Die Bundesautobahn 143 quert die

Biotopverbundstrukturen an mehreren Stellen. Die möglichen Beeinträchtigungen der beiden Natura 2000-Gebiete „Muschelkalkhänge westlich von Halle“ südlich und „Porphyrkuppenlandschaft nordwestlich Halle“ nördlich der Saale, stellen besondere Herausforderungen dar.

# Die drei Säulen der naturschutzrechtlichen Prüfung

Die A 143 durchquert bzw. tangiert streng geschützte Naturräume. Das erfordert nach dem **europäischen Habitatschutz** eine strenge Prüfung der Verträglichkeit des Projektes mit den für das jeweilige FFH-Gebiet maßgeblichen Schutz- und Erhaltungszielen (FFH: Fauna-Flora-Habitat). Laut FFH-Richtlinie und Bundesnaturschutzgesetz geht es darum, ob und in welchem Maße mit dem geplanten Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen der für die Schutzgebiete relevanten Lebensraumtypen und Arten verbunden sind. Grundlage dieser Verträglichkeitsprüfung sind projektspezifische Kartierungen der Lebensraumtypen. Auch die Managementpläne zu den Schutzgebieten des Landes Sachsen-Anhalt werden herangezogen.

Neben dem europäischen Habitatschutz stellen die Belange des **europäischen Artenschutzes** eine weitere zentrale Säule für die Genehmigung dar. Dazu müssen im Vorfeld alle an der geplanten Trasse vorkommenden, entsprechend geschützten Tier- und Pflanzenarten



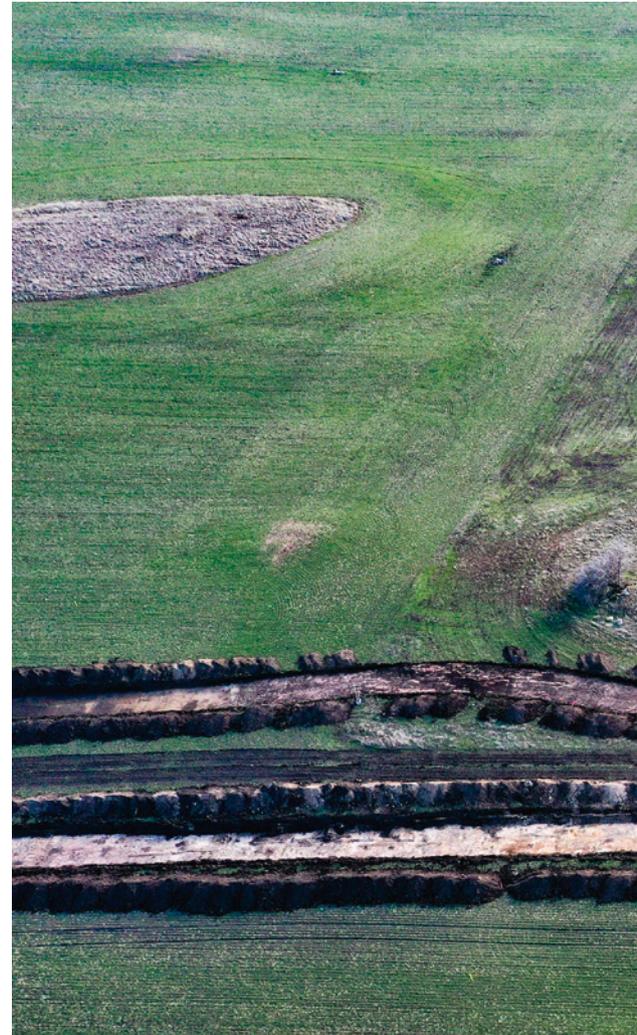
Die drei wesentlichen Säulen der naturschutzrechtlichen Anforderungen

ermittelt werden. Hierzu wurde planungsbegleitend die Umwelt im betreffenden Gebiet unter die Lupe genommen. Im besonderen Fokus standen dabei

---

die relevanten Vogel-, Fledermaus-, Amphibien- und Reptilienarten.

Nicht zuletzt erfordert die **natur-schutzrechtliche Eingriffsregelung nach deutschem Recht**, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturraumes und des Landschaftsbildes auch außerhalb der besonderen Schutzgebiete zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung werden die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft beschrieben und bewertet. Dabei geht es um Schutzgüter, wie Biotope/Arten, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaftsbild bzw. landschaftsbezogene Erholung. Im Ergebnis werden Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung des Eingriffs in die Natur sowie zur Kompensation beeinträchtigter Funktionen, so genannte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, festgelegt.



Porphyrkuppenlandschaft im Bereich des gleichnamigen FFH-Gebietes mit bauvorbereitenden Maßnahmen



# Bautechnische Vermeidungsmaßnahmen

---

Durch den Autobahnbau werden verschiedene Lebensräume geschützter Tierarten beeinflusst. Das erfordert zahlreiche bautechnische sowie bauvorbereitende und baubegleitende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen. Bei der Planung der Westumfahrung Halle liegt ein besonderer Fokus auf der Sicherung des Biotopverbundes und der Vermeidung von Kollisionsgefahren. Aus diesem Grund werden die mit der geplanten Trasse verbundene Zerschneidung von Lebensräumen sowie die Unterbrechung wichtiger Ausbreitungskorridore streng geschützter Tierarten durch umfangreiche bautechnische Vermeidungsmaßnahmen in Form von Grünbrücken vermieden bzw. deutlich gemindert.

Dazu zählen im Bereich südlich der Saale:

- drei Grünbrücken, mit je 50 m ökologisch wirksamer Breite
  - Grünbrücke Zorges (BW 02Ü)
  - Grünbrücke Muschelkalkhänge (BW 04Ü)
  - Grünbrücke Gimritz (BW 15Ü)

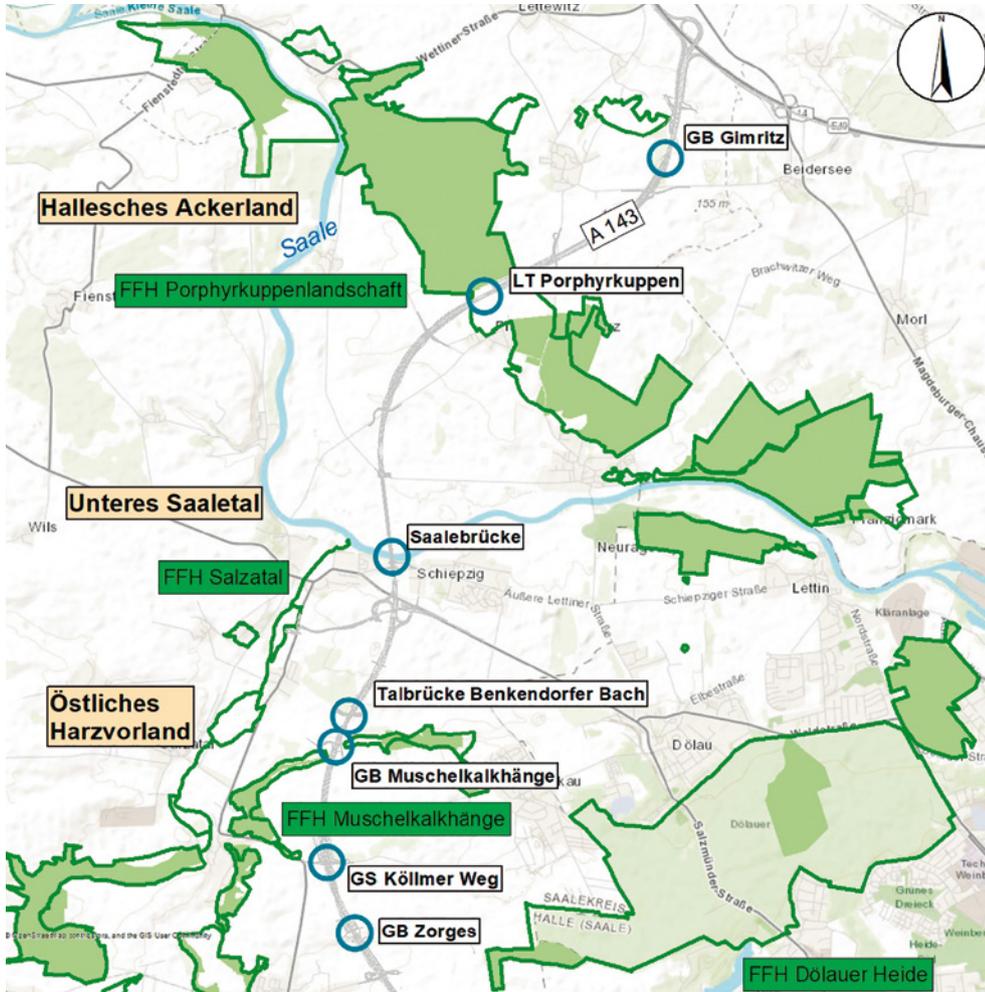
- eine Grünsperre, mit 20 m ökologisch wirksamer Breite
  - Grünsperre Köllmer Weg (BW 03Ü)

und im Streckenabschnitt nördlich der Saale

- ein Landschaftstunnel „Porphyrkuppen“ (BW 12Ü) mit 300 m Länge.

Diese Überführungsbauwerke unterscheiden sich von herkömmlichen Brücken durch ihre größere Breite und die landschaftsgerechte Gestaltung sowie deren Anbindung an Vegetations- bzw. Habitatstrukturen im Hinterland. Sie dienen dazu, die von der Trasse gequerten Lebensraumkorridore und somit die ökologische Durchlässigkeit langfristig funktional zu erhalten.

Darüber hinaus wird die künftige Trasse überwiegend in einem mindestens vier Meter tiefen Einschnitt geführt und abschnittsweise durch einen zusätzlichen Wall optisch und akustisch von der Umgebung abgeschirmt. Dadurch



Übersicht der wesentlichen Querungshilfen im Zuge der A 143

○ Querungshilfe   
  Schutzgebietsnetz NATURA 2000 (FFH)   
  Naturschutzgebiete

erfolgt eine deutliche Reduzierung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen

angrenzender Lebensräume durch Lärm-, Licht- und Schadstoffimmissionen.

## Auf der Zielgeraden nach zehn Jahren Dauerschleife



---

Sanft schlängelt sich die Saale durch karges Grasland, das sich im Frühjahr in bunte, blühende Wiesen verwandelt, vorbei an Äckern und Brachen, aus denen Porphyrkuppen ragen. Das Gebiet westlich von Halle ist eine beeindruckende Kultur- und Naturlandschaft, die weit und breit ihresgleichen sucht. „Ich habe einen Narren an dieser Landschaft gefressen und zugleich großen Respekt vor der Aufgabe“, sagt Elisabeth Müller-Wittchen. Seit vielen Jahren arbeitet die studierte Geografin daran mit, die streng geschützte Artenvielfalt in diesem Lebensraum zu erhalten, wenn dieser bald von einer Autobahn durchzogen wird.

Der Umwelt- und Naturschutz spielt beim Bau der A 143, der Westumfahrung Halles, eine herausragende Rolle. „Das Beste herausholen für Natur und Landschaft“, beschreibt Elisabeth Müller-Wittchen ihr Anliegen und des gesamten Teams des Sachgebiets Umwelt im Planungsstab der DEGES, die dieses Verkehrsprojekt Deutsche Einheit baut. Dass es ausgerechnet die Nummer 13 trägt, ist vielleicht ein Omen. Denn lange Zeit glich die Umsetzung der Quadratur des Kreises.

Als 1992 die insgesamt rund 22 Kilometer lange A 143 als Vollendung des Mitteldeutschen Autobahnringes um Leipzig und Halle beschlossen wurde, spielte der europäische Natur- und Artenschutz noch eine untergeordnete Rolle. Das änderte sich schnell. Seit Mitte der 1990er Jahre ist Elisabeth Müller-Wittchen dabei. Seitdem erlebte sie einige Höhen und Tiefen mit. So wurde der erste Teil des Projektes, die A 38 und das Stück der A 143 zwischen dem Autobahndreieck Halle-Süd (A 38) und der Anschlussstelle Halle-Neustadt zügig umgesetzt. Seit 2004 rollt hier der Verkehr. Der 12,6 Kilometer lange Lückenschluss bis zum Autobahndreieck Halle-Nord (A 14) wurde dann aber unerwartet zur Herausforderung und Nervenprobe für alle Beteiligten.

Es ist nicht ungewöhnlich, dass solche Projekte umstritten sind. „Die Konfliktpunkte waren auch frühzeitig erkannt. So war z.B. der Landschaftstunnel im Querungsbereich der Porphyrkuppenlandschaft bereits Teil der Maßgaben der Landesplanerischen Beurteilung am

---

Ende des Raumordnungsverfahrens“, sagt Müller-Wittchen, die damals überzeugt davon war, sehr gute Lösungen gefunden zu haben. Dennoch war es nicht überraschend, dass der Naturschutzbund Deutschland (NABU) 2005 gegen den Planfeststellungsbeschluss klagte. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes von 2007 war dann aber für die A 143-Planer ein Schlag ins Kontor und eine Zensur für alle ähnlichen Bauvorhaben. Fortan wurde den Planenden die Pflicht auferlegt, stets den aktuellen wissenschaftlichen Kenntnisstand zu berücksichtigen und einzuarbeiten. Einen festen Redaktionschluss gab es seither nicht mehr.

Es begann eine nervenaufreibende Zeit. Immer wieder mussten einzelne Planungsschritte von vorn angefangen werden, weil neue Studien veröffentlicht wurden, z.B. zur Wirkung verkehrsbedingter Stickstoffeinträge in empfindliche Lebensräume, oder weil Nutzungsänderungen vor Ort neue Bewertungen erforderten. Die Planunterlagen waren ständig zu aktualisieren, weil eine Erkenntnis von



Bei dieser Landschaft schlägt Naturschützern das Herz höher: Naturnaher Kalk-Trockenrasen mit Orchideen

gestern schon am nächsten Tag überholt war. Hinzu kamen schärfere Naturschutzgesetze und Vorgaben auf nationaler und europäischer Ebene. „Das juristische Korsett wurde immer enger. Außerdem mussten fachliche Bewertungsmaßstäbe in Teilen neu entwickelt und verbindliche Fachkonventionen erst erarbeitet werden“, sagt Müller-Wittchen. Mehr als zehn Jahre dauerte die Überarbeitung der Planung insgesamt.

Um den enorm gestiegenen naturschutzfachlichen Anforderungen gerecht zu werden, wurde alles Bisherige zur Disposition gestellt und sogar andere Trassenführungen geprüft. „Es gab Phasen, in denen ich der Verzweiflung nahe war“, sagt Müller-Wittchen. Ans Aufgeben habe aber niemand ernsthaft gedacht,



versichert sie. Alle waren sich einig, die Sache zu Ende zu bringen und auch den Lückenschluss des letzten VDE-Projektes umzusetzen. Die Verbindung von Theorie und Praxis, von Planung und Bau macht für sie einen besonderen Reiz ihrer Tätigkeit bei der DEGES aus. Außerdem schätzt sie die konstruktive Zusammenarbeit mit den Fachbereichen Straßen- und Brückenplanung, Baugrund, Immissionsschutz, Entwässerung, Recht, etc. und den beauftragten Fachleuten. Alle saßen in den jeweiligen Projektteams an einem Tisch und arbeiteten Hand in Hand.

Nach mehr als zehn Jahren gelang es endlich, die planerische Dauerschleife zu durchbrechen. Als der Planfeststellungsbeschluss vom 20. März 2018 im Juni 2019 vom Gericht bestätigt wurde, fiel den Planern

---

kollektiv ein Stein vom Herzen. Am 3. Dezember 2019 war der offizielle Baustart für das Projekt. Die Verlegung der Landesstraße 159n um die Ortschaft Salzmünde bildete den Auftakt für den Lückenschluss. Nun gelte es, die zahlreichen naturschutzfachlichen Maßnahmen zu vollenden, die Voraussetzung dafür sind, dass die Strecke der A 143 gebaut werden darf.

„Mit dem Projekt habe ich noch viele Jahre lang zu tun“, sieht die DEGES-Mitarbeiterin ihrer beruflichen Zukunft gelassen entgegen. Denn selbst wenn die Fahrzeuge einmal auf der neuen Autobahn rollen, müssen die Maßnahmen weiter gepflegt und deren Monitoring betreut werden. Nach 25 Jahren ist die Arbeit für Elisabeth Müller-Wittchen also noch lange nicht zu Ende. Wenn irgendwann mal Zeit zum Innehalten ist, freut sie sich schon darauf, auf das Erreichte zurückzublicken und dabei bei ihrem Lieblingsprojekt in Friedrichsschwerz, den wandernden Schafen im eigens neugestalteten und biotopvernetzten Umfeld beim Grasens zuzuschauen.

# Besondere naturschutzfachliche Herausforderungen

---

Das Projekt A 143 beinhaltet eine Vielzahl und verschiedenste naturschutzfachliche Herausforderungen. Stellvertretend werden im Folgenden Lösungsansätze bezüglich betroffener Fledermausarten im Abschnitt südlich der Saale vorgestellt. Des Weiteren geht es um das Maßnahmenbündel, das im Zusammenhang mit der Querung der naturschutzfachlich äußerst sensiblen Porphyrkuppenlandschaft und der Sicherung des zusammenhängenden europäischen Netzes Natura 2000 maßgeblich ist. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen der streng geschützten Fledermausarten ist eine wesentliche Voraussetzung für die Genehmigung des Straßenbauvorhabens.

## Schutz der Fledermauslebensräume südlich der Saale

Südlich der Saale geht es vor allem darum, die zusammenhängenden Lebensräume der streng geschützten Fledermausarten zu erhalten. Aufgrund ihrer großen Aktionsradien nutzen diese nicht nur die Lebensräume in den für sie ausgewählten Schutzgebieten, sondern auch teilweise außerhalb bzw. zwischen den Schutzgebieten oder in benachbarten Natura 2000-Gebieten. Flugrouten verbinden, insbesondere im Sommerlebensraum, die Quartiere mit den Jagd- und Nahrungshabitaten. Kommt es daher im Zuge eines Straßenbauvorhabens



Großes Mausohr

---

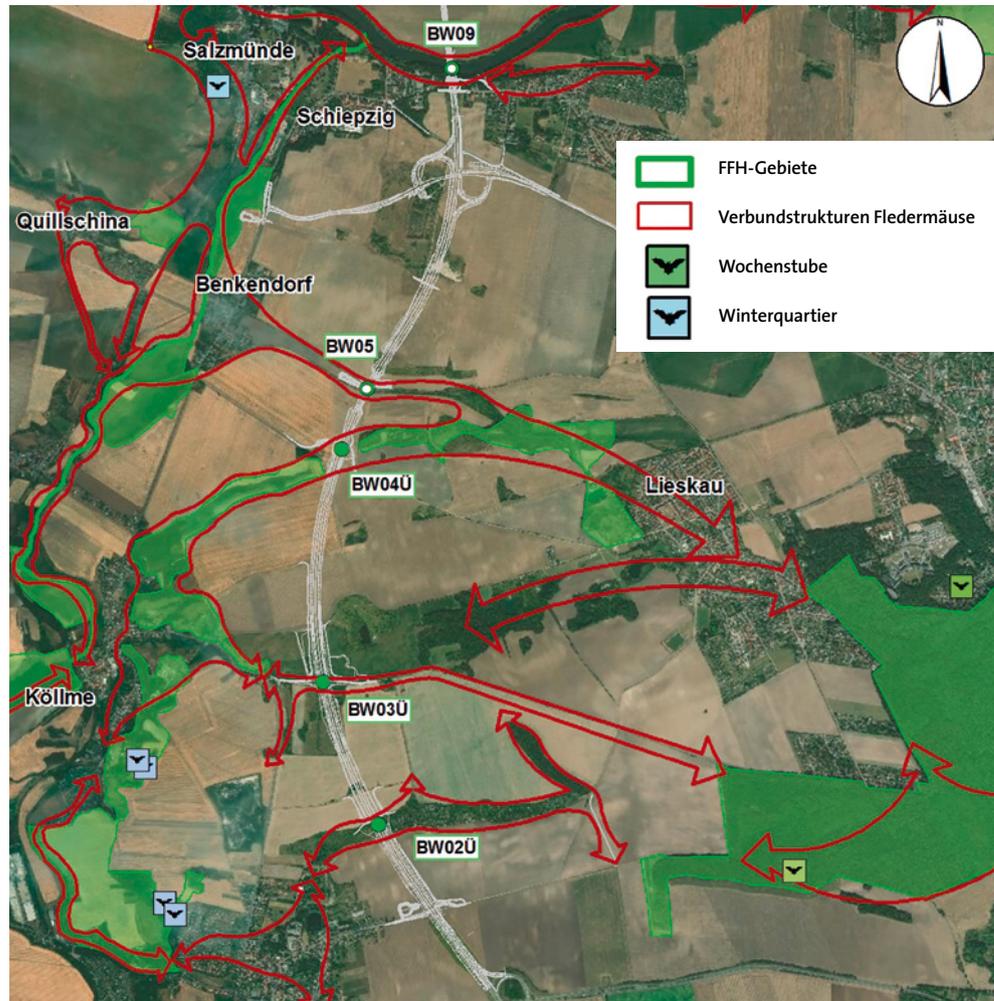
zu einer Querung derartiger Flugrouten, besteht die Gefahr von Kollisionen der nachtaktiven Jäger mit dem fließenden Verkehr. In diesen Fällen werden besondere Querungsbauwerke über die künftige Autobahntrasse erforderlich, um Tierkollisionen zu vermeiden und um die wichtigen Funktionsbeziehungen zwischen den Teillebensräumen aufrechtzuerhalten.

### Querung bedeutender Fledermausflugrouten

Auf Höhe der Ortschaften Lieskau und Köllme verläuft die Trasse zwischen zwei Teilgebieten des FFH-Gebietes „Muschelkalkhänge westlich von Halle“. Dieses Natura-2000-Gebiet ist auch mit dem FFH-Gebiet „Dölauer Heide und Lindbusch“ funktional verbunden. Betroffen von der Zerschneidung sind die Fledermauspopulationen des Großen Mausohrs und der Mopsfledermaus. Von weiteren, dem europäischen Artenschutz unterliegenden Fledermausarten liegen ebenfalls Nachweise vor, wie z.B. Fransenfledermaus, Große Bartfledermaus und Wasserfledermaus.

Die Fledermäuse nutzen die Waldgebiete in der Dölauer Heide als Jagdhabitats. Aus der Dölauer Heide sind zudem zahlreiche Sommerquartiere und Wochenstuben bekannt, in denen die Aufzucht der Jungen erfolgt. Westlich der Autobahntrasse, bei Köllme und Bennstedt, liegen innerhalb des FFH-Gebietes „Muschelkalkhänge“ alte Stollen, die von den Fledermäusen als Überwinterungsquartier genutzt werden.

Sowohl das Große Mausohr als auch die Mopsfledermaus orientieren sich in ihrem Flugverhalten eng an Gehölzstrukturen und überfliegen Straßen zumeist in niedriger Höhe. Durch die A 143 kommt es bau- und anlagebedingt zu einer Querung wichtiger Fledermausleitstrukturen, z.B. am Köllmer Weg und am Zorges. Beim Versuch, die Autobahn zu überfliegen, besteht für die Fledermäuse eine hohe Gefahr, mit Fahrzeugen zu kollidieren. Zudem beeinträchtigen die durch Fahrzeuge hervorgerufenen Licht- und Lärmimmissionen in angrenzende Nahrungshabitats einige Fledermausarten bei der Jagd.



Querung bedeutender Fledermausflugrouten

---

### Schutzmaßnahmen für die Nachtjäger

Der Umfang der erforderlichen Querungshilfen orientiert sich an den zu erwartenden Beeinträchtigungen des Lebensraumverbundes, der betroffenen Teillebensräume der relevanten Fledermausarten und deren Populationen. Gleichzeitig entstehen durch die Mitnutzung für andere Tierarten (wie z.B. Zauneidechsen und Wirbellose des trockenen Offenlandes) Synergiewirkungen. Es ist daher ein Gesamtkonzept zur Wahrung der ökologischen Durchlässigkeit

der A 143 erforderlich. Dementsprechend sind zwischen dem FFH-Gebiet „Dölauer Heide und Lindbusch“ und den Schwarm- und Winterquartieren in den Steinbrüchen des FFH-Gebietes „Muschelkalkhänge“ bei Köllme eine Reihe von Querungshilfen vorgesehen. In Verbindung mit Blend- und Irritationschutzwänden, Sperr- und Leiteinrichtungen auf und zu den Bauwerken sowie eingebunden in ein Konzept aus ergänzenden Leitpflanzungen werden die Funktionsbeziehungen über die künftige Trasse hinweg aufrechterhalten.



Visualisierung der geplanten Grünbrücke „Zorges“, südlich

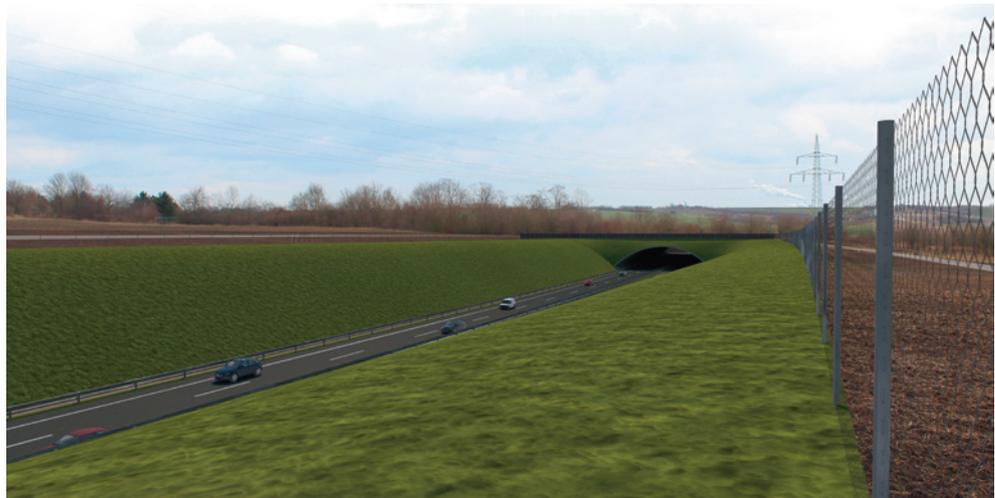
---

### Sichere Querungshilfen für Fledermäuse

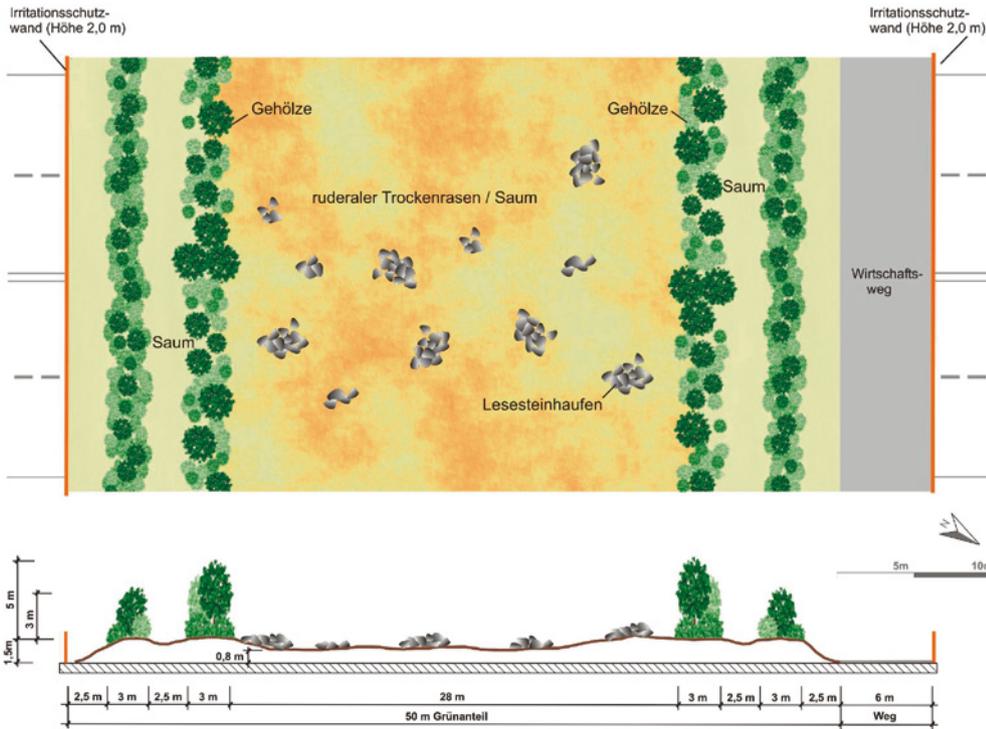
Zentrale Bausteine der technischen Vermeidungsmaßnahmen stellen in diesem Bereich die beiden Grünbrücken am Zorges (BW 02Ü) und der Muschelkalkhänge (BW 04Ü) sowie die Grünspange am Köllmer Weg (BW 03Ü) dar.

Auf den Brücken leiten beidseitig angeordnete Gehölzpflanzungen die Fledermäuse sicher über die künftige Autobahn.

Zum Schutz vor Scheinwerferlicht des fließenden Verkehrs werden auf den Brückenkappen der Bauwerke zwei Meter hohe Irritationsschutzwände angebracht, die zudem 60 Meter parallel zur Autobahntrasse verlaufen. Auf den Grünbrücken werden neben den am Rand konzipierten Leitstrukturen für Fledermäuse auch Trockenlebensräume und -säume für die darauf spezialisierten Reptilien, Tagfalter, Heuschrecken und Laufkäfer überführt.



Funktional bedeutsam fügt sich die geplante Grünbrücke „Zorges“ in das Landschaftsbild ein



Schematische Skizzierung der Grünbrücke „Zorges“

Um ein dichtes Netz aufzubauen, das die Querungshilfen einschließt, werden vorhandene Leitstrukturen wie Hecken geschützt und durch Neuanpflanzungen aufgewertet. Es gilt, die neuen Brücken mit dem bestehenden Netz zu verknüpfen. Zum Schutzkonzept gehören auch die Optimierung bzw. Schaffung neuer

Nahrungshabitate entfernt der Autobahntrasse durch die Anlage blüten- und insektenreicher Grünflächen oder das Anpflanzen von fruchttragenden Gehölzen. So entstehen attraktive Jagdgebiete und lineare Leitstrukturen für Fledermäuse und zugleich neue Biotope für wandernde, bodengebundene wirbellose Arten.



Fledermausschutzkonzept: Netz aus Querungsbauwerken und Leitpflanzungen

## Die neue Saalebrücke

Auch die Saale mit ihrem bewachsenen Ufer ist ein wichtiger Fledermausverbundkorridor bzw. ein Habitatelement innerhalb des landesweiten ökologischen Verbundsystems. Die Großbrücke über die Saale sichert aufgrund ihrer Höhe bis 10 Meter und eines

verbleibenden breiten Uferstreifens ein gefahrloses Unterqueren für Fledermäuse und für bodengebundene Tierarten, wie z.B. dem Biber. Als zusätzliche Schutzmaßnahme gegenüber kollisionsgefährdeten Vogelarten sieht die Planung das Anbringen von markanten Vogelschutzstreifen auf der Glaseinhausung der Saalebrücke vor.



Visualisierung der neuen Saalebrücke



Blick über die Porphyrcuppenlandschaft im Bereich NSG Lüneberge

## Schutz der Porphyrcuppenlandschaft nördlich der Saale

Eine weitere bedeutende, naturschutzfachliche Herausforderung, die mit dem Neubau der A 143 verbunden ist, liegt in der Querung des FFH-Gebietes „Porphyrcuppenlandschaft nordwestlich Halle“, als Bestandteil des kohärenten europäischen Schutzgebietssystem Natura 2000. Das Schutzgebiet ist bekannt für seine wertvollen Trockenlebensräume, die sich in ihrer Ausprägung und Artenzusammensetzung unterscheiden. Es handelt sich um den größten und mit der artenreichsten Tierwelt ausgestatteten xerothermen (trockenwarmen) Biotopkomplex auf Porphyrcuppen

Deutschland. Im zentralen Bereich des FFH-Gebietes zwischen Brachwitz, Friedrichsschwerz und Gimritz gibt es zahlreiche kleine bis sehr kleine Porphyrcuppen inmitten landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen. Diese liegen unterschiedlich stark isoliert bzw. entfernt zueinander. Das für die Kuppen charakteristische Vegetationsmosaik aus unterschiedlichen Trockenlebensräumen sowie eine an diese Sonderstandorte angepasste, artenreiche Tierwelt machen das Gebiet so wertvoll. Es kommen verschiedene sogenannte Lebensraumtypen vor, die durch die FFH-Richtlinie geschützt sind.



Teilgebiet „NSG Porphyrykuppenlandschaft bei Gimritz“, östlich der Saale mit der Ortschaft Döblitz

---

Die Naturnahen Kalk-Trockenrasen und deren durch Buschbewuchs gekennzeichnete Stadien, sind innerhalb des Schutzgebietes am weitesten verbreitet. Die Areale mit einem Vorkommen der Orchideenart Kleines Knabenkraut (*Orchis morio* L.) gelten als besonders erhaltens- und schützenswert. Auf Böden mit mehr oder weniger mächtigen Lössschichten sind überwiegend kleinflächige Vorkommen von Federgrassteppen zu finden. Hier ist unter anderem das Haarpfriemengras heimisch. Die Astlose Graslilie ist eine charakteristische Pflanzenart



Porphyrkuppenlandschaft bei Halle mit  
Kleinem Knabenkraut



Kleines Knabenkraut

der Naturnahen Kalk-Trockenrasen und Silikat-Felsfluren. Das FFH-Gebiet stellt eine Besonderheit hinsichtlich der extremen Kleinteiligkeit und starken mosaikartigen Verzahnung von Lebensraumtypen und Biotoptypen dar. Die Trockenen europäischen Heiden sind häufig mit Silikat-Felsfluren mit Pioniervegetation vergesellschaftet vorzufinden.

Bemerkenswert sind die Bestände des nach der Roten Liste stark gefährdeten Kleinen Knabenkrautes, welche zu den landesweit bedeutendsten Vorkommen zählen. Die Flächen am Goldberg nördlich der Trasse, der Lucienberg östlich von Brachwitz und die Lunzberge südlich der Saale weisen durchschnittlich mehr als 1.000 Pflanzen auf und stellen somit die größten Populationen innerhalb des Schutzgebietes dar.

---

Die Kalk-Trockenrasen, die das Kleine Knabenkraut beherbergen, werden als prioritäre und somit besonders streng geschützte Lebensräume nach der FFH-Richtlinie eingestuft. Im Umfeld der Trasse ist die Orchideenart am „Hügel südlich Tänzers Loch“ mit einer mittleren Populationsstärke von durchschnittlich 100 Pflanzen vertreten. Hauptgründe für die starke Gefährdung dieser Art sind die Intensivierung der Grünlandnutzung, Nutzungsauflassung, Entwässerung und die unerwünschte Zunahme von verfügbaren Nährstoffen im Boden (Eutrophierung). Dabei spielt der Eintrag von Stickstoffverbindungen durch landwirtschaftliche Düngung oder Verkehrsemissionen eine entscheidende Rolle.

Die Westumfahrung Halle quert das Schutzgebiet der Porphyrkuppenlandschaft im Bereich nördlich von Friedrichsschwerz auf einer Länge von rund 600 Metern, an einer Engstelle des Gebietes mit wenigen verinselten Kuppen in einer ackerbaulich geprägten Fläche.

Astlose Graslilie



---

## Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet

Durch die A 143 wird ein kleiner Teil einer Porphyrkuppe des FFH-Gebietes „Porphyrkuppenlandschaft nordwestlich Halle“ in Anspruch genommen. Dabei liegt ein Teil einer Lebensraumfläche der „Naturnahen Kalk-Trockenrasen“ im Baufeld. Der Bau der Autobahntrasse führt zur Zerschneidung und Fragmentierung des Trockenlebensraumverbundes auf Porphyry. Wander- und Austauschbeziehungen von charakteristischen Tierarten zwischen den einzelnen Porphyrkuppen werden erschwert bzw. unterbunden. Die Aufrechterhaltung und Wiedervernetzung der funktionalen Beziehungen zwischen den Trockenlebensräumen und Trittsteinbiotopen beiderseits der Trasse steht daher bei den Planungen im Fokus.

Die Abgase der Fahrzeuge wirken sich ebenfalls auf die angrenzenden Lebensräume aus. Stickstoffverbindungen (Stickoxide und Ammoniak) gefährden die durch Nährstoffarmut gekennzeichneten Lebensräume. Veränderte



Fieder-Zwenke

Bodenverhältnisse wirken sich langfristig auf die hochspezialisierten Pflanzengesellschaften aus. Gefördert werden dadurch vor allem konkurrenzstarke, hochwüchsige Gräser wie die Fieder-Zwenke

### LRT = Lebensraumtypen gem. Anhang I FFH-Richtlinie

- LRT 4030** Trockene europäische Heiden
- LRT 6210** Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien
- LRT 6210\*** wie vor, aber prioritäre Ausbildung (\*) mit Vorkommen von *Orchis morio*
- LRT 6240\*** Subpannonischer Steppen-Trockenrasen (prioritärer Lebensraumtyp)
- LRT 8230** Silikat-Felsfluren mit Pioniervegetation

bei gleichzeitigem Rückgang der charakteristischen lichtliebenden konkurrenzschwachen Kräuter und Flechten.

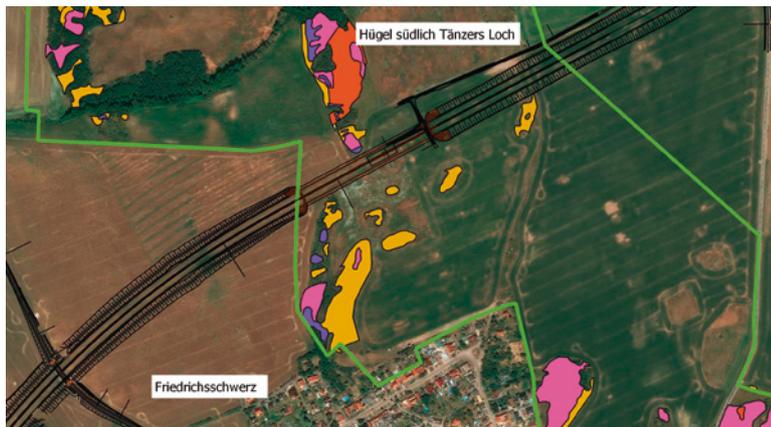
### Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Die Schadensbegrenzung und der Erhalt geschützter Lebensräume haben bei den Planungen oberste Priorität. Das fängt bereits bei der Trassenführung an, die auch unter ökologischen Gesichtspunkten erfolgte. Das Baufeld wird auf ein möglichst geringes Maß beschränkt. Es kommt

lediglich zur kleinflächigen Inanspruchnahme einer Porphyrkuppe, auf der ein naturnaher Kalk-Trockenrasen ohne Vorkommen des Kleinen Knabenkrautes angesiedelt ist.

### Landschaftstunnel „Porphyrkuppen“

Es ist wohl das spektakulärste Naturschutzprojekt an der Westumfahrung Halle und Kernstück der straßenbautechnischen Vermeidungsmaßnahmen: der Landschaftstunnel „Porphyrkuppen“ nördlich von Friedrichsschwerz mit den sich anschließenden Schutzwänden an den beiden Tunnelportalen.



Lebensraumtypen im unmittelbaren Querungsbereich FFH-Gebiet nördlich Friedrichsschwerz, mit A 143 inkl. Landschaftstunnel (LRT farbig dargestellt)

- A 143 Achse
- FFH Gebiet
- 1340\*
- 6210\*
- 6240\*
- 91E0\*
- 3140
- 4030
- 6210
- 6510
- 8230



Charakteristische Arten der Porphyrkuppenlandschaft:  
oben Tagfalter Berghexe, Vogelarten wie der  
Neuntöter (Mitte) und Grauammer

---

Die 300 Meter lange und in offener Bauweise zu errichtende Querungshilfe verbindet Habitat- und Verbundstrukturen für die charakteristischen Arten der Trockenlebensräume. Dabei handelt es sich vor allem um bodengebundene und wenig mobile, wirbellose Artengruppen wie Laufkäfer, Heuschrecken und Tagfalter, aber auch Reptilien, wie die Zauneidechse. Der Landschaftstunnel sichert die langfristige Aufrechterhaltung der Austausch- und Wanderbeziehungen zwischen den zentralen Porphyrlandschaften bei Gimritz und Brachwitz und fügt sich harmonisch in das bestehende Landschaftsbild ein.

Durch die Tunnelführung werden Beeinträchtigungen angrenzender Lebensräume durch Lärm, Licht und Stoffeinträge vermieden bzw. minimiert. Die Tunnelabluft wird dabei über eine spezielle Lüftungsanlage abgesaugt und in höhere Luftschichten verteilt. Dadurch können erhebliche Beeinträchtigungen der empfindlichen Trockenlebensräume durch Abgase deutlich reduziert werden.

## Extensivierung von landwirtschaftlichen Nutzflächen

Ergänzend zu den Wirkungen des Landschaftstunnels sollen umfangreiche Extensivierungsmaßnahmen dazu beitragen, Stickstoffeinträge aus der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzung in die empfindlichen Lebensräume zu vermeiden. Dazu werden in unmittelbarer Nähe der betroffenen Lebensräume Ackerflächen in extensiv genutzte Grünlandflächen umgewandelt. Mit dem damit verbundenen Düngeverzicht wird eine weitere deutliche Reduktion der Stickstoffbelastung erzielt. Gleichzeitig werden die in der Agrarlandschaft mehr oder weniger isolierten Porphyrkuppen funktional vernetzt.



Landschaftstunnel (BW 12Ü) mit Habitatelementen und Einbindung in Biotopverbund (Draufsicht GIS-Projekt A 143)

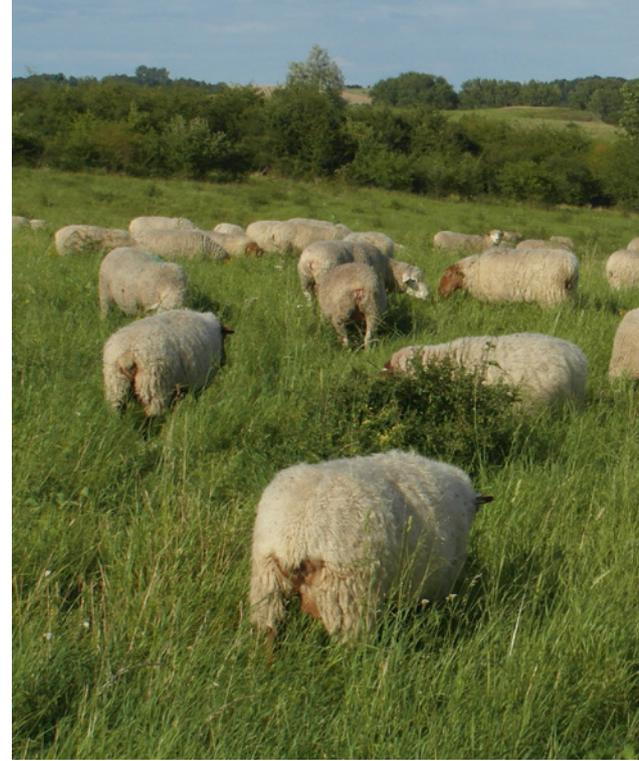
- |  |   |
|--|---|
|  Entwicklung Trockenrasen; Entkusseln |  Landschaftstunnel                                       |
|  Erhalt Trockenrasen-Lebensraumtyp    |  Geländemodellierung Porphyrykuppe                       |
|  Extensive Grünlandnutzung            |  Triftweg  |
|  Lebensraumtyp                        |  FFH-Gebiet „Porphyrkuppenlandschaft nordwestlich Halle“ |
|  Gehölzpflanzung                      |   |

---

Mit dem breit aufgestellten Schutzkonzept werden erhebliche Beeinträchtigungen des nördlich der Trasse befindlichen prioritären Lebensraumtypes mit den dortigen Orchideenvorkommen am „Hügel südlich Tänzers Loch“ komplett vermieden.

### Sicherung des Biotopverbundes

Um den Biotopverbund über den Landschaftstunnel „Porphyrkuppen“ zu erhalten, ist dessen Oberflächengestaltung entsprechend der umgebenden Standortbedingungen von entscheidender Bedeutung. So wird die Oberfläche mit gebietseigenem Porphyrmaterial in unterschiedlicher Körnung sowie Fels gestaltet. Damit ist bereits eine wichtige Voraussetzung geschaffen, um kleinräumlich wechselnde Standorte für die Entwicklung von trockenrasenartiger Vegetation mit charakteristischen Pflanzenarten zu entwickeln. Dazu werden Plaggenmaterial (ausgestochene Heide- und Grasstücke) und Mahdgut aus den wertvollen Flächen im Umfeld eingebracht. Auf der Tunneldecke ohne weitere Zutun



Schafbeweidung in der Porphyrkuppenlandschaft

neu entstehende Trockenrasen und Säumeschaffen darüber hinaus Trittsteinbiotope für die bodengebundenen Laufkäfer, Heuschrecken und Tagfalter. Die in den Randbereichen des Landschaftstunnels überführten Hecken dienen nicht nur als Puffer gegenüber Störwirkungen, sondern fungieren zugleich als Verbundstrukturen für gehölzgebundene Tierarten, darunter Fledermäuse. Die biotopvernetzende Wirkung des Landschaftstunnels wird durch weitere Maßnahmen, wie die großflächige Extensivierung von landwirtschaftlichen Nutzflächen, im direkten Anschluss an den Tunnel sichergestellt.



Um den landesweit bedeutsamen Biotopverbund zwischen den Teilgebieten des Natura 2000-Gebietes auch nach Realisierung der A 143 dauerhaft zu sichern, erfolgt ferner die Einrichtung von Triftwegen für Schafe. Die über die Flächen wandernden Weidetiere transportieren an Klauen und Fell Samen, Pflanzenteile (Diasporen) und Kleintiere und tragen auf diese Weise zu einer Stärkung des Biotop- bzw. Populationsverbundes sowie der Pflanzenausbreitung bei. Vorteile bietet die Schafbeweidung auch gegenüber Pflanzen, die zur erfolgreichen Keimung Rohbodenstellen und den Kontakt

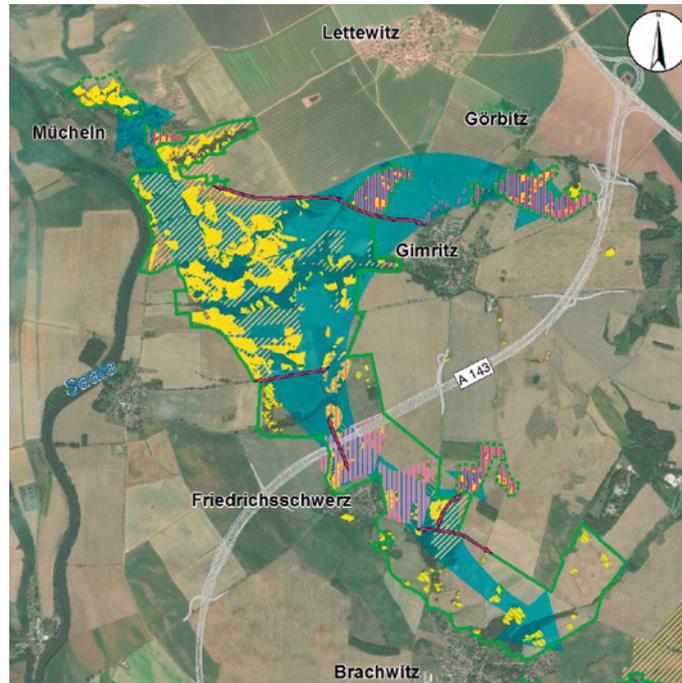
---

mit bestimmten Pilzen benötigen. Die Einbeziehung des Landschaftstunnels in das Triftwegesystem bzw. die Schaftrift zwischen den Kernflächen der Porphyrkuppenlandschaft beschleunigt die rasche Wirksamkeit der Vernetzungsmaßnahmen und sichert diese langfristig.

### Sicherung der Gebietskohärenz

Trotz umfangreicher Maßnahmen zur Schadensbegrenzung können erhebliche Beeinträchtigungen von trassennahen Lebensraumtypen durch den verkehrsbedingten Stickstoffeintrag der künftigen A 143 nicht vollständig vermieden werden. Das Vorhaben kann jedoch ausnahmsweise zugelassen bzw. durchgeführt werden, weil die entsprechenden Voraussetzungen nach Bundesnaturschutzgesetz und den europarechtlichen Vorgaben erfüllt sind.

Als Ausgleich für die erheblichen Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge werden bestehende Porphyrkuppen mit entsprechenden Lebensräumen in der Umgebung des FFH-Gebiets



### Konzept zur Aufrechterhaltung bzw. zur Stärkung des Trockenlebensraumverbunds

- FFH-Gebiet „Porphyrykuppenlandschaft nordwestlich Halle“
- Trockenlebensräume (4030, 6210\*, 6240\*, 8230) gemäß Anhang I der FFH-RL
- Maßnahmen des Managementplans (Beweidung, Mahd)
- Nachmeldung FFH-Gebiet zur Sicherung der Kohärenz
- Schadensbegrenzungsmaßnahmen (Verbesserung des Biotopverbunds)
- Kohärenzmaßnahmen
- Verbundkorridor/Stärkung durch Schaftrift
- neue Triftwege

Darstellung des Maßnahmenkonzepts im Bereich der Porphyrykuppenlandschaft – Stärkung des Biotop- und Populationverbunds (lila Pfeile = neue Triftwege)



Bereich des geplanten Landschaftstunnels im FFH-Gebiet mit bauvorbereitenden Maßnahmen

„Porphyrkuppenlandschaft nordwestlich Halle“ einbezogen (Kohärenzsicherungsmaßnahmen). Es handelt sich dabei um Porphyrkuppen östlich von Friedrichswerz, bei Gimritz und Mücheln, die bisher nicht in der Natura 2000-Gebietskulisse von Sachsen-Anhalt enthalten waren. Die drei Teilgebiete stellen Lebensraumkomplexe mit einer charakteristischen Artenausstattung von Flora und Fauna dar. Es handelt sich um für die

Landschaft typischen Porphyrkuppen. Mit den festgesetzten Maßnahmen wird nicht nur der Erhalt der Lebensraumflächen dauerhaft gesichert, sondern es erfolgt zugleich eine Einbindung dieser zusätzlichen Flächen in das kohärente (zusammenhängende) europäische Netz Natura 2000. Das betreffende Gebiet der Porphyrkuppenlandschaft umfasst nun insgesamt eine Fläche von ca. 820 Hektar.





Hier wird das Autobahndreieck Halle-Nord entstehen,  
das die A 143 an die A 14 anbindet

---

## IMPRESSUM

Publikation zum Thema Sachsen-Anhalts grüne Autobahnen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Pressereferates des Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt. Sie darf daher nicht zum Zwecke der Wahlwerbung in Wahlkämpfen verwendet werden.

### Herausgeber

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr  
des Landes Sachsen-Anhalt  
Pressestelle  
Turmschanzenstraße 30  
39114 Magdeburg

### Redaktion

Christian Wohlt, Kay-Uwe Fehnle

### Layout

easymedia GmbH, Magdeburg,  
Katrin Funke

Titelfoto: Grünbrücke über die A 14  
und B 189 bei Colbitz.

November 2020

### Bildnachweis

A 14: LSBB  
tib/B.Timme: Titel, Zwischentitel 1 und 2, S. 41, 47  
ct-press/C. Wohlt: S. 12, 13, 33, 38, 50, 61  
ELBEMEDIEN/C.Kolbe: S. 5-9, 36  
Ingenieurbüro Boy und Partner: S. 23  
natura/U. Hoffmeister: S. 49  
J.F. Gaffard, CC BY-SA 3.0 Wikimedia: S. 51

A 143: DEGES  
DEGES/E.Drewitz: Zwischentitel 3, S. 82,  
84/85, 111, 116/117  
DEGES/R. Legrand: S. 78  
Illing & Vossbeck: S. 88  
FÖA Landschaftsplanung GmbH:  
S. 90/91, 92, 106, 108/109  
RANA/F. Meyer: S. 101  
SALIX Büro für Ökologie und Landschaftsplanung: S. 103  
Stefan.Iefnaer, CC BY-SA 4.0 Wikimedia: S. 104





SACHSEN-ANHALT

Ministerium für  
Landesentwicklung und Verkehr

**#moderndenken**



