
Teil A : Beschreibung des Vorhabens
und des Trassenauswahl-
prozesses

INHALTSÜBERSICHT

I. Grundlagen

1. Einleitung und Kurzbeschreibung des Vorhabens
2. Rechtfertigung des Vorhabens einschließlich gesetzlicher Rahmenbedingungen
3. Nachfolgende Zulassungsverfahren

II. Beschreibung und Begründung des Trassenauswahlprozesses nach Methodik und Ergebnis

III. Beschreibung des Vorhabens

I. Grundlagen

1. Einleitung und Kurzbeschreibung des Vorhabens

Im Raum Mengen - Meßkirch - Sigmaringen soll zur Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten eine Bündelung der Bundesstraßen B 311, B 313 und B 32 erfolgen.

Zur Klärung der Frage, wie die Entlastung der Ortsdurchfahrten am besten erreicht werden kann und wie die günstigste verkehrliche Lösung in diesem Raum aussieht, ist ein Raumordnungsverfahren erforderlich.

Die Abteilung IV des Regierungspräsidiums Tübingen hat als planende Behörde im Auftrag des Vorhabenträgers Bundesrepublik Deutschland bei der höheren Raumordnungsbehörde (Referat 21, Regierungspräsidium Tübingen) die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens gem. § 13 LplG i.V.m. § 1 Nr. 8 RoV beantragt.

Der Umfang der für das Raumordnungsverfahren benötigten Planunterlagen wurde mit allen berührten Trägern öffentlicher Belange in einem sog. Scopingtermin am 07.07.1994 in Sigmaringen abgestimmt. Auf der Grundlage des festgelegten Untersuchungsrahmens wurden die vorliegenden Unterlagen erarbeitet.

2. Rechtfertigung des Vorhabens einschließlich gesetzlicher Rahmenbedingungen

Gesetzliche Grundlage für den Ausbau der Bundesfernstraßen ist das Fernstraßenausbaugesetz, dessen Neufassung am 15.11. 1993 im Bundesgesetzblatt verkündet wurde, und das als Anlage zu § 1 Abs. 1 den fortgeschriebenen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthält.

In diesem Bedarfsplan sind im Zuge der B 311 der Neubau zwischen Krauchenwies/Ablach und Mengen und die Verlegung bei Meßkirch/Leitishofen als vordringliche Maßnahmen, sowie die Umfahrung von Göggingen als weiterer Bedarf enthalten.

Der Bedarfsplan legt allerdings nicht die Trassenführung fest. Ihm liegen oft noch keine konkreten Planungen zugrunde.

Zunächst müssen daher im Rahmen der Planungsphase "Linienfindung" die Zweckmäßigkeit der Maßnahme und ihre Auswirkungen im Hinblick auf eine Netzoptimierung geprüft werden. Dabei können sich auch Abweichungen vom Bedarfsplan ergeben.

Die Untersuchungen zur Überprüfung der linienbestimmten Trasse zwischen Krauchenwies/Ablach und Mengen haben ergeben, daß eine neue Trassenführung zwischen Meßkirch und Mengen insgesamt günstiger ist. Da hierdurch verschiedene Markungsgemeinden betroffen sind, ist zur Linienbestimmung dieser neuen Trasse ein Raumordnungsverfahren durchzuführen.

3. Nachfolgende Verfahren

Nach § 16 FStrG bestimmt der Verkehrsminister auf der Grundlage des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens die Linienführung der neuen Bundesstraße.

Nach der fachtechnischen Genehmigung der Planung erfolgt anschließend das Planfeststellungsverfahren.

II. Beschreibung und Begründung des Trassenauswahlprozesses nach Methodik und Ergebnis

In der Phase der Linienfindung gilt es zunächst, innerhalb eines abgegrenzten Untersuchungsraums die Bandbreite möglicher Trassenalternativen (Korridore) zu ermitteln und einzugrenzen. Hinweise für diese Korridore ergeben neben der Trassenvorplanung, die Raumempfindlichkeitsanalyse der Umweltverträglichkeitsstudie und das Verkehrsgutachten.

Eine vertiefte Bewertung wird nur für solche Trassenkorridore durchgeführt, die sowohl den straßenbaulichen und verkehrlichen

Kriterien als auch den Raumordnungs- und Umweltbelangen genügen. Diese Trassenkorridore haben eine Breite bis zu 600 m. Innerhalb dieser Bandbreite kann die Trasse variieren. Die genaue Festlegung der Trassenführung erfolgt erst in einer weiteren vertiefenden Planungsphase (Vorentwurf).

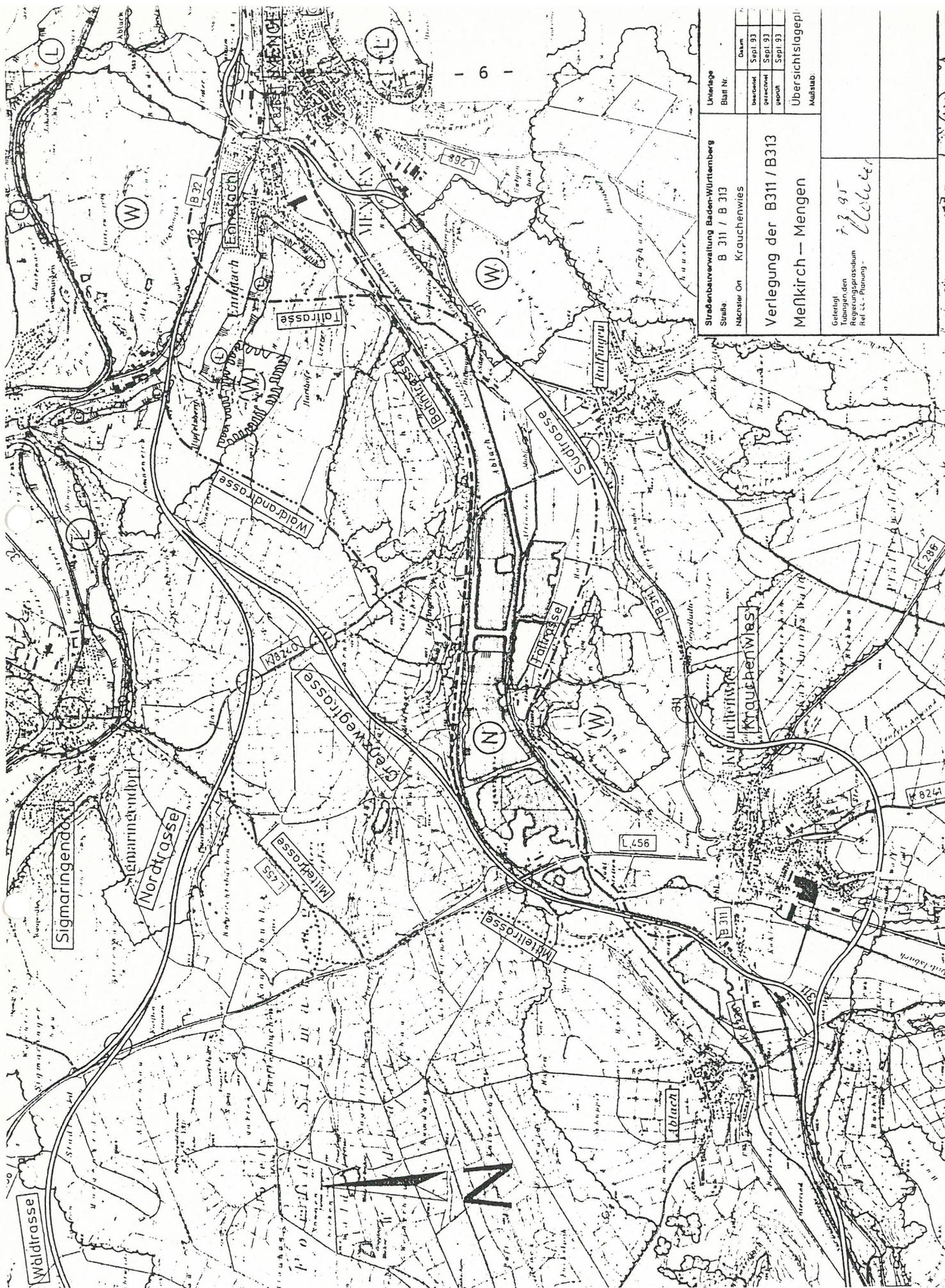
Ausgehend von der bestehenden B 311 bei Ablach westlich Krauchenwies wurde zunächst eine Vielzahl von Trassenführungen im Bereich des östl. Sigmaringer Forsts geprüft, von denen die sogen. Grenzwegtrasse eine Mittellage einnimmt. Zwar wurde im Rahmen des 1981/82 durchgeführten Linienbestimmungsverfahrens die Trassenführung der B 311 zwischen Krauchenwies und Mengen vom Bundesminister für Verkehr linienbestimmt entsprechend der sogen. Grenzwegtrasse. Damals blieben allerdings die Umweltbelange weitgehend unberücksichtigt. Deshalb wurden später neue Trassenuntersuchungen durchgeführt.

Im Bereich des östlichen Ablachtales wurden neben der Ausbautrasse, die Teile der B 311 mitbenützt, u.a. auch eine bahnparallele Trasse geprüft. Diese hatte aber so erhebliche ökologische Nachteile, vor allem im Bereich der Zielfinger Seenplatte, daß sie nicht weiterverfolgt wurde (s. Anhang der Umweltverträglichkeitsstudie).

Außerdem wurde eine sogenannte Nordtrasse entwickelt, die im nördlichen Teil des Sigmaringer Forsts verläuft und über die L 456 an die B 313 bei Laiz angeschlossen wird.

Später wurden die Planungen nach Westen bis Meßkirch ausgedehnt.

Es entstanden somit 3 prinzipiell verschiedene Korridore in denen die unterschiedlichen Trassen verlaufen (s. folgender Übersichtsplan und Tabelle):



Unterlage		Blatt Nr.	
Straßenverwaltung Baden-Württemberg		B 311 / B 313	
Straße		Krauchenwies	
Nächster Ort		Krauchenwies	
Verlegung der B311 / B313		Mefkirch — Mengen	
Überichtslegepl.		Maßstab	
Genehmigt		7.9.95	
Vollzogen durch		W. Keller	
Regierungspräsidium			
Ref. u. Planung			

bezeichnet	Sept. 93
gezeichnet	Sept. 93
geprüft	Sept. 93

Datum	Sept. 93
gezeichnet	Sept. 93
geprüft	Sept. 93

Zusammenstellung der im bisherigen Planungsverlauf von 1988-1994 untersuchten Trassenvarianten

Korridor	Trassenvarianten	Wesentliche Merkmale + Kriterien	Ausschlussgründe
Nordkorridor	Nordtrasse	Hohe Konflikte im Sigmaringer Forst, aber verkehrliche Alternative gegenüber der Südtrasse und Grenzwegtrasse	
	Mitteltrasse (incl. Tunnel nördlich des Krauchenwieser Parkes)	Steht zwischen Nord- und Grenzwegtrasse mit Tunnel nördlich des Fürstl. Parkes. Hohe Konflikte im Sigmaringer Forst.	<ul style="list-style-type: none"> - Geringe Verkehrswirksamkeit - schlechtes Nutzen/Kostenverhältnis
	Grenzwegtrasse mit Varianten	Formal vor Jahren bereits linienbestimmte Trassenführung. Sehr große ökologische Bedenken im Ablachtal, am Fürstl. Park und im Sigmaringer Forst. Im Vergleich die ökologisch ungünstigste Variante.	
Grenzwegkorridor	Waldrandtrasse	Entstand als ökologische Optimierung der Grenzwegtrasse, ist aber trotz aller Minimierungsmöglichkeiten kaum besser einzustufen als die Grenzwegtrasse.	<ul style="list-style-type: none"> - schlechte Umweltverträglichkeit - schlechtes Nutzen/Kostenverhältnis
	Bahntrasse (mit Tunnel bei Ennetach)	Besitzt eine sehr hohe Zerschneidungswirkung zwischen dem Sigmaringer Forst und dem Ablachtal. Ökologisch sehr bedenklich, insbesondere für den Artenschutz, die Erholung und das Grundwasser. Geringe Entlastung im Donautal	<ul style="list-style-type: none"> - schlechte Umweltverträglichkeit - schlechtes Nutzen/Kostenverhältnis
	Taltrasse	Führt entlang des südlichen Talrandes vom Ablachtal. Sehr hohe Konflikte für den Artenschutz, die Erholung und das Wasser. Geringe Entlastung im Donautal	<ul style="list-style-type: none"> - schlechte Umweltverträglichkeit - schlechtes Nutzen/Kostenverhältnis
Südkorridor	BUND-Trasse (mit Tunnel bei Ennetach)	Vom BUND in die Diskussion gebrachte und von der Straßenverwaltung optimierte Trassenführungen. BUND- bzw. Ausbautrassen bergen sehr hohe Konflikte für den Fürstl. Park.	
	Ausbautrasse/Südtrasse	Die Südführung von Krauchenwieserschont den Fürstl. Park und die Baggerseen:	
	Ausbautrasse mit Südführung von Krauchenwies		

Der Südtrassen-Korridor, verläuft am südlichen Rand des Untersuchungsraums im Ablachtal und benützt teilweise die Trasse der vorhandenen B 311 mit (Bahntrasse, Taltrasse, Ausbautrasse).

Der Grenzwegtrassen-Korridor (Grenzwegtrasse, Mitteltrasse, Waldrandtrasse) verläuft ausgehend von Mengen zunächst am nordöstlichen Rand des Untersuchungsraumes und dann diagonal auf den südlichen Rand des Untersuchungsraums bei Krauchenwies zu. Er ist im weiteren Verlauf nach Westen im Ablachtal identisch mit der Südtrasse.

Die Nordtrassen-Korridor (Nordtrasse, Nordtrasse mit Waldtrasse) verbleibt am nördlichen Rand des Untersuchungsraums. Ausgehend von Mengen durchfährt er den Norden des Sigmaringer Forstes bis zur L 456, übernimmt dann deren Trasse bis zum Anschluß der B 313, die zwischen Laiz und Inzigkofen mitbenützt wird. Vilsingen und Engelswies werden südöstlich umfahren bis östlich Rohrdorf die bestehende B 313-Trasse wieder erreicht wird. Diese wird bis Meßkirch beibehalten, wo sie an den neu gebauten Teil der B 311 anschließt.

III. Beschreibung des Vorhabens

1. Untersuchungsraum

Das Raumordnungsverfahren erstreckt sich auf den Untersuchungsraum, der durch die Orte Meßkirch, Göggingen, Krauchenwies, Mengen, Scheer, Sigmaringendorf, Sigmaringen, Inzigkofen, Vilsingen und Engelswies markiert ist.

In ihm verlaufen 3 Bundesstraßen, die B 311, die B 313 sowie die B 32 und als wichtige Landesstraße die L 456.

Die B 311 stellt eine wichtige Verbindung aus dem Raum Donau-
eschingen, (BAB A 81) über Tuttlingen, Meßkirch, Mengen, Riedlingen
und Ehingen in den Raum Ulm (BAB A 8) dar.

Die B 313 verbindet die Orte Stockach, Meßkirch, Sigmaringen,
Gammertingen und Reutlingen.

Die B 32 ist eine weitere wichtige Verkehrsachse, die die Orte
Hechingen, Gammertingen, Sigmaringen, Mengen, Saulgau, Ravensburg,
verbindet und zur A 96 bei Wangen i.A. führt. Die Fortsetzung der
Nord-Süd-Verbindung aus dem Raum Sigmaringen über
Krauchenwies-Pfullendorf in Richtung Bodensee ist über die L 410/L
201/L 200 sowie über die L 456-L 194/L 195 gegeben.

Die Planung strebt im Untersuchungsraum eine Bündelung der
Bundesstraßen B 311, B 313 und B 32 zur Entlastung der bestehenden
Ortsdurchfahrten an.

2. Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung des Büros Dr. Brenner + Münnich
vom April 1994 wurde ein Verkehrszuwachs von 25 % im Zeitraum
1989 - 2005 ermittelt. Damit ergeben sich für das Bestandsnetz
folgende Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2005:

B 32		
OD Scheer	10.700	Kfz/24h
OD Sigmaringendorf	13.600	"
OD Sigmaringen	11.800	"
B 311		
OD Mengen	16.900	"
OD Rulfingen	9.900	"
OD Krauchenwies	16.700	"
OD Göggingen	8.200	"
OD Leitishofen	7.300	"
B 313		
OD Engelswies	5.300	"
OD Vilsingen	7.000	"

3. Ziel der Maßnahme

Neben der Verkehrsentslastung in den kritischen Ortsdurchfahrten - insbesondere Krauchenwies, Rulfingen, Sigmaringendorf, Scheer und Mengen - soll die Verlegung der B 311 neu von Krauchenwies bis Mengen auch bewirken, daß auf die Teilverlegung der B 32 im Bereich Sigmaringendorf und Scheer verzichtet werden kann.

Das Ziel der Planung ist außerdem, die Anwohner in den Ortsdurchfahrten der B 311 und B 32 von den starken und z.T. unzumutbaren Lärm- und Abgasimmissionen zu entlasten.

Mit der Herausnahme des Durchgangsverkehrs, insbesondere des hohen Anteils an Schwerverkehr, ist eine erhebliche Verringerung des Verkehrsaufkommens in den Ortsdurchfahrten verbunden, durch die die künftige städtebauliche Situation wesentlich verbessert wird. Die Attraktivität der Einkaufs- und Geschäftsbereiche in den Ortsdurchfahrten Mengen, Scheer und Sigmaringendorf wird aufgewertet

Darüberhinaus soll die B 311 neu als wichtige Landesdiagonale im Planungsbereich so leistungsfähig hergestellt werden, daß sie das künftige Verkehrsaufkommen, das wesentlich vom Güterverkehr und von überregionalen Wirtschaftsbeziehungen geprägt sein wird, bewältigen kann.

Die Maßnahme ist ein Bestandteil des Ausbaukonzepts der B 311, das im sogenannten Blauen Buch dargestellt ist (Bundesstraße B 311 zwischen Donaueschingen und Ulm, Verkehrsqualität/Ausbaukonzept, Verkehrsministerium Baden-Württemberg, 1992).

4. Technische Grundlagen

Nach der Lage im Straßennetz und den maßgebenden Funktionen wurden die Bundesstraßen in die Kategorie A II eingestuft und nach RAS-L für eine Entwurfsgeschwindigkeit von $V_e = 100$ km/h trassiert. Das bedeutet für die einzelnen Planungsparameter:

- Bogenhalbmesser

Bei einer maximalen Querneigung von $q = 7 \%$ ergibt sich ein kleinster Bogenhalbmesser von $R = 500 \text{ m}$.

- Längsneigung

max. $s = 4,5 \%$

- Kuppen- und Wannenthalbmesser

min $H_k = 10.000 \text{ m}$

min $H_w = 5.000 \text{ m}$

Es ist vorgesehen, die Straße i.d.R. mit einem 3-streifigen Querschnitt zu bauen, so daß wechselweise Überholmöglichkeiten geschaffen werden können.

5. Beschreibung der Varianten

5.1 Südtrasse

5.1.1 Trassenverlauf

Die Südtrasse verläßt die B 32 nördlich von Mengen, verläuft zwischen Ennetach und Mengen teilweise in einem Tunnel in südwestlicher Richtung und erreicht am südwestlichen Stadtrand von Mengen die bestehende B 311. Sie benützt diese bis in den Raum Rulfingen, das nördlich umfahren wird, mit und nimmt die Trasse der B 311 wieder auf bis in den Raum Krauchenwies. Krauchenwies wird südöstlich und südlich umfahren. Südwestlich der Bahnhofs Krauchenwies trifft die Umfahrungsstraße auf die bestehende B 311 und verläuft auf deren Trasse weiter bis in den Raum Göggingen. Die B 311 neu umfährt Göggingen im Norden. Das Ablachtal wird wegen der Bahnkreuzungen z. T. auf hohem Damm zweimal gequert. Zwischen

Göggingen und Leitishofen wird die bestehende B 311 wieder mitbenützt. Leitishofen wird ortsnah im Süden umfahren.

5.1.2 Besondere Merkmale der Trasse:

Wie bereits erwähnt, verläuft die Trasse zwischen Mengen und Ennetach im bebauten Bereich. Hier muß sie z.T. in einem Tunnel geführt werden, um Querungsmöglichkeiten und höhenfreie Kreuzungen mit dem nachgeordneten Netz zu ermöglichen. Außerdem fährt sie entlang des Schulzentrums und muß hier mit Lärmschutzmaßnahmen versehen werden. Südwestlich von Mengen durchquert sie ein Wasserschutzgebiet. Hier sind entsprechende Schutzmaßnahmen erforderlich. Im Bereich nördlich von Rulfingen verläuft die Trasse auf einem Damm. Im Bereich südlich von Krauchenwies kann der Abstieg ins Andelbachtal nur über einen tiefen Einschnitt, der voraussichtlich überdeckt werden müßte (Grünbrücke), bewältigt werden. Die Trasse verläuft hier sehr dicht an einem Neubaugebiet. Im Bereich von Göggingen quert die Trasse zweimal das Ablachtal, wobei die Bahnlinie in einem relativ hohen Damm gequert werden muß. Bei Leitishofen ist eine Wassergewinnungsanlage betroffen.

5.1.3 Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Netz:

- Anschluß an die B 33 nördlich von Mengen
- Anschluß südwestlich von Mengen an die bestehende B 311
- Anschluß nördlich Rulfingen an die K 8240
- Anschluß nordöstlich von Krauchenwies an die B 311 alt
- Anschluß an die L 286 östlich von Krauchenwies
- Anschluß südlich von Krauchenwies an die L 456
- Anschluß südlich Ablach an die B 311 alt
- Anschluß an die K 8267 nördlich Göggingen
- Anschluß südwestlich Leitishofen und Übergang an die B 311 neu, BA II der Ortsumfahrung Meßkirch.

Technische Daten:

Gesamtstreckenlänge: 20,7 km

Baulänge: 15,2 km (+ 2,0 km OU Meßkirch, BA II; im Bau)

Kosten: 145,5 Mio. DM (+ 21,2 Mio. DM OU Meßkirch, BA II)

5.2. Grenzwegtrasse

5.2.1 Trassenverlauf

Die Grenzwegtrasse verläßt die B 31 nordwestlich von Ennetach kurz vor Beginn des Industriegebiets von Scheer und schwenkt in westliche Richtung. Sie steigt an der nördlichen Talflanke gegenüber von Hipfelsberg auf die Hochfläche des Sigmaringer Forstes, schwenkt dann nach Südwesten und tritt im Bereich des sog. Grenzwegs in den Sigmaringer Forst ein. Dort verläuft sie weiter in südwestlicher Richtung, quert die K 8240 und das Waldtal des Wusthauweiher und erreicht nördlich des Baggerseebades das Ablachtal, unterfährt die Landesstraße L 456 und verläuft dann entlang der Bahnlinie durch den Park des Krauchenwieser Schlosses und erreicht beim Bahnhof Krauchenwies die B 311 alt. Westlich von Ablach verläuft die Grenzwegtrasse identisch mit der Südtrasse.

5.2.2 Besondere Merkmale der Trasse

Das Tal südlich des Wusthauweiher wird mit einem größeren Bauwerk gequert.

Außerdem muß die Bahnlinie im Bereich des Bahnhofs Krauchenwies mit einem Brückenbauwerk überspannt werden.

5.2.3 Verknüpfungen des nachgeordneten Netzes:

- Anschluß der B 32/B 311 westlich Ennetach
- Anschluß der K 8240 nördlich Zielfingen
- Anschluß der L 456 nördlich der Baggerseen
- und Anschluß südlich Ablach.

5.2.4 Technische Daten

Gesamtstreckenlänge: 20,7 km

Baulänge: 13,2 km (+ 2,0 km OU Meßkirch, BA II; im Bau)

Kosten: 110,5 Mio. DM (+ 21,2 Mio. DM OU Meßkirch, BA II)

5.3 Nordtrasse

5.3.1 Trassenverlauf

Die Nordtrasse verläuft von ihrem Anschluß an die B 32 westlich Ennetach gleich wie die Grenzwegtrasse bis sie den Sigmaringer Forst südlich Scheer erreicht. Im Forst schwenkt sie dann nach Westen ab und verläuft parallel zum Donautal bis zur L 456, die sie nördlich des Wildparks Josefslust erreicht. Von dort verläuft sie auf der Trasse der Landesstraße bis zum Anschluß an die B 313 südöstlich von Laiz. Die Trasse der neu gebauten B 313 wird mitbenützt bis zum Westanschluß von Inzigkofen, von dort weicht die Trasse von der bestehenden B 313 nach Südwesten ab und verläuft dann parallel zur B 313 als Umfahrung von Vilsingen und Engelswies. Nordöstlich von Rohrdorf schwenkt die neue Trasse wieder auf die bestehende B 313 ein und erreicht mit dieser nördlich von Meßkirch die Ortsumfahrungsstraße von Meßkirch im Zuge der B 311.

5.3.2 Besondere Merkmale der Trasse

- Talquerung südlich Sigmaringendorf mit einem ca. 250 m langen Viadukt.
- Umbau des Anschlusses B 313/L 456 südöstlich von Laiz mit direkter Führung im Zuge der B 311 neu

5.3.3 Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz

- Anschluß der B 32 südlich von Scheer
- Anschluß der K 8240 nördlich von Zielfingen
- Anschluß der L 456 bei Josefslust
- Anschluß südlich von Laiz
- Anschluß der Orte Vilsingen und Engelswies
- Umbau des Anschlusses B 313/B 313 nördlich von Meßkirch

5.3.4 Technische Daten

Gesamtstreckenlänge: 23,0 km

Baulänge: 13,5 km

Kosten: 106,9 Mio. DM

5.4 Nordtrasse mit Waldtrasse

5.4.1 Trassenverlauf

Von einer Bürgerinitiative aus Laiz wurde eine Neutrassierung südlich von Laiz und Inzigkofen vorgeschlagen. Danach sollte die Nordtrasse die L 456 nördlich Josefslust kreuzen und im Bereich des nördlichen Waldrandes des Sigmaringer Forstes auf der Höhe verbleibend, nach Westen verlaufen und dabei nördlich des geplanten Golfplatzes bei Pault das Paultal kreuzen und südlich von Vilsingen auf die vorher beschriebene Nordtrasse einschwenken. Eine Variante hierzu, die zur südlichen Umfahrung des Golfplatzes fast durchweg im Sigmaringer Forst verläuft, wurde wegen der unvermeidbaren schwerwiegenden Eingriffe nicht näher untersucht.

5.4.2 Besondere Merkmale

Die Trasse verläuft zwischen dem geplanten Golfplatz bei Pault und dem Naturschutzgebiet "Morgenweide" hindurch. Das Paulter Tälchen muß mit einem großen Brückenbauwerk gequert werden.

5.4.3 Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz

- Anschluß der L 456 südlich des neuen Gewerbegebiets Wachtelhau
- Anschluß der Orte Vilsingen und Engelswies südlich Vilsingen

5.4.4 Technische Daten:

Gesamtstreckenlänge: 22,4 km

Baulänge: 17,9 km (Nordtrasse + Waldtrasse)

Kosten: 150,4 Mio. DM