

Antrag

der Abg. Bettina Lisbach u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Aktueller Sachstand Planung und Umsetzung von Wiedervernetzungsmaßnahmen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sich der Stand bezüglich Planung und Umsetzung der Maßnahmen an prioritären Wiedervernetzungsabschnitten des Bundesprogramms Wiedervernetzung in Baden-Württemberg seit Februar 2016 entwickelt hat, insbesondere
 - a) welche Finanzmittel hierfür in welchen Titelgruppen welcher Haushaltspläne 2016 zur Verfügung standen und 2017 zur Verfügung stehen,
 - b) welche Maßnahmen zwischenzeitlich fertiggestellt wurden bzw. wann bei den Maßnahmen in Umsetzung mit einer Fertigstellung zu rechnen ist und
 - c) wann bei den in Planung befindlichen Maßnahmen mit der Realisierung begonnen werden soll und wann bei den weiteren Maßnahmen der Planungsauftrag erteilt werden soll bzw. welche Maßnahmen aus welchen Gründen zurückgestellt sind;
2. wie sich die Umsetzung von Maßnahmen an den im Rahmen des Landeskonzepts Wiedervernetzung auf der Basis des Fachplans „Landesweiter Biotopverbund Baden-Württemberg“ und des Generalwildwegeplans identifizierten und priorisierten Konfliktstellen darstellt, insbesondere welche Vernetzungsmaßnahmen seit Vorstellung des Landeskonzepts 2015 realisiert werden konnten bzw. welche sich derzeit konkret in Planung oder Umsetzung befinden (analog zur Darstellung des Verkehrsministeriums vom 16. Februar 2016);
3. wie sich die Umsetzung von Maßnahmen an den im Rahmen des Landeskonzepts Wiedervernetzung an Amphibienwanderstrecken identifizierten und priorisierten Konfliktstellen darstellt, insbesondere welche Vernetzungsmaßnahmen seit Vorstellung des Landeskonzepts realisiert werden konnten bzw. welche sich

- derzeit in konkreter Planung oder Umsetzung befinden (analog zur Darstellung des Verkehrsministeriums vom 16. Februar 2016);
4. welche Rückschlüsse sie aus in den letzten fünf Jahren zu verzeichnenden Straßenunfällen mit Wildkatze, Luchs und Wolf hinsichtlich der Dringlichkeit für die Umsetzung von Wiedervernetzungsmaßnahmen zieht;
 5. wie sie auf Grundlage der Erfahrung mit der bei Aglasterhausen installierten Wildwarnanlage die Möglichkeiten bewertet, weitere Wildwarnanlagen in Baden-Württemberg zu installieren;
 6. welche Handlungsempfehlungen bzw. Maßnahmenvorschläge aus dem im Sommer 2016 abgeschlossenen Projekt „Durchlass-Monitoring an Bestandsbauwerken an der A 81“ abgeleitet wurden.

31.05.2017

Lisbach, Dr. Murschel, Niemann,
Dr. Rösler, Renkonen, Schoch, Walter GRÜNE

Begründung

Die Trennwirkung von Straßen und Verkehrswegen führt insbesondere im Zusammenhang mit hoher Kfz-Dichte zu einer anhaltenden Zerschneidung und Verinselung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen. Straßen und Wege beeinträchtigen Wanderung und Austausch von Individuen und Populationen und verhindern oft die (Wieder-)Besiedelung von Lebensräumen.

Um die Zerschneidungswirkung von Verkehrswegen zu verringern, wurde 2012 das Bundesprogramm Wiedervernetzung aufgelegt. Dessen Ziel ist es, durch Verkehrswege großräumig zerschnittene Lebensräume und Wanderkorridore wieder zu verbinden und miteinander zu vernetzen.

Ergänzend zum Bundesprogramm hat das Land auf der Basis des Fachplans „Landesweiter Biotopverbund Baden-Württemberg“ und des diesen für bestimmte Arten konkretisierenden Generalwildwegeplans Wiedervernetzungsabschnitte im Verkehrswegenetz identifiziert und priorisiert sowie Informationen zu Amphibienwanderstrecken aktualisiert.

Auf diesen drei Komponenten, dem Bundesprogramm Wiedervernetzung, den prioritären Konfliktstellen auf Basis des Fachplans „Landesweiter Biotopverbund Baden-Württemberg“ und des Generalwildwegeplans sowie den Amphibienwanderstrecken, fußt das Landeskonzept Wiedervernetzung. Es gibt der Straßenbauverwaltung wichtige Hinweise für ihre Planung und trägt so dazu bei, die Vernetzung von Lebensräumen bei Verkehrswegeneu- und -ausbauvorhaben sowie bei Erhaltungsmaßnahmen aufrechtzuerhalten bzw. wiederherzustellen. Auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist dabei ein wichtiger Aspekt, da Wiedervernetzungsmaßnahmen u. a. zur Vermeidung von Wildunfällen beitragen. Aufbauend auf dem Landeskonzept sollen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Im Februar 2016 hat das Verkehrsministerium letztmalig den Stand der Planung und Umsetzung von Maßnahmen entlang der prioritären Wiedervernetzungsabschnitte gemäß Bundesprogramm Wiedervernetzung innerhalb Baden-Württembergs auf seiner Homepage veröffentlicht: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Wiedervernetzungsabschnitte_gem_Bundesprogramm_Stand_160216.pdf.

Mit dem Antrag soll darüber informiert werden, welche Fortschritte bei Planung und Umsetzung der Wiedervernetzungsmaßnahmen seit dieser letzten Veröffentlichung erzielt wurden. Außerdem werden Informationen zu von der Landesregierung verfolgten Wiedervernetzungsmaßnahmen erfragt, die über die Planungen im Bereich der prioritären Wiedervernetzungsabschnitte hinausgehen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 11. Juli 2017 Nr. 4-0141.5/263 nimmt das Ministerium für Verkehr (VM) im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz (MLR) sowie dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft (UM) zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sich der Stand bezüglich Planung und Umsetzung der Maßnahmen an prioritären Wiedervernetzungsabschnitten des Bundesprogramms Wiedervernetzung in Baden-Württemberg seit Februar 2016 entwickelt hat, insbesondere

a) welche Finanzmittel hierfür in welchen Titelgruppen welcher Haushaltspläne 2016 zur Verfügung standen und 2017 zur Verfügung stehen,

Wiedervernetzungsmaßnahmen im Zuge von Ausbauprojekten werden über die jeweilige Bedarfsplanmaßnahme finanziert. In den Haushaltsplänen des Bundes für 2016 und 2017 sind die Mittel für Bedarfsplanmaßnahmen insgesamt unter den Haushaltstiteln 74116, 74117, 74122, 82116, 82117 und 82122 der Titelgruppe 01 aufgeführt. Die Ausgaben für Wiedervernetzungsmaßnahmen sind dort nicht separat ausgewiesen. Für Bedarfsplanmaßnahmen wurden 2016 rd. 140 Mio. Euro verausgabt, davon entfielen 1,2 Mio. Euro auf Wiedervernetzungsmaßnahmen. 2017 stehen für Bedarfsplanmaßnahmen rd. 200 Mio. Euro zur Verfügung.

Alle anderen Wiedervernetzungsmaßnahmen des Bundesprogramms sind als Sanierungsmaßnahmen in Abhängigkeit von den jährlich insgesamt für den Bundesfernstraßenbau zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln aus den Um- und Ausbautiteln für Bundesfernstraßen zu finanzieren. In den Bundeshaushaltsplänen für 2016 und 2017 handelt es sich dabei um die Haushaltstitel 74135, 74145, 82135 und 82145 der Titelgruppe 01. Die Wiedervernetzungsmaßnahmen stehen in Konkurrenz zu den weiteren über die Um- und Ausbautitel zu finanzierenden Bauvorhaben. Für Um- und Ausbaumaßnahmen wurden 2016 rd. 28 Mio. Euro verausgabt, davon entfielen 0,2 Mio. Euro auf Wiedervernetzungsmaßnahmen. 2017 stehen für Um- und Ausbaumaßnahmen rd. 34 Mio. Euro zur Verfügung.

Im Bundeshaushalt sind keine Finanzmittel explizit für Wiedervernetzungsmaßnahmen des Bundesprogramms ausgewiesen.

b) welche Maßnahmen zwischenzeitlich fertiggestellt wurden bzw. wann bei den Maßnahmen in Umsetzung mit einer Fertigstellung zu rechnen ist und

Die Maßnahme „A 8 östlich Merklingen“ (Grünbrücke Imberg) wird derzeit gebaut. Die Fertigstellung ist für den Herbst 2017 vorgesehen. Weitere Maßnahmen befinden sich derzeit nicht in Bau.

c) wann bei den in Planung befindlichen Maßnahmen mit der Realisierung begonnen werden soll und wann bei den weiteren Maßnahmen der Planungsauftrag erteilt werden soll bzw. welche Maßnahmen aus welchen Gründen zurückgestellt sind;

Die Regierungspräsidien haben an acht Abschnitten des Bundesprogramms Wiedervernetzung mit der Planung von Maßnahmen begonnen. Der Projektstand „in Planung“ umfasst hierbei auch sehr frühe Projektphasen, wie die Durchführung von Machbarkeitsstudien zur Standortfindung. Für einen weiteren Wiedervernetzungsabschnitt an der A 5 südwestlich Freiburg im Mooswald plant die DB Projektbau GmbH eine Grünbrücke sowohl über die zukünftige Güterbahnstrecke als auch über die parallel verlaufende Autobahn. Die für die jeweiligen Maßnahmen

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

angestrebten Realisierungszeitpunkte ergeben sich aus der als *Anlage* beigefügten Tabelle.

Das Bundesprogramm Wiedervernetzung ist Teil des Landeskonzepes Wiedervernetzung. Dieses umfasst insgesamt 79 prioritäre Wiedervernetzungsabschnitte an Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sowie an kommunalen Straßen. Um die im Koalitionsvertrag verankerte Umsetzung des Landeskonzepes Wiedervernetzung zu erreichen, hat das VM mit den Regierungspräsidien über die Zielvereinbarungen für das Jahr 2017 vereinbart, dass jedes Regierungspräsidium mit der Planung von drei weiteren Wiedervernetzungsmaßnahmen auf Basis der Priorisierungen des Landeskonzepes Wiedervernetzung beginnt, davon jeweils eine Grünbrücke.

Für folgende Wiedervernetzungsabschnitte des Bundesprogramms wurden bisher keine Planungen begonnen:

BW 3, A 5 südlich Karlsruhe: Für diesen Wiedervernetzungsabschnitt ist derzeit eine Machbarkeitsstudie in Arbeit, in der für den gesamten, von einer Vielzahl von Barrieren zerschnittenen Verbundkorridor südlich von Karlsruhe ein Konzept mit aufeinander abgestimmten Querungshilfen entwickelt werden soll. In derselben Machbarkeitsstudie wird auch untersucht, wie der Verbundkorridor südlich von Rastatt wieder durchlässiger gemacht werden kann. Ggf. werden auf der Grundlage dieser Studie für den Wiedervernetzungsabschnitt BW 1, A 5 südlich Rastatt, zusätzlich zu der aktuell geplanten Aufwertung der bestehenden Autobahnterüberführung weitere Maßnahmen erforderlich.

BW 2, A 5 nördlich Riegel: Nachdem inzwischen geklärt ist, dass die neue Trasse der Rheintalbahn in diesem Bereich autobahnparallel verlaufen wird, ist der Bau einer gemeinsamen Querungshilfe sowohl über die zukünftige Rheintalbahn als auch über die auf sechs Spuren zu erweiternde BAB 5 im Zuge der Planungen für diese beiden Projekte zu berücksichtigen.

BW 9 a, B 10 südlich Geislinger Steige/nördlich Amstetten: Die B 10 verläuft hier an einem steilen Hang (Albaufstieg). Gleichzeitig befindet sich weiter oben am Hang die elektrifizierte Bahnstrecke. Die Topographie wird den Bau einer Grünbrücke hier voraussichtlich deutlich erschweren, deshalb wurde dieser Wiedervernetzungsabschnitt bei der Priorisierung der Maßnahmen des Bundesprogramms zunächst der Kategorie 2 „erfordert noch vertiefende Planungen/andere Planungen müssen noch abgewartet werden/dringlichere Abschnitte/Alternativen vorhanden“ zugeordnet.

BW 9 b, B 10 südlich Geislinger Steige/südlich Amstetten: Der Bundesverkehrswegeplan 2030 enthält für diesen Bereich Ortsumfahrungen sowohl für Amstetten als auch für Urspring. Im Zuge dieser Planungen ist zu prüfen, mit welchen Maßnahmen der betroffene Wildtierkorridor wieder durchlässig gestaltet werden kann. Die entsprechenden Maßnahmen sind in die Planung zu integrieren.

2. wie sich die Umsetzung von Maßnahmen an den im Rahmen des Landeskonzepes Wiedervernetzung auf der Basis des Fachplans „Landesweiter Biotopverbund Baden-Württemberg“ und des Generalwildwegeplans identifizierten und priorisierten Konfliktstellen darstellt, insbesondere welche Vernetzungsmaßnahmen seit Vorstellung des Landeskonzepes 2015 realisiert werden konnten bzw. welche sich derzeit konkret in Planung oder Umsetzung befinden (analog zur Darstellung des Verkehrsministeriums vom 16. Februar 2016);

Zwei prioritäre Abschnitte des Landeskonzepes Wiedervernetzung an der A 6 östlich Dielheim und an der A 81 südöstlich Geisingen auf Grundlage der Fachpläne des Landes wurden mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur anstelle der bisher im Bundesprogramm enthaltenen prioritären Abschnitte an der A 81 östlich Oberndorf am Neckar (BW 8) und an der B 35 südlich Maulbronn (BW 12) in das Bundesprogramm aufgenommen. An beiden Abschnitten ist die Planung von Wiedervernetzungsmaßnahmen aufgenommen worden. Darüber hinaus wird für den priorisierten Wiedervernetzungsabschnitt „B 465 Wurzacher Ried“ aktuell eine Machbarkeitsstudie erstellt.

3. *wie sich die Umsetzung von Maßnahmen an den im Rahmen des Landeskonzepts Wiedervernetzung an Amphibienwanderstrecken identifizierten und priorisierten Konfliktstellen darstellt, insbesondere welche Vernetzungsmaßnahmen seit Vorstellung des Landeskonzepts realisiert werden konnten bzw. welche sich derzeit in konkreter Planung oder Umsetzung befinden (analog zur Darstellung des Verkehrsministeriums vom 16. Februar 2016);*

Seit Veröffentlichung des Landeskonzepts im Juli 2015 wurden die folgenden Amphibienschutzmaßnahmen realisiert (sofern in Klammern eine Nummer angegeben ist, handelt es sich um eine prioritäre Konfliktstelle aus der Liste der „TOP 40-Amphibienwanderstrecken“ des Landeskonzepts, ansonsten handelt es sich um eine Maßnahme aus der Gesamttabelle der Amphibienwanderstrecken):

- B 3 Mührichgraben, zwischen Sinzheim und Baden-Baden Steinbach
- B 34 Stahringen – Bodman
- L 165 Jestetten/Wangental
- L 200 a zwischen Tüfingen und Deisendorf
- L 266 Oberer Weiher bei Gutershofen/Attenweiler
- L 1187 Schattengrund, Mahdentalstraße (S-1)
- L 1189 Steinbachsee

Die folgenden Maßnahmen befinden sich in Planung:

- B 32 Gammertingen
- L 106 westlich von Bleichheim (FR-5)

4. *welche Rückschlüsse sie aus in den letzten fünf Jahren zu verzeichnenden Straßenunfällen mit Wildkatze, Luchs und Wolf hinsichtlich der Dringlichkeit für die Umsetzung von Wiedervernetzungsmaßnahmen zieht;*

Die Wildkatze und der Luchs gehören als mobile Waldbewohner mit großen Wanderentfernungen zu den Leit- und Zielarten des Generalwildwegeplans Baden-Württemberg. Gemäß dem im Jahr 2013 vom MLR herausgegebenen Handlungsleitfaden Wolf wirkt das Land Baden-Württemberg an der Umsetzung der europaweiten Ziele und eines länderübergreifenden Managements zum Schutz des Wolfes mit. Der Wolf ist ebenfalls wie die Wildkatze und der Luchs auf die Verbindung überregionaler Lebensraumkorridore zwischen den teils weit auseinanderliegenden geeigneten Lebensräumen angewiesen.

Anfang 2007 wurde an der A 8 auf der Höhe Laichingen ein Luchs, im Jahr 2015 unweit dieser Stelle östlich von Merklingen ein Wolf überfahren. Mitte des Jahres 2015 wurde ein weiterer Wolf an der A 5 bei Lahr Opfer des Straßenverkehrs. In den Jahren 2012 bis einschließlich 2016 wurden im Rahmen des von der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA) durchgeführten Wildtiermonitorings 26 überfahrene Wildkatzen nachgewiesen, zum größten Teil entlang der Rheinschiene. Die Fundorte liegen zu einem Großteil im Bereich von im Generalwildwegeplan enthaltenen Wildtierkorridoren sowie zum Teil im Umfeld von prioritären Abschnitten des Landeskonzepts Wiedervernetzung an Straßen (davon A 8 – Bundesprogramm Wiedervernetzung; A 5 und B 31 – Landesprogramm Wiedervernetzung). Die genannten Unfälle mit Wildkatze, Luchs und Wolf sind ein Beleg für die Dringlichkeit der Umsetzung von Wiedervernetzungsmaßnahmen in den betreffenden Straßenabschnitten. Das VM ist bestrebt, die Funktionsfähigkeit dieser und der weiteren Abschnitte des Landeskonzepts Wiedervernetzung sukzessive herzustellen. So wird voraussichtlich im Herbst 2017 die Grünbrücke Imberg an der A 8 für den Wiedervernetzungsabschnitt östlich von Merklingen fertiggestellt. Um den geeigneten Standort für eine Wiedervernetzungsmaßnahme an der A 8 nördlich Laichingen zu finden, wird derzeit eine Machbarkeitsstudie durchgeführt.

Weitere Rückschlüsse aus den verzeichneten Straßenunfällen zieht die Landesregierung im Hinblick auf die Vermeidung verkehrsbedingter Mortalität insbeson-

dere von seltenen Arten. Neben der Schaffung geeigneter und sicherer Querungsmöglichkeiten an gravierenden Verkehrsbarrieren wird daher auch die Errichtung von artspezifischen Leit- und Sperreinrichtungen geprüft und ggf. umgesetzt. Beispielsweise arbeiten an der A 5 in den Sanierungsabschnitten zwischen Freiburg und Offenburg das Regierungspräsidium Freiburg und die FVA zusammen. Ziel ist es, in Abschnitten mit einem deutlich erhöhten Unfallrisiko v. a. von Wildkatze, aber auch von Luchs und Wolf Einrichtungen („Wildkatzenzaun“) nach modernstem Standard zu entwickeln und zu bauen.

Ergänzend wird noch darauf hingewiesen, dass ausgehend von Straßenunfällen mit seltenen Arten bei der FVA geeignete Bestandsbauwerke im Hinblick auf deren Optimierung geprüft werden soweit dies mit den zur Verfügung stehenden Kapazitäten möglich ist.

5. wie sie auf Grundlage der Erfahrung mit der bei Aglasterhausen installierten Wildwarnanlage die Möglichkeiten bewertet, weitere Wildwarnanlagen in Baden-Württemberg zu installieren;

Nur Tierquerungshilfen ermöglichen Tieren eine vollständig sichere Querung von Straßen. Zudem können Querungsbauwerke im Gegensatz zu Wildwarnanlagen von einem breiten Artenspektrum genutzt werden, um von der einen auf die andere Straßenseite zu wechseln. Zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung des Biotopverbunds ist daher im Regelfall der Bau von Tierquerungshilfen erforderlich.

In Situationen, in denen überdurchschnittliche Wildunfallhäufungen vor allem mit weit verbreiteten Wildtieren auftreten und Tierquerungshilfen nicht verhältnismäßig oder technisch nicht realisierbar sind, können elektronische Wildwarnanlagen gegebenenfalls eine Alternative zur Vermeidung von Wildunfällen sein. Ihr Einsatz ist auf in jede Fahrrichtung einstreifige Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von maximal 10.000 bis 12.000 Fahrzeugen pro Tag begrenzt. In diesen bestimmten Fällen können Wildwarnanlagen eine wichtige Maßnahme zur Wildunfallprävention und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit darstellen.

6. welche Handlungsempfehlungen bzw. Maßnahmenvorschläge aus dem im Sommer 2016 abgeschlossenen Projekt „Durchlass-Monitoring an Bestandsbauwerken an der A 81“ abgeleitet wurden.

Bei dem Projekt „Durchlassmonitoring an der A 81 zwischen Horb und Böblingen“ handelt es sich um ein Vorhaben des VM und des NABU-Bezirksverbandes Gäu-Nordschwarzwald, das durch die FVA und die Hochschule für Forstwirtschaft Rottenburg (HFR) unterstützt worden ist. In dem Projekt wurde untersucht, inwieweit an der A 81 im Bereich zwischen Horb und Böblingen bestehende Bauwerke wie zum Beispiel Feldwegunterführungen und Gewässerdurchlässe von Wildtieren zur Unterquerung der Autobahn genutzt werden. Nach einer Auswahl von möglicherweise geeigneten Bauwerken wurde an insgesamt elf potenziellen Querungsstellen an der A 81, aber auch an der benachbarten B 464 und an der K 1046, über mehrere Wochen lang mit Hilfe von Fotofallen beobachtet, inwieweit die Bauwerke von Tieren als Querungshilfe genutzt werden. Ein Wert des Projektes lag in der Zusammenarbeit mit Schülerinnen und Schülern, die so praktisch an das Thema herangeführt werden konnten.

Die Untersuchung hat ergeben, dass geräumige Unterführungen bzw. Durchlässe unter Talbrücken von Wildtieren gut angenommen werden. Niedrige Durchlässe, bei denen wenig Licht unter das Bauwerk gelangt, werden von Wildtieren dagegen gemieden. Auch ein durchfließendes Gewässer oder unbefestigte, hochwassersichere Laufflächen (Bermen) erhöhen die Zahl der querenden Tiere bei den untersuchten, niedrigen Durchlässen nicht.

Die Bedeutung der Durchlässigkeit von Straßen für Wildtiere bzw. der Schaffung von Tierquerungshilfen wird bei der Neuplanung von Straßen bereits seit Längerem berücksichtigt. Künftig soll verstärkt aber auch beim Ausbau von bestehenden Straßen die Optimierung von Durchlässen und Unterführungen mit in Betracht gezogen und dort, wo dies mit vertretbarem Aufwand technisch möglich ist

und zur Wiedervernetzung von Lebensräumen beiträgt, umgesetzt werden. So sollte beim Ausbau von Straßen im Bereich von Wildtierkorridoren des Generalwildwegeplans, aber auch bei lokalen und regionalen Wildtierkorridoren bereits bei der Planung geprüft werden, inwiefern aus technischen Gründen erforderliche Durchlassbauwerke so gestaltet werden können, dass sie einem bestimmten Artenspektrum zusätzlich auch als Querungshilfe dienen können. Die Vernetzungsfunktion der bestehenden Talbrücken bzw. Überquerungsmöglichkeiten (über dem Schönbuchtunnel) an der A 81, aber auch bei anderen Straßen mit starker Barrierewirkung ist zu erhalten und durch weitere Biotop- und Wiedervernetzungsmaßnahmen zu stärken. Das VM wird hierzu in Kürze ein Schreiben mit einer entsprechenden Handlungsempfehlung an die Regierungspräsidien versenden.

Noch im Zuge des Projekts „Durchlassmonitoring“ wurde von der Autobahnmeisterei Herrenberg im Auftrag des VM gemeinsam mit dem NABU-Bezirksverband Gäu-Nordschwarzwald, der FVA, der HFR und der Stadt Rottenburg ein großzügig dimensionierter Feldwegdurchlass unter der A 81 mit einfachen Mitteln und zum Teil ehrenamtlichen Einsatz optimiert, sodass Querungen von Wildtieren dort leichter möglich sind.

Hermann
Minister für Verkehr

Stand: Juni 2017

Bundesprogramm Wiedervernetzung – geplante Grünbrücken/Unterführungen

Nr.	Straße	Abschnitt	Landkreis/Stadtkreis	Art d. Querungshilfe/Bezeichnung	Projektstand	Baubeginn	Fertigstellung	Bemerkungen
BW 1	A 5	südlich Rastatt / Niederbühl	Rastatt	Aufwertung bestehender Unterführung, Art ggf. weiterer WV-Maßnahmen ist noch zu klären	in Planung	2018	2019	Wasserrechtsverfahren läuft. Die Zustimmung könnte noch dieses Jahr erfolgen, so dass ein Baubeginn Ende 2018 möglich ist.
BW 4	A 5	südwestlich Freiburg im Mooswald (Planung durch die DB Projektbau GmbH)	Freiburg	Grünbrücke	in Planung	ab 2020		Planung läuft (durch die DB Projektbau GmbH). Baubeginn noch nicht absehbar.
BW 5	A 8	westlich Ispringen bei Mutschelbach	Enzkreis	Grünbrücke	in Planung	2021	2023	Planung läuft. Vorentwurf ist derzeit beim BMVI zur Genehmigung. Rechtsverfahren erforderlich. Baubeginn daher nicht vor 2021 möglich.
BW 6	A 8	östlich Pforzheim bei Würtemberg	Enzkreis	Grünbrücke	in Planung	2019	2021	Planung läuft. Vsi. kein Rechtsverfahren erforderlich. Baubeginn daher ab 2019 möglich.
BW 7a	A 8	Hohenstadt - Ulm/West, nördlich Laichingen	Alb-Donau-Kreis	Grünbrücke	in Planung	2021	2022	
BW 10	B 14	zwischen Herrenberg und Nufringen	Böblingen	Grünbrücke oder -unterführung	in Planung	ab 2020		Derzeit wird im Rahmen eines Variantenvergleichs untersucht, ob eine Grünbrücke oder eine -unterführung angelegt werden soll. Sollte die Grünbrücke weiterverfolgt werden, wird voraussichtlich eine FFH-Ausnahmegenehmigung für den temporären Eingriff in ein FFH-Gebiet notwendig werden. Daher sind genauere Zeitangaben derzeit nicht möglich.
BW 11	B 31	östlich Titisee-Neustadt	Breisgau-Hochschwarzwald	Grünbrücke	in Planung	ab 2020		Planung läuft (Leistungsphase 2). Baubeginn frühestens ab 2020 möglich.
ABW 1	A 81	südöstlich Geislingen	Turtlingen	Grünbrücke	in Planung	ab 2020		Planung läuft (Leistungsphase 2). Baubeginn frühestens ab 2020 möglich.
ABW 3	A 6	östlich Dielheim	Rhein-Neckar-Kreis	Grünbrücke	in Planung	2019	2021	Planung läuft. Vermutlich ist kein Rechtsverfahren erforderlich. Baubeginn für 2019 angestrebt.