

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Steffi Lemke, Matthias Gastel, Annalena Baerbock, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/2819 –**

### **Grüne Infrastruktur – Nutzen für Mensch und Tier**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Mit mehr als 600 000 Kilometern hat Deutschland eines der dichtesten Straßennetze der Welt. Davon zerschneiden rund 230 000 Kilometer die offene Landschaft. Täglich werden in der Bundesrepublik Deutschland 74 Hektar Land für Straßen, Siedlungen und Gewerbegebiete verbaut. Diese Bebauungen führen zur Zerschneidung von Lebensräumen von wild lebenden Tieren in ein Flickwerk grüner Inseln, die untereinander keine Verbindung mehr haben. Dadurch wird der genetische Austausch sowie die Verbreitung von Wildtieren behindert, was zur genetischen Verarmung bis Inzucht, für kleine Populationen sogar bis zur Bestandsausrottung führen kann.

Seit dem Jahr 2002 wird im Bundesnaturschutzgesetz ein „Nationales Biotopverbundsystem“ gefordert, das die Schaffung eines Netzes verbundener Lebensräume (Biotopverbund), das mindestens 10 Prozent der Landesfläche umfassen soll, verlangt. Dieses Netzwerk von zusammenhängenden, geschützten Lebensräumen ist für die Bewahrung der biologischen Vielfalt in Deutschland sowie in ganz Europa unverzichtbar. Die „Verwirklichung eines länderübergreifenden funktional orientierten Biotopverbundsystems auf mindestens 10 Prozent der Landesfläche auf allen Maßstabsebenen bis zum Jahre 2010“ wurde auch in der nationalen Biodiversitätsstrategie erneut versprochen. Das Ziel wurde bereits weit verfehlt. Laut Rechenschaftsbericht 2013 zur Umsetzung der Nationalen Biodiversitätsstrategie wurden Vorschläge für ein Konzept und eine räumliche Kulisse für den länderübergreifenden Biotopverbund für ganz Deutschland erarbeitet ([www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Pool/Broschueren/rechenschaftsbericht\\_2013\\_biolog\\_vielfalt\\_broschuere\\_bf.pdf](http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/rechenschaftsbericht_2013_biolog_vielfalt_broschuere_bf.pdf)). Nach diesen Vorschlägen sollten die Flächen mit länderübergreifender Bedeutung für den Biotopverbund nur rund 6,1 Prozent der Bundesfläche umfassen; das entspricht nicht dem 10-Prozent-Ziel. Außerdem sind davon erst rund 57 Prozent als Nationalparke, Naturschutzgebiete oder FFH-Gebiete (FFH: Fauna-Flora-Habitat) dauerhaft gesichert. Das entspricht circa 3,5 Prozent der Bundesfläche.

Im Jahr 2012 wurde das „Bundesprogramm Wiedervernetzung“ beschlossen, da Wanderkorridore ein unverzichtbarer Bestandteil dieses Biotopverbunds sein müssen. Wanderkorridore in Form von Grünbrücken und Querungshilfen, die

Tieren das Queren von Verkehrsträgern ermöglichen, nutzen dabei nicht nur der Verbreitung wild lebender Tiere, sondern dienen in hohem Maße dazu, Wildunfälle zu verhindern. Eine große Zahl von z. T. schweren Unfällen mit Wildtieren auf Straßen führen zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Verkehrstote und Verletzte verursachen menschliches Leid sowie Qual für Tiere. Zudem entstehen jährlich Kosten von mindestens 120 Mio. Euro (vgl. Bundestagsdrucksache 18/2522).

Trotz der erwiesenen Wirksamkeit von Grünbrücken und Querungshilfen weist Deutschland beispielsweise im Vergleich zu den Niederlanden einen erheblichen Rückstand beim Bau dieser Maßnahmen auf: In den Niederlanden wird flächendeckend seit den 80er-Jahren erfolgreich ein nationales „Entscheidungsprogramm“ umgesetzt, bei dem vor allem an bestehenden Verkehrswegen Barrierewirkungen beseitigt oder gemildert werden (vgl. „Der NABU-Bundeswildwegeplan“, Februar 2007).

Bis heute ist das Nationale Biotopverbundsystem sowie das Bundesprogramm Wiedervernetzung nicht annähernd umgesetzt. Stattdessen hat die Große Koalition in dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD ein weiteres Vorhaben („Bundeskonzert Grüne Infrastruktur“) angekündigt, das bisher nicht mit Leben gefüllt wurde.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung den Stand der Umsetzung des Biotopverbunds?

Der Bundesregierung liegen keine flächenbezogenen Daten über den Umsetzungsgrad des Biotopverbundes im Sinne von §§ 20, 21 des Bundesnaturschutzgesetzes in den Ländern vor. In der Mehrzahl der Länder existieren hierzu jedoch spezifische planerische Vorstellungen. Es ist zudem bekannt, dass es eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen (örtlich, regional, Länderebene) gibt, die die Entwicklung von Verbindungsstrukturen zum Gegenstand haben.

2. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass das Ziel der Nationalen Biodiversitätsstrategie, bis zum Jahr 2010 ein Biotopverbundsystem auf 10 Prozent der Landesfläche zu haben, nicht erreicht wurde?
3. Was plant die Bundesregierung, um eine Flächenkulisse von 10 Prozent im Biotopverbund sicherzustellen?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung unternimmt weiterhin geeignete Maßnahmen, um im Rahmen ihrer Zuständigkeiten zur Umsetzung eines länderübergreifenden Biotopverbundes beizutragen. Hierzu gehören das „Bundesprogramm Wiedervernetzung“, die Übertragung von Bundesflächen im Rahmen des „Nationalen Naturerbes“, die Projektförderung von Biotopverbundvorhaben im Rahmen des Bundesförderprogramms „chance.natur – Bundesförderung Naturschutz“, die Projektförderung im Rahmen des Bundesprogramms „Biologische Vielfalt“, Erprobungs- und Entwicklungsvorhaben sowie die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigten Vorhaben Bundesprogramm „Blaues Band“ und „Bundeskonzert Grüne Infrastruktur“.

4. Ist die Bundesregierung im Austausch mit den Niederlande bezüglich der Erfahrungen und Erfolge in der Umsetzung ihres Wiedervernetzungsprogrammes?

Im Rahmen des Europäischen Netzwerkes „Infra Eco Network Europe“ (IENE) und der „Conference of European Directors of Roads“ (CEDR) besteht in den Fragen der Wiedervernetzung eine enge Zusammenarbeit mit allen Nachbarstaaten. Dies gilt insbesondere auch mit den Niederlanden, mit denen Deutschland aufgrund der hohen Infrastrukturdichte gemeinsame Ziele verfolgt.

5. Wie hoch sind die Kosten für die jeweiligen in Deutschland bereits fertiggestellten Grünbrücken?

In der Bauwerksdatenbank sind hierzu 66 Teilbauwerke mit einer Brückenfläche von 101 397 m<sup>2</sup> und Gesamtkosten von 93 Mio. Euro enthalten. Dies entspricht durchschnittlichen Neubaukosten von ca. 915 Euro/m<sup>2</sup>. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es beim Bauen unter Verkehr oder bei ungünstigen topografischen Verhältnissen bzw. schwierigen Gründungen zu höheren Kosten kommen kann.

Die als Anlage beigefügte Tabelle gibt Auskunft über die von den Ländern gemeldeten Kosten der Bauwerke an Bundesfernstraßen. In den Stadtstaaten (Berlin, Bremen, Hamburg) und im Saarland gibt es keine Grünbrücken.

6. Welche DIN-Normen kommen beim Bau für Grünbrücken zur Anwendung?

Die statische Bemessung von Brückenbauwerken in Deutschland erfolgt auf Grundlage der Eurocodes mit den Nationalen Anwendungsdokumenten. Hierbei wird nicht nach Nutzung, sondern nur nach Baustoffen unterschieden. Maßgebend für die statische Bemessung von Grünbrücken ist vor allem die Auflast aus der Boden-Überschüttung.

Die nutzungsbezogene Dimensionierung und Gestaltung richtet sich nach dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen (M AQ), Ausgabe 2008 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

7. Wird die Bundesregierung eine eigene DIN-Norm für Grünbrücken entsprechend den Anforderungen an eine Querungshilfe für Tiere entwickeln?

Wenn nein, warum nicht?

Nein, denn die aktuellen statischen Bemessungsnormen der Eurocodes sind für alle Brückenbauwerke verbindlich anzuwenden.

Das M AQ ist hinsichtlich der Dimensionierung und Gestaltung der Querungshilfen anzuwenden; derzeit wird das M AQ überarbeitet und an den aktuellen Stand der Technik angepasst.

8. Plant die Bundesregierung ein FE-Vorhaben (FE: Forschung und Entwicklung), das einen ökonomisch günstigeren Bau für Grünbrücken prüft?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Bauvorhaben an Bundesfernstraßen sind grundsätzlich wirtschaftlich durchzuführen.

Welche Bauverfahren und welche Baustoffe hierbei zum Einsatz kommen, hängt von vielen Randbedingungen, dem Bau unter Verkehr, der Breite der zu überführenden Straße, den Gründungs- und Bodenverhältnissen sowie der beabsichtigten Gestaltung und der Auflast ab. Die Straßenbauverwaltungen der Länder prüfen daher im Einzelfall durch Variantenuntersuchung, mit welcher Konstruktion die Grünbrücke am wirtschaftlichsten hergestellt und in die örtlichen und topografischen Verhältnisse am besten eingepasst werden kann.

Angesichts der Vielfalt von möglichen Randbedingungen und dem bestehenden umfangreichen Regelwerk ist die Notwendigkeit für ein eigenes FE-Vorhaben für Grünbrücken nicht erkennbar.

9. Welche Spielräume sieht die Bundesregierung für finanzielle Einsparungen beim Bau der Grünbrücken?

Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob sich Planung, Bau und Kosten von Grünbrücken in Deutschland von denen in den Niederlanden unterscheiden?

Wenn ja, welche Unterschiede bestehen?

Die Straßenbauverwaltungen der Länder prüfen im Einzelfall durch Variantenuntersuchung, mit welcher Konstruktion die örtlichen Anforderungen an die Herstellung und Gestaltung der Grünbrücke am wirtschaftlichsten erfüllt werden können. Spielräume für finanzielle Einsparungen werden derzeit nicht gesehen.

Der Bundesregierung liegen keine Kenntnisse zu den Kosten von Grünbrücken in den Niederlanden vor. Hinsichtlich der fachlichen Aspekte gibt es einen internationalen Austausch in den in der Antwort zu Frage 4 genannten Gremien.

10. Wann stellt die Bundesregierung das im Koalitionsvertrag angekündigte „Bundeskonzept Grüne Infrastruktur“ vor?

Ziel ist es, das „Bundeskonzept Grüne Infrastruktur“ in der zweiten Hälfte der 18. Legislaturperiode vorzulegen. Derzeit werden die inhaltlichen und kartographischen Darstellungen durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit erarbeitet.

- a) Wie wird sich das „Bundeskonzept Grüne Infrastruktur“ von dem Nationalen Biotopverbund inhaltlich und konzeptionell unterscheiden?

Mit dem „Bundeskonzept Grüne Infrastruktur“ sollen die bestehenden Fachkonzepte und Leitbilder des Naturschutzes und der Landschaftspflege in einem räumlich übergreifenden Gesamtkonzept dargestellt werden, damit sie in die bundesrelevanten Planungsprozesse, z. B. zur Hochwasservorsorge, der Auenentwicklung, der Bundesverkehrswegeplanung, Wiedervernetzung und dem Netzausbau des Bundes, verstärkt einfließen können. Der nationale Biotopverbund wird Bestandteil des „Bundeskonzepts Grüne Infrastruktur“ sein.

- b) Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass – nach den Erfahrungen mit dem schleppenden Fortschritt des Biotopverbunds – das „Bundeskonzept Grüne Infrastruktur“ entsprechend umgesetzt wird?

Das „Bundeskonzept Grüne Infrastruktur“ zielt auf Vorhaben des Bundes. Es wird somit von der Bundesregierung direkt umgesetzt.

- c) Ist geplant, für dieses Bundeskonzept weitere finanzielle Mittel im Haushalt bereitzustellen?

Für die Umsetzung des „Bundeskonzepts Grüne Infrastruktur“ sind derzeit keine weiteren finanziellen Mittel beabsichtigt.

11. Wird die Bundesregierung eine Statistik einführen oder deren Einführung unterstützen, in der alle Wildtierunfälle erfasst werden, also auch solche, bei denen keine Personenschäden und keine höheren Sachschäden zu beklagen sind?

Die Bundesregierung plant derzeit keine Ausdehnung der amtlichen Statistik auf Wildtierunfälle ohne oder mit nur geringem Sachschaden. Die zusätzliche Erfassung dieser Unfälle würde zu einem unverhältnismäßigen Mehraufwand bei den mit Unfallaufnahmen befassten Stellen führen.

12. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung über die Entwicklung von Wildtierunfällen in den letzten 20 Jahren vor (bitte tabellarische Darstellung mit Unterscheidung nach Straßen- und Bahnunfällen, Personen- und Sachschaden und weiteren Erläuterungen)?

Im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik wurden im Jahr 2013 insgesamt 2 601 Unfälle unter der Beteiligung von Wild erfasst. Dies waren 2 249 „Unfälle mit Personenschaden“, 303 „Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden“ und weitere 49 „Sonstige Unfälle mit Sachschaden unter dem Einfluss berauschender Mittel“. Bei den 2 249 Unfällen mit Personenschaden gab es 2 639 Verunglückte, davon bei sieben Getötete, 525 Schwerverletzte und 2 107 Leichtverletzte zu beklagen.

	Polizeilich erfasste Unfälle							
	Insgesamt	darunter: unter Beteiligung von Wild	darunter:					
			Unfälle mit Personenschaden		Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinne) <sup>1)</sup>		Sonstige Unfälle mit Sachschaden unter dem Einfluss berauschender Mittel	
			Insgesamt	darunter: unter Beteiligung von Wild	Insgesamt	darunter: unter Beteiligung von Wild	Insgesamt	darunter: unter Beteiligung von Wild
1994	2.270.818	-	392.754	2.868	258.732	3.475	0	0
1995	2.238.301	-	388.003	2.676	130.732	479	33.014	39
1996	2.269.570	-	373.082	2.711	119.180	396	33.299	45
1997	2.232.379	-	380.835	2.755	109.389	347	31.299	54
1998	2.257.649	-	377.257	2.836	108.872	346	27.105	62
1999	2.413.473	-	395.689	2.931	110.725	349	26.722	73
2000	2.350.227	-	382.949	2.701	107.582	274	25.716	60
2001	2.373.556	-	375.345	2.599	110.603	321	24.220	64
2002	2.289.474	-	362.054	2.653	106.591	469	23.206	63
2003	2.259.567	-	354.534	2.788	102.615	437	22.208	37
2004	2.261.689	-	339.310	2.520	99.821	394	20.931	48
2005	2.253.992	-	336.619	2.291	100.073	389	19.408	45
2006	2.235.318	-	327.984	2.381	96.460	331	18.895	41
2007	2.335.005	-	335.845	2.617	97.278	417	18.725	42
2008	2.293.663	-	320.614	2.614	91.144	380	18.205	51
2009	2.313.453	-	310.806	2.411	89.519	363	17.169	66
2010	2.411.271	-	288.297	2.293	92.107	319	16.034	46
2011	2.361.457	-	306.266	2.284	81.487	373	16.261	48
2012	2.401.843	-	299.637	2.576	82.147	323	16.143	56
2013	2.414.011	-	291.105	2.249	80.824	303	15.564	49

<sup>1)</sup> 1994: Sachschaden von DM 4 000 und mehr bei einem der Geschädigten.  
Ab 1995 schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinne).

Bezüglich der Zeitreihe zu schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden (im engeren Sinne) ist zu beachten, dass im Jahr 1994 noch eine andere Definition zugrunde lag. Bis einschließlich 1994 handelt es sich bei diesen Unfällen um Sachschadensunfälle mit einem Sachschaden von 4 000 DM und mehr bei einem der Geschädigten. Seit 1995 liegt ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden im Sinne des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes vor, wenn als Unfallursache eine Ordnungswidrigkeit vorliegt und mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit ist.

Wildunfälle auf Bahntrassen werden in der Unfallstatistik nicht gesondert ausgewiesen. Die Deutsche Bahn AG teilt auf Anfrage mit, dass ihr zu Unfallereignissen seit dem Jahr 1997 Aufzeichnungen in der Form vorliegen, um sie auch datenverarbeitungstechnisch auswerten zu können. Da sich jedoch in diesem Zeitraum mehrfach die behördlichen Anforderungen zur Erfassung von Unfallereignissen geändert haben, ist eine statistisch aussagekräftige Zeitreihe über 20 Jahre nicht möglich. Bei dem verfügbaren Datenvolumen ist in diesem Zeitraum eine Spannweite zwischen wenigen Ereignissen im einstelligen Bereich und maximal 129 Ereignissen pro Jahr zu verzeichnen. Seit dem Jahr 2005 verringert sich die Zahl der Ereignisse hin zu 18 Ereignissen im Jahr 2013 (vgl. Bundestagsdrucksache 18/2522).

13. Welche Tierarten sieht die Bundesregierung durch die landschaftszererschneidende Wirkung von Straßen und durch Wildtierunfälle in besonderer Weise gefährdet, und welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung hierüber zu regionalen Besonderheiten vor?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass grundsätzlich alle Tiere empfindlich auf die Zerschneidung durch Straßen reagieren. Ob besondere Maßnahmen zu ergreifen sind, ist im Einzelfall zu entscheiden. Regionale Schwerpunkte der Zerschneidung liegen dort, wo große bzw. viel befahrene Straßen ökologisch bedeutsame Biotopverbundsysteme treffen; hierzu bieten die Lebensraumnetzwerke des Bundesamtes für Naturschutz wesentliche Anhaltspunkte.

14. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass sich im Jahr 2013 nahezu alle Unfälle mit Wildtieren auf Schnellfahrstrecken der Deutschen Bahn AG auf der Strecke 2690, Abzweig Köln Steinstraße, W 101–Frankfurt am Main Stadion, W 513 ereignet haben (siehe Bundestagsdrucksache 18/2522), und sieht die Bundesregierung hier einen Handlungsbedarf, bzw. ist der Bundesregierung bekannt, ob die Deutsche Bahn AG auf diesem Streckenabschnitt Maßnahmen zur Vermeidung von Wildtierunfällen plant, und wenn ja, welche?

In der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG wird mitgeteilt, dass eine Häufung von Wildtierunfällen auf der Strecke 2690, Köln Steinstraße W 101–Frankfurt am Main Stadion W 513 in statistisch belastbarer Weise nicht bestätigt werden könne, vielmehr handele es sich um zufällige Effekte. In den Jahren von 2010 bis 2013 waren jeweils nur maximal die Hälfte der Unfallereignisse verzeichnet. Zudem zeichne sich für das Jahr 2014 eine deutlich geringere Zahl an Ereignissen ab. Die über mehrere Jahre gemittelten Zahlen ergeben im Vergleich zu anderen Schnellfahrstrecken keinerlei Hinweise auf einen besonderen Unfallschwerpunkt auf der Strecke 2690.

15. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit von Straßenbegleitgrün mit Pflanzen mit besonders vielen Bitterstoffen zur Vermeidung von Wildtierunfällen (ergänzende Fragestellung zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2522)?

Die Bundesregierung hat keine näheren Erkenntnisse über die Wirksamkeit von bitterstoffreichen heimischen Pflanzen im Straßenbegleitgrün als Wildunfallpräventionsmaßnahme.

16. Wie kann aus Sicht der Bundesregierung das Problem gelöst werden, dass der Bau von Grünbrücken mit anderen Um- und Ausbaumaßnahmen konkurriert, weil die Maßnahmen zur Umsetzung des Bundesprogramms Wiedervernetzung den Um- und Ausbautiteln des Straßenbauplans zugeordnet sind?

Aus den Um- und Ausbautiteln werden Maßnahmen, die überwiegend der Verbesserung der Verkehrssicherheit und/oder des Verkehrsflusses dienen, und Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen an bestehenden Bundesfernstraßen finanziert. Die Entscheidung, welche Maßnahmen aus den Um- und Ausbautiteln vorrangig umgesetzt werden, entscheiden Bund und Länder im Rahmen der üblichen Abstimmung.

Anlage

<b>Straße</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Baujahr</b>	<b>Baukosten in Mio. €</b>	<b>Länge in m</b>	<b>Breite in m*</b>	<b>Fläche in m²</b>	<b>Kosten in € pro m²</b>	<b>Konstruktionstyp, Anmerkungen</b>
<b>Baden-Württemberg</b>								
Eine Aufschlüsselung der zugrunde liegenden Kosten ist nur für drei Grünbrücken möglich.								
A 7	Grünbrücke bei Nietheim	2011	2,85	38,2	57	~ 2.200	~ 1.300	Mehrfacher Plattenbalkenquerschnitt als Stahlbeton-Gewölbe Breite: 57 m im Firstbereich, 78,4 m im unteren Randbereich
A 96	Grünbrücke Gebrazhofen-Süd	2009	3,5	27	50	~ 1.400	~ 2.500	Gewölbe-/Bogenbrücke ohne Aufbeton Rahmen und Bogensystem (Stahlbeton)
	Grünbrücke Buchwald	1998	1,59	40	50	~ 2.000	~ 800	Gewölbe-/Bogenbrücke ohne Aufbeton Rahmen und Bogensystem, eingelenkig (Stahlbeton)
A 98	Grünbrücke Kalkofen	2002	3,06	50	58,3	~ 2.900	~ 1.100	Gewölberahmen aus Stahlbeton
B 28	Grünbrücke am Rödelsberg	2012	2,31	23	80	~ 1.800	~ 1.300	Stahlbetonbogenkonstruktion 831.000 € für Unterbauten (Pfähle und Zugband), 970.000 € für Überbau, 505.000 € für Sonstiges (Erdbau, Entwässerung, Pflaster)
B 31 n	Grünbrücke Weiherholz	1992	2,12	32,5	50,7	~ 1.600	~ 1.300	Stahlbetonbogen Rahmen/Bogen, Stielfüße und/oder Kämpfer eingespannt (Stahlbeton)
	Grünbrücke Schwarzgraben	1992	2,29	97,7	25	~ 2.400	~ 1.000	Stahlbetonbogen Rahmen/Bogen, Stielfüße und/oder Kämpfer eingespannt (Stahlbeton)

	Grünbrücke Negelhof	1993	2,12	31	20	~ 600	~ 3.500	Gewölbe-/Bogenbrücke ohne Aufbeton Rahmen/Bogen, Stieflfüße und/oder Kämpfer eingespannt (Stahlbeton)	
	Grünbrücke Nesselwangen	1992	1,51	31	31	~ 1.000	~ 1.500	Gewölbe-/Bogenbrücke ohne Aufbeton	
B 33	Grünbrücke Hohenlinden	1997	2,23	24	50	~ 1.200	~ 1.900	Brücke als offener Rahmen	
	Grünbrücke Hohreute	1990	1,09	26,6	35	~ 900	~ 1.200	Stahlbeton-Rahmenkonstruktion	
	Grünbrücke Würtembergle	1989	0,94	36,5	35	~ 1.300	~ 700	Stahlbeton-Rahmenbogen	
	Grünbrücke Göldern	2012	2,6	26,5	50	~ 1.300	~ 2.000	2-feldriger Rahmen aus Stahlbeton	
B 295	Grünbrücke Längenbühl	2005	2	29,3	61,3	~ 1.800	~ 1.100	eingespanntes Bogentragwerk aus Stahlbeton	
B 311	Grünbrücke Horchet	2009	1,24	35	26,8	~ 900	~ 1.400	Gewölbt Bogenbrücke ohne Aufbeton Eingespannte Bogenbrücke über 1 Feld Baustelleneinrichtung 90.000 €; Erdbau 345.000 €; Beton + Stahlbetonbau 780.000 €; Entwässerung KB 30.000 €	
	Grünbrücke Otmannshalde	2010	1,02	35	26,8	~ 900	~ 1.100	Gewölbt Bogenbrücke ohne Aufbeton Eingespannte Bogenbrücke über 1 Feld Baustelleneinrichtung 42.000 €; Erdbau 185.000 €; Beton + Stahlbetonbau 760.000 €; Entwässerung KB 30.000 €	
B 464	Grünbrücke Hörnleswald	2000	1,30	25,7	60,7	~ 1.600	~ 800	Gewölbe- bzw. Bogenbrücke aus Stahlbeton	
<b>Bayern</b>									
Die Zusammenstellung enthält die Kosten der Grünbrücken im Netz der Bayerischen Straßenbauverwaltung seit 2009. Wegen der Vergleichbarkeit der Kosten ist die Grünbrücke bei Münnerstadt nur nachrichtlich aufgeführt. Für die Grünbrücke „Rehauer Forst“ sind unter „Sonstiges“ die Kosten für Baustelleneinrichtung, Tragwerksplanung, Zufahrten, Verkehrsführungen etc. zusammengefasst. In den Kosten der Ausstattung sind die Irritationsschutzwände enthalten.									

Für die anderen Bauwerke liegen derzeit keine analogen Kostenaufteilungen vor. Für die Projekte in Südbayern liegt grundsätzlich keine Kostenaufgliederung vor, da sie in einem PPP-Modell realisiert worden sind.										
A 3	Grünüberführung im Würzburger Stadtwald (Guttenberger Wald)	2009	1,53	54,6	20,5	~ 1.100	~ 1.400	Rahmenbauwerk als 7-stufiger FT-Plattenbalken mit OB-Ergänzung längs vorgespannt		
A 7	Grünbrücke Neuwirtshäuser Forst	2011	5,08	48,25	53	~ 2.600	~ 2.000	1-feldriges Bogenbauwerk als Stahlbeton-Platte, eingespannt		
A 8	Grünbrücke Scheppacher Forst	2014	3,8	42,25	54,14	~ 2.300	~ 1.700	Doppel-Gewölbe		
	Grünbrücke Adelsrieder Wald	2014	3,8	42,25	54,14	~ 2.300	~ 1.700	Doppel-Gewölbe		
A 71	Grünbrücke bei Münnerstadt (Brücke FW)	2004	0,71	31,6	22,6			2-feldriges Bogenbauwerk als Stb-Platte, eingespannt		
A 93	Grünbrücke Rehauer Forst	2012	3,15	34	55,4	~ 1.900	~ 1.700	Kosten: Unterbau, Überbau, Ausstattung, zzgl. 1,32 Mio. € für Baustelleneinrichtung, Tragwerksplanung, Zufahrten, Verkehrsführungen etc.; Ort beton-Rahmenbauwerk als 8-stufiger Plattenbalken längs vorgespannt		
B 301	Grünbrücke Eichert	2012	1,98	29,2	50	~ 1.500	~ 1.300	Kosten: Unterbau, Überbau und Ausstattung; Brücke als offener 2-Feld-Rahmen, mit mehrstegigem Vollquerschnitt aus Spannbetonfertigteilen mit Ortbetonergänzung		
<b>Brandenburg (nur KP II-Maßnahmen)</b>										
Gesamtkosten ohne Rampenbereiche, mit Kosten für den Erdbau der Hinterfüllbereiche der Widerlager sowie Kosten für Irritationsschutzwände und Erdüberschüttung im Bauwerksbereich, einschließlich Kosten für Baustelleneinrichtung, Technische Bearbeitung und Verkehrsicherung										
A 9	Grünbrücke bei Niemegek	2011	4,458	46	59,5 bis 62,95	2.765	1.612	Stahlbetonverbundfertigteile als Rahmen, Flachgründung Bauen unter Verkehr		
A 11	Grünbrücke bei Melzow	2014	4,232	36,3	60	2.178	1.943	vorgespannte Stahlbetonfertigteile als Dreigelenkbogen, Flachgründung Bauen unter Verkehr		
A 12	Grünbrücke bei Kersdorf	2011	4,345	46	59,5	2.765	1.571	Stahlbetonverbundfertigteile als		

A 13	Grünbrücke bei Teupitz/Tornow	2011	4,259	46	bis 62,95	2.765	1.540	Rahmen, Borpfahlgründung Bauen unter Verkehr
<b>Hessen</b>								
A 7	Grünbrücke bei Michelsrombach	2011	3,834	46	52,69	~ 2.400	~ 1.600	18-streifiger Spannbeton- Plattenbalken, 2-Feld Durchlaufträger (2 x 23,00 m); zzgl. rd. 7.000 € für Grunderwerb, Entschädigungen und 31.356 € für Landschaftsbau
B 38	Grünbrücke bei Birkenau-Reisen	1998/99	~ 2,556	25	50	~ 1.300	~ 2.000	Stahlbeton; eine nähere Aufschlüsselung der Kosten ist nicht möglich
B 62	Grünbrücke bei Biedenkopf-Wallau	2001	~ 0,818	25	36	~ 900	~ 900	Stahlbeton; eine nähere Aufschlüsselung der Kosten ist nicht möglich
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>								
Die im Vergleich mit den Brücken über die BAB A 20 höheren Kosten für die Brücke Wredenhagen ergeben sich aus dem Bauen im Bestand und der Erhöhung des Baukostenindex.								
A 19	Wildbrücke Wredenhagen	2014	4,68	36	58	2.088	2.241	Neubau im Bestand, Gesamtkosten einschl. Umverlegung Streckenfernmeldekabel, Prüfingenieur und Bepflanzung
A 20	Wildbrücke Schattin	ca. 1998	1,74	34,5	50	1.725	1.009	Deges, Neubau im Rahmen Verkehrsprojekt A20
	Wildbrücke Pinnowhof	ca. 1999	1,79	32,3	43,5	1.405	1.274	Deges, Neubau im Rahmen Verkehrsprojekt A20
	Wildbrücke Fahrenholzer Holz	1999	1,44	32,3	36	1.163	1.238	Deges, Neubau im Rahmen Verkehrsprojekt A20
	Wildbrücke Vietow	2000	1,47	33,3	40	1.332	1.104	Deges, Neubau im Rahmen Verkehrsprojekt A20
	WiWechsel Nr. 5	2002	1,53	33	50	1.650	927	Deges, Neubau im Rahmen Verkehrsprojekt A20
	Wildübergang - BW 9	2002	1,58	35	50	1.750	903	Deges, Neubau im Rahmen Verkehrsprojekt A20

B 96	Holz-Wildbrücke Wilmshagen	2004	1,54	29,4	60,2	1.770	870	DeGES, Neubau im Rahmen Verkehrsprojekt Rügenzubringer
<b>Niedersachsen</b>								
Baukosten: nur Brücke ohne Zäunung, Bepflanzung etc.								
A 7	Hainberg - BW 3061 nördlich Bockenem km 202,3	2015	4,2	48,0	50,4	2.419	1.736	Plattenbalken Trägerrost 2-feldrig / Stahlbeton
A 33	Dissen – Bad Rothenfelde	1994	1,277	32	20	640	1.996	Plattenbrücke 2-feldrig / Stahlbeton
A 39	CRE 1b NO Schandelah	2008	1,53	38,8	40	1.552	986	Plattenbrücke 2-feldrig / Stahlbeton
	CRE 7 SW Schandelah	2008	3,36	52,0	59,9	3.116	1.078	Rahmen 3-feldrig / Stahlbeton
	CRE 12 Cremlingen	2006	1,02	38,0	20	760	1.342	offener Rahmen 2-feldrig / Stahlbeton „Sanduhrform“ => Brückenfläche größer bzw. Preis pro m² geringer
A 395	Oderwald - Kleinfloethe	1994	1,74	48,0	10,4	499	3.486	Plattenbalken Trägerrost (gebogener Plattenbalken) 1-feldrig / Stahlbeton „Sanduhrform“ => Brückenfläche deutlich größer bzw. Preis pro m² deutlich geringer
B 27	Roringen Berg - Göttingen - Waake	2014	2,54	20,0	50	1.000	2.540	offener Rahmen 1-feldrig / Stahlbeton
<b>Nordrhein-Westfalen (nur KP II-Maßnahmen)</b>								
In den Bauwerkskosten sind die Erdarbeiten für die Rampen/ Geländemodellierungen enthalten. Die teilweise hohen Kosten für Zäune (A 1, B 64) ergeben sich aus dem Bau von Wildkatzenschutzzäunen über längere Strecken. Bei der Grünbrücke Wolfsberg (A 31) hat die Forstabteilung des RVR die Begrünungskosten übernommen. Die vergleichsweise hohen Bauwerkskosten bei der A 1 sind sicherlich der besonderen Bauweise („Holz-Beton-Hybrid“) geschuldet.								
A 1	Heinzenberg	2010 2012	5,31	(über 4-streifig)	50			zzgl. 0,888 Mio. € für Zäune und 20.700 € für Begrünung
A 3	Königsforst	2010 2011	5,8	(über 6-streifig)	78			zzgl. 82.000 € für Zäune und 34.000 € für Begrünung
A 31	Wolfsberg	2010 2011	4,482	(über 4-streifig)	50			zzgl. 44.000 € für Zäune; Begrünung durch RVR Forst
B 64	Egge	2010 2012	3,14	(über 3-streifig)	50			zzgl. 247.000 € für Zäune und 21.500 € für Begrünung

<b>Rheinland-Pfalz</b>									
Angabe ist die nutzbare Breite.									
A 1	Grünbrücke Greimerath	2012	3,5				45		
	Grünbrücke Salmrohr	2008	2,2				36,5		
A 6	Grünbrücke Wattenheim	2011	3				45		
B 10	Grünbrücke Wallmersbach	2013	4,1				45		
B 50n	Grünbrücke Altrich	2010	3				31,5		
	Grünbrücke Moselsporm 1, BW	2013	2,3				39		
27									
	Grünbrücke Moselsporm 2, BW	2013	2,3				35		
28									
	Grünbrücke Graacher Schanzen	2012	2,6				30		
	Grünbrücke Moselsporm 6, BW	2011	2,3				35		
32									
	Grünbrücke Moselsporm 8, BW	2011	2,6				35		
33									
B 410n	Grünbrücke bei Dreis-Brück	2002	0,75				22		
<b>Sachsen</b>									
A 4	Burkauer Berg	1998	3,7	37,5			57,5	~ 2.200	~ 1.700
B 98	Bischofswerda	2010	0,58	103			2	~ 200	~ 2.800
B 178	Niedercummersdorf	2011	1,8	26,95			43,8	~ 1.200	~ 1.500
	Oberoderwitz	2012	1,82	34,88			45,8	~ 1.600	~ 1.100
<b>Sachsen-Anhalt</b>									
A 2	Grünbrücke bei Möser	1998	2	(über RQ 37,5)			40		nutzbare Breite
A 14	Grünbrücke bei Colditz	2011 2013	3,98	(über RQ 29,5)			25,7		nutzbare Breite inkl. 6 m Wirtschaftsweg; inkl. 0,2 Mio. € (Fledermausschutzzaun) und 0,12 Mio. € (Landschaftsbau, inkl. Pflegejahre)
B 6	Grünbrücke bei Westerhausen/ Börnecke	2005 2006	2,1	(über RQ 26)			30		nutzbare Breite; Kosten Begrünung 12.000 €
	Grünbrücke bei Hoym	2006 2007	2,11	(über RQ 26)			25		nutzbare Breite inkl. 3 m Wirtschaftsweg; Kosten Begrünung 20.000 €

<b>Schleswig-Holstein</b>									
A 20	Grünbrücke Hainholz	2007	2,434	45,84	49,1	2.626	927	1-feldrige Stahlbeton-Bogenbrücke	
A 21	Grünbrücke Kiebitzholm	2005	2,493	34,5	47	1.656	1.505	2-feldrige Spannbeton-Plattenbrücke	
A 24	Grünbrücke Segrahn	2012	6,443	49,25	47,25	2.328	2.768	4-feldr. Stahltragwerk mit Betonplatte im Verbund	
<b>Thüringen</b>									
A 71	Grünbrücke bei Bücheloh	2001	1,438	37,98	38,16	1.449	992	Bogenbrücke Stahlbetonbogen	
	Grünbrücke bei Einhausen	2003	3	33,5	40,7	1.655	1.813	Rahmenkonstruktion Stahlbeton	

\*nutzbare Breite für Tiere i.d.R. weniger



