

Antrag

**der Abg. Dr. Christian Jung und
Alena Trauschel u. a. FDP/DVP**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

Antrag

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

1. welche Radschnellwege es in Baden-Württemberg gibt und welche noch nicht bestehenden Radschnellwege die Landesregierung in den nächsten fünf Jahren zu bauen beabsichtigt;
2. welche Kriterien für die Entscheidung zugrunde gelegt werden, wo ein Radschnellweg geplant oder gebaut werden soll;
3. welche Bauabschnitte von Radschnellwegen in Baden-Württemberg in den letzten fünf Jahren fertig gestellt worden sind (bitte für jeden planerischen Bauabschnitt jeweils unter Angabe Länge des Bauabschnitts, der Gesamtkosten, unter Benennung aller in dem Bauabschnitt enthaltener Spezialbauwerke wie Brücken oder Tunnel sowie der für jedes dieser Spezialbauwerke entstandenen Kosten);
4. welche Bauabschnitte von Radschnellwegen in Baden-Württemberg derzeit in Planung sind (bitte für jeden planerischen Bauabschnitt jeweils unter Angabe Länge des Bauabschnitts, des Stands des Planungsverfahrens, der geplanten Gesamtkosten, Benennung aller in dem Bauabschnitt nach heutigem Planungsstand enthaltener Spezialbauwerke wie Brücken oder Tunnel sowie der für jedes dieser Spezialbauwerke veranschlagten Kosten);

5. welche Bauabschnitte von Radschnellwegen in Baden-Württemberg derzeit in Bau sind (bitte für jeden planerischen Bauabschnitt jeweils unter Angabe Länge des Bauabschnitts, des Stands der Bauarbeiten, der geplanten Gesamtkosten, unter Benennung aller in dem Bauabschnitt enthaltener Spezialbauwerke wie Brücken oder Tunnel sowie der für jedes dieser Spezialbauwerke veranschlagten Kosten);
6. für welche weiteren Bauabschnitte von Radschnellwegen in Baden-Württemberg in den nächsten fünf Jahren voraussichtlich Planungsverfahren begonnen werden sollen (bitte für jeden planerischen Bauabschnitt jeweils unter Angabe der Länge des Bauabschnitts);
7. welche der bereits fertiggestellten, in Bau befindlichen oder geplanten Bauabschnitte von Radschnellwegen in Baden-Württemberg durch Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete oder sonstige einem besonderen Schutzregime unterliegenden Flächen führen (bitte betroffenen planerischen Bauabschnitt jeweils unter Angabe der Art des Schutzgebiets, der Länge des durch das jeweilige Schutzgebiet führenden Strecke, etwaiger besonderer baulicher Maßnahmen, die aufgrund der Streckenführung durch ein Schutzgebiet erforderlich geworden sowie mit solchen besonderen baulichen verbunden zusätzlichen Kosten);
8. welche Erhebungen es nach Kenntnis der Landesregierung über die Nutzung der bereits fertig gestellten Radschnellwege gibt (bitte jeweils unter Angabe des Orts der Erhebung, des betroffenen Radschnellwegs sowie der Verkehrsfrequenz, die bei der Erhebung ermittelt worden ist).

1.12.2021

Dr. Jung, Trauschel, Hoher, Reith, Birnstock, Goll, Bonath, Heitlinger,
Dr. Schweickert, Dr. Rülke, Haußmann, Dr. Timm Kern FDP/DVP

Begründung

Die Landesregierung setzt sich in besonderem Maße für die Entwicklung des Radverkehrs ein. In diesem Kontext werden landesweit Planung und Bau von Radschnellwegen vorangetrieben. Zum Stand des Ausbaus des Radschnellweges sowie den weiteren Planungen soll dieser Antrag einen Sachstand abfragen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 11. Januar 2022 Nr. VM2-0141.3-6/92/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. *welche Radschnellwege es in Baden-Württemberg gibt und welche noch nicht bestehenden Radschnellwege die Landesregierung in den nächsten fünf Jahren zu bauen beabsichtigt;*

Im Stuttgarter Umland wurden bisher zwei Streckenabschnitte des RS 1 zwischen Böblingen/Sindelfingen und Stuttgart sowie zwischen Böblingen und Ehningen umgesetzt. Ende September 2021 wurde zudem ein erster Streckenabschnitt des künftigen RS 4 zwischen Ebersbach/Fils und Reichenbach/Fils realisiert.

Ergänzend dazu befinden sich derzeit insgesamt 15 Projekte in konkreter Planung. Ziel ist es, nach Abschluss der Planung in den nächsten fünf Jahren mit diesen Projekten in die Realisierung zu gehen sowie Abschnitte für den Verkehr freizugeben. Die einzelnen Projekte sind unter Ziffer 4 explizit genannt.

2. welche Kriterien für die Entscheidung zugrunde gelegt werden, wo ein Radschnellweg geplant oder gebaut werden soll;

Im März 2018 hat das Verkehrsministerium eine Potenzialanalyse (https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/c_Projekte_Infrastruktur/Radschnellverbindungen/Potenzialanalyse_2018-03-09_1_.pdf) für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg veröffentlicht. Mit der Analyse liegt erstmals ein umfassender Überblick über diejenigen Korridore vor, die aufgrund des Radverkehrsaufkommens grundsätzlich radschnellverbindungswürdig sind.

Mittlerweile wurden für fast alle Korridore aus der Potenzialanalyse und weitere zusätzliche Korridore Machbarkeitsstudien durchgeführt. In den Machbarkeitsstudien werden u. a. potenzielle Trassenverläufe in einem Korridor untersucht, zu erwartende Nutzerpotenziale abgeschätzt, der Nutzen-Kosten-Faktor ermittelt und die Möglichkeit der Einhaltung der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg geprüft. Insgesamt wurden bisher 60 Strecken mit einer Gesamtlänge von über 1.100 km in Machbarkeitsstudien untersucht (Übersichtskarte untersuchte Strecken in Machbarkeitsstudien (https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/i_Radschnellverbindungen/BaWue_Ausbaustand_der_Radschnellwege_Stand_Mai_2021_final.pdf)).

Kommt die Machbarkeitsstudie zu dem Ergebnis, dass die Realisierung einer Radschnellverbindung in diesem Korridor grundsätzlich machbar und auch wirtschaftlich sinnvoll ist, kann die Planung aufgenommen werden. Grundsätzlich sind für die Realisierung einer Radschnellverbindung dieselben Schritte wie bei der Realisierung einer Straße notwendig. Nach der Feststellung des Bedarfs sind die Vor- und Entwurfsplanung einschließlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung und eines landschaftspflegerischen Begleitplans erforderlich. Anschließend erfolgt zur Erlangung des Baurechts die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Nach Vorliegen des Baurechts wird die Ausführungsplanung erstellt, bevor mit dem Bau der Maßnahme begonnen werden kann.

3. welche Bauabschnitte von Radschnellwegen in Baden-Württemberg in den letzten fünf Jahren fertig gestellt worden sind (bitte für jeden planerischen Bauabschnitt jeweils unter Angabe Länge des Bauabschnitts, der Gesamtkosten, unter Benennung aller in dem Bauabschnitt enthaltener Spezialbauwerke wie Brücken oder Tunnel sowie der für jedes dieser Spezialbauwerke entstandenen Kosten);

Wie bereits unter 1. aufgeführt, wurden bisher insgesamt drei Abschnitte von Radschnellwegen in Baden-Württemberg umgesetzt. Folgende Tabelle gibt Antwort hinsichtlich der angefragten Länge sowie der Gesamtkosten des jeweiligen Abschnitts. Spezialbauwerke sind auf diesen Abschnitten nicht vorhanden.

RS-Nr.	Abschnitt	Länge (in km)	Gesamtkosten
1	Böblingen/Sindelfingen–Stuttgart–Vaihingen	8,3	3.200.000,00 €
	Böblingen–Ehningen	2	1.900.000,00 €
4	Reichenbach–Ebersbach	1,3	1.179.000,00 €

4. Welche Bauabschnitte von Radschnellwegen in Baden-Württemberg derzeit in Planung sind (bitte für jeden planerischen Bauabschnitt jeweils unter Angabe Länge des Bauabschnitts, des Stands des Planungsverfahrens, der geplanten Gesamtkosten, Benennung aller in dem Bauabschnitt nach heutigem Planungsstand enthaltener Spezialbauwerke wie Brücken oder Tunnel sowie der für jedes dieser Spezialbauwerke veranschlagten Kosten);

Insgesamt sind in Baden-Württemberg derzeit 15 Radschnellwege-Projekte in Planung. In Hinblick auf die detaillierte Beantwortung sei auf die *Anlage 1* verwiesen. Ergänzend dazu ist zu beachten, dass sich eine Vielzahl von Projekten derzeit noch in der Phase der Vorplanung (Vorzugsvariante z. T. noch nicht definiert) befindet, sodass die Angaben zu den Gesamtkosten als Kostenschätzungen zu bewerten sind sowie Aussagen zu Spezialbauwerken erst zu einem späteren Zeitpunkt konkretisiert werden können. Insgesamt erwartet die Landesregierung für Planung und Bau der bis 2030 angestrebten mindestens 20 Radschnellwege Gesamtkosten in Höhe von ca. 570 Mio. Euro.

5. welche Bauabschnitte von Radschnellwegen in Baden-Württemberg derzeit in Bau sind (bitte für jeden planerischen Bauabschnitt jeweils unter Angabe Länge des Bauabschnitts, des Stands der Bauarbeiten, der geplanten Gesamtkosten, unter Benennung aller in dem Bauabschnitt enthaltener Spezialbauwerke wie Brücken oder Tunnel sowie der für jedes dieser Spezialbauwerke veranschlagten Kosten);

Derzeit befindet sich ein weiterer 650 m langer Abschnitt des RS 1, BA 2.1 im Bereich Ehningen im Bau. Die Gesamtkosten des Bauabschnitts betragen laut des Landratsamts Böblingen 675.000 Euro. Darüber hinaus wird von einem zeitnahen Baubeginn eines Teilabschnitts des RS 15 (s. Anlage 1, RS 15 Mannheimer Abschnitt) ausgegangen.

6. für welche weiteren Bauabschnitte von Radschnellwegen in Baden-Württemberg in den nächsten fünf Jahren voraussichtlich Planungsverfahren begonnen werden sollen (bitte für jeden planerischen Bauabschnitt jeweils unter Angabe der Länge des Bauabschnitts);

In der Übersichtskarte untersuchter Strecken in Machbarkeitsstudien (https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/i_Radschnellverbindungen/BaWue_Ausbaustand_der_Radschnellwege_Stand_Mai_2021_final.pdf) sind alle durch Machbarkeitsstudien untersuchten und potenziell geeigneten Korridore dargestellt. Nicht alle geprüften Korridore oder Teilabschnitte erfüllen die Anforderungen an Radschnellverbindungen. Nur Korridore und Teilabschnitte, die im Hinblick auf Potenziale und Qualität Mindeststandards erfüllen, können als Radschnellverbindungen realisiert werden.

Unter Ziffer 4 sind die Radschnellwege aufgezählt, die sich derzeit in Planung befinden. Darüber hinaus gibt es weitere Strecken, deren Planung und Umsetzung als Radschnellverbindung in den Machbarkeitsstudien als grundsätzlich möglich und wirtschaftlich sinnvoll eingestuft wird, z. B. Offenburg–Kehl–Straßburg oder Tübingen–Reutlingen.

Die Aufnahme der Planungen für weitere Radschnellverbindungen, sowohl in der Baulast des Landes als auch in der Baulast des Kreises, ist abhängig von den vorhandenen Personalkapazitäten, der Bundes- und bei kommunalen Maßnahmen auch der Landesförderung sowie den verfügbaren Haushaltsmitteln.

7. welche der bereits fertiggestellten, in Bau befindlichen oder geplanten Bauabschnitte von Radschnellwegen in Baden-Württemberg durch Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete oder sonstige einem besonderen Schutzregime unterliegenden Flächen führen (bitte betroffenen planerischen Bauabschnitt jeweils unter Angabe der Art des Schutzgebiets, der Länge des durch das jeweilige Schutzgebiet führenden Strecke, etwaiger besonderer baulicher Maßnahmen, die Aufgrund der Streckenführung durch ein Schutzgebiet erforderlich geworden sowie mit solchen besonderen baulichen verbunden zusätzlichen Kosten);

Für die Beantwortung der Frage 7 sei auf die Anlage 2 verwiesen. Ergänzend dazu ist zu beachten, dass sich eine Vielzahl der Projekte derzeit noch in der Phase der Vorplanung (Vorzugsvariante z. T. noch nicht definiert) befinden, sodass die Angaben zu betroffenen Schutzgebieten sowie die dadurch erforderlichen Maßnahmen noch nicht spezifiziert sind.

8. welche Erhebungen es nach Kenntnis der Landesregierung über die Nutzung der bereits fertig gestellten Radschnellwege gibt (bitte jeweils unter Angabe des Orts der Erhebung, des betroffenen Radschnellwegs sowie der Verkehrsfrequenz, die bei der Erhebung ermittelt worden ist).

Der Landkreis Böblingen hat im Zuge des RS 1 zwischen Stuttgart-Böblingen/Sindelfingen und zwischen Böblingen-Ehningen (K1077) jeweils eine Dauerzählstelle installiert. Die Zählraten sowie die genaue Lage der Zählstellen werden vom Landkreis bereitgestellt und können unter <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=6811> abgerufen werden.

Am Demonstrationsteilstück des RS 4 zwischen Reichenbach und Ebersbach wird der Radverkehr bisher aufgrund der Kürze der Strecke nicht erhoben. Sobald weitere Teilabschnitte des RS 4 fertiggestellt sind, wird auch am RS 4 eine Dauerzählstelle aufgestellt.

Zukünftig ist es vorgesehen, dass an jedem Radschnellweg der Radverkehr mit mindestens einer Dauerzählstelle erhoben wird.

Belastbare Vergleiche mit den prognostizierten Verkehrszahlen aus den Machbarkeitsstudien sind erst nach Fertigstellung der gesamten RSV möglich.

Hermann
Minister für Verkehr

Anlage 1 | Frage 4

RS-Nr.	Bauabschnitt	Länge	Planungsstand	Kosten Bauabschnitt	Spezialbauwerke (Art)	Kosten (Spezialbauwerke)
RS 1	BA 1.2 Bereich BB/Sifi-Stgt. Brücke über K1057	0,2 km	Entwurfsplanung	3.600.000 Mio. €	Brücke	3.600.000 Mio. €
	BA 2.2 Bereich Ehningen RSV entlang K1077	1,6 km	Vorplanung	ca. 920.000 €	Brücke	ca. 80.000 €
	BA 2.3 Bereich Ehningen RSV entlang K1077	0,7 km	Vorplanung	ca. 640.000 €	Brücke	ca. 110.000 €
	BA 3 Bereich Gärtringen	2,5 km	Vorplanung für Strecke ohne Brücken	1.500.000 Mio. €	2 Brücken	noch nicht ermittelt
RS 2	Mannheim - Ilvesheim	6,00 km	Vorplanung	9.400.000,00 €	Brücke MA (ggf.)	6.000.000,00 €
					Unterführung KP Banater Str.	6.600.000,00 €
	Ilvesheim - einschl. Ladenburg	4,50 km	Vorplanung	6.000.000,00 €	Stützmauer entlang Kanal Ilvesheim anpassen	noch nicht ermittelt
					Stützmauer Industriegebiet Ladenburg	1.100.000,00 €
	Querung Neckar L. 597	3,00 km	Vorplanung	noch nicht ermittelt	Parallele Führung zur L. 597	
	Edingen Neckarhausen - HD Wieblingen	6,00 km	Vorplanung	3.700.000,00 €	Unterführung L 637	noch nicht ermittelt
RS 3					Neubau Unterführung A 5	1.100.000,00 €
	HD Wieblingen bis Heidelberg Bismarckplatz	5,00 km	Vorplanung	9.000.000,00 €	Verbreiterung Neckarpromenade	3.700.000,00 €
					Stadt an Fluss	8.000.000,00 €
	BA 1 Bad Wimpfen - Heilbronn	9,5 km	Entwurfsplanung	14.200.000,00 €	Brücke am Yachthafen	2.800.000,00 €
					Rampen zur Brücke am Yachthafen	2.510.000,00 €
					Brücke Wehrbrücke am Neckarsulm	2.900.000,00 €
RS 4	BA 2 Neckargartach - Klingenberg	8,5 - 9 km (je nach Variante)	Grundlagenermittlung	18.000.000,00 €	Unterführung der L 1101	770.000,00 €
					Brücken sind betroffen	noch nicht ermittelt
					Tunnel sind betroffen	noch nicht ermittelt
	BA 1	3,2 km	Vorplanung	4.950.000,00 €	Brücke über Rossneckar	1.300.000,00 €
	Esslingen - Reichenbach	20 km	Vorplanung	55.000.000,00 €	Neckarbrücke beim Alicensteg Esslingen	3.500.000,00 €
					Neckarbrücke westlich des Kraftwerks Altbach/Deizisau	4.890.000,00 €
					Neckarbrücke auf Höhe Freibad Deizisau	5.480.000,00 €
					Neckarbrücke südlich Bruckenwasen Plochingen	1.980.000,00 €
					Unterführung K 1211 zwischen Deizisau und Plochingen	1.200.000,00 €
					Unterführung L 1250 südlich Bruckenwasen Plochingen	800.000,00 €
					Filsquerung I Reichenbach	750.000,00 €
					Filsquerung II Reichenbach	975.000,00 €
RS 5					Instandsetzung Brücke Filsweg	240.000,00 €
	BA1 Schorndorf	ca. 0,46 km	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
	BA 2 Schorndorf - Winterbach	ca. 1,92 km	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
	BA 3 Winterbach (1)	ca. 0,41 km	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
	BA 4 Winterbach (2)	ca. 1,3 km	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
	BA 5 Winterbach - Remshalden	ca. 1,8 km	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
	BA 6 Remshalden (1)	ca. 1,1 km	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
	BA 7 Remshalden (2)	ca. 1,1 km	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
	BA 8 Remshalden (3)	ca. 0,85 km	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
	BA 9 Remshalden - Weinstadt	ca. 1,6 km	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
	BA 10 Weinstadt	Linienfindung	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
	BA 11 Weinstadt - Kernen - Fellbach	ca. 4,5 km	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
BA 12 Fellbach	Linienfindung	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.		
RS 6	Freiburg-Denzlingen-Stadt Freiburg (K)	20,5 km	Vorplanung	20.000.000,00 €	Noch keine Aussage möglich	
RS 7	Lörrach-Schopfheim	5,3 km	Vorplanung	10.000.000,00 €	Noch keine Aussage möglich	
RS 8	Gesamtbaumaßnahme	17,6 km	Vorplanung	31.100.000,00 €	Noch keine Aussagen möglich.	
	BA 1: Stadt Ludwigsburg	ca. 2,9 km	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
	BA 2: Stadt LB - Remseck	ca. 5,2 km	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
	BA 3: Remseck	ca. 0,95 km	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
	BA 4: Remseck - Kreisgrenze RMK	ca. 1,2 km	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
	BA 5: Kreisgrenze RMK - Waiblingen	Linienfindung	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
BA 6: Waiblingen	Linienfindung	Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.		
RS 9	Baindt - Baienfurt	2,4 km	Vorplanung	1.360.000,00 €		
	Baienfurt - Weingarten - Rav	3,7 km	Vorplanung	4.181.000,00 €		
	Ravensburg - Ravensburg/Ur	8,6 km	Vorplanung	15.268.000,00 €	2 Tunnel	4.000.000,00 €
	Ravensburg/Unterschach -	4,7 km	Vorplanung	3.090.000,00 €		
	Meckenbeuren/Bahnhof - Me	2,0 km	Vorplanung	877.000,00 €		
	Meckenbeuren/Kehlen - Fried	6,7 km	Vorplanung	13.712.000,00 €	2 Tunnel	4.000.000,00 €
					1 Tunnel	3.000.000,00 €
RS 10	Karlsruhe - Ettlingen		Vorplanung		Noch keine Aussagen möglich.	
RS 11					Unterführung L 371 (nur bei Variante 2)	1.000.000,00 €
	Rottenburg - Tübingen	7,59 km Var. 2 8,34 km Var. 5c	Vorplanung (aktuell sind noch die Varianten 2 und 5c in Abwägung)	Kostenschätzung Variante 2 =5,3 Mio.€, Variante 5c noch nicht bekannt	Überführung Alter Neckar (Varianten 2 und 5c)	300.000,00 €
					Rohrbachdurchlass (Varianten 2 und 5c)	noch nicht bekannt

					Unterführung Bahn (nur bei Variante 5c)	noch nicht bekannt
RS 12	Offenburg-Gengenbach	11 km	Grundlagenermittlung		Noch keine Aussagen möglich.	
RS 13	Karlsruhe - Rastatt	21,5 km	Vorplanung	21.000.000,00 €	Noch keine Aussage möglich.	
RS 14	BA 1 zw. Demonstarierteilstück und Filsquerung	0,7 km	Vorplanung	1.700.000,00 €	Brücke über die Fils	1.000.000,00 €
	BA 2 Ebersbach - Eislingen	19 km	Ausschreibung der Planungsleistung	23.663.500,00 €	BW 1: Tunnel, Querung Sparwieser Str. (Uhingen)	5.474.000,00 €
					BW 2: Brücke, Querung Fils (Uhingen)	2.052.800,00 €
					BW 3: Brücke Filsstr./Mühlbachstr. (Eislingen/Fils)	4.105.500,00 €
BA 3 Eislingen/Ost - Süßen/Löwenkreuzung	3 km	Entwurfsplanung	4.592.700,00 €			
RS 15 Mannheimer Abschnitt	RSW Umbau Anschlussrampe nördl. Neckar		Ausführungsplanung	260.000,00 €		
	Anschluss an Kammerschleusenbrücke		Ausführungsplanung	45.000,00 €		
	Herstellung Neckarplatt	0,37 km	Ausführungsplanung	2.686.000,00 €		
	Z-Überweg Feudenheimer Str.		Ausführungsplanung	861.000,00 €		
	Unterführung Feudenheimer Str.		Ausführungsplanung	861.000,00 €		
	Feudenheimer Straße bis Kleingartenanlage	1,14 km	Ausführungsplanung	1.782.500,00 €		
	Ausgleichsfläche		Ausführungsplanung	227.500,00 €		
	Kleingartenanlage bis Am Aubuckel		Ausführungsplanung	3.095.000,00 €		
	Unterführung Am Aubuckel		Ausführungsplanung		Unterführung	6.487.500,00 €
	RSW Spinelli (Bereich RSV 61 %)	0,79 km	Ausführungsplanung	2.932.500,00 €		
	RSW Spinelli (Bereich Zubringer 39%)		Ausführungsplanung	1.875.000,00 €		
	Anbindung Sudetenstraße bis Spinelli		Ausführungsplanung	1.666.250,00 €		
Brücke Sudetenstraße		Ausführungsplanung		Brücke	3.782.500,00 €	
Völklinger Straße	0,40 km	Ausführungsplanung	287.000,00 €			
RS 15 Weinheimer Abschnitt	Weinheim	4,5 km	Planung noch nicht begonnen.	1.700.000,00 €	k.A.	k.A.
RS 16	Heidelberg - Schwetzingen	7,00 km	Planung noch nicht be	11.200.000,00 €	Brücke über B 535	3.000.000,00 €

Anlage 2 | Frage 7

RS-Nr.	Bauabschnitt	Name des Gebiets	Art des Gebiets	Länge	erford. baul. Maßnahmen	zusätzl. Kosten	
RS1	BA 1.1 Bereich Böblingen/Sindelfingen-Stuttgart	Glemswald	Landschaftsschutzgebiet	7700 m	Sensoren und Zeitschaltuhr für Wegbeleuchtung	rund 75.000 €	
	BA 1.2 Bereich BB/Sifi-Stgt. Brücke über K1057	Glemswald	Landschaftsschutzgebiet	200 m			
RS 2	Mannheim	Unterer Neckar: Mannheimer Neckarau	Landschaftsschutzgebiet	650 m	RSW führt randlich daran entlang, ggf. kein Flächenverlust; noch nicht quantifizierbar		
			§ 30 Biotop	250 m ²	gleichartiger Ausgleich, da Flächenverlust		
	Ilvesheim		§ 30 Biotop	400 m ²	gleichartiger Ausgleich, da Flächenverlust		
	Wieblingen	Unterer Neckar zwischen Heidelberg und Ladenburg	Landschaftsschutzgebiet	100 m	RSW führt randlich entlang, ggf. kein Flächenverlust		
			§ 30 Biotop	120 m ²	gleichartiger Ausgleich, da Flächenverlust		
	Heidelberg	Unterer Neckar Heidelberg-Mannheim	FFH-Gebiet	100 m	RSW führt randlich entlang, ggf. kein Flächenverlust		
Heidelberg	Unterer Neckar zwischen Heidelberg und Ladenburg	Landschaftsschutzgebiet	1.500 m	RSW führt randlich entlang, ggf. kein Flächenverlust			
	Unterer Neckar Heidelberg-Mannheim	FFH-Gebiet	1.500 m	RSW führt randlich entlang, ggf. kein Flächenverlust			
RS 3	BA1	Neckartal zwischen Bad Wimpfen	Landschaftsschutzgebiet	1657 m	Gesamte Maßnahme innerhalb der Schutzgebietskategorie (Fahrbahn, Bankett, Böschung etc.)		
		Feldhecke südlich Wimpfen I	Geschütztes Biotop	47 m	Bankett, Böschung		
		Neckartalhang-Aufschluß des	Flächennaturdenkmal	158 m	Gesamte Maßnahme innerhalb der Schutzgebietskategorie (Fahrbahn, Bankett, Böschung etc.)		
		Gehölze am Neckarkanal südlich	Geschütztes Biotop	1237 m	Bankett, Böschung, stellenweise Fahrbahn		
		Neckar bei Neckarsulm und Untere	Geschütztes Biotop	134 m	Bankett, Böschung		
		Feldhecken am Neckarkanal II	Geschütztes Biotop	2176 m	Bankett, Böschung		
		Feldhecken und Feldgehölze am Radweg südlich der Neckarbrücke bei Neckarsulm	Geschütztes Biotop	324 m	Hauptsächlich Bankett und Böschung, stellenweise Fahrbahn		
		Auwaldstreifen am Böllinger os	Geschütztes Biotop	21 m	Fahrbahn, Bankett, Böschung		
		BA2	USG630125000011	Überschwemmungsgebiet Nec	345 m	Keine Veränderung des Retentionsquerschnitts des Neckars	
			USG630125000011	Überschwemmungsgebiet Nec	70 m	Keine Veränderung des Retentionsquerschnitts des Neckars	
	USG630125000011*		Überschwemmungsgebiet Nec	1980 m - 3160 m (je nach Variante)	Keine Veränderung des Retentionsquerschnitts des Neckars		
	LSG011210000005*		Landschaftsschutzgebiet	1980 m - 3160 m (je nach Variante)	Keine Aussage möglich.		
	WSG08121000110*		Wasserschutzgebiet, Zone II	1850 m - 2055 m (je nach Variante)	Keine Aussage möglich.		
	WSG08121000110*		Wasserschutzgebiet, Zone III	370 m	Keine Aussage möglich.		
	WSG08121000110*		Wasserschutzgebiet, Zone III	130 m - 180 m (je nach Variante)	Keine Aussage möglich.		
	FFH7021342**		Natura2000/FFH-Gebiet	95 m	Im Rahmen eines Brückenersatzneubaus betroffen		
	NSG081000000155**		Naturschutzgebiet	95 m	Im Rahmen eines Brückenersatzneubaus betroffen		
	B168201210101**		Besonders schützenswertes Bio	95 m	Im Rahmen eines Brückenersatzneubaus betroffen		
	RS 4	keine Abschnitte definiert	USG081210000006***	Landschaftsschutzgebiet	220 m	Keine Aussage möglich.	
			USG630125000011***	Überschwemmungsgebiet Nec	220 m	Keine Aussage möglich.	
Hecke zwischen zwei Wegen			Geschütztes Biotop	163 m			
Hecken am Bahndamm südöstlich			Geschütztes Biotop	240 m			
WSG Schiesshaus - ES-Sirnau			Festgesetztes Wasserschutzge	1294 m			
Magere Flachland-Mähwiesen			FFH-Mähwiese	56 m			
Alter Neckar			Landschaftsschutzgebiet	344 m			
Feldgehölz am Neckar östlich			Geschütztes Biotop	62 m			
Feldgehölz an der 'B10' im Ber			Geschütztes Biotop	83 m			
Feldgehölz und Hecken südlich			Geschütztes Biotop	204 m			
Feldgehölze an Verkehrsübun			Geschütztes Biotop	331 m			
Feldgehölze am Neckar süd. d			Geschütztes Biotop	28 m			
Hecken und Feldgehölz am Bo			Geschütztes Biotop	151 m			
Hecken am Kanal, Deizisau			Geschütztes Biotop	137 m			
Hecke westlich des Plochinger			Geschütztes Biotop	7 m			
Streuobstwiese Plochinger Par			Geschütztes Biotop	65 m			
Baumhecken und Feldgehölze			Geschütztes Biotop	1557 m			
Hecken und Feldgehölze im Fil			Geschütztes Biotop	326 m			
Feldhecke an der B10 (neu) an	Geschütztes Biotop	8 m					
Demonstrationsteilstück	Gentenried I-II - Ebersbach	WSG III/IIIA	350 m	keine	keine		
RS 5	BA 9: Remshalden - Weinstadt	Talabschnitt der Rems zw. Weinstadt und Remshalden samt Fuß und Kappelberges	LSG (1.19.062)	ca. 0,8 km	keine	Noch keine Aussage möglich.	
RS 6	Freiburg-Denzlingen-Waldkirch/Emmendingen (L)					Vorzugsvariante noch nicht ausgewählt, daher keine Aussage möglich.	
RS 7	Lörrach-Schopfheim					Vorzugsvariante noch nicht ausgewählt, daher keine Aussage möglich.	
RS 8	BA 4: Remseck - Kreisgrenze	1. Unteres Remstal und	1. FFH-Gebiet (7121341)	ca. 0,4 km	keine Aussage möglich.	Noch keine Aussage möglich.	
MBS Abschnitt A	Baindt - Baienfurt		Biotop	0 m			
			FFH-Gebiet	20 m	keine Aussage möglich.	Noch keine Aussage möglich.	
			HQ 100	30 m	keine Aussage möglich.	Noch keine Aussage möglich.	

RS 9	MBS Abschnitt B Baierfurt - Weingarten - Ravensburg		Biotop FFH-Gebiet HQ 100	0 m 0 m 60 m	Noch keine Aussage möglich.	Noch keine Aussage möglich.	
	MBS Abschnitt C Ravensburg - Ravensburg/Untereschach		Biotop FFH-Gebiet HQ 100	85 m 0 m 215 m	Noch keine Aussage möglich.	Noch keine Aussage möglich.	
	MBS Abschnitt D Ravensburg/Untereschach - Meckenbeuren/Bahnhof		Biotop FFH-Gebiet HQ 100	560 m 25 m 570 m	Noch keine Aussage möglich.	Noch keine Aussage möglich.	
	MBS Abschnitt E Meckenbeuren/Bahnhof - Meckenbeuren/Kehlen		Biotop FFH-Gebiet HQ 100	305 m 620 m 540 m	Noch keine Aussage möglich.	Noch keine Aussage möglich.	
	MBS Abschnitt F Meckenbeuren/Kehlen - Friedrichshafen/Stadtbahnhof		Biotop FFH-Gebiet HQ 100	185 m 10 m 1170 m	Noch keine Aussage möglich.	Noch keine Aussage möglich.	
	Verschneidung mit Schutzflächen, die in einem Abstand von 10 Meter zu Neu- und Ausbau liegen.						
RS 10	Karlsruhe - Ettlingen	Südliche Hardt	Landschaftsschutzgebiet	1.800 - 3.000 m	bis auf eine durchqueren alle Varianten das LSG;		
		Altholzinsel S Weiherfeld	§ 30 Biotop (Waldbiotop)	120 - 420 m	RSW führt randlich entlang, vielleicht kein Flächenverlust		
		USG ALB	Überschwemmungsgebiet	730 - 3.300 m	Ausgleich Retentionsraum Noch keine Aussage möglich.		
		Hardtwald zwischen Karlsruhe und Muggensturm	FFH-Gebiet	120 - 420 m	RSW führt randlich entlang, ggf. kein Flächenverlust		
RS 11	Rottenburg - Tübingen	Spitzberg, Pfaffenberg, Kochhartgraben und Neckar	FFH-Gebiet Schutzgebiets-Nr. 7419341	mind. 420 m	ggf. Schutzmaßnahmen, Wiederherstellung Noch keine Aussage möglich.		
RS 12	Vorzugsvariante noch nicht ausgewählt, daher keine Aussage möglich.						
RS 13	Karlsruhe - Rastatt	Vorzugsvariante noch nicht ausgewählt, daher keine Aussage möglich.					
RS 14	Bauabschnitt 1 zw. Demonstrationsteilstück und Filsquerung Bauabschnitt 2 Ebersbach - Eislingen	Gentenried I+II - Ebersbach Überschwemmungsgebiet Ebersbach/Fils Erweiterung	WSG Zone IIIA Überschwemmungsgebiet	700 m 325 m	Noch keine Aussage möglich. Noch keine Aussage möglich.		
		Ebersbach an der Fils	Wasserschutzgebiet	4500 m	Ausgleichsmaßnahme unbekannt		
		Uhingen	Wasserschutzgebiet	600 m	Ausgleichsmaßnahme unbekannt		
			Gewässerrandstreifen	640 m	Ausbau bis 2m in Gewässerrandstr.		
		Eislingen/Fils	Wasserschutzgebiet	170m	Ausgleichsmaßnahme unbekannt Ausbau in Biotop nach NatSchG		
113.000,00 €							
RS 15 Mannheimer Abschnitt	Kleingartenanlage bis Am Aubuckel	Feudenheimer Au	Landschaftsschutzgebiet	676 m	Amphibienleitsystem 150.000,00 €		
RS 15 Weinheimer Abschnitt	Unterführung Am Aubuckel	Feudenheimer Au	Landschaftsschutzgebiet	44 m	Naturstreifen 27.000,00 €		
RS 15 Weinheimer Abschnitt	Weinheim	keine Schutzgebiete betroffen					
RS 16	Eppelheim - Plankstadt	Feldhecken südwestlich Eppelheim - Kleinbahntrasse	Biotop	ca. 1,5 km	Noch keine Aussage möglich. Noch keine Aussage möglich.		