Prioritäre Wiedervernetzungsabschnitte des Bundes für Baden-Württemberg
→ Steckbriefe

Zusammengestellt von: Martin Strein, FVA / Abt. Waldnaturschutz; martin.strein@forst.bwl.de

Die Steckbriefe sollen einen kompakten Überblick und eine einfache Vergleichbarkeit der Situation an den vorgeschlagenen prioritären Wiedervernetzungsabschnitten des Bundes ermöglichen. Sie stellen eine Beschreibung der Rahmenbedingungen an den benannten Straßenabschnitten zur Überprüfung dar.

Das Bundesprogramm benennt prioritäre Wiedervernetzungsabschnitte von Bundesfernstraßen. Diese Straßenabschnitte können länger sein und daher auch mehr als einen Korridor betreffen. In Baden-Württemberg betrifft das die prioritären Wiedervernetzungsabschnitte BW 7 an der A8 (zwei Kreuzungspunkte) und BW 9 an der B10 (zwei Kreuzungspunkte, davon einer zusätzlich zum Generalwildwegeplan).

1 Erläuterung verwendeter Begriffe

Straßenabschnitt: Bezeichnet den jeweiligen Straßenabschnitt aus der Liste der prioritären Wiedervernetzungsabschnitte des Bundes. Die Angabe ist gegebenenfalls ergänzt durch den Hinweis, andere Verkehrsträger in die Lösung mit einzubeziehen.

Planungsstand: Bezieht sich allgemein auf Planungsabsichten im betroffenen Straßenabschnitt (z. B. Ausbau- oder Sanierungsvorhaben) sowie auf Planungsabsichten in Bezug auf konkrete Wiedervernetzungsmaßnahmen (z. B. Grünbrückenplanung an der BAB A 8 bei Mutschelbach entspricht Nr. 5 der prioritären Wiedervernetzungsabschnitte in BW).

GWP: Informationen aus dem Generalwildwegeplan (GWP). „Corr-Id“ gibt die Identifikationsnummer des betroffenen Korridors im GIS-Shape des GWP an. In Klammern wird zuerst die Bedeutung des Korridors auf der Landschaftsebene angegeben (landesweit/national/international bedeutsam), dann die Anspruchstypen, für die der Korridor relevant ist. Stufen:

A) Wald und Säuger: Korridor ist für den überregionalen Waldverbund und für mobile Säuger relevant.
B) Multifunktional: Korridor ist zusätzlich zu A) auch für einen oder mehrere Anspruchstypen des Offenlands relevant.

Der überregionale Raumbezug des Wildtierkorridors wird zum Schluss angegeben.

Potenziell als Querungsmöglichkeit nutzbare Bestandsbauwerke: Vorhandensein von Verkehrsbauwerken im Bestand (z.B. Talbrücken, Tunnel, Gewässerunterführungen, Wirtschaftswege-Unterführungen), welche in bestimmten Fällen auch von Tieren als Querungsmöglichkeit genutzt werden können. Hier sollen Hinweise auf die potenzielle Eig-

nung von Bestandsbauwerken in Ergänzung oder sogar als Ersatz zu einer vorgeschlagenen Wiedervernetzungsmaßnahme gesammelt werden. Auf der Grundlage vorhandenen Datenmaterials sind bereits Angaben zur Prüfung aufgezählt. Die tatsächliche Eignung als Querungshilfe für Tiere sowie das Erfordernis von Optimierungsmaßnahmen an diesen Bauwerken kann abschließend nur vor Ort im Rahmen von Planungen beurteilt werden.

Angrenzung an größere Lebensräume: Gibt einschätzend an, ob durch Umsetzung einer Wiedervernetzungsmaßnahme im betreffenden Straßenabschnitt eine Anbindung in der Fläche an angrenzende größere Lebensräume („Donatorflächen") ermöglicht wird. Stufen:

A) Beidseitig (die Anbindung beiderseits eines Bauwerks ist vorhanden)
B) Einseitig (die Anbindung ist lediglich auf einer Seite eines Bauwerks vorhanden)
C) Teilweise (Maßnahmen zur Anbindung eines Bauwerks an benachbarte Lebensräume sind in Teilen erforderlich)
D) Nein (Maßnahmen zur Anbindung eines Bauwerks an benachbarte Lebensräume sind im größeren Umfang erforderlich)

Barrieren: Anzahl weiterer linearer Barrieren, die den betreffenden Wildtierkorridor zusätzlich stark beeinträchtigen. Straßen werden ab einer DTV von mehr als 5000 KfZ/24 h berücksichtigt (verwendete Datengrundlage: Landestelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Verkehrserhebung von 2005).

Komplexität: Dies ist eine erste prognostische Einschätzung des zu erwartenden Planungsaufwands im Vergleich der zwölf Wiedervernetzungsabschnitte. Der Planungsaufwand ergibt sich beispielsweise aus

- den Erfordernissen zur Anbindung des Hinterlandes
- der Berücksichtigung weiterer Barrieren im gleichen Korridorabschnitt, die für eine vollständige Durchgängigkeit eines Korridors wiedervernetzt werden müssen
- der Nutzungsintensivität umgebender Flächen
- der Distanz zu Siedlungs- und Gewerbeflächen
- der Flächenverfügbarkeit aufgrund der Eigentumsverhältnisse.

So ist voraussichtlich eine Wiedervernetzungsmaßnahme an einer Bundesstraße, die nur von Staatswald umgeben ist, leichter und schneller zu realisieren als in den Fällen, in denen etliche Privateigentümer an einem Verfahren zu beteiligen sind. Die drei Stufen zur Einordnung der Komplexität sind: niedrig, mittel, hoch.

2 Kartenausschnitte

Die Kartenausschnitte der Steckbriefe sollen das Auffinden der im Bundesprogramm Wiedervernetzung aufgeführten Kreuzungspunkte zwischen der betroffenen Bundesfernstraße und dem jeweiligen Wildtierkorridor erleichtern. Diese sind in den Karten mit einem großen roten Kreis markiert. Die Wildtierkorridore aus dem GWP sind als grüne Linien eingeblendet.

Die Kreuzungspunkte geben weder die exakte Lage noch die Art einer potenziellen Wiedervernetzungsmaßnahme an, sondern dienen zur Markierung eines längeren Straßenabschnitts, an dem die eigentlich erforderlichen Wiedervernetzungsmaßnahmen erst ermittelt werden sollen. Für die im Folgenden aufgeführten prioritären Wiedervernetzungsabschnitte des Bundes kommen voraussichtlich aber nur Querungsbauwerke (Unter- oder Überführungen) in Frage. Der Suchraum für eine potenzielle Wiedervernetzungsmaßnahme sollte sich zunächst auf einen Radius von 500 m um den Kreuzungspunkt beschränken, da die Wildtierkorridore den optimalen Verlauf unter Berücksichtigung der Landnutzung in der Umgebung beiderseits der Straße darstellen.

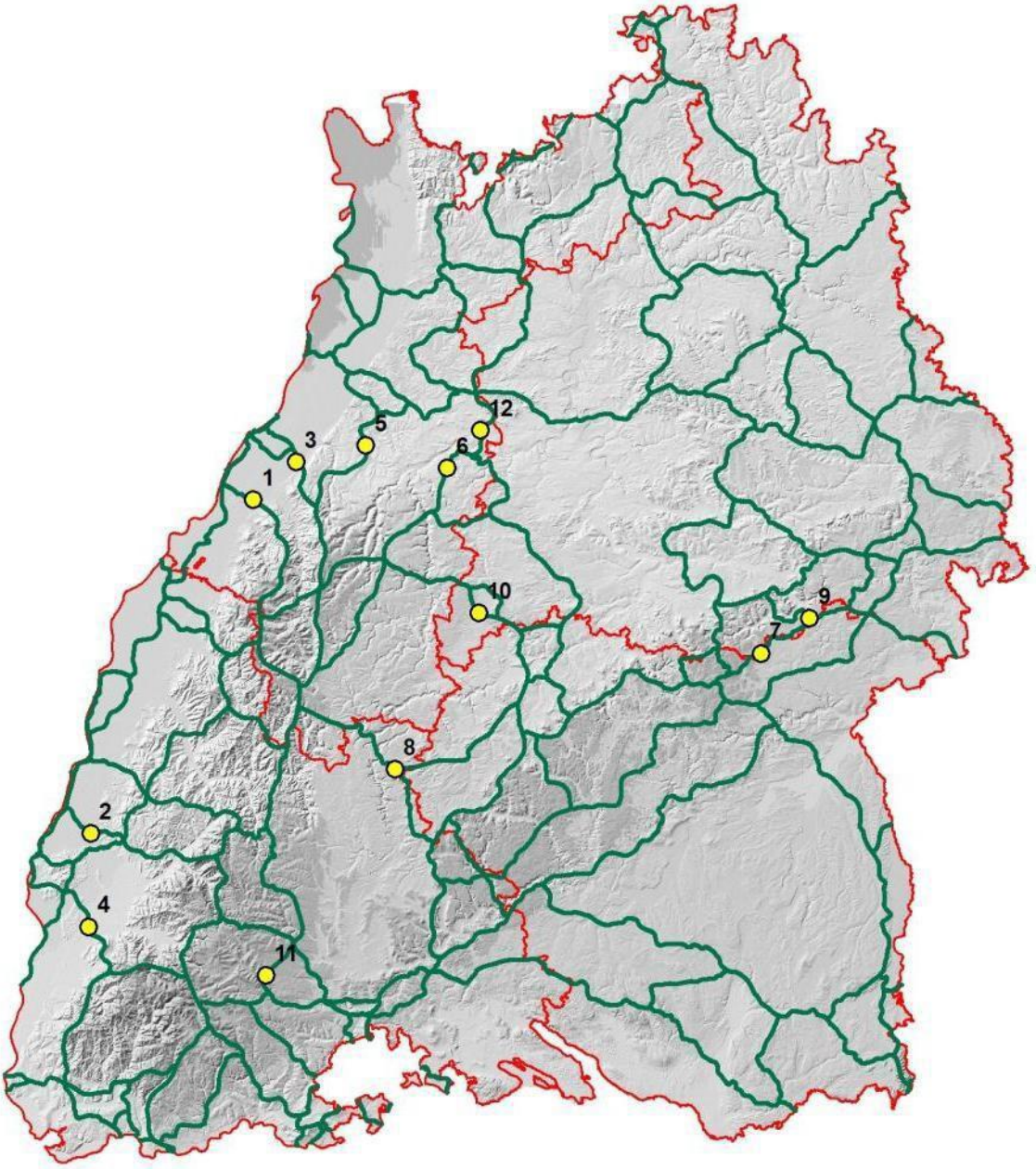


Abb.: Übersichtskarte mit der Lage der prioritären Wiedervernetzungsabschnitte in Baden-Württemberg gemäß Bundesprogramm Wiedervernetzung . In Rot sind die Grenzen der Regierungs-bezirke, in Grün sind die Wildtierkorridore des Generalwildwegeplans dargestellt. Die Nummerierung gibt die Bereiche der zwölf prioritären Wiedervernetzungsabschnitte in Baden-Württemberg gemäß Bundesprogramm Wiedervernetzung an.

Stand: 08.05.2014

Prioritärer Wiedervernetzungsabschnitt des Bundes - BW 2

RP Freiburg

Straßenabschnitt: A5 nördlich Riegel (gemeinsam mit Bahnführung lösen)

Planungsstand: Der 6-streifige Ausbau der BAB 5 im Abschnitt AS Offenburg/Süd bis AS Teningen ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 im Weiteren Bedarf eingestuft. Es bleibt abzuwarten, wie der Abschnitt im Zuge der Fortschreibung des BVWP 2015 eingestuft wird. Ausbau- oder sonstige Planungsabsichten bestehen daher momentan nicht. Die Trassierung des 3./4. Gleises der DB ProjektBau GmbH ist zu berücksichtigen.

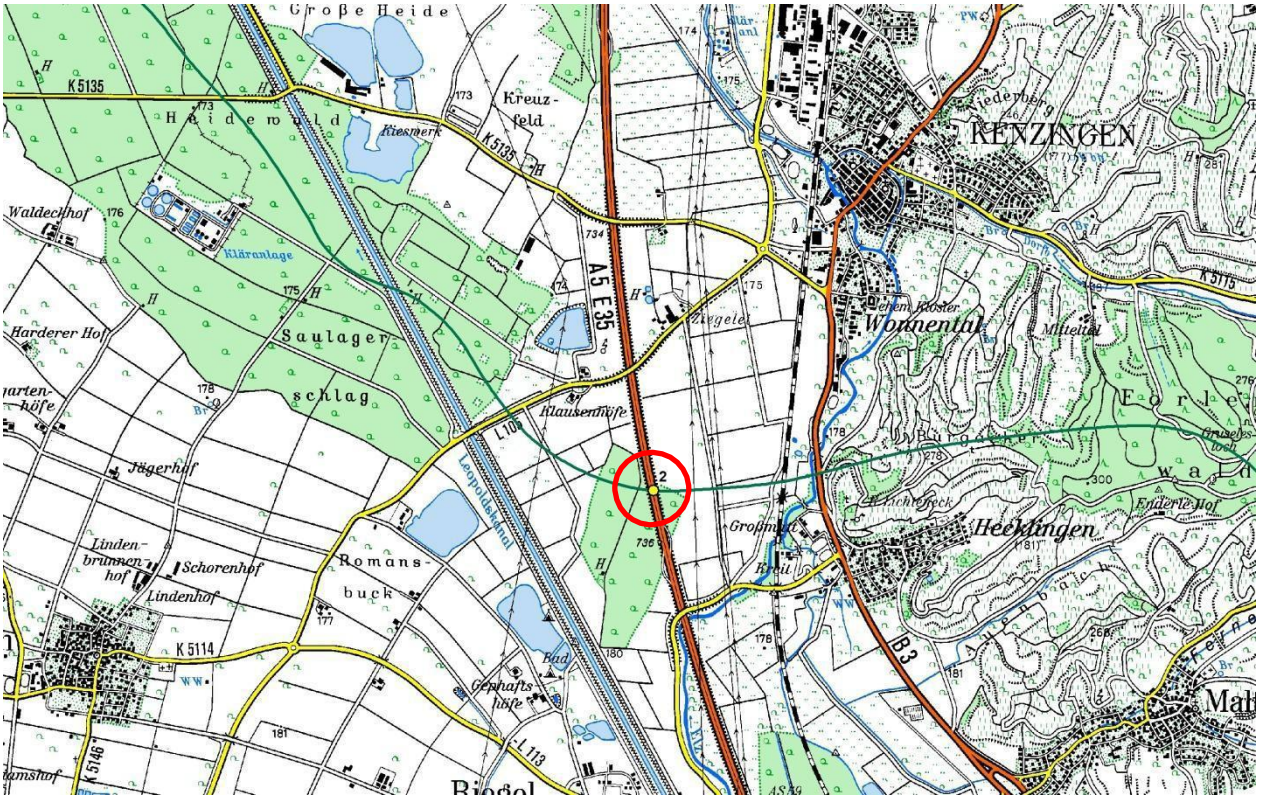
GWP: Corr-ID 3 (international bedeutsam, Wald und Säuger), Verbindung Rheinebene-Schwarzwald

Potenziell als Querungsmöglichkeit nutzbare Bestandsbauwerke: Keine

Angrenzung an größere Lebensräume: Nein – Kreuzungspunkt liegt lediglich innerhalb eines kleinen bewaldeten Trittsteins.

Barrieren: **Vier** (von West nach Ost): Leopoldskanal, L105, Bahn, B3

Komplexität: Mittel – beiderseits der Autobahn sind über jeweils rund einen Kilometer Maßnahmen zur Anbindung einer Querungshilfe erforderlich.



Stand: 08.05.2014

Prioritärer Wiedervernetzungsabschnitt des Bundes - BW 4

RP Freiburg

Straßenabschnitt: A5 südwestlich Freiburg im Mooswald (gemeinsam mit Bahnführung lösen)

Planungsstand: Im Rahmen der Planungen für das 3./4. Gleis der Rheintalbahn plant die DB ProjektBau GmbH im Planfeststellungsabschnitt 8.2 Freiburg – Schallstadt eine 70 – 80 m breite Grünbrücke, die die BAB A 5 und die geplanten Gleise überspannt. Weiterhin soll die neue Überführung der K 9853 eine Querungshilfe für Fledermäuse beinhalten. Sonstige Planungsabsichten bestehen nicht.

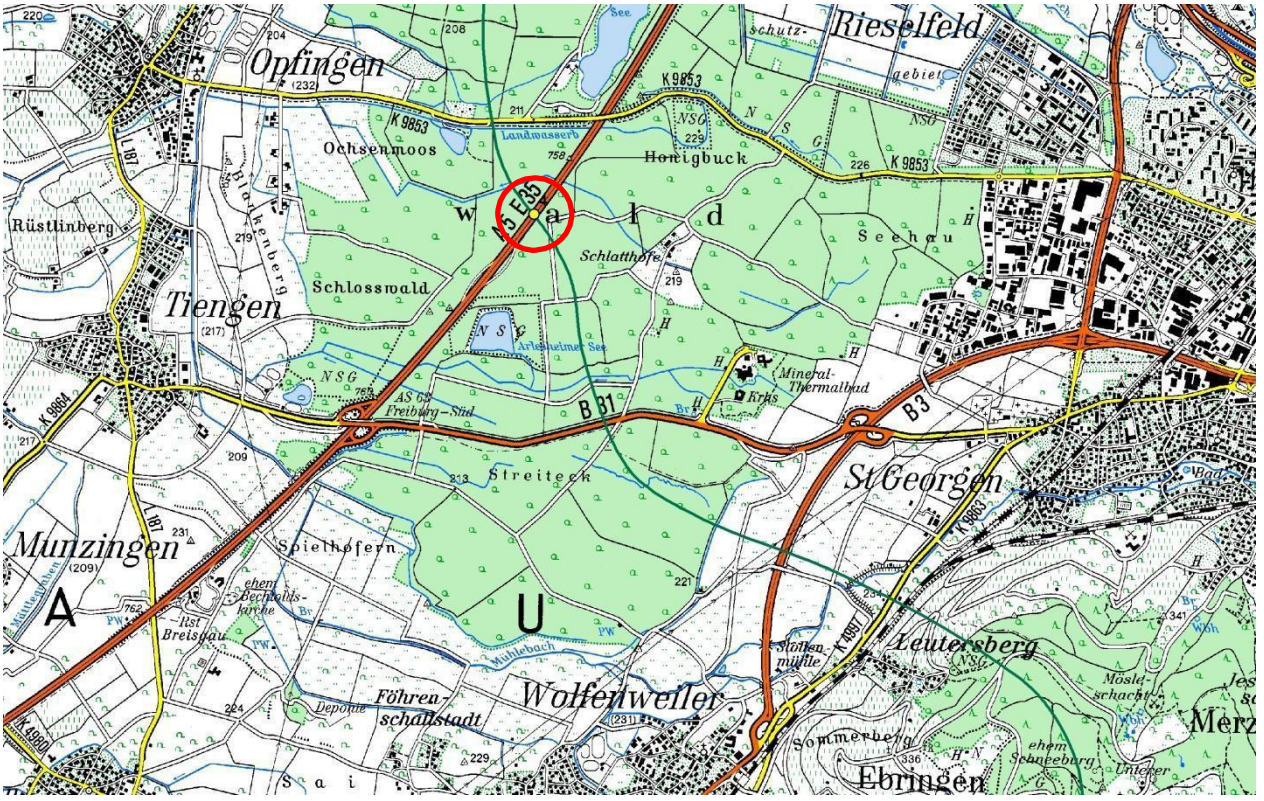
GWP: Corr-ID 12 (international bedeutsam, multifunktional), Verbindung Rheinebene-Schwarzwald

Potenziell als Querungsmöglichkeit nutzbare Bestandsbauwerke: Keine

Angrenzung an größere Lebensräume: Beidseitig – Mooswald ist ein naturschutzrelevanter Lebensraum zahlreicher seltener und gefährdeter Arten.

Barrieren: **Vier** (von Nord nach Süd): K9853, B31, B3, Bahn

Komplexität: Hoch - Planungen zum 3./4. Gleis der Rheintalbahn.



Stand: 29.02.2016

Prioritärer Wiedervernetzungsabschnitt des Bundes - BW 8

RP Freiburg

Hinweis: Dieser Abschnitt ist nicht mehr im Bundesprogramm Wiedervernetzung enthalten. Er wurde durch den prioritären Abschnitt „A 81 südöstlich Geisingen“ aus dem Landeskonzept Wiedervernetzung (Rang 6) ersetzt. Auf den entsprechenden Steckbrief aus dem Landeskonzept wird verwiesen.

Straßenabschnitt: A81 östlich Oberndorf am Neckar.

Planungsstand: Derzeit bestehen keine Planungsabsichten. Bei der künftigen Planung von Querungsbauwerken sind die geologischen Gegebenheiten vertieft zu prüfen (Gipshebegebiet).

GWP: Corr-ID 11 (national bedeutsam, Wald und Säuger), Verbindung Schwarzwald - Schwäbische Alb.

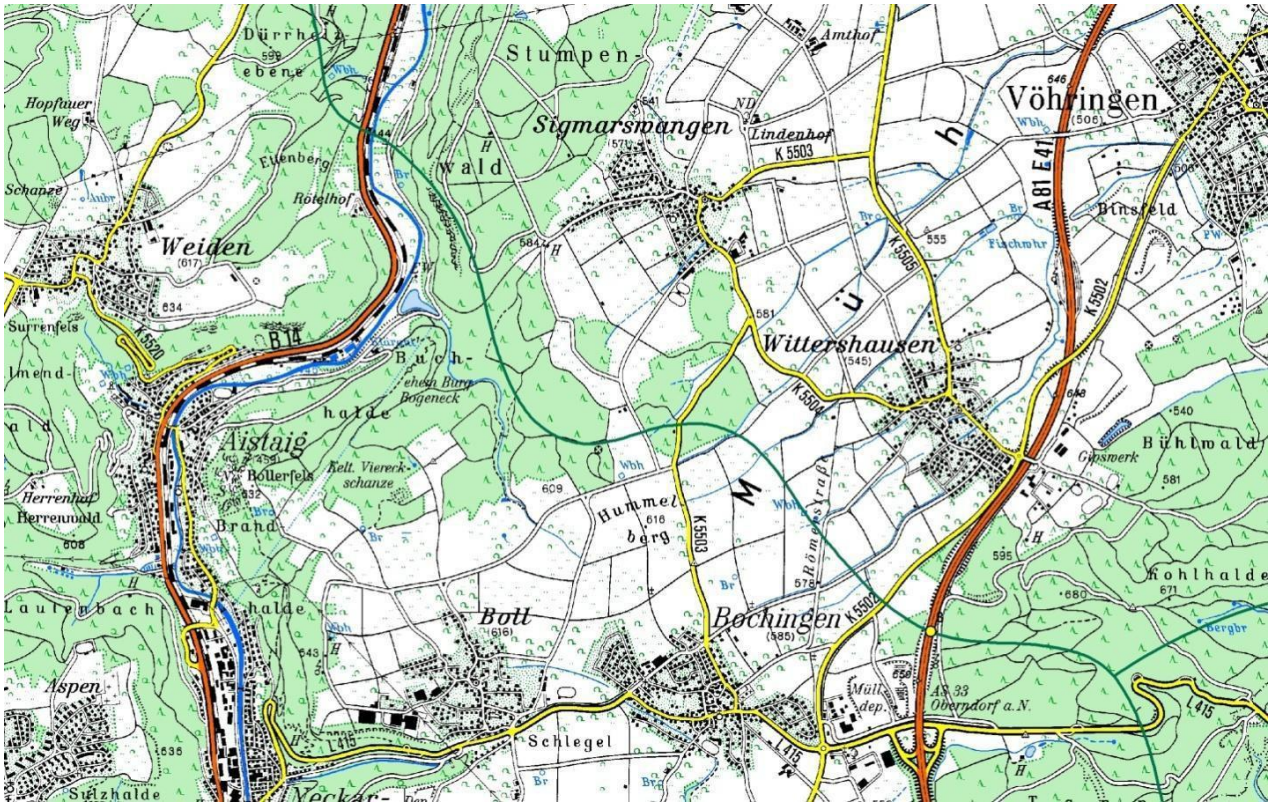
Potenziell als Querungsmöglichkeit nutzbare Bestandsbauwerke: Keine

- Ergänzung: Schlichem-Talbrücke?

Angrenzung an größere Lebensräume: Einseitig (westlich fehlend)

Barrieren: **Eine** (im Westen): B14

Komplexität: Mittel - im Westen sind Maßnahmen zur Anbindung eines Bauwerks über rund 1600 m Distanz erforderlich. Zum Teil Privatwald neben der Autobahn.



Stand: 08.05.2014

Prioritärer Wiedervernetzungsabschnitt des Bundes - BW 11

RP Freiburg

Straßenabschnitt: B 31 östlich Titisee-Neustadt

Planungsstand: Der betroffene Abschnitt der B 31 wurde bereits 3-streifig ausgebaut. Im Nachbarabschnitt der ca. 1,2 km entfernten AS Rötenbach befindet sich der 3-streifige Ausbau in der Planung. Querungshilfen sind hier bisher nicht angedacht. *

GWP: Corr-ID 72 (international bedeutsam, Wald und Säuger), Verbindung Schwarzwald

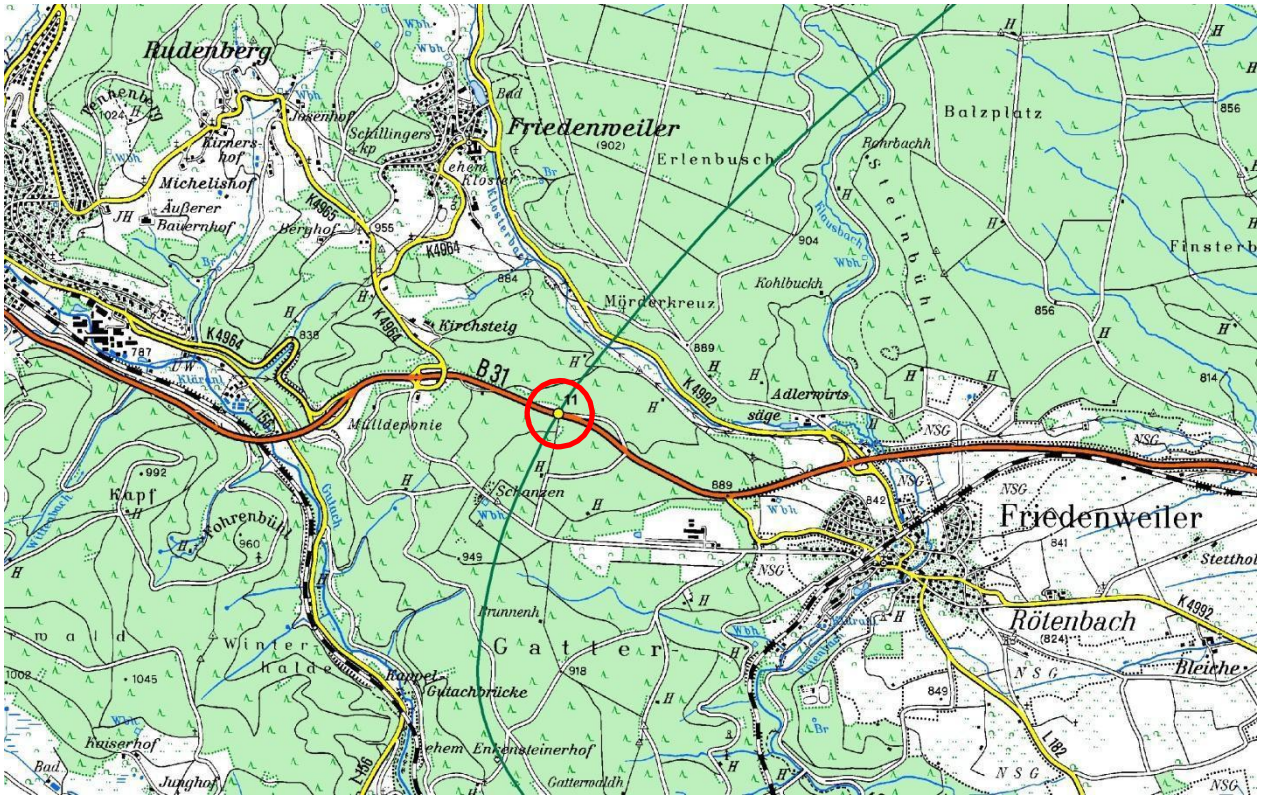
Potenziell als Querungsmöglichkeit nutzbare Bestandsbauwerke: Keine

- In Ergänzung: westlich gelegene Gutach-Talbrücke im benachbarten Korridor?

Angrenzung an größere Lebensräume: Beidseitig

Barrieren: **Keine**

Komplexität: Niedrig



* Aktueller Planungsstand Wiedervernetzungsmaßnahme: Zwischenzeitlich sind die Arbeiten zur Standortfindung für eine Wiedervernetzungsmaßnahme innerhalb dieses Abschnittes aufgenommen worden.