

Kritische Auseinandersetzung mit den Sitzungsunterlagen zur Kreistagssitzung am 13.2.23

Sehr geehrte Kreisrätinnen und Kreisräte,

in diesem Dokument soll es um eine kritische Auseinandersetzung mit den, zu dieser Sitzung vorgelegten, Sitzungsunterlagen gehen.

Wir möchten dabei auf Irritationen hinweisen, die wir beim Lesen dieser Dokumente hatten, sowie die daraus resultierenden Fragen und Gegenargumente gerne mit Ihnen teilen.

I. Umstufung

Zunächst einmal ist positiv hervorzuheben, dass das Landratsamt die Wünsche der Menschen aus der Gemeinde Blaubeuren ernst genommen hat und mit der Umstufung eine Lösung erarbeitet hat, mit der alle Betroffenen und Menschen, die die Steige nutzen, leben könnten.

Dafür danken wir!

Wir würden unsere Anbindung an die Stadt und unser Naherholungsgebiet samt Wirtschaftswegnetz erhalten. Der Eingriff in die Natur wäre gering und die Stadt Blaubeuren hätte (wie auch das Landratsamt) alle Möglichkeiten die Nutzung auf bestimmte Nutzungsarten einzuschränken ([§5 Absatz 2 Straßengesetz](#)). Zwar stehen unsere Argumente, dass die Steige durchaus Funktionen einer Kreisstraße erfüllt auch im Raum (<https://rettet-die-steige.de/die-funktion-der-k7406/>), aber unser oberstes Anliegen wäre einfach keine Straße auf der Alb zu haben. Wir wären Ihnen daher dankbar, sehr geehrte Kreisrätinnen und Kreisräte, sehr geehrte Gemeinderatsmitglieder von Blaubeuren, wenn Sie diese Impulse aufnehmen könnten und sich für eine Lösung stark machen, die den Erhalt der Steige beinhaltet. Sei es nun als Gemeindestraße oder als Kreisstraße. Wir übergeben diese Entscheidung in Ihre vertrauensvollen Hände und hoffen für uns das Beste. Dass uns trotzdem noch Zweifel daran bleiben, dass diese Lösung auch tatsächlich von Ihnen gewählt und vom Landratsamt wirklich gewollt wird liegt zwischen den Zeilen der vorgelegten Sitzungsunterlage.

Wenn Sie sich schon sicher sind, dass Sie sich für eine Umstufung oder den Bau von Variante 0.3 als Kreisstraße einsetzen wollen, können Sie, wenn Sie wollen, hier aufhören zu lesen.

Sollten Sie aber nach dem Studium der Sitzungsunterlagen Variante 2 oder 4 als Kreisstraße vorziehen, so bitten wir Sie, uns nochmal etwas Zeit zu schenken um nachfolgenden Text zu lesen. Diese und unsere vorhergegangenen Einwände werden im Fall einer Variantenentscheidung für Trasse 2 im folgenden Planfeststellungsverfahren wieder einen Platz finden. Und gerade was die agrarstrukturellen Belange betrifft, wurden Sie zu diesem Zeitpunkt unseres Erachtens noch nicht ausreichend informiert.

II. Erwähnung der Bürgerbeteiligung

Zunächst ist interessant, dass, die vom Landratsamt initiierte, von ihnen beauftragte und vom Büro Ulmer organisierte Bürgerbeteiligung zwar erwähnt wird, deren Empfehlung in den Unterlagen zu dieser Sitzung jedoch keinen Platz findet. Die Bürgerbeteiligung, die sich wie Sie wissen aus Zufallsbürgern des ganzen Alb-Donau-Kreises, Interessierten und „Stakeholdern“ zusammensetzte kam ganz klar zu dem Ergebnis, dass Sie die Planungsvariante 0.3 favorisiere.

Dieses Ergebnis (bzw. Stimmungsbild) der Planungswerkstatt finden Sie (im Kleingedruckten) auf S. 13 des [Ergebnispapiers der Planungswerkstatt](#).

Wenn diese Variante für die Bürger so attraktiv zu sein scheint, sollte man davon ausgehen können, dass diese Variante in den Vorüberlegungen zu dieser Sitzungsunterlage auch besondere Beachtung gefunden hätte. Aber offenbar fand die Auseinandersetzung mit der Förderbarkeit von Variante 0.3 nur unzureichend statt. Anders können wir uns die Einschätzung des Landratsamtes „sehr fraglich“ (Vorlage S. 10) nicht erklären.

Außer diese Aussage kam vom Regierungspräsidium. Aber dann müsste diese ja gesagt haben, in welchen Punkten die Förderbarkeit dieser Variante in Frage steht. Und wüssten wir das, könnten wir versuchen Lösungen zu entwickeln, die die Förderbarkeit dieser Vorzugsvariante der Bürgerschaft herstellen.

Frage: „In welchen Punkten ist die Förderbarkeit von Variante 0.3 fraglich?“

III. Straßen als „hochwertiges ökologisches Netz“

Nach Erwähnung der Bürgerbeteiligung werden Straßen (oder zumindest deren Begleitgrün), völlig überraschend, als „hochwertiges ökologisches Netz“ dargestellt. Dass man sich überhaupt trauen kann so eine Behauptung in einer Sitzungsunterlage auszusprechen ist ein Armutszeugnis für uns Landwirte, das räumen wir ein.

Genau aus diesem Grund versuchen wir als Familie Bohnacker auch in dieser Hinsicht etwas daran zu ändern. Nur dass unsere Pläne leider von den Variantenüberlegungen des Landratsamtes drohen durchkreuzt zu werden.

Aber auch die öffentliche Hand könnte mehr dafür tun, die Flächen, die ihr zur Verfügung stehen dafür zu nutzen, eine „echte“ höhere ökologische Vielfalt herzustellen.

Aber dass Straßen ein „hochwertiges ökologisches Netz“ darstellen sollen, nur weil man an manchen Straßenrändern eine Mischung aus Wildkräutersamen in die aufgerissene Erde streut, möchten wir gerne diskutieren.

Der BUND für Naturschutz nennt mehrere Gründe für das Insektensterben. Neben dem Einfluss der Landwirtschaft werden aufgeführt:

Zitat: [BUND für Naturschutz: WARUM UNSERE INSEKTEN STERBEN – 11 GRÜNDE](#)

Grund 4: Flächenverlust und Zerstörung von Habitaten und Lebensräumen

Durch den Bau von Siedlungen, Verkehrswegen und Gewerbegebieten verschwinden immer mehr ursprünglich landwirtschaftlich genutzte Flächen unter Beton. In der freien Landschaft gibt es kaum noch Platz für die natürliche Entwicklung der Natur.

Grund 5: Verinselung von Lebensräumen

Immer mehr Siedlungen, Straßen, Gleise, Staustufen und

riesige Äcker zerschneiden ursprünglich zusammenhängende Lebensräume.

Bernhard Hoiß, Biologe bei der Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL) fasst in einem Artikel die Studienlage zur Tötung von Insekten durch den Straßenverkehr zusammen:

Zitat: [Hoiß, B. \(2020\): Roadkill von Insekten. – ANLiegen Natur 42\(1\): 99–102, Laufen](#)

An Straßen sterben täglich viele Millionen Individuen an Insekten. Es gibt einige Hinweise, dass sich die Straßen auch auf die Populationsgrößen der Insekten negativ auswirken.

Zusammenfassen kann man also sagen, dass es durchaus Hinweise darauf gibt, dass Straßen die Insektenpopulation negativ beeinflussen. Aber auch (oder vor allem) Wirbeltiere sind durch den Straßenverkehr sehr bedroht.

Thomas Krumenacker berichtet in der Süddeutschen Zeitung von einem Forschungsprojekt, das „den Versuch unternommen [hat], das Ausmaß des Sterbens entlang des europäischen Straßennetzes für einen Großteil aller Vogel- und Säugetierarten in Europa zu ermitteln. Die Ergebnisse sind erschreckend und deuten nach Ansicht der Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler darauf hin, dass der Beitrag des Straßenverkehrs am schwindenden Bestand einiger Säugetier- und Vogelarten unterschätzt wird. Andere Arten verkraften dagegen selbst hohe Verluste, ohne dass ihr Bestand abnimmt.“

(<https://www.sueddeutsche.de/wissen/artenschutz-strassenverkehr-wildunfall-1.4956671>)

Das Grundproblem mit dieser Aussage ist aber, dass Straßen Biotopverbünde zerschneiden und somit gerade nicht als „hochwertiges ökologisches Netz“ fungieren. Tiere bräuchten verbindende Elemente zwischen Biotopen, nicht zwischen Siedlungen.

Um diese Aussage zu verdeutlichen haben wir in eine Karte zwischen Lautertal, Seißen, Blaustein und Blaubeuren mit hellgrüner Farbe eingezeichnet, wo eigentlich Biotopkorridore existieren sollten. Mit rot eingezeichnet haben wir das „hochwertige ökologische Netz“ der Straßenverbindungen. Mit gelb die Trassen 2 und 4. Grün schraffiert sind Wald- und Heideflächen.



IV. Die Rolle des Radwegs und über die Notwendigkeit eines Feldwirtschaftswegs

Im nächsten Schritt wird vom Radweg, als „unverzichtbaren Bestandteil neuer Straßen“ gesprochen. Dies gilt offenbar nicht für Trasse 1, 2 und 4.

Aber wenn wir die Unterlagen richtig lesen, geht die Erforderlichkeit eines Radwegs nur aus einer Kreiskonzeption hervor, über die sich der Kreis eigentlich problemlos hinwegsetzen können müsste.

Warum ein Begleitweg aber vor allem für die Landwirtschaft erforderlich wäre, möchten wir gleich am Beispiel der Trasse 2 (im folgenden Römersträßle genannt) aufzeigen.

Aber zunächst nur eine Bemerkung und ein Apell zu Trasse 1:

Dass diese nie eine ernsthafte Planungsvariante war, sieht man an der lieblosen Ausgestaltung dieser dicht aufeinanderfolgenden 90°-Kurven. Bei den anderen Varianten hatte man nicht die Hemmung

Felder zu durchqueren. Zu einer attraktiveren Routenführung wären die Planer sicher auch im Stande gewesen und hätten sich trotzdem stark am Wegnetz orientieren können. Falls sie also eine Straße auf der Alb wollen, aus einem Grund, der ein anderer ist, als Sonderbuch und die Menschen jenseits des Lautertals mit Blaubeuren zu verbinden, sollten Sie ernsthaft erwägen, uns Sonderbucher, die

Erholungssuchenden Äbler, Blaubeurer und Touristen mit dieser Straße zu verschonen. Fordern sie in diesem Fall einfach, die Trasse 1 in ihrer Linie etwas gefälliger zu gestalten und auf dem Stück von den Hessenhöfen bis zur S-Kurve einen Feldwirtschaftsweg dazu zu planen, denn es gäbe sonst ein Problem mit der Felderzuwegung – und das hätten wir auch bei Trasse 2, dem Römersträßle.

Schauen sie sich einmal die Seite 3 der Sitzungsvorlage genau an.

Die Karte.

Nicht in ihrer gedruckten Version.

In ihrer PDF-Version!



Und jetzt zoomen Sie ganz nah auf das Römersträßle. Bis die Grafik unscharf wird. Einen Ausschnitt haben wir Ihnen mal hier eingefügt.

Sie sehen lauter kleine Striche.

Interessant ist, dass das Landratsamt nur im Römersträßle diese Striche eingezeichnet hat und nicht in den übrigen Varianten. Alle sind Abzweige vom Römersträßle. Anscheinend ist sich das Landratsamt bewusst darüber, dass eine Vielzahl an Ackerzuwegungen vom Römersträßle abhängen und nur über dasselbe angedient werden können.

Ich kann das nur so deuten, dass das Landratsamt sich zwar dieser Probleme, die vor allem die Trassen 1 und 2 mit sich bringen, bewusst ist, aber dennoch an dieser unmöglichen Planung festhält um die Anzahl an versiegelten m² niedrig zu halten.

Möglicherweise möchte man Sie mit dieser Fragestellung nicht belästigen und diese dann auf das Planfeststellungsverfahren verschieben. Aber transparente Politik sieht anders aus.

Das Büro Wassermüller behauptet für sich, dass darauf Wert gelegt wurde, agrarstrukturelle Belange zu beachten. Dies begründet man damit, man habe die künftige Kreisstraße am bestehenden Feldwegnetz orientiert.

Wir schließen daraus, dass man sich damit, was agrarstrukturelle Belange eigentlich sind, im Vorfeld leider nicht zu Genüge auseinandergesetzt hat. (vgl. Wassermüller: Erläuterungsbericht. S.37)

Entscheiden Sie sich für diese Variante ohne begleitenden Feldwirtschaftsweg, nehmen Sie der Landwirtschaft einen wichtigen und leistungsfähigen Hauptwirtschaftsweg weg und ersetzen ihn durch eine Kreisstraße mit 23(!) abzweigen auf andere Feldwege in nur 3,6km Straßenlänge.

Was sagt der Fachdienst Landwirtschaft zu dieser Planung?

Welche Aspekte sieht der Fachdienst Landwirtschaft bei der Frage nach agrarstrukturellen Belangen?

Wo kommt unser Essen in Zukunft her, wenn jedes Landratsamt so vorgeht?

Ist doch logisch: von der Kreisstraße.

V. Bewertung

Diesen Punkt hatten wir schon einmal. Eigentlich sollte im Landratsamt mittlerweile bekannt sein, dass eine Bewertung nicht einfach nur deshalb objektiv ist, weil ich Zahlen in eine Tabelle schreibe. Objektivität würde bedeuten, dass 2 Personen unabhängig zu einer zumindest ähnlichen Bewertung kommen sollten. Und hierfür braucht es klare Kriterien. Eine genaue Beschreibung der Qualitätskriterien für eine Bewertung (Objektivität, Reliabilität und Validität) haben wir Ihnen im Juni 2021 schon einmal zukommen lassen.

[\(Bewertung der Streckenalternativen. S.1\)](#)

Uns wird man eventuell vorwerfen, wir versuchten mit allen Mitteln der Rhetorik unsere Privatinteressen zu vertreten. Dem möchten wir erstens entgegen, dass es jedem freisteht, ob er unsere Argumentation für sich als logisch stringent bewertet oder nicht. Zweitens möchten wir dem entgegen, dass jemand, der gerade in Sonderbuch ein Neubaugebiet plant und zur gleichen Zeit ihnen in einem Erläuterungsbericht etwas vom Entwicklungspotenzial nördlich des Dorfes erzählt (Wassermüller. S.57), möglicherweise auch nicht ganz frei ist von persönlichen Interessen. Nur das diese vermutlich eher materieller als existentieller Art sind.

Nun aber zurück zur Bewertungsmatrix. Diese irritiert in mehreren Punkten:

Zunächst mal ist das Layout sehr sperrig. Hatten Sie auch Probleme die Tabelle zu lesen?

Die gesamte Tabelle in originaler Bewertung und zur Gegenüberstellung mit geänderter Bewertung haben wir ihnen an die Mail mit angehängt.

A. Verkehrsqualität

Hier ist an den meisten Bewertungspunkten nichts auszusetzen. Neben einem Rundungsfehler bei V3 sorgt bei uns aber vor allem die Sache mit den Knotenpunkten für Diskussionsbedarf. Wie schon erwähnt handelt es sich bei den Trassen 1 und 2 um Hauptwirtschaftswege. Eine Vielzahl an Flurstücken hängt an den beiden Wirtschaftswegen. Jede Zuwegung ist ein kleiner Knotenpunkt. Daher haben wir die Bewertung in diesem Punkt angepasst.

B. Verkehrssicherheit

Das Einfahren auf eine Kreisstraße oder deren Querung mit einem schweren landwirtschaftlichen Gespann birgt immer Sicherheitsrisiken. Zumal diese Stellen prädestiniert für Verschmutzungen sind. Da die Anzahl der Knotenpunkte mit Feldwegen bei Trasse 1+2 sehr hoch ist, haben wir die Noten

Exkurs: Landwirtschaftliches Arbeiten

Gerade im Herbst, Winter und Frühjahr bei feuchten Verhältnissen ist es oft so, dass an den Traktoren vor allem im Profil der Reifen und an den Maschinen Erdklumpen hängen bleiben.

Diese Straße ohne begleitenden Feldwirtschaftsweg nördlich der etwaigen Trasse zu planen provoziert Störungen des Verkehrsflusses und der Straßensauberkeit.

Als Alternative werden wohl viele landwirtschaftliche Maschinen den Weg über den bisherigen Orts Verbindungsweg nehmen müssen. Ein Teil dieses Verkehrs wird damit einhergehend über den Brechhausweg (Trasse 3) laufen. Durch die Entfernung dieses wichtigen Feldwirtschaftswegs wird also der nördliche Dorfrand von Sonderbuch zusätzlich mit landwirtschaftlichem Verkehr belastet, der bisher über das Römersträßle läuft.

Agrarstrukturelle Belange sind ein tragfähiges Feldwegnetz zum schnellen Umsetzen von Maschinen vom einen Feld auf das Nächste. Arbeiten mit der Natur heißt teils unter enormem Zeitdruck Felder zu bestellen oder zu beernten. Im Frühjahr wartet man sehnsüchtig darauf, dass das Feld abtrocknet um zu säen. Doch schon beim nächsten Schauer klebt alles wieder an Reifen und Maschinen. Die halbe Stunde in der ich mein Mähdescherschneidwerk abbaue kann die halbe Stunde sein, die mir am Ende fehlt um meinen Weizen vollends ins Trockene zu bekommen.

Ich bin gespannt was dann während der Mäusernte passiert. Wenn die Kreisstraße dann so aussieht wie es unsere Feldwege trotz kontinuierlicher Reinigung zeitweise aussehen, sind Unfälle vorprogrammiert.

auch hier angepasst. Die Trassen 3+4 kommen bei geschickter Planung ohne zusätzliche Feldwirtschaftswege aus, zeigten dann jedoch hin und wieder die Querung eines Feldweges auf.

C. Natur und Umwelt

Der Punkt Klima irritiert.

Das Büro Wassermüller findet hier nur einen Aspekt der das Mikroklima (gute Durchlüftungssituation) betrifft. Die Vielzahl an Fahrtbeziehungen Asch/Sonderbuch-Blaubeuren ergeben zusammen mit dem zu fahrenden Umweg einen CO₂-Mehrausstoß. Dieser orientiert sich am Umweg. Außerdem bindet die Fläche, welche beim Neubau einer Straße versiegelt wurde, nachhaltig kein CO₂ mehr und stößt keinen Sauerstoff mehr aus, weil keine Pflanzen dort mehr Wachsen können. Daher haben wir hier den Durchschnitt der Noten aus der Fahrtzeit und der Versiegelung übernommen. Der Kampf gegen den Klimawandel ist ein globales Problem, dass aber auf jeder Ebene angegangen werden muss. Von privater Ebene bis hin zur internationalen.

Im Punkt Landschaftsbild sind wir wieder nicht einverstanden mit der Bewertung des Büros Wassermüller. Die Steige wird von unten gesehen. Allerdings befindet Sie sich im Wald. Daraus abgeleitet müssen wir festhalten, dass Sie nur im Winter bei entlaubten Bäumen gut zu erkennen ist. Schaut man von unten auf die Steige ist von der Straße selbst nur ein sehr kleiner Querschnitt zu erkennen. Die Fahrzeuge allerdings erhöhen die Sichtbarkeit. (Wir reden vom Winter). Wir geben eine 3 bei der B0.2 Variante, schließlich ist man den Anblick der aktuellen Steige ja schon gewohnt. Eine B0.3-Variante kommt sicher auch etwas massiver daher, deshalb geben wir eine 4. Die B0.4.-Variante ist vom Landschaftsbild her gesehen sicher Wahnsinn. Der Querschnitt der Stützmauern, vom Tal her gesehen, sieht sicher furchtbar aus, daher 6.

Auf der Alb sieht die Sache sicher auch anders aus als durch das Büro Wassermüller bewertet. Die Trassen 2-4 verlaufen im Tal. Das Gebiet ist Naherholungsgebiet. Von einigen Punkten aus (insbesondere Sonderbuch) ist der gesamte Streckenverlauf und die Zerschneidung der Landschaft gut einsehbar. Daher Note 6.

D. Sonstige Belange

Das Thema Mensch ist unserer Meinung nach auch nicht korrekt bewertet. Die [Unterschriftensammlung](#) kam auf 3325 Unterstützer, 2743 davon aus dem Alb-Donau-Kreis, 1779 davon aus Blaubeuren. Man sieht, dass das Thema bewegt.

Allein die Tatsache, dass es trotz des Erfolgs der Unterschriftensammlung keine Initiative zur Unterstützung eines Trassenneubaus gibt zeigt auf, dass es in der Gemeinde Blaubeuren kein Interesse der Bevölkerung gibt, die Steige zu verhindern.

Zudem würde die Verlagerung von Verkehr aus dem Tal auf die Alb für zusätzliche Belastung des östlichen Sonderbuchs und der Landschaft zwischen Sonderbuch und den Hessenhöfen sorgen. Vor allem aber die Auswirkungen auf die direkt Betroffenen (Brechhausweg/Reiterhof/Hessenhöfe/Im Flinsenlau) sind gravierend.

Bei den agrarstrukturellen Belangen wurde wie oben schon geschrieben der Wegfall eines Wirtschaftswegs nicht kompensiert durch einen Feldwirtschaftsweg. Das Wirtschaften wird erheblich erschwert.

Das Thema Feuerwehr/Rettungsdienst sehen wir auch nicht so einfach wie das Büro Wassermüller. Bei einem Rückbau der Steige auf 3,5m Breite können Rettungsfahrzeuge und der Einsatzleiter (beide <3,5t; b<2,5m) der Feuerwehr schon an sich nicht mehr so schnell fahren. Aber es befinden sich auch noch Radfahrer und Wanderer auf der Straße. An einem sonnigen Sonntag in den Ferien ist der Weg bestimmt gut belegt. Ein Durchkommen mit RTW/EvD ist sicher nicht gerade einfach und birgt Sicherheitsrisiken im Vergleich zu vorher.

Große Fahrzeuge wie der Rüstwagen, ein Tanklöschfahrzeug oder gar die Drehleiter sind lang und breit. Sicher werden sie eher die Strecke auf der neuen Trasse nehmen anstatt sich die Steige durch enge Kurven zu quälen. Wenn dann auch noch ein Radfahrer mit Musik im Ohr die Steige runterschießt ist der schlimme Unfall vorprogrammiert.

Fakt ist: es wird Einschränkungen geben. Daher ist nicht alles gleich zu bewerten.

Radfahren auf der Steige ist für einen Radfahrer der sein Rad regelmäßig bewegt durchaus möglich. Nicht gut. Aber Ausreichend. Daher passen wir die Note an auf 4. Aber auch bei den Trassen 1-4 ergeben sich Einschränkungen für den Radverkehr da diese ja allesamt ohne begleitenden Radweg/Wirtschaftsweg geplant sind. Zwar gibt es immer Alternativen, aber die Freiheit ist eingeschränkt.

Summiert man die gemachten Änderungen ergibt sich nebenstehende Tabelle:

Vergleichen Sie in Ruhe und überlegen sich:

„Hätte ich bei der geänderten Tabelle mehr/weniger oder genauso viel/wenig auszusetzen gehabt.“

„Hätte ich die Tabelle genauso kritisch/unkritisch genommen?“

Wir sind der Meinung, dass solche Tabellen lediglich der Ausdruck des Willens des Urhebers sind.

V	Gesamt (Wassermüller)	Gesamt (Bohnacker)
0.2	67	59
0.3	67	62
0.4	65	66
1	53	70
2	51	74
3	57	74
4	56	65

VI. Kosten

Bei den Kosten kommen ebenfalls Fragen auf:

Warum haben sich die Kosten auf den Albtrassen so stark gesenkt im Vergleich zur ersten Sitzungsvorlage zu dieser Entscheidung (fast 50%)? Sind dies dann später potenzielle Kostensteigerungen bei Planung und Bau?

Warum sind die Kosten für die Bestandsvarianten so extrem angestiegen?

Hat sich die Lösung ohne den Abriss der alten Bauwerke nicht positiv ausgewirkt?

Wieviel kostet ein 1m

Feldwirtschaftsweg?

Was kosten Lösungen, die die Würde der direkt betroffenen wahren? (Mindestabstand/ Lösungen zur Minderung negativer Auswirkungen)

Variante:	Bauwerke [€]	Straßenbau [€]	Grunderwerb [€]	Summe [€]
Variante 0.1 (Sanierung)	0,73 Mio.	1,092 Mio.	-	1,822 Mio.
Variante 0.2 (Fahrbahn 6,0 m +Aufweitung)	9,674 Mio.	4,190 Mio.	0,020 Mio.	13,884 Mio.
Variante 0.3 (Fahrbahn 6,0 m + Aufweitung+Bankette)	9,651 Mio.	4,498 Mio.	0,020 Mio.	14,169 Mio.
Variante 0.4 (Fahrbahn 6,0 m + Aufweitung+Bankette +Radweg)	17,993 Mio.	5,610 Mio.	0,027 Mio.	23,873 Mio.
Neubau Variante 1:	-	5,069 Mio.	0,214 Mio.	5,283 Mio.
Neubau Variante 2:	-	4,852 Mio.	0,204 Mio.	5,056 Mio.
Neubau Variante 3:	-	5,258 Mio.	0,222 Mio.	5,480 Mio.
Neubau Variante 4:	-	5,360 Mio.	0,226 Mio.	5,586 Mio.
Rückbau Steige zum Radweg	1,154 Mio.	0,656 Mio.	-	1,810 Mio.
Umstufung	3,879 Mio.	0,850 Mio.	-	4,729 Mio.

Variante	Bauwerke Kosten in Mio. €	Straßenbau Kosten in Mio. €	Radweg Kosten in Mio. €	Gesamtkosten Mio. €
(0.1)	1,0	1,3	Keine Lösung	2,3
0.2	1,4	2,3	Keine Lösung	3,7
0.3	3,6	3,8	Keine Lösung	7,4
0.4	8,3	3,8	1,2	13,3
1	-	6,9	1,7 (Straßenrückbau ca. 1,1 Mio. €, neue Bauwerke ca. 0,6 Mio. €)	8,6
2	-	7,2	1,7	8,9
3	-	7,5	1,7	9,2
4	-	7,1	1,7	8,8

Tabelle 1 Geschätzte Baukosten Stand 2021