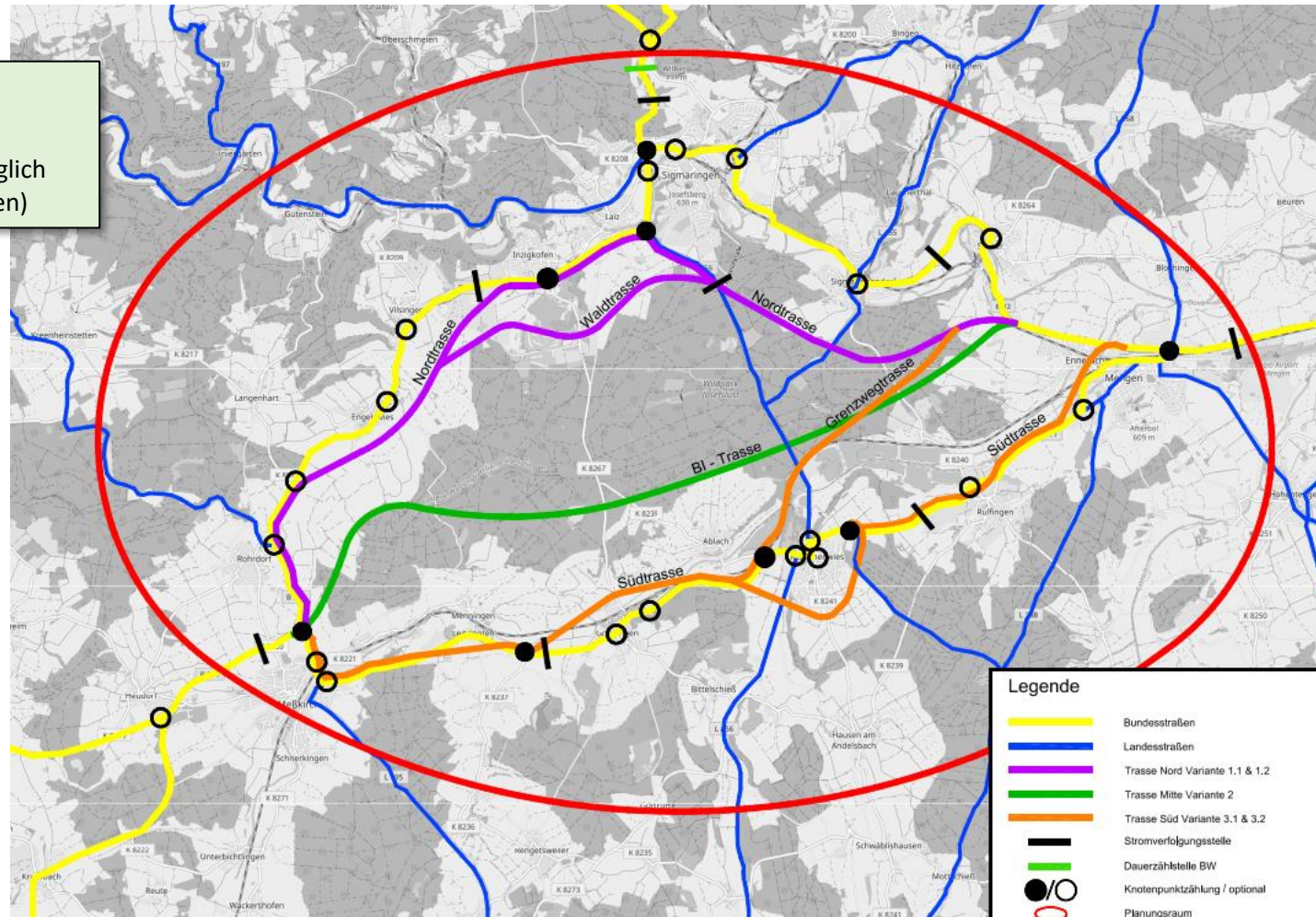


TOP 4 - Einführung in die Trassenvarianten

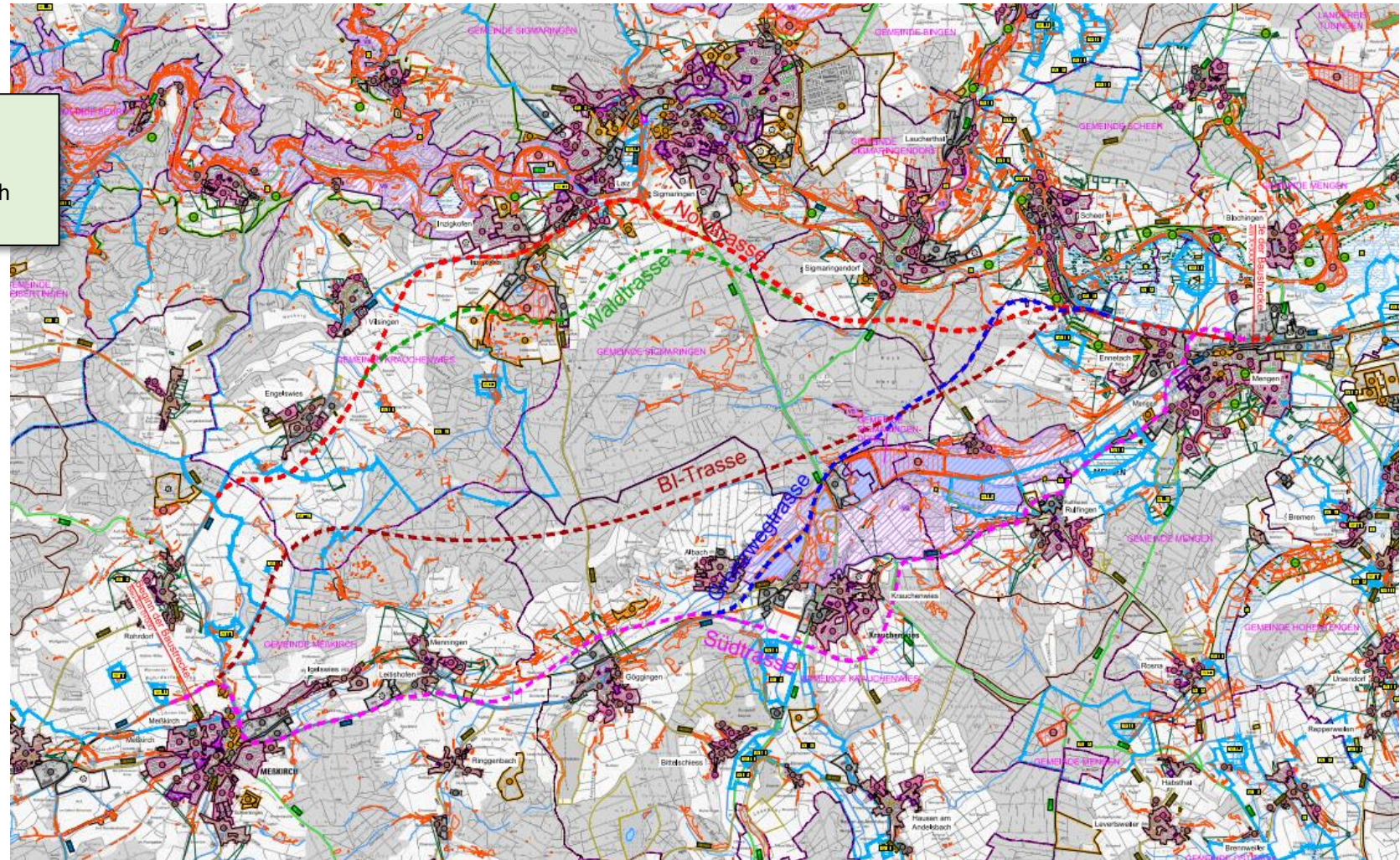
Wie kam es dazu? Was sind deren wesentliche Merkmale?

Übersichtsplan
Verkehrsuntersuchung
 (weitere Varianten / Alternativen möglich
 Variantenentwicklung = ergebnisoffen)



Übersichtsplan Voruntersuchung

(weitere Varianten / Alternativen möglich
Variantenentwicklung = ergebnisoffen)



Damalige Planungsziele im Rahmen der Linienbestimmung gem. § 16 FStrG (1998)

- **Entflechtung** des großräumigen und regionalen Verkehr
- **Infrastruktur** für die großräumige Ost-West-Verbindung entsprechend ihrer **Verkehrsbedeutung** für den überregionalen Wirtschaft- und Güterverkehr (Fernverkehr) herstellen
- Förderung des großräumigen **Leistungsaustausches** zwischen den Verdichtungsbereichen um Ulm und um Tuttlingen – Villingen – Schwenningen
- **Standortnachteile** der zentralen Orte (Mittelzentren, Unterzentren) verbessern
- Anwohner an den **Ortsdurchfahrten** von Lärm- und Abgasimmissionen entlasten
- Anwohner vom hohen **Schwerverkehrsanteil** entlasten
- Erforderliche **Verkehrsqualität** nachweisen (Strecke und Knotenpunkte)
- **Verkehrssicherheit** erhöhen (u.a. gesicherte Überholmöglichkeiten, Sichtweiten)

→ die damaligen Planungsziele sind auch Bestandteil der aktuellen Planung

Im Rahmen der Linienbestimmung gem. § 16 FStrG (1998) untersuchte Varianten

- Ausgehend von bestehender B 311 bei Ablach wurde zunächst eine **Vielzahl von Trassenführungen** im Bereich des östlichen Sigmaringer Forstes geprüft
- die sogenannte „**Grenzwegtrasse**“ hatte davon eine Mittellage
- diese Trassenführung wurde vom Bundesverkehrsministerium **1981/82 linienbestimmt**
- Allerdings weitgehend **ohne** Berücksichtigung der **Umweltbelange**
- Aus diesem Grund wurden später **neue Trassen** untersucht
- u.a. auch im Bereich des östlichen Ablachtales eine „**bahnparallele Trasse**“
 - erhebliche **ökologische Nachteile** im Bereich der „Zielfinger Seenplatte“
 - Planung nicht weiter verfolgt
- Entwicklung der „**Nordtrasse**“ und spätere Erweiterung nach Westen bis Meßkirch
- Danach entstanden 3 verschiedene Korridore
 - **Süd-, Nord- und Grenzwegtrassenkorridor**
 - in diesen Korridoren wurden insgesamt **9 Varianten** untersucht

Im Rahmen der Linienbestimmung gem. § 16 FStrG (1998) untersuchte Varianten

Aufgrund folgender **Kriterien** wurden **5 von 9 Varianten** ausgeschlossen

- **geringe Verkehrswirksamkeit**
- **schlechte Nutzen-Kostenverhältnis**
- **schlechte Umweltverträglichkeit**

Die verbliebenen **4 Varianten** waren die

- **Nordtrasse** (zukünftig Variante **1A**)
- **Waldtrasse (mit Nordtrasse)** (zukünftig Variante **AB1**)
- **Grenzwegtrasse** (zukünftig Variante **DE1**)
- **Südtrasse** (zukünftig Variante **D1**)

Neu aufgenommen wurde im neuen Planungsprozess (seit 06/2020)

- **BI-Trasse** (zukünftig Variante **C1**)

Planungsprozess ergebnisoffen

- Weitere Varianten / Untervarianten sind möglich

Vergleichende Bewertung (1998) der 4 untersuchten Varianten

Grenzwegtrasse (zukünftig Variante DE1)

negativ

- hinsichtlich **umweltrelevante Schutzgüter** mit Abstand höchste Risiken
- hoher **Flächenverbrauch** in hochsensiblen Bereichen des Sigmaringer Forstes
- erhebliche funktionelle **Zerschneidungswirkungen** für Schutzgut Flora / Fauna
- nicht ausgleichbare Verluste wertvoller **Biotope** und **Lebensgemeinschaften**
- Beeinträchtigung **Kulturdenkmal** „Fürstlicher Park“ in Krauchenwies
- hinsichtlich **Schutzgut Wasser** schlechteste Lösung (Baggerseen, Querung Ablach)
- schlechteste Variante in **klimatischer Hinsicht**
- nicht vereinbar mit den **raumordnerischen Belangen**

positiv

- verkehrliche **Entlastungswirkung** für die Kommunen im Donau – und Ablachtal

→ Grenzwegtrasse wurde in der weiteren Gesamtbewertung nicht mehr berücksichtigt

Vergleichende Bewertung (1998) der 4 untersuchten Varianten

Waldtrasse mit Nordtrasse (zukünftig Variante AB1)

negativ

- größte Neubaulänge (17,9 km) aller Varianten
- hoher **Flächenverbrauch** in hochsensiblen Bereichen
- erhebliche funktionelle **Zerschneidungswirkungen** für Schutzgut Flora / Fauna
- Beeinträchtigung **hochempfindlicher Gebiete** (Paultal Tal)
- Verlauf teilweise in einem regionalen Grünzug und schutzbedürftigen Bereich der Forstwirtschaft
- schlechteste Variante hinsichtlich Schutzgut Boden
- größte Inanspruchnahme forstlicher Vorrangflächen (2,6 km)
- nicht vereinbar mit den **raumordnerischen Grundsätzen und Zielen**

→ Waldtrasse (mit Nordtrasse) wurde in der weiteren Gesamtbewertung nicht mehr berücksichtigt

Es verblieben 2 Varianten, danach erfolgte eine abwägende Gegenüberstellung der Süd- und Nordtrasse

Südtrasse (zukünftig Variante D1)

Landschaftsbild

- große Konflikte im Ablachtal
- nachhaltige, kaum minimierbare Störungen des Landschaftsbildes (Damm-/Einschnittslage, Brückenbauwerke)

Wasserwirtschaft

- Wasserschutzgebiete betroffen

Landwirtschaftliche Vorrangflächen

- ca. 51,5 ha

Klima

- Trasse verläuft in für Inversionswetterlagen anfälligen Bereichen

Nordtrasse (zukünftig Variante A1)

Landschaftsbild

- weniger Störungen auf das Landschaftsbild (ausgenommen Auf- bzw. Abstieg Hipfelsberg)

Wasserwirtschaft

- Wasserschutzgebiete betroffen, aber mächtige Deckschichten vorhanden

Landwirtschaftliche Vorrangflächen

- ca. 34,1 ha

Klima

- weniger negativer Einfluss in klimatischer Hinsicht im Vergleich zur Südtrasse

Es verblieben 2 Varianten, danach erfolgte eine abwägende Gegenüberstellung der Süd- und Nordtrasse

Südtrasse (zukünftig Variante D1)

Forstwirtschaft

- geringe Inanspruchnahme von Waldfläche (2,5 ha)

Schutzgut Flora / Fauna

- Durchschneidung von Amphibienlebensräumen bei Göggingen
- Barrierewirkung für Vögel (durch Damm- bzw. Brückenbauwerke)
- Durchschneidung von Lebensräumen im Andelsbachtal

Verkehrswirksamkeit

- keine wesentlichen Entlastungseffekte vom Durchgangsverkehr für die Kommunen im Donautal
- keine große Bündelungswirkung (Aufnahme des Verkehrs von der B 32 im Donautal)

Nordtrasse (zukünftig Variante A1)

Forstwirtschaft

- Inanspruchnahme von Waldfläche (10,9 ha)

Schutzgut Flora / Fauna

- Problematischer Verlauf im Sigmaringer Forst
- Durchschneidung von Teillebensräumen mehrerer starker Amphibienpopulationen und Tieren mit großem Aktionsradius

Verkehrswirksamkeit

- Entlastung der Kommunen im Donau- u. Ablachtal von erheblichem Durchgangsverkehr
- hohe Bündelungswirkung
- beste Variante hinsichtlich Qualität des Verkehrsablaufs
- Nord-Süd-Verkehr kann bei Sigmaringen aufgenommen werden

Es verblieben 2 Varianten, danach erfolgte eine abwägende Gegenüberstellung der Süd- und Nordtrasse

Südtrasse (zukünftig Variante D1)

Verkehrswirksamkeit

Lärm- und Luftschadstoffbelastung

Nordtrasse (zukünftig Variante A1)

Verkehrswirksamkeit

- Prognostizierte Verkehrsreduzierung von 20% – 45% im Ablachtal → Möglichkeiten zur Revitalisierung der Flussaue im Ablachtal

Lärm- und Luftschadstoffbelastung

- Spürbare Minderung in den Kommunen Göggingen, Krauchenwies, Rulfingen und in Teilen von Mengen
- Wesentlicher Rückgang der Immissionen in den Kommunen Engelswies und Vilsingen
- Erhöhung der Emissionen auf der bestehenden B 313 im Bereich von Inzigkofen und Laiz (aktiver Schallschutz möglich)

Aus raumodnerischen, bautechnischen und wirtschaftlichen Gründen wurde 1998 die Nordtrasse zur Ausführung vorgeschlagen.

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.
Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.**