
T e i l B : Beschreibung des Raums ohne Umweltsituation und
Darstellung der raumstrukturellen Auswirkungen des
Vorhabens

Inhaltsübersicht:

Beschreibung des Raumes und Darstellung der raumstrukturellen Auswirkungen der Trassen

1. Allgemeine (übergeordnete) raumstrukturelle Gesichtspunkte
2. Siedlungswesen
3. Gewerbliche Wirtschaft und Fremdenverkehr
4. Landwirtschaft
5. Forstwirtschaft
6. Verkehr
7. Ver- und Entsorgung

Beschreibung des Raumes und Darstellung der raumstrukturellen Auswirkungen der Trassenkorridore

1. Allgemeine (übergeordnete) raumstrukturelle Gesichtspunkte

Der Landkreis Sigmaringen, in dem der Untersuchungsraum liegt, gehört nach Plansatz (PS) 1.10.1 Landesentwicklungsplan 1983 (LEP) zum "ländlichen Raum".

Der Regionalplan Bodensee-Oberschwaben, Entwurf 1993, fordert, zum Abbau des Gefälles innerhalb der Region, die strukturschwachen ländlichen Räume, insbesondere im Landkreis Sigmaringen zu stärken. Dazu soll u.a. der Anschluß an den Fernverkehr gefördert werden.

a) Im LEP (PS 1.6) sind folgende Entwicklungsachsen ausgewiesen:

- Entwicklungsachse Meßkirch - Krauchenwies - Mengen - Herbertingen - (Riedlingen - Ehingen - Ulm) mit den Siedlungsbereichen Meßkirch, Krauchenwies, Mengen, Hohentengen, Herbertingen im Zuge der B 311 und weitgehend der Bahnlinie 755 Freiburg - Ulm.
- Entwicklungsachse Ravensburg/Weingarten - Altshausen - Saulgau - Herbertingen - Mengen - Sigmaringen - (Albstadt - Balingen) mit den Siedlungsbereichen Ravensburg/Weingarten, Altshausen, Saulgau, Herbertingen, Hohentengen, Mengen, Sigmaringen/Inzigkofen im Zuge der B 32/B 463 und der Bahnlinie 751/766 Ravensburg - Aulendorf- Herbertingen - Sigmaringen - Tübingen.

Nach PS 1.6.22 LEP sollen in den Entwicklungsachsen des ländlichen Raumes vor allem die Siedlungsbereiche weiterentwickelt und die hierzu erforderlichen Infrastruktureinrichtungen, insbesondere die Verkehrsverbindungen ausgebaut werden.

b) Sigmaringen ist als Mittelzentrum, Mengen und Meßkirch als Unterzentrum und Krauchenwies als Kleinzentrum ausgewiesen.

Der LEP fordert, eine gute verkehrliche Anbindung der Zentralen Orte untereinander, vor allem mit Zentralen Orten höherer Stufe anzustreben (PS 1.5.6 LEP).

- c) Im Untersuchungsraum finden sich vielfältige Freiraumfunktionen (Regionale Grünzüge, Schutzbedürftige Bereiche für Naturschutz und Landschaftspflege, Forstwirtschaft und Wasserwirtschaft).

Ein Ziel des Regionalplans ist es, Regionale Grünzüge von Bebauung grundsätzlich freizuhalten, um den Naturhaushalt, die Erholungsflächen, die räumliche Gliederung und das Landschaftsbild in diesen Bereichen zu erhalten (PS 3.2.2).

Dieses Ziel verfolgen auch die Schutzbedürftigen Bereiche für Naturschutz und Landschaftspflege. In ihnen haben die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege Vorrang vor anderen Raumnutzungen (Ps. 3.3.2).

Zur nachhaltigen Sicherung der Erzeugung hochwertigen Holzes und zur Erhaltung der für den naturhaushalt bedeutsamen Waldfunktionen wurden in der Raumnutzungskarte Bereiche ausgewiesen, in denen eine standortgerechte forstliche Nutzung Vorrang vor anderen Raumnutzungen haben soll. Damit sollen forstwirtschaftlich, landschaftsökologisch und gesellschaftlich besonders wertvolle Waldgebiete vor einer Inanspruchnahme durch andere Raumnutzungen wirksam geschützt werden (PS. 3.3.4).

Schutzbedürftige Bereiche für die Wasserwirtschaft dienen der langfristigen Sicherung der Trinkwasserversorgung der Region. In ihnen soll der Schutz qualitativ hochwertigen Grundwassers Vorrang vor konkurrierenden Raumnutzungen haben (PS. 3.3.5). In diesen Bereichen sind grundsätzlich alle Vorhaben unzulässig, die die Nutzung der Grundwasservorkommen nach Menge, Beschaffenheit und Verfügbarkeit einschränken oder gefährden.

Auswirkungen:

Nordtrasse:

a) **Entwicklungsachsen:**

Die Nordtrasse verläuft nur in ihrem östlichem Teil im Bereich der Entwicklungsachse Mengen - Sigmaringen - Albstadt. Im westlichen Teil der Nordtrasse, der über Sigmaringen, Vilsingen, Engelswies nach Meßkirch führt, liegt keine Entwicklungsachse.

b) **Verbindung Zentraler Orte:**

Die Nordtrasse würde eine Verbesserung der verkehrlichen Verbindung der Unterzentren Meßkirch und Mengen mit dem Mittelzentrum Sigmaringen bedeuten. Die Zentralität des Mittelzentrums Sigmaringen würde unterstrichen und der Anschluß an das Bundesfernstraßennetz verbessert.

c) **Freiraumfunktionen:**

- Als Regionaler Grünzug ist in der Raumnutzungskarte ausgewiesen die zusammenhängende Landschaft des Donautales zwischen Herberlingen und Sigmaringen mit den Hanglagen südlich Sigmaringen mit Anschluß an das geschlossenen Waldgebiet zwischen Sigmaringen und Krauchenwies (PS 3.2.2 des Regionalplans). Die Nordtrasse würde diesen Grünzug nordwestlich von Mengen kurz neu durchschneiden, um dann am Rande des Grünzuges entlang bis zur L 456 zu fahren. Ab der L 456 wird der bestehende Straßenzug bis westl. Inzigkofen mitbenützt.
- Die Nordtrasse würde zu erheblichen Beeinträchtigungen schutzbedürftiger Bereiche für die Forstwirtschaft führen. So sind die Flächen der Trasse, die Wald in Anspruch nehmen, in der Raumnutzungskarte zum Großteil als schutzbedürftige Bereiche für die Forstwirtschaft ausgewiesen. In diesen Bereichen hat eine standortgerechte forstliche Nutzung Vorrang vor ande-

ren Raumnutzungen (Ziel des Regionalplans PS 3.3.4). Die Nordtrasse würde zu einer Neuzerschneidung bisher unberührter Waldgebiete führen.

- Der Teil der Nordtrasse zwischen Vilsingen und Meßkirch liegt in einem großen schutzbedürftigen Bereich für die Wasserwirtschaft. Dieser Bereich umfaßt auch den Grundwasserschutzbereich "Meßkirch/Holzwiesen".

Der Schutz qualitativ hochwertigen Grundwassers hat darin Vorrang vor konkurrierenden Raumnutzungen (PS. 3.3.5 des Regionalplans). In diesen Schutzbedürftigen Bereichen für die Wasserwirtschaft sind alle Vorhaben unzulässig, die die Nutzung der Grundwasservorkommen nach Menge, Beschaffenheit und Verfügbarkeit einschränken oder gefährden.

Wegen der Abdeckung durch mächtige Beckentonschichtung besteht keine Gefährdung. Übrigens ist das WSG noch nicht festgesetzt.

Grenzwegtrasse:

a) Entwicklungsachsen:

Die Grenzwegtrasse liegt auf der Linie der Entwicklungsachse Mengen - Krauchenwies - Meßkirch. Sie würde damit dem Ziel des Ausbaus des Straßennetzes im Zuge dieser Achsen entsprechen.

b) Zentrale Orte:

Mit der Grenzwegtrasse würde das Kleinzentrum Krauchenwies mit dem Unterzentrum Meßkirch etwas besser verknüpft. Die Anbindung zum Mittelzentrum Sigmaringen wird allerdings nicht verbessert.

c) Freiraumfunktionen:

- Das Ablachtal zwischen Krauchenwies und Mengen ist im Regionalplan als Regionaler Grünzug ausgewiesen. Die Grenzwegtrasse verläuft außerhalb dieses Grünzuges an seinem Rand entlang. Ebenso wie die Nordtrasse würde sie aber den Grünzug im Donautal südwestlich von Mengen kurz durchschneiden.

- Die Grenzwegtrasse nimmt im Bereich zwischen Mengen und Krauchenwies große Teile an Schutzbedürftigen Bereichen für die Forstwirtschaft in Anspruch. Bisher unberührte Waldgebiete würden dadurch zerschnitten.
Zwischen Meßkirch und Leitshofen würde die Trasse schutzbedürftige Bereiche der Wasserwirtschaft durchfahren bzw. neu durchschneiden.

Südtrasse:

- a) Die Südtrasse verläuft auf der Linie der Entwicklungsachse Mengen - Krauchenwies - Meßkirch - Tuttlingen usw.
Durch sie könnte dem Grundsatz, in den Entwicklungsachsen die Siedlungsbereiche weiterzuentwickeln und die Verkehrsinfrastruktur entsprechend auszubauen, Rechnung getragen werden.
- b) Die Südtrasse würde ebenso wie die Grenzwegtrasse die beiden Unterzentren Mengen und Meßkirch mit dem Kleinzentrum Krauchenwies besser verbinden.
Die Anbindung zum Mittelzentrum Sigmaringen würde ebenso wie bei der Grenzwegtrasse nicht verbessert.
- c) Freiraumfunktionen:
 - Da diese Trasse im Ablachtal etwa zur Hälfte auf der bestehenden B 311 verläuft und die Ortschaften ortsnah umfährt, ist eine Neudurchschneidung des bestehenden Grünzuges kaum gegeben.
 - Nördlich von Göggingen würde die Trasse in einen schutzbedürftigen Bereich für Naturschutz und Landschaftspflege am Rande eingreifen.
 - Zwischen Mengen und Rulfingen führt die Trasse durch einen Schutzbedürftigen Bereich für Wasserwirtschaft. In diesem Bereich wird die bestehende B 311 mitbenutzt, so daß keine neuer Eingriff, sondern nur eine Erweiterung des Eingriffs

vorliegt. Zwischen Meßkirch und Leitishofen würde die Trasse schutzbedürftige Bereiche für die Wasserwirtschaft durchfahren bzw. neu durchschneiden.

2. Siedlungswesen

Der Regionalplan Bodensee-Oberschwaben weist als Siedlungsbereiche bzw. Siedlungsschwerpunkte das Mittelzentrum Sigmaringen, die Untertzentren Mengen und Meßkirch und das Kleinzentrum Krauchenwies aus (PS. 2.3.2).

Auf diese Schwerpunkte ist neben der Siedlungsentwicklung der Ausbau des Verkehrsnetzes und der weiteren Infrastruktur zu richten (PS 2.3.1).

Die Lage der Trassen zu vorhandenen und geplanten Nutzungen wie Wohnbebauung und Gewerbegebiete entsprechend der Flächennutzungspläne ist in der UVS im Transparent-Deckblatt "Übersicht der Trassenvarianten" dargelegt.

Hinzuweisen ist darauf, daß die Südtrasse in Mengen entlang des Schulzentrums und damit einer empfindlichen Nutzung fahren würde.

Auswirkungen:

Die Nordtrasse würde generell die Siedlungsentwicklung im Raum Sigmaringen stärken. Hingegen würde die Siedlungsentwicklung in Krauchenwies geschwächt werden. Die Grenzweg- und die Südtrasse würden die Konzentration der Siedlungsentwicklung im Ablachtal unterstützen, während die in Sigmaringen nicht zusätzlich gefördert würde.

Die in den Flächennutzungsplänen der Gemeinden zum Ausdruck kommenden Entwicklungsabsichten werden durch die Trassen nicht behindert.

Die Südtrasse verläuft zwischen Mengen und Ennetach im bebauten Bereich, weshalb sie z.T. hier in einem Tunnel geführt wird. Außerdem fährt sie am Schulzentrum entlang, das durch entsprechende

Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden müßte. In Rulfingen führt sie durch ein bestehendes Wohn- und Gewerbegebiet. Im Bereich von Krauchenwies verläuft die Trasse sehr dicht an einem Neubaugebiet.

Die Nordtrasse verläuft im Raum Laiz/Inzigkofen auf der bestehenden B 313 und berührt bestehende und geplante Misch- und Gewerbegebiete. In Rohrdorf führt die bestehende Trasse direkt an einem Wohngebiet vorbei.

Die Nordtrasse mit Waldtrasse würde die dicht besiedelten Bereiche von Laiz und Inzigkofen großräumig umfahren und daher mit bestehender oder geplanter Bebauung in diesem Teilbereich der Strecke nicht in Konflikt kommen.

3. Gewerbliche Wirtschaft und Fremdenverkehr

Im Regionalplan Bodensee-Oberschwaben sind in Meßkirch, Mengen und Sigmaringen Schwerpunkte für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungseinrichtungen ausgewiesen.

Für diese Standorte sollen Fernstraßenanschlüsse gesichert (PS 2.3.2) bzw. der Anschluß an Fernstraßen gegebenenfalls verbessert werden (PS 2.4.2).

Als Fremdenverkehrsbereiche der Region Bodensee-Oberschwaben werden im Regionalplan vorgeschlagen:

- das Donautal und die Schwäbische Alb mit den Schwerpunkten Erholungsort Beuron und Gammertingen sowie Mengen und Sigmaringen
 - Westliches Oberschwaben mit den Schwerpunkten Erholungsort Illmensee, außerdem Mengen und Pfullendorf
- (PS 3.1.4).

Der Untersuchungsraum liegt zum Großteil im Bereich des Naturparks "Obere Donau".

Für die regionale und soweit erforderlich, für die überregionale Versorgung mit oberflächennahen, mineralischen Rohstoffen wurden im Regionalplan Bodensee-Oberschwaben "Schutzbedürftige Bereiche für den Abbau folgender oberflächennaher Rohstoffe" ausgewiesen:

- für Quarzsande:
 - Mengen/Rosna
 - Meßkirch/Wald - Rengetsweiler

- für Festgestein:
 - Sigmaringen/Jungnau

- für Lehm und Ton:
 - Mengen

In den schutzbedürftigen Bereichen für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe hat der Abbau Vorrang vor anderen Nutzungsansprüchen (Ziel des Regionalplans PS 3.3.6).

Als "sonstige Abbaustellen" sind zur Versorgung des lokalen Umfeldes folgende Stellen vorgesehen:

- Kies und Sand:
 - Meßkirch/Ringgenbach
 - Sigmaringen/Inzigkofen

- Festgestein:
 - Sigmaringen/Thiergarten (problematisch)
 - Veringenstadt (problematisch)

Auswirkungen:

Die Grenzweg- und die Südtrasse würden die Entwicklung von Industrie und Gewerbe in Mengen und Meßkirch durch die Verbesserung der verkehrliche Verbindung zwischen den beiden Orten fördern, während die Nordtrasse zusätzlich noch die Entwicklung im Raum Sigmaringen begünstigen würde.

Jede Trasse würde zur Entlastung der o.a. Fremdenverkehrsgebiete führen.

Negative Auswirkungen auf die im Regionalplan ausgewiesenen Schutzbedürftigen Bereiche für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe sind nicht zu erwarten.

4. Landwirtschaft

Der LEP fordert in PS 2.4.22 die für landwirtschaftliche Nutzung gut geeigneten Böden nur in dem unausweichlich notwendigen Umfang für andere Nutzungsarten vorzusehen.

Nach PS 3.1.2 des Regionalplans ist eine leistungsfähige und umweltverträgliche Landwirtschaft als wichtiger Wirtschaftsfaktor zu erhalten und zu fördern.

Landverluste in Folge von Straßenbauvorhaben sollen in Unternehmensflurbereinigungen oder durch freiwilligen Grunderwerb und Flächentausch auf mehrere Eigentümer verteilt werden, so daß Existenzgefährdungen für landwirtschaftliche Betriebe vermieden werden.

Landwirtschaftliche Böden der Vorrangstufe I werden auf einer Länge von

- 3,5 km durch die Nordtrasse
- 3,0 km durch die Nordtrasse mit Waldtrasse
- 2,7 km durch die Grenzwegtrasse
- 3,9 km durch die Südtrasse

in Anspruch genommen.

(siehe auch Karte in der UVS "Boden - Landbauökologische Funktionen)

Im Untersuchungsraum sind Böden der Vorrangstufe I:

- die Ackerflächen südlich von Rohrdorf
- große Bereiche der landwirtschaftlichen Flächen um Langenhardt, Engelswies und Vilsingen
- im Ablachtal große Bereiche auf den Anhöhen südlich und nördlich von Menningen- Leitishofen, Ringgenbach und Göggingen
- auf der Anhöhe südlich von Krauchenwies und auf dem Burren
- bei Mengen Teile des Ablachtales und Teile der Anhöhen bei Ennetach.

Auswirkungen:

Die einzelnen Trassen werden zu einem unterschiedlich hohen Verlust an landwirtschaftlich wertvollsten Böden führen. (s.o.)

5. Forstwirtschaft

Nach PS 2.4.22 LEP sind für die forstwirtschaftliche Nutzung gut geeignete Standorte nur in dem unausweichlich notwendigen Umfang für andere Nutzungsarten vorzusehen.

Der Wald ist so zu erhalten, daß er als Wirtschaftsfaktor sowie als Bestandteil der Kulturlandschaft für die Erholung wirksam bleibt und dazu beiträgt, die dauernde Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zu sichern (PS 2.4.4 LEP).

Eingriffe in den Bestand des Waldes und in Wälder mit besonderen Schutz- und Erholungsfunktionen, vor allem in Schutzwälder, Waldschutzgebiete und Erholungswälder sind auf das Unvermeidbare zu beschränken (PS 2.4.42 LEP).

Zur nachhaltigen Sicherung der Erzeugung hochwertigen Holzes und zur Erhaltung der für den Naturhaushalt bedeutsamen Waldfunktionen wurden im Untersuchungsraum folgende Flächen als Schutzbedürftige Bereiche für die Forstwirtschaft ausgewiesen:

(PS 3.3.4 des Regionalplans)

- die Waldgebiete südlich von Meßkirch
- das Waldgebiet zwischen Meßkirch, Krauchenwies und Sigmaringen

Forstliche Flächen der Vorrangstufe I werden durchschnitten:

- von der Nordtrasse auf einer Länge von 1,7 km
- von der Nordtrasse mit Waldtrasse auf einer Länge von 2,6 km
- von der Grenzwegtrasse auf einer Länge von 2,0 km
- von der Südtrasse auf einer Länge von 0,7 km.

Der Verlauf der Trassen in Erholungswäldern beträgt:

- bei der Nordtrasse 0,6 km
- bei der Nordtrasse mit Waldtrasse 0,6 km
- bei der Grenzwegtrasse 2,0 km
- bei der Südtrasse 0,0 km

Auswirkungen:

Nachteile für die Forstwirtschaft entstehen insbesondere bei der Nordtrasse und der Grenzwegtrasse durch den Verlust an Waldflächen, umfangreiche Walddurchschneidungen und Durchschneidungen des forstwirtschaftlichen Wegenetzes.

6. Verkehr

Nach den Grundsätzen des Regionalplanes sind vorrangig die großräumigen und überregionalen Straßenzüge des Fernstraßennetzes leistungsfähig auszubauen, um den Verkehr zu bündeln und Städte und Gemeinden vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Das regional bedeutsame Straßennetz ist weiter zu verbessern (PS 4.1.2).

Die Umfahrungs- und Neubaumaßnahmen sind im Regionalplan einzeln aufgeführt. In PS 4.1.2, Tab. 4.5 ist als regional bedeutsame Straßenbaumaßnahme, auf deren Verwirklichung hinzuwirken ist, aufgeführt (als nachrichtliche Übernahme aus dem Bedarfsplan):
B 311 Freiburg bzw. Villingen/Schwenningen - Geisingen - Tuttlingen - Herbertingen - Ulm:

- Umfahrung Meßkirch (2. BA)
- Umfahrung Leitishofen und Göggingen (Freihaltetrasse)
- Verlegung bei Krauchenwies/Ablach-Mengen

Außerdem wird vorgeschlagen, alternativ eine weitere Trasse (Nordtrasse, B 313/B 311, Freihaltetrasse) im Raum Meßkirch-Mengen zu untersuchen.

Auswirkungen:

Wie aus der Verkehrsuntersuchung des Büros Dr. Brenner + Münnich (s. Anl.) ersichtlich ist, ergeben sich bei den verschiedenen Varianten unterschiedliche Be- und Entlastungen.

Grundsätzlich ist die Entlastungswirkung der Grenzweg- und Südtrasse, die im südlichen Teil des Untersuchungsraumes verlaufen, für das Ablachtal hoch und für das Donautal niedrig. Bei der Nordtrasse ist es umgekehrt; sie entlastet das Donautal gut und das Ablachtal etwas weniger.

Im einzelnen ist dies aus der folgende Tabelle (Seite 15) ersichtlich:

Im übrigen sind bei allen Varianten flankierende Maßnahmen zur Optimierung der Entlastungswirkung in Mengen erforderlich (Bau einer Stadttangente).

Für die übrigen Ortsdurchfahrten beschränken sich diese vor allem auf geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Zuge der vorhandenen Ortsdurchfahrten. Die bestehenden Straßenzüge brauchen nicht weiter ausgebaut werden.

Neben den verkehrlichen Wirkungen im Untersuchungsraum sind auch Effekte auf benachbarte Räume infolge der verschiedenen Trassenvarianten zu beachten. Hierbei ist besonders auf die günstige Wirkung der Nordtrasse bezügl. der Anbindung des Raumes Balingen - Albstadt an das östliche Fernstraßennetz und an das Oberzentrum Ulm hinzuweisen. Außerdem kann die Nordtrasse mit der geplanten B 313 neu Inneringen-Jungnau-Sigmaringen auch für den Nord/Südverkehr aus den Räumen Tübingen - Reutlingen in Richtung Ravensburg - Friedrichshafen genutzt werden. Lediglich Pfullendorf als entwicklungs-fähiges Zentrum würde von den südlich gelegenen Trassenkorridoren Südtrasse und Grenzwegtrasse mehr profitieren. Verlagerungseffekte von den weiträumigen Bundesfernstraßen, insbesondere BAB A 8 auf die Neubaustrecken sind in nennenswertem Umfang nicht zu erwarten.

Übersicht über die Be- und Entlastungen in den Ortschaften

Vergleich der Netzfälle zur Verlegung der B 313 / 311 / 32 bezogen auf den Prognosezeitraum 2000/2005 (zusammengefaßt nach Brenner und Münnich 1994)

Ortsdurchfahrten	Status-Quo-Prognose (Netzfall 0.1)		Nordtrasse (Netzfall 1)		Grenzwegtrasse (Netzfall 2)		Südtrasse (Netzfall 3)	
	ca. Kfz/24 h	Gesamtv.	ca. Kfz/24 h	Gesamtv.	ca. Kfz/24 h	Gesamtv.	ca. Kfz/24 h	Gesamtv.
B 32								
Scheer	10.700	-39,7 %	6.500	-39,7 %	6.600	-38,1 %	9.700	-9,5 %
Sigmaringendorf	13.600	-25,0 %	10.200	-25,0 %	10.600	-22,5 %	13.600	0,0 %
Sigmaringen	11.800	-40,6 %	7.000	-40,6 %	9.200	-21,7 %	11.800	0,0 %
B 311								
Mengen	16.900	-19,2 %	13.600	-19,2 %	12.100	-23,3 %	12.800	-24,2 %
Rulfingen	9.900	-47,0 %	5.300	-47,0 %	4.100	-58,6 %	1.200	-87,9 %
Krauchenwies	16.700	-25,5 %	12.400	-25,5 %	7.700	-54,1 %	10.700	-35,7 %
Göggingen	8.200	-27,1 %	6.000	-27,1 %	3.600	-56,3 %	3.600	-56,3 %
Leitshofen	7.300	-34,9 %	4.800	-34,9 %	2.400	-67,4 %	2.400	-67,4 %
Meßkirch Industriestr.	8.900	-9,6 %	8.000	-9,6 %	8.900	0,0 %	8.900	0,0 %
B 313								
Engelswies	5.300	-48,4 %	2.700	-48,4 %	4.900	-6,5 %	4.900	-6,5 %
Vilsingen	7.000	-36,6 %	4.400	-36,6 %	6.500	-7,3 %	6.600	-4,9 %
Sonstige								
Ennetach	7.200	11,9 %	8.000	11,9 %	7.500	4,8 %	6.100	-14,3 %
Zielfingen	1.700	40,0 %	2.400	40,0 %	1.900	10,0 %	2.400	40,0 %
Entlastung								
OD entlang B 32, B 311, B 313		-30,4 %		-30,4 %		-34,2 %		-25,8 %
alle OD		-27,0 %		-27,0 %		-31,3 %		-24,3 %

7. Ver- und Entsorgung

Im Regionalplan Bodensee-Oberschwaben ist in der Karte Luftverkehr, Post und Fernmeldewesen (Ps. 4.1.7) im Bereich um Mengen (bis Göggingen) ein Bauschutz- und Freihaltebereich für den Luftverkehr ausgewiesen.

Außerdem befinden sich im Untersuchungsraum zahlreiche Richtfunkstrecken.

Von Meßkirch über Krauchenwies nach Mengen und von Mengen über Scheer und Sigmaringendorf nach Sigmaringen verläuft eine Erdgasleitung mit 200 Nennweite (NW).

Weitere Einrichtungen der Ver- und Entsorgung sind in der UVS, Transparent - Deckblatt, "Vorbelastungen" enthalten.

Auswirkungen:

Wesentliche Belange der Ver- und Entsorgungswirtschaft werden nicht berührt.