

Antrag

der Abg. Reinhold Pix und Martina Braun u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

**des Ministeriums für Ernährung, Ländlichen Raum
und Verbraucherschutz**

Generalwildwegeplan und Wiedervernetzung von Wildtierlebensräumen in Baden-Württemberg

Antrag

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

1. wann mit der Veröffentlichung des überarbeiteten Generalwildwegeplans und den zugrundeliegenden aktualisierten Daten zu rechnen ist und in welchem Turnus der Generalwildwegeplan sowie die Biotopverbundplanung des Offenlandes in der Regel erneuert werden;
2. zu welchen Ergebnissen die aktuelle Fortschreibung des Generalwildwegeplans kommt;
3. wie in diese Planungsgrundlagen prognostizierte Entwicklungen im Verkehrsaufkommen bzw. geplante Infrastrukturvorhaben jeweils einfließen, um künftig Zerschneidungen von Wildtierlebensräumen zu vermeiden;
4. welche Auslöser zu einer Vervierfachung der Engstellen von 38 auf 128 (< 1000 m Breite des Wildtierkorridors zwischen bebauten Flächen) geführt haben (bitte unter Angabe der dafür jeweils verantwortlichen Planungsbehörden);
5. wie im Rahmen der Fortschreibung des Generalwildwegeplans erfasst wird, welche Entwicklungen in Infrastruktur- und Siedlungsplanung zur Vervierfachung der Engstellen im Wildtierkorridornetz geführt haben und wie sich in diesem Zusammenhang Zuständigkeiten für Planung, Genehmigung und Umsetzung auf die verschiedenen Verwaltungsebenen und ggf. Ministerien verteilen;
6. welche Maßnahmen in den vergangenen zehn Jahren ergriffen wurden, um die Durchlässigkeit und Funktionalität des Biotopverbunds in Wald und Offenland zu gewährleisten und zu verbessern, bzw. welche Maßnahmen diesbezüglich mit welchem zeitlichen Rahmen in Planung sind;

7. inwiefern Wanderbewegungen und damit der genetische Austausch zwischen Wildtierpopulationen entlang der Wildtierkorridore sichergestellt sind bzw. werden;
8. inwiefern die Ergebnisse und Empfehlungen des Generalwildwegeplans zur Wiedervernetzung und zum Erhalt des Biotopverbunds in der Planung und Vorhabensbewältigung von Infrastruktureinrichtungen, Wohnsiedlungen, Industrie- und Gewerbeflächen, Abbaugebieten oder von Sonderflächen wie Golf- oder Campingplätzen berücksichtigt werden;
9. inwiefern eine verbindliche bzw. verpflichtende Berücksichtigung der Wildtierkorridore aus dem Generalwildwegeplan beim Neu- und Ausbau von (Verkehrs-)Infrastruktur, insbesondere mit Blick auf deren frühzeitige Einbindung in die jeweiligen Planungsverfahren, erfolgt, zum Wohle des Artenschutzes und um Wildunfälle und damit Tierleid deutlich zu reduzieren;
10. inwiefern die für Infrastruktur-, Bau- und Raumplanung zuständigen Behörden für das Thema Biotopverbund sensibilisiert und geschult werden;
11. welche Fortschritte das Landeskonzept Wiedervernetzung in Bezug auf für Wildtiere relevante Maßnahmen gemacht hat;
12. welche Strategien die Landesregierung neben dem Landeskonzept zur Wiedervernetzung sieht, um die Auswirkungen des hohen Nutzungsdrucks und des Flächenverbrauchs in Baden-Württemberg auf Wildtiere und die Biodiversität möglichst gering zu halten und damit ein funktionales Ökosystem zu erhalten;
13. inwiefern Möglichkeiten gesehen werden, um die komplexen Planfeststellungsverfahren zur Genehmigung von Grünbrücken oder Unterführungen zu vereinfachen und schneller voranzubringen.

29.7.2025

Pix, Braun, Nentwich, Hahn, Waldbüßer,
Tonojan, Holmberg, Behrens GRÜNE

Begründung

Die Wiedervernetzung zerschnittener Lebensräume ist eine gesetzliche Verpflichtung gemäß Bundesnaturschutzgesetz und Naturschutzgesetz BW. Neben der Biotopverbundplanung des Offenlandes ist der Generalwildwegeplan (GWP) dabei eine zentrale Fachgrundlage zur Umsetzung eines funktionalen Biotopverbunds. Aktuelle Analysen im Rahmen der anstehenden Fortschreibung des Generalwildwegeplans zeigen eine dramatische Entwicklung: Die Zahl der Engstellen im landesweiten Wildtierkorridornetz hat sich vervierfacht, wodurch zentrale Korridore massiv in ihrer Funktion beeinträchtigt werden. Der Antrag erfragt den aktuellen Stand der Umsetzung des Generalwildwegeplans.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 11. September 2025 Nr. MLR56-9213-103/26/2 nimmt das Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft, dem Ministerium für Verkehr und dem Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. wann mit der Veröffentlichung des überarbeiteten Generalwildwegeplans und den zugrundeliegenden aktualisierten Daten zu rechnen ist und in welchem Turnus der Generalwildwegeplan sowie die Biotopverbundplanung des Offenlandes in der Regel erneuert werden;

Zu 1.:

Der Generalwildwegeplan (GWP) stellt die Flächen und Korridore in Baden-Württemberg dar, die für die Vernetzung der Waldlebensräume der Wildtiere im Rahmen eines länderübergreifenden Biotopverbundes unter Berücksichtigung der gegebenen Flächennutzung erforderlich sind (§ 46 JWMG). Der GWP soll auf bestehende Barrieren, die der Vernetzung der Lebensräume entgegenstehen oder diese erschweren und auf Maßnahmen, welche die Vernetzung der Lebensräume fördern können, hinweisen. Er wurde 2012 erstmalig vom Landtag Baden-Württemberg verabschiedet und 2015 im Jagd- und Wildtiermanagementgesetz (JWMG) und Landesnaturschutzgesetz (NatSchG) als Teil des Fachplans „Landesweiter Biotopverbund“ gesetzlich verankert.

Die oberste Jagdbehörde erstellt den GWP unter Beteiligung wissenschaftlicher Einrichtungen alle zehn Jahre oder bei besonderer Veranlassung. Die Überarbeitung des GWP ist erfolgt. Die Veröffentlichung des überarbeiteten Generalwildwegesplanes erfolgt in Kürze.

Der Fachplan „Landesweiter Biotopverbund“ wurde 2012 von der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) für das Offenland aufgestellt und 2020 auf Basis neuer, landesweit verfügbarer Kartiererergebnisse und Datengrundlagen aktualisiert. Der Fachplan wurde 2021 um den Biotopverbund Gewässerlandschaften erweitert. Eine Ergänzung zum Fachplan ist seit 2022 die Raumkulisse Feldvögel. Derzeit konkretisieren die Gemeinden für ihr Gebiet den Biotopverbund, indem sie Biotopverbundpläne auf Grundlage des Fachplans Landesweiter Biotopverbund erstellen oder die Landschafts- oder Grünordnungspläne anpassen. Ein Datum für eine Überarbeitung des Fachplans „Landesweiter Biotopverbund“ (Offenland und Gewässerlandschaften) ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht festgelegt.

2. zu welchen Ergebnissen die aktuelle Fortschreibung des Generalwildwegeplans kommt;

Zu 2.:

Die Analysen im Zuge der Fortschreibung des GWPs zeigen, dass die Umsetzung eines funktionalen Biotopverbunds noch möglich ist, aber zunehmend schwieriger wird. Die Überwindbarkeit von Verkehrsinfrastruktur in den Wildtierkorridoren ist, entgegen der gesetzten Landesziele, seit 2010 noch nicht so vorangekommen, wie gewünscht. Seit 2010 vervierfachte sich die Anzahl der Engstellen (< 1000 m Breite des Wildtierkorridors zwischen bebauten Flächen). Ein Viertel der bisher ausgewiesenen Engstellen wurde aufgrund von fortschreitender Flächenneuanspruchnahme noch schmaler.

^{*)} Nach Ablauf der Drei-Wochenfrist eingegangen.

3. *wie in diese Planungsgrundlagen prognostizierte Entwicklungen im Verkehrsaufkommen bzw. geplante Infrastrukturvorhaben jeweils einfließen, um künftig Zerschneidungen von Wildtierlebensräumen zu vermeiden;*

Zu 3.:

Für die Analyse der Zerschneidungswirkung werden jeweils die aktuellsten zur Verfügung stehenden Straßenverkehrsdaten bzw. Ausbaustufen der Bahn verwendet. Zukünftige bzw. neue Zerschneidungen werden im Planfeststellungsverfahren abgearbeitet. Planungsvorhaben kommunaler Planungsträger sind bei der Fortschreibung des GWP in der Regel unbekannt und können deshalb vorab nicht berücksichtigt werden.

4. *welche Auslöser zu einer Vervierfachung der Engstellen von 38 auf 128 (< 1000 m Breite des Wildtierkorridors zwischen bebauten Flächen) geführt haben (bitte unter Angabe der dafür jeweils verantwortlichen Planungsbehörden);*

Zu 4.:

Engstellen sind funktional vulnerable oder bereits funktional eingeschränkte Abschnitte, an denen ein Wildtierkorridor durch bebaute bzw. andere ungeeignete Flächennutzungen, die mindestens 10 ha Fläche beanspruchen, auf weniger als 1000 m minimaler Zielbreite begrenzt wird. Für die starke Zunahme bekannter Engstellen gibt es verschiedene Gründe:

Es gab eine starke Zunahme von versiegelten Flächen in der letzten Dekade, z. B. durch Neuausweisung oder Erweiterung von Industrie- und Gewerbegebieten sowie von Siedlungsflächen. Da der GWP erst seit 2015 gesetzlich verbindlich bei Eingriffen abwägend zu berücksichtigen ist, wurden entsprechend seinerzeit bereits laufende Planungen ohne Berücksichtigung des GWP durchgeführt. Ein Viertel der 2010 bekannten Engstellen wurde durch die anhaltende Flächenneuinanspruchnahme dadurch noch schmaler. An Wildtierkorridore angrenzende, bereits vorhandene Infrastruktur begünstigt die Bildung neuer Engstellen. Allerdings beziehen sich die Engstellen des Generalwildwegeplans in erst Linie auf bebaute Flächen in Siedlungsbändern, welche nicht im Zuständigkeitsbereich des Ministeriums für Verkehr liegen. Weiter hat sich die Zuordnung der Objektklassen in der Zwischenzeit geändert. Objektklassen, die bei der Aktualisierung neu bzw. systematisch berücksichtigt wurden, sind beispielsweise Wildgehege, Häfen und Hafenbecken, Golf- und Zeltplätze, Deponien, Freiflächenphotovoltaikanlagen und Schrebergärten. Diese sind in der Regel gezäunt und haben daher eine hohe Barrierewirkung für Wildtiere. Durch Verbesserung der Methodik sowie neuer Datengrundlagen wurden insgesamt 72 Engstellen analysiert, die eigentlich bereits 2010 als Engstellen anzusehen gewesen wären.

5. *wie im Rahmen der Fortschreibung des Generalwildwegeplans erfasst wird, welche Entwicklungen in Infrastruktur- und Siedlungsplanung zur Vervierfachung der Engstellen im Wildtierkorridornetz geführt haben und wie sich in diesem Zusammenhang Zuständigkeiten für Planung, Genehmigung und Umsetzung auf die verschiedenen Verwaltungsebenen und ggf. Ministerien verteilen;*

Zu 5.:

Im Rahmen der Fortschreibung des GWP werden verschiedene Datenquellen wie Luftbilder oder ergänzende Begänge zur Analyse der Engstellenentwicklung herangezogen. Anhand der an der FVA zur Verfügung stehenden Datengrundlagen können die Ursachen für die Bildung von neuen Engstellen bzw. Verschmälerung bereits existierender Engstellen nur teilweise zugeordnet werden. Ursächlich für die Entstehung neuer oder die Verschmälerung von Engstellen waren, sofern zuordenbar, überwiegend die Erweiterung von Siedlungs-, Industrie- oder Gewerbeanlagen oder die Erweiterung von Abbauflächen.

Die Zuständigkeiten für die Planung, Genehmigung und Umsetzung liegen überwiegend im Bereich kommunaler, teilweise privater Planungsträger. Als Genehmigungsbehörden sind überwiegend untere Verwaltungsbehörden, teilweise auch die Regierungspräsidien zuständig.

Die Engstellen des Generalwildwegeplans beziehen sich in erster Linie wie ausgeführt auf bebaute Flächen in Siedlungsbändern, die nicht im Zuständigkeitsbereich des Verkehrsministeriums (VM) liegen. Sofern mit dem Bau bzw. der Erweiterung von Siedlungs- und Gewerbeflächen ein Neu- oder Ausbau von Bundes- und Landesstraßen verbunden ist, wird geprüft, ob von dem betreffenden Vorhaben erhebliche Zerschneidungswirkungen ausgehen. In diesem Zuge finden, wie bei dem Neu- oder Ausbau von Bundes- und Landesstraßen üblich, der Fachplan landesweiter Biotopverbund inklusive der Wildtierkorridore des Generalwildwegeplans ebenso Berücksichtigung wie ggf. vorliegende regionale Verbundkonzepte und bekannte Amphibienwanderstrecken an Straßen.

Die Zuständigkeit für Planung und Bau von Bundes- und Landesstraßen obliegen den Abteilungen 4 – Mobilität, Verkehr, Straßen – der Regierungspräsidien. Für die zugehörige Planfeststellung oder -genehmigung sind die Planfeststellungsbehörden der Regierungspräsidien zuständig.

6. welche Maßnahmen in den vergangenen zehn Jahren ergriffen wurden, um die Durchlässigkeit und Funktionalität des Biotopverbunds in Wald und Offenland zu gewährleisten und zu verbessern, bzw. welche Maßnahmen diesbezüglich mit welchem zeitlichen Rahmen in Planung sind;

Zu 6.:

Die FVA berät auf Anfrage die Planungsträger oder die Träger öffentlicher Belange zu Fragen der Durchlässigkeit und Funktionalität der Wildtierkorridore. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit werden Beteiligte am Planungsprozess laufend über die Bedeutung durchlässiger Wildtierkorridore für die Gesunderhaltung der Wildtierbestände informiert. Die Öffentlichkeit wird über das Wildtierportal des Landes oder im Rahmen der Wildtierberichte laufend über die Bedeutung der landesweiten Korridore informiert.

Im Übergangsbereich zwischen Wald- und Offenlandbiotopen bieten strukturierte Waldrandbereiche auf kleinem Raum verschiedenste Lebensräume und sind für viele Arten wichtige Übergangsbereiche zwischen den Ökosystemen Wald und Offenland. Sie mildern die Barrierewirkung des Waldes für Offenlandarten ab und machen die Landschaft damit durchlässiger bzw. durchwanderbarer.

Daher sind die Gemeinden aufgefordert, bei ihrer Konkretisierung des Fachplans „Landesweiter Biotopverbund“ auch den Waldrandbereich auf hundert Meter Breite mitzudenken und geeignete Maßnahmen zu planen und umzusetzen.

Weiterhin wurden Maßnahmen durch die Straßenbauverwaltung zum Teil unter Einbeziehung der FVA ergriffen:

Landeskonzept Wiedervernetzung an Straßen

Aufbauend auf den Zielen der Landesregierung zur Realisierung einer „Grünen Infrastruktur“ und in Anlehnung an die Naturschutzstrategie des Landes hat das Ministerium für Verkehr im Jahr 2015 das Landeskonzept Wiedervernetzung an Straßen Baden-Württembergs veröffentlicht. Es setzt sich aus drei Bausteinen zusammen: prioritäre Abschnitte des Bundesprogramms Wiedervernetzung, Konfliktstellen auf Basis der Fachpläne des Landes zum Biotopverbund und Amphibienwanderstrecken an Straßen. Die erstgenannten Bausteine wurden in Zusammenarbeit mit der FVA und einem Fachbüro erarbeitet. Bei den Amphibienwanderstrecken an Straßen handelte es sich um ein Kooperationsprojekt mit dem Naturschutzbund Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e. V.. Weitere Ausführungen zum Landeskonzept Wiedervernetzung sind dem Beitrag zu Ziffer 11 zu entnehmen.

Aufwertung unter Brücken zum Ausbau des Biotopverbunds

In Ergänzung zu herkömmlichen Wiedervernetzungsmaßnahmen bieten bestehende Straßenbrücken das Potenzial, durch eine naturschutzfachliche Aufwertung unter diesen Bauwerken mit verhältnismäßig geringem Aufwand zusätzliche Quermöglichkeiten für bestimmte Artengruppen zu schaffen. Dazu können auch Optimierungen im näheren Umfeld, wie z. B. die Ergänzung von Leitstrukturen,

beitragen. Ziel des im Dezember 2024 an ein Fachbüro vergebenen Projektes ist, eine Prioritätenliste und ein Maßnahmenpaket zu entwickeln, um mit baulichen und naturschutzfachlichen Maßnahmen die Flächen unter und im Umfeld von ausgewählten Straßenbrücken aufzuwerten. Die Maßnahmen, die vorrangig als Kompensations- oder als bevorratete Ökokontomaßnahmen umgesetzt werden sollen, dienen dazu, ökologische Wechselbeziehungen wiederherzustellen und den Biotopverbund zu stärken. Die Fertigstellung der Prioritätenliste inklusive Maßnahmenvorschläge ist zum Ende des Jahres 2025 vorgesehen.

Evaluation bestehender Tierquerungshilfen und Grünbrückenmonitoring

Aktuell sind in Baden-Württemberg 19 Über- und vier Unterführungsbauwerke mit tierökologischer Funktion an Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen in Betrieb. Deren Planung und Errichtung liegt zu einem großen Teil längere Zeit zurück und basiert auf älteren Regelwerken und Wissensständen. Dem VM war es ein Anliegen, insbesondere die älteren Tierquerungshilfen größeren Umfangs (Grün-/Faunabrücken und Faunaunterführungen) kritisch betrachten zu lassen und mit dem aktuellen Wissensstand abzugleichen. Im Auftrag des VM wurden daher von einem Fachbüro alle oben genannten Tierquerungshilfen anhand eines Evaluierungsbogens überprüft. Aufbauend auf systematischen Eignungs- und Zustandskontrollen der Bauwerke, der Auswertung aller verfügbaren Daten aus Planung, Bau und der bisherigen Pflege/Unterhaltung sowie der Befragung fachkundiger Personen vor Ort wurde eine fachgerechte Optimierung der Bauwerke einschließlich ihres unmittelbaren Umfeldes überprüft.

Parallel hierzu wurden zwei Grünbrücken und eine Faunaunterführung im Rahmen eines repräsentativen Monitorings durch die FVA überprüft. Repräsentativ bedeutet in diesem Kontext die Durchführung eines Monitorings mit möglichst wenig aufwändigen, aber trotzdem hinreichend aussagefähigen Methoden und Fokus auf leicht erfassbaren Arten, die aber repräsentativ für spezifische Habitate oder Mobilitätstypen stehen.

Mit den vorgenannten Untersuchungen liegen wichtige, aktuelle Grundlagen zu den bestehenden, größeren Tierquerungshilfen Baden-Württembergs vor. Das Monitoring der zwei Grün-/Faunabrücken bestätigt, dass die untersuchten Bauwerke von Wildtieren zur sicheren Querung der jeweiligen Straßen genutzt werden. Neben mittelgroßen und großen Säugetieren wie Rehen, Wildschweinen, Dachsen, Füchsen, Mardern und Hasen nutzten auch Fledermäuse, Bilche, Reptilien und Laufkäfer die Querungshilfen. Bei einer Grünbrücke wurde zudem eine Nutzung des Bauwerks durch die Wildkatze erstmalig sicher bestätigt. Ergebnis des Monitorings ist weiterhin, dass die untersuchten Tierquerungshilfen ebenfalls häufig von Menschen und ihren Haustieren zum Queren genutzt worden sind. Die Funktionseinbußen durch (Wege-)Infrastruktur und Störungen von Tierquerungshilfen sind problematisch und durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren. Mit diesem Monitoring wurde der erste wichtige Schritt geleistet, um Empfehlungen für die betreffenden Tierquerungshilfen herauszuarbeiten. Für die überprüfte Grün- und Faunabrücke wurden bereits erste Maßnahmen umgesetzt, die jedoch aufgrund des Zeitraumes noch nicht alle im Monitoring berücksichtigt werden konnten.

Aufbauend auf den Ergebnissen hat die Straßenbauverwaltung des Landes gemeinsam mit der FVA zudem einen Kurzfilm zur Planung und Gestaltung von Grünbrücken erstellt. Der Film soll Menschen dafür sensibilisieren, Tierquerungshilfen und deren Umfeld nicht zu betreten, um Störungen durch den Menschen zu reduzieren. Der Kurzfilm wurde im Rahmen des Sonderprogrammes zur Stärkung der biologischen Vielfalt veröffentlicht und ist im Internet unter folgendem Link abrufbar: *Planung und Evaluierung von Grünbrücken – YouTube*.

Förderung von Wiedervernetzungsmaßnahmen an kommunalen Straßen, Rad- und Schienenwegen

Ein Großteil der prioritären Amphibienwanderstrecken des Landeskonzeptes Wiedervernetzung liegt an Straßen im Zuständigkeitsbereich von Kreisen und Gemeinden, für die das Landeskonzept nur einen empfehlenden Charakter hat. In den Jahren 2018 und 2019 konnten Planung und Bau von Amphibienschutzanlagen an kommunalen Straßen über das Sonderprogramm zur Stärkung der biologischen Vielfalt gefördert werden, um auch an diesen Straßen das Landeskonzept sukzessive umzusetzen. Über das Sonderprogramm wurden fünf Amphibienschutzmaß-

nahmen realisiert. Diese Fördermöglichkeit wurde im Jahr 2020 abgelöst durch die Aufnahme des Tatbestandes der Wiedervernetzung in das Landesgemeindefinanzierungsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Über das LGVFG können seit dem 1. Januar 2020 Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen an kommunalen Straßen, Rad- und Schienenwegen gefördert werden. Mit dem LGVFG und der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des LGVFG (VwV-LGVFG) ist eine wichtige Grundlage gelegt, um Wiedervernetzungsmaßnahmen an kommunalen Straßen, Rad- und Schienenwegen umzusetzen.

Aktualisierung der Amphibienwanderabschnitte an Straßen

Da zwischenzeitlich verschiedene Konfliktstellen der Amphibienwanderabschnitte aus dem Landeskonzzept Wiedervernetzung durch Kleintierschutzanlagen entschärft worden sind, ist für die Jahre 2025/2026 eine Aktualisierung der Amphibienwanderabschnitte an Bundes-, Landes- und kommunalen Straßen als Grundlage für den Bau von Kleintierschutzanlagen vorgesehen.

7. inwiefern Wanderbewegungen und damit der genetische Austausch zwischen Wildtierpopulationen entlang der Wildtierkorridore sichergestellt sind bzw. werden;

Zu 7.:

Durchlässige Wildtierkorridore sind essentiell für den genetischen Austausch fragmentierter Teilpopulationen und für die Gesunderhaltung der Wildtierbestände. Zur Nutzung der Wildtierkorridore durch die einzelnen Wildtierarten liegen nur punktuell Erkenntnisse vor. Ein systematisches Monitoring findet dazu bisher nicht statt. Zur genetischen Vernetzung der Rotwildgebiete sind durchlässige Wanderkorridore entscheidend.

Gemäß § 22 Naturschutzgesetz soll der Biotopverbund bis 2030 auf 15 % der Offenlandfläche Baden-Württembergs ausgebaut werden. Diese vernetzte Biotopfläche im Offenland kann für alle wildlebenden Tierarten eine positive Wirkung erzielen und den Austausch zwischen Populationen fördern. Für das Erreichen des wichtigen 15 %-Ziels setzt die Landesregierung hohe personelle und finanzielle Ressourcen ein und hat bereits erste Erfolge erzielt (s. *Bericht Biotopverbund in Baden-Württemberg* auf der Internetseite des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg [UM]).

8. inwiefern die Ergebnisse und Empfehlungen des Generalwildwegeplans zur Wiedervernetzung und zum Erhalt des Biotopverbunds in der Planung und Vorhabensbewältigung von Infrastruktureinrichtungen, Wohnsiedlungen, Industrie- und Gewerbeflächen, Abbaugebieten oder von Sonderflächen wie Golf- oder Campingplätzen berücksichtigt werden;

Zu 8.:

Gemäß § 46 Absatz 3 Jagd- und Wildtiermanagementgesetz ist der Inhalt des Generalwildwegeplans von öffentlichen Stellen als Informations-, Planungs- und Abwägungsgrundlage bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sowie Entscheidungen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Maßnahmen im Rahmen der fachgesetzlichen Abwägungssystematik zu berücksichtigen. In welchem Umfang die Offenhaltung der Wildtierkorridore in den konkreten Planungen berücksichtigt wird, ist Teil der Planungs- und Genehmigungsverfahren. Eine generelle Pflicht zur Sicherung der Wildtierkorridore gibt es nicht.

Wie unter Ziffer 4 dargelegt, wird bei dem Aus- und Neubau von Bundes- und Landesstraßen geprüft, ob von dem betreffenden Vorhaben erhebliche Zerschneidungswirkungen ausgehen. In diesem Zuge finden der Fachplan landesweiter Biotopverbund inklusive der Wildtierkorridore des Generalwildwegeplans ebenso Berücksichtigung wie ggf. vorliegende regionale Verbundkonzepte und bekannte Amphibienwanderstrecken an Straßen. Im Falle des Vorliegens erheblicher Trennwirkungen in Bezug auf die Wildtierkorridore des Generalwildwegeplans werden als Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen Grün-/Faunaüberführungen oder Grün-/Faunaunterführungen geplant und gebaut.

Der bereits vor Jahren stattgefundenen Paradigmenwechsel in der Straßenbauverwaltung nach dem „Sanierung vor Aus- und Neubau“ gilt, hat sich auch in der laufenden Legislaturperiode fortgesetzt. Hiermit ist auch verbunden, dass es derzeit weniger Vorhaben gibt, bei denen größere Tierquerungshilfen wie Grünbrücken oder Grünunterführungen als Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen erforderlich werden.

9. inwiefern eine verbindliche bzw. verpflichtende Berücksichtigung der Wildtierkorridore aus dem Generalwildwegeplan beim Neu- und Ausbau von (Verkehrs-) Infrastruktur, insbesondere mit Blick auf deren frühzeitige Einbindung in die jeweiligen Planungsverfahren, erfolgt, zum Wohle des Artenschutzes und um Wildunfälle und damit Tierleid deutlich zu reduzieren;

Zu 9.:

Gemäß § 46 Absatz 3 Jagd- und Wildtiermanagementgesetz ist der Inhalt des Generalwildwegeplans von öffentlichen Stellen als Informations-, Planungs- und Abwägungsgrundlage bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sowie Entscheidungen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Maßnahmen im Rahmen der fachgesetzlichen Abwägungssystematik zu berücksichtigen.

Aufgrund der Bedeutung des Biotopverbundes ist bei der für den internen Dienstgebrauch in der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg erstellten Arbeitshilfe für die Planung in der Straßenbauverwaltung ein Kapitel zum Biotopverbund und zur Wiedervernetzung integriert worden. Dieses Kapitel enthält u. a. Ausführungen zur Ermittlung der Zerschneidungswirkungen eines Straßenbauvorhabens sowie zu den hierbei zugrunde zu legenden relevanten Plänen und Programmen, wie z. B. des Fachplans landesweiter Biotopverbund und des Generalwildwegeplans. Um eine frühzeitige Berücksichtigung zu gewährleisten, ist zusätzlich der Hinweis enthalten, dass die Belange des Biotopverbundes im Rahmen der Vorplanung in der für diese Planungsstufe geeigneten Form zu berücksichtigen sind.

Darüber hinaus ist in einem Erlass des VM aus 03/2021 zu Planung, Bau, Pflege und Kontrolle von Querungshilfen aufgeführt, dass alle Planungen zu Grünbrücken und Grünunterführungen frühzeitig mit dem VM abzustimmen sowie die FVA frühzeitig in die Verortung und Gestaltung der Maßnahme einzubinden ist.

10. inwiefern die für Infrastruktur-, Bau- und Raumplanung zuständigen Behörden für das Thema Biotopverbund sensibilisiert und geschult werden;

Zu 10.:

In jedem Stadt- und Landkreis stehen Wildtierbeauftragte als kompetente Ansprechpartner den Planungsträgern zur Verfügung. Diese unterstützen durch ihre Expertise die an Planungsverfahren Beteiligten fachlich zu Fragen des Biotopverbundes für waldbundene Tierarten des JWMG. Den Wildtierbeauftragten stehen weiter die Fachexperten der FVA für weiterführende Fragestellungen zur Verfügung. Die FVA organisiert die Vernetzung und Schulung der Wildtierbeauftragten zum GWP und dessen fachliche Grundlagen.

Zur Unterstützung, Koordinierung und landeseinheitlichen Umsetzung der Biotopverbundplanungen wurden seit 2020 in allen 35 Landkreisen, seit 2024 auch in den neun Stadtkreisen, Biotopverbundbotschafterinnen und Biotopverbundbotschafter bei den Landschaftserhaltungsverbänden (LEV) bzw. den unteren Naturschutzbehörden (UNB) angestellt. Ihre Aufgabe ist es, die Kommunen zu motivieren, sich am Biotopverbund zu beteiligen. Sie vermitteln zwischen allen Beteiligten und sind Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner bei Fragen zur Planung, Umsetzung und Finanzierung des Biotopverbunds im Offenland. Die Biotopverbundbotschafterinnen und Biotopverbundbotschafter werden regelmäßig durch das UM, die LUBW und die Landesanstalt für Landwirtschaft, Ernährung und Ländlichen Raum (LEL) geschult und untereinander vernetzt.

Darüber hinaus werden durch das UM und die LUBW Informationen zum Biotopverbund erarbeitet, gebündelt und in Form von Arbeitshilfen, Geodaten, Fortbildungen, Vernetzungstreffen, Newslettern etc. an die verschiedenen Akteursgruppen

vermittelt und kommuniziert. So werden ein landesweit einheitlicher Wissensstand und eine einheitliche Vorgehensweise gewährleistet. Gemeinsam mit der Umweltakademie und der LEL werden zudem (Online-)Schulungen zu verschiedenen Biotopverbund-Themen angeboten. Teilnehmende dieser Veranstaltungen sind je nach Themenschwerpunkt interessierte Vertreterinnen und Vertreter von Kommunen, Behörden, Planungsbüros, Vereinen/Verbänden sowie Flächenbewirtschaftende als auch Bürgerinnen und Bürger. Insbesondere mit den mindestens zweimal jährlich stattfindenden Online-Schulungen der Umweltakademie „Grünes Netz für mehr Artenvielfalt“ wird ein großer Teilnehmerkreis aus den unterschiedlichsten Institutionen erreicht. Inhalte der Veranstaltungen waren bisher z. B. Planung und Recht auf regionaler und kommunaler Ebene sowie Synergien des Biotopverbunds zu anderen Themenbereichen wie der Land-, Forst- und Wasserwirtschaft, Flurneuordnung oder auch Energiewirtschaft. Zu diesen Themen wurden zur Veranschaulichung immer auch Praxisbeispiele von Akteuren vorgestellt. 2024 fand in diesem Rahmen außerdem eine Präsenzveranstaltung in der Biotopverbund-Pilotkommune Albstadt statt. Hier konnten teilnehmende Vertreterinnen und Vertreter von Kommunen und Behörden die Zusammenarbeits- und Umsetzungsbeispiele zum Biotopverbund vor Ort in Augenschein nehmen. Auf Fachebene finden zudem zwischen UM, LUBW und z. B. Flurneuordnung (MLR, LGL), Verkehrsministerium und Wasserwirtschaft gemeinsame Austauschtermine statt, aus denen u. a. Schulungen für einen spezifischen oder breiteren Teilnehmerkreis hervorgehen.

Der Biotopverbund ist regelmäßig Bestandteil der Seminare zum Höheren bautechnischen Verwaltungsdienst – Fachrichtung Straßen – sowie der Aus- und Fortbildung der Straßenmeisterinnen/Straßenmeister und der Straßenwärterinnen/Straßenwärter. Darüber hinaus ist der Biotopverbund Bestandteil im neuen Onboarding-Konzept für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den für die Landschaftsplanung zuständigen Sachgebieten der für Mobilität, Verkehr, Straßen zuständigen Abteilungen der Regierungspräsidien. Auch in den Dienstbesprechungen mit den Sachgebieten Landschaftsplanung wird regelmäßig auf Themenfelder des Biotopverbundes eingegangen.

Um die Anwendung der Kartendarstellung des Generalwildwegeplans in der Praxis zu optimieren, erscheint eine Arbeitshilfe zum Generalwildwegeplan dringend geboten.

11. welche Fortschritte das Landeskonzept Wiedervernetzung in Bezug auf für Wildtiere relevante Maßnahmen gemacht hat;

Zu 11.:

Nach Veröffentlichung des Bundesprogrammes Wiedervernetzung auf Bundesebene und des Landeskonzeptes Wiedervernetzung an Straßen in Baden-Württemberg auf Landesebene hat die Straßenbauverwaltung des Landes die Planung für mehrere Wiedervernetzungsmaßnahmen an Konfliktstellen mit hohen Trennwirkungen aufgenommen, die überwiegend an Autobahnen liegen. Von den 14 prioritären Abschnitten des Bundesprogrammes Wiedervernetzung befinden sich zehn Abschnitte an Autobahnen und somit seit dem 1. Januar 2021 in der Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes (AdB). Die Straßenbauverwaltung des Landes hat der AdB die fertiggestellte Faunabrücke Imberg an der A8, vier fortgeschrittene Planungen von Wiedervernetzungsmaßnahmen an Autobahnen sowie Machbarkeitsstudien oder Voruntersuchungen zu weiteren Abschnitten übergeben.

Im Bundesprogramm Wiedervernetzung verbleiben für Baden-Württemberg vier prioritäre Abschnitte an Bundesstraßen. Für zwei dieser Wiedervernetzungsabschnitte befinden sich die vorgesehenen Grünbrücken in einem fortgeschrittenen Planungsstadium. Für die Grünbrücke an der B 14 zwischen Herrenberg und Nufingen hat das Bundesministerium für Verkehr am 9. September 2024 den Gesenvermerk erteilt. Hierauf aufbauend hat das Regierungspräsidium Stuttgart die Entwurfsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren erstellt. Im Vorfeld des bevorstehenden Planfeststellungsverfahrens hat im Januar dieses Jahres zudem ein Termin zur Information der interessierten Öffentlichkeit über die geplante Grünbrücke stattgefunden.

Auch für die Grünbrücke an der B 31 östlich Titisee-Neustadt hat das Bundesverkehrsministerium am 16. Juni 2025 den Geschehensvermerk erteilt. Für diese Grünbrücke steht nun ebenfalls die Erstellung der Entwurfsunterlagen für das anstehende Planfeststellungsverfahren an.

Von den 25 priorisierten Abschnitten des Landesprogrammes Wiedervernetzung liegen neun Abschnitte an Autobahnen, 15 Abschnitte an Bundes- und Landesstraßen und ein Abschnitt an einer Kreisstraße. Von den 15 Abschnitten an Bundes- und Landesstraßen wurde eine Maßnahme an der B 32 bei Fronreute mit dem Bau von Kleintierdurchlässen entschärft. Eine Machbarkeitsstudie hat zum Ergebnis, dass aufgrund der örtlichen Situation und den damit verbundenen Eingriffen in Natur und Landschaft an zwei Standorten auf den Bau einer Tierquerungshilfe verzichtet werden sollte (B 466 westlich Söhnestetten, B 492 nördlich Hermaringen). Bei einem weiteren Abschnitt wurde ebenfalls aufbauend auf einer Machbarkeitsstudie und den Abstimmungen mit dem Bund von einer Wiedervernetzungsmaßnahme Abstand genommen (B 317 am Feldberg). Um Synergien zu nutzen, ist für einzelne Abschnitte zudem die Umsetzung einer Wiedervernetzungsmaßnahme im Zuge eines anstehenden Straßenaus- bzw. -neubaus zu prüfen. Einzelne Maßnahmen finden sich in sehr frühen Planungsphasen (z. B. B 317 bei Lörrach/Wiesental).

Aufbauend auf dem Landeskonzept Wiedervernetzung sind in den vergangenen Jahren über 30 Wiedervernetzungsmaßnahmen an bestehenden Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen gebaut worden. Der Schwerpunkt der gebauten Wiedervernetzungsmaßnahmen liegt hier bei Kleintierschutzanlagen. Diese unterliegen im Verhältnis zu größeren Tierquerungshilfen in der Regel einem kürzeren Planungsprozess und können in vielen Fällen in Kombination mit Erhaltungsmaßnahmen geplant und umgesetzt werden. Demgegenüber ist mit der Planung von größeren Tierquerungsbauwerken im bestehenden Straßennetz ein mehrstufiger Planungs- und Abstimmungsprozess verbunden. Dies hängt mit der Vorlagepflicht der Entwurfsunterlagen beim Bundesverkehrsministerium, der Erstellung der landschaftsplanerischen Fachgutachten inklusive Kartierungen, dem erforderlichen Genehmigungsverfahren, der Abstimmung des Standortes, Bauwerks und des Umfeldes mit zahlreichen Beteiligten, der Sicherung der Hinterlandanbindung etc. zusammen (vgl. hierzu auch Antwort unter Ziffer 13). Hinzu kommt die hohe Auslastung des Personals der Straßenbauverwaltung insbesondere auch in den Fachbereichen konstruktiver Ingenieurbau und Landschaftsplanung.

Aufgrund des Wechsels der Autobahnen zur AdB, der Planung und Umsetzung von Tierquerungshilfen sowie der Rücknahme von einzelnen Wiedervernetzungsabschnitten sieht das VM auch mit Bezug auf die Überarbeitung des Generalwildwegeplans eine Aktualisierung und Fortschreibung des Landeskonzeptes Wiedervernetzung als erforderlich an. Hierbei sollte die derzeit stattfindende Überarbeitung der prioritären Wiedervernetzungsabschnitte auf Bundesebene abgewartet werden.

12. welche Strategien die Landesregierung neben dem Landeskonzept zur Wiedervernetzung sieht, um die Auswirkungen des hohen Nutzungsdrucks und des Flächenverbrauchs in Baden-Württemberg auf Wildtiere und die Biodiversität möglichst gering zu halten und damit ein funktionales Ökosystem zu erhalten;

Zu 12.:

Das VM gewichtet klar „Sanierung vor Aus- und Neubau“, um damit auch den Flächenverbrauch und somit auch die Auswirkungen auf die biologische Vielfalt so gering wie möglich zu halten. Bei den übrigen Aus- und Neubauprojekten ist eine Flächeninanspruchnahme aufgrund der verkehrlichen Bedürfnisse unumgänglich. Daher werden im Bereich der Straßenbauverwaltung verschiedene Aspekte verfolgt, um die Flächenneuanspruchnahme insgesamt so gering wie möglich zu halten. Bei der Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe durch Straßenbauvorhaben wird versucht, Kompensationsmaßnahmen so zu lenken, dass keine bzw. nur geringflächig landwirtschaftliche Produktionsflächen dauerhaft entzogen werden. Mit der multifunktionalen Kompensation lassen sich Beeinträchtigungen verschiedener Funktionen auf ein und derselben Fläche ausgleichen und damit der Gesamtflächenbedarf minimieren. Bei der Planung wird zudem die Möglichkeit geprüft, nicht mehr benötigte Verkehrsflächen zu entsiegeln, Maßnahmen in bestehenden Schutzgebieten oder – um Synergien mit dem Biotopverbund zu erreichen – in

Verbundkorridoren zu realisieren und Gewässerentwicklungs- oder Ökokontomaßnahmen umzusetzen.

13. inwiefern Möglichkeiten gesehen werden, um die komplexen Planfeststellungsverfahren zur Genehmigung von Grünbrücken oder Unterführungen zu vereinfachen und schneller voranzubringen.

Zu 13.:

Wenn im bestehenden Straßennetz eine größere Tierquerungshilfe gebaut werden soll, muss auch für diese ein Baurecht geschaffen werden. Als Genehmigungsverfahren kommt zwischenzeitlich in der Regel ein Planfeststellungsverfahren zum Einsatz, das sich im Grunde nicht von dem einer Straße unterscheidet. So sind beispielsweise auch der besondere Artenschutz und der Gebietsschutz abzuarbeiten und die erforderlichen Kartierungen durchzuführen. In den Planungsprozess müssen zahlreiche Beteiligte mit eingebunden werden (z. B. Bund, Land, betroffene Kommunen, Forst, Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer). In vielen Fällen umfasst die Planung einer Grünbrücke auch die Verlegung von bestehenden Wegen im Umfeld. Damit die Funktionsfähigkeit von Grünbrücken für die wandernden Tiere gewährleistet ist, soll der Umkreis von 250 Metern störungsfrei sein.

Eine gewisse Vereinfachung liegt gleichwohl dadurch vor, dass seitens der obersten Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 20. August 2009 die Einschätzung geteilt wird, dass Wiedervernetzungsmaßnahmen an bestehenden Straßen den Begriff des „Eingriffs“ i. S. d. Naturschutzgesetzes regelmäßig nicht erfüllen. Da die Wiedervernetzungsmaßnahmen die mit der Straße verbundenen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts wie Kollisionsrisiko oder genetische Isolation verringern helfen, werden die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts hierdurch im Regelfall nicht erheblich (nachteilig) beeinträchtigt. In der Regel seien Vernetzungsmaßnahmen auch nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verbunden, da bereits die bestehende Straße eine optische Vorbelastung darstellt. Ebenso ist der Wert der Landschaft für die naturnahe Erholung bereits durch den bestehenden Straßenkörper gemindert.

Weitere Möglichkeiten, das Baurecht für Grünbrücken zu vereinfachen oder schneller voran zu bringen, müssen als relativ gering eingeschätzt werden. Zu bedenken ist auch, dass über ein mit einer Planfeststellung abgesichertes Baurecht ein eventuell erforderlicher Grunderwerb vereinfacht wird. Dies gilt insbesondere, wenn für eine funktionierende Grünbrücke oder andere Tierquerungshilfen auch biotopverbindende Elemente im Umfeld des Bauwerks sowie im weiteren Verbundkorridor im Hinterland angelegt werden sollen. Eine Sicherung der Hinterlandanbindung erfordert oft den Erwerb spezifischer Flurstücke, was insbesondere in Landschaften mit hohem Flächendruck in der Regel nicht kurzfristig umzusetzen ist.

Hauk

Minister für Ernährung,
Ländlichen Raum und Verbraucherschutz