

Ergebnisdokumentation

1. konstituierende Sitzung der Facharbeitskreise Verkehr und Umwelt zur informellen Öffentlichkeitsbeteiligung B311n / B313

10. Mai 2022, Landratsamt Sigmaringen

Tagesordnung

1. Begrüßung durch Landrätin Bürkle
2. Aufgaben und Zielsetzung der Facharbeitskreise
Austausch und Rückfragen
3. Darstellung Projektstand, Herr Blum Projektmanager
Austausch und Rückfragen
4. Vorstellung Gutachterbüros, deren Arbeitsprogramme und erste Zwischenergebnisse
 - a. USIP
 - b. BUNG Ingenieure AG
 - c. PTV Transport Verkehr AG*Austausch und Rückfragen*
5. Weiteres Vorgehen und nächste Termine

Anlage:

- | Präsentation Herr Blum (aktueller Projektstand)
- | Präsentation Herr Stocks (UVS und Scoping-Verfahren)
- | Präsentation Herr Zimmermann (technische Planung)
- | Präsentation Frau Köllermeier (Verkehrsuntersuchung)
- | Grundsätze der Zusammenarbeit für die Facharbeitskreise

TOP 1 Begrüßung durch Landrätin Bürkle

Landrätin Stefanie Bürkle begrüßt die Anwesenden zur ersten konstituierenden Sitzung der Facharbeitskreise Verkehr und Umwelt im Rahmen der informellen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Planung der B311n/B313 Meßkirch-Mengen.

Sie freue sich auf den gemeinsamen Austausch, der planungsbegleitend in den Facharbeitskreisen erfolgen wird. Sie stellt den Projektmanager für dieses Projekt, Herrn Blum, vor. Herr Blum betreut das Projekt seit Beginn und ist seitens des Landratsamtes für die Planung zuständig.

Frau Bürkle berichtet weiter, dass das Projekt noch ganz am Anfang stehe, aber ein Großteil der notwendigen Ausschreibungen für die beteiligten Fachbüros bereits erfolgt sei. Ziel sei es, einen transparenten Planungsprozess zu ermöglichen und die Vertreterinnen und Vertreter der Facharbeitskreise frühzeitig einzubinden.

Frau Knapstein und Herr Ilgner vom Moderationsbüro team ewen stellen sich den Beteiligten vor. Das Moderationsbüro organisiert in Zusammenarbeit mit dem Landratsamt den planungsbegleitenden Dialog, zu dem neben dem Beratenden Begleitkreis und weiteren öffentlichen Terminen die beiden Facharbeitskreise gehören.

Frau Knapstein erklärt, dass zukünftig die Facharbeitskreise auch getrennt tagen werden, um sich spezifischer den jeweiligen Fachfragen zu widmen. Mit den entsprechenden Gutachtern und dem Landratsamt sollen die Teilnehmenden fachliche Fragen diskutieren und Informationen übermittelt bekommen. Das Moderationsbüro wird eine Ergebnisdokumentation erstellen und diese zusammen mit den Vortragsfolien auf der Projektwebseite veröffentlichen (<https://b311n-b313.de>).

Herr Ilgner erläutert die Zusammensetzung der Facharbeitskreise (Vertreterinnen und Vertreter von Kommunen, Behörden und dem Landkreis, lokale Initiativen, übergreifende Vereine/Verbände, weitere) und stellt zum gegenseitigen Kennenlernen per Slido Fragen an die Teilnehmenden (siehe Ergebnisse am Ende des Dokumentes).

TOP 2 Aufgaben und Zielsetzung der Facharbeitskreise

Im Vorfeld sind die Grundsätze der Zusammenarbeit an die Mitglieder der Facharbeitskreise versendet worden. Hier sind die Art und Weise des gemeinsamen Arbeitens, die Aufgabenstellung und der Beteiligungsgegenstand aufgeführt. Es gibt seitens der Teilnehmenden keine Widersprüche oder Ergänzungen zu den Grundsätzen der Zusammenarbeit.

Herr Stocks (Büro Umweltsicherung und Infrastrukturplanung) bittet darum, dass Fragen an die Gutachterbüros über das Landratsamt oder das Moderationsbüro team ewen gestellt werden und nicht direkt an die einzelnen Gutachter. Nur so können Fragen gesammelt, geclustert und Informationen an alle bereitgestellt werden und gleichzeitig die Arbeitsfähigkeit der beteiligten Büros aufrechtgehalten werden.

Er betont nochmals, dass die Art der Diskussion und Planung heute anders verlaufe als früher: Die erhobenen Informationen und Planungszwischenschritte werden viel früher an die Öffentlichkeit

gegeben und diskutiert. Gerade für die Aspekte im Bereich Umwelt sei es sehr hilfreich, raumrelevantes Wissen frühzeitig von den Beteiligten vor Ort zu erfahren und ggf. in die Planung einfließen zu lassen.

TOP 3 Darstellung Projektstand, Herr Blum Projektmanager

Projektmanager, Herr Blum, stellt sich den Teilnehmenden vor und geht in seinem Vortrag auf den derzeitigen Projektstand ein (vgl. [Präsentationsfolien](#)).

Er betont, dass die Planung ergebnisoffen erfolgt. Das bedeutet: es gibt keine favorisierten oder bevorzugten Trassenvorschläge. Alle bekannten und auch neuen Trassenvorschläge werden ergebnisoffen geprüft, um die bestmögliche, rechtssichere und umsetzbare Variante zu finden. Das bedeutet nicht, dass alle Varianten auch bis zum Ende detailliert ausgeplant werden. Im Zuge der fortschreitenden Planungsprozesse können Varianten ausscheiden, wenn sie sich nach entsprechender Sachverhaltsermittlung hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange als ungeeignet erweisen.

Herr Blum erläutert, warum bei diesem Projekt der Landkreis und nicht - wie normalerweise üblich - das Regierungspräsidium die Planung (in Auftragsverwaltung für den Bund) übernommen hat. Ausschlaggebend hierfür ist, dass nach der Priorisierung des Landes der Planungsbeginn frühestens ab 2025 gewesen wäre. Die Wahrscheinlichkeit sei jedoch groß, dass erst ab 2030 oder später mit der Planung hätte begonnen werden können. Gleichzeitig ist die Laufzeit des aktuellen Bundesverkehrswegeplans bis 2030 gesetzt. Sollte die Planung bis dahin nicht ausreichend vorangeschritten sein, besteht das Risiko, dass diese Maßnahme aus dem Bundesverkehrswegeplan herausfällt und somit eine Umsetzung nicht mehr möglich wäre.

Die Planung des Landratsamtes erfolgt nach den gleichen Regelungen, Abläufen und Anforderungen, wie es auch durch das Regierungspräsidium erfolgt wäre. Jedoch besteht ein wesentlicher Unterschied darin, dass die zeitlichen Abfolgen der interdisziplinären Planungen optimiert werden können. Dadurch ergibt sich ein Zeitgewinn und Planungssicherheit bis zum Planfeststellungsverfahren.

Herr Blum nennt die beauftragten und bereits in Bearbeitung befindlichen Gutachten. So sind

- Faunistische Planungsraumanalyse
- Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsarbeit
- Fachgutachten Flora / Biotop / Fauna / Forst / Waldwirtschaft
- Umweltverträglichkeitsstudie
- Verkehrsuntersuchung
- Objektplanung Verkehrsanlagen / Vermessung

in Bearbeitung.

Das Vergabeverfahren zum Fachgutachten Geotechnik ist abgeschlossen. Das Fachgutachten zu Luftschadstoffe und Verkehrslärm wird im Mai abgeschlossen. Ebenfalls wird auch ein Sicherheitsaudit beauftragt. Hierzu wird das Vergabeverfahren Ende 2022 begonnen.

Hinweise / Rückfragen

In der UVS aus dem Jahr 1991 ist die sogenannte Grenzweg-Trasse durchgefallen. Warum ist diese Trasse nun wieder mit in der Varianten-Auswahl?

Grundlegende Gesetzesänderungen – gerade im Bereich Umwelt und Artenschutz – machen es notwendig, dass die Planung wieder von vorne beginnt. Wie betont, erfolgt die Planung ergebnisoffen, deshalb werden auch Varianten, die im damaligen Planungsprozess ausgeschlossen wurden, neu bewertet. Wichtig ist auch, dass die derzeitige Planung noch nicht grundstückscharf erfolgen wird. Die jetzigen Varianten werden alle in einem Korridor betrachtet, der teilweise 100 m breit sein kann.

Ist der Hinweis auf schnellere Planung durch das Landratsamt als Kritik an der bestehenden Planungspraxis des Regierungspräsidiums zu verstehen?

Nein. Die Erläuterungen sollten nur die Gemeinsamkeiten und Unterschiede aufzeigen. Durch die freiwillige direkte finanzielle Beteiligung der Kommunen sowie dem Kreistagsbeschluss zu diesem Projekt bestehe eine andere Ausgangslage. Die Gesamtfinanzierung ist somit über alle Planungsprozesse zu Beginn der Planung gesichert. Die Planungsmittel für das Projekt sind zweckgebunden. Dadurch wird die Grundlage geschaffen, dass der Beginn der interdisziplinären Planungsprozesse nach fachlichen Gesichtspunkten festgelegt sowie bearbeitet werden kann und nicht haushaltspolitischen Vorgaben unterliegt. Durch die Sicherung der Finanzierung mittels Projektbeschluss wurde die Voraussetzung geschaffen, dass der Planungsträger ein interdisziplinäres Planungsteam zusammenstellen und beauftragen kann.

TOP 4 Vorstellung Gutachterbüros, deren Arbeitsprogramme und erste Zwischenergebnisse

Herr Stocks, Büro für Umweltsicherung und Infrastrukturplanung (USIP), Tübingen, stellt sich den Teilnehmenden vor. Sein Büro wird zusammen mit Frau Lenz, Büro Lenz - Landschaftsplanung, Tübingen, die **Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)** bearbeiten.

Die UVS wird in zwei Teilen erarbeitet. Im ersten Teil gilt es eine Bestandsanalyse des Raumes durchzuführen. Hierbei gilt es die Korridorfindung bzw. Modifizierung und Optimierung gegebener Trassierungslinien voranzutreiben.

Im zweiten Teil der UVS wird eine Risikoeinschätzung bzw. der eigentliche Variantenvergleich durchgeführt. Das bedeutet, dass eine vergleichende Beurteilung der vorliegenden Varianten einschließlich des Prognose-Nullfalls (es wird keine Variante gebaut) hinsichtlich möglicher Umweltauswirkungen erfolgt. Dabei werden direkte bau-, anlage- und betriebsbedingte Risiken für

die Schutzgüter / Umweltnutzung erfasst. Ebenso werden indirekte Risiken (raumstrukturelle Folgewirkungen, Be- und Entlastungswirkungen) beurteilt. In der UVS werden auch Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung des verbleibenden Restrisikos zur Trassierung aufgezeigt. Das Ziel besteht darin, die relativ gesehene umweltverträglichste Trassierung (Rangfolge der Variantenbewertung) zu finden. Hierbei wird ebenfalls der Prognose-Nullfall berücksichtigt.

Herr Stocks stellt im Überblick die für die UVS notwendige Fachgutachterinnen und Fachgutachter, sowie die Schwerpunkte der Gutachten vor:

- Geotechnik / Baugrund
 - Herr Stadel - Kempfert + Partner GmbH
 - Definition und Erkundung Bereiche mit:
 - schlechten Baugrundeigenschaften
 - sehr schlechter Versickerungsfähigkeit
 - geringen Grundwasserflurabständen
 - hoher Durchlässigkeit
 - relevanten funktionalen Zusammenhängen / Abstromvorgänge im Hinblick auf oberflächennahes Grundwasser
 - hydrogeologisch bedingter, relevanter / nachhaltiger Trennung unterschiedlicher Grundwasserstockwerke
- Biotoptypenkartierung / Vegetationskundliche Erhebungen
 - Herr Breunig - Institut für Botanik und Landschaftskunde
 - Flächendeckende Erfassung und Bewertung von Biotoptypen im Maßstab 1:5.000 / gemäß Datenschlüsseln / Kartieranleitungen der LUBW
 - Abgrenzung von FFH - Lebensraumtypen des Anhang I der FFH – Richtlinie sowie bundes- und landesweit geschützter Biotoptypen
 - Bewertung der Bedeutung sowie Angaben zur Regenerierbarkeit
 - Abruf und Berücksichtigung der Daten des landesweiten Artenschutzprogramms (ASP)
 - Einstufung der besonderen biotopbezogenen Empfindlichkeit
 - Aufnahme und Dokumentation angetroffener seltener, auf der Vorwarnliste stehender oder gefährdeter Arten der Flora mit Zuordnung zur kartierten Biotopeinheit und im Fall naturschutzfachlich besonders bedeutsamer Arten Aufnahme und Dokumentation mittels GPS - Verortung des Standorts
- Faunistische / tierökologische Erhebungen / Kartierungen
 - Herr Mayer Arbeitsgruppe für Tierökologie und Planung GmbH
 - Auswertung vorhandener Daten (u.a.: Managementpläne, Kartierung geschützter Biotope, Datenauswertebögen des Landes zu Gebieten sonstiger Schutzkategorien, Nationaler FFH – Bericht, Atlas deutscher Brutvogelarten, Umfängliche Literatursauswertung sowie eigene Kenntnisse zum Untersuchungsraum und dessen Umgebung
 - Darüber hinaus Übersichtsbegehungen im Gelände (Abgrenzung von 34 Teilgebieten mit bestimmten Lebensraumeigenschaften /-strukturen mit Übersichtsbegehungen
- Erhebungen zu den Waldbeständen / zur forstwirtschaftlichen Nutzung
 - Frau Binder - Forstsachverständigenbüro Binder

- Themen des Gutachtens sind unter anderem: Eigentumsverhältnisse, Alter, Struktur, Wert der Bestände, Bewertung der Hieb reife, Bewertung der Standortkompatibilität, Bewertung der Klimastabilität, Bewertung der Gefährdung durch Schädlingskalamitäten
- Erhebungen zur landwirtschaftlichen Nutzung
 - Hierzu ist kein separates Gutachterbüro beauftragt, sondern die Informationen werden durch das Büro von Herrn Stocks und das Landratsamt (Landwirtschaftsamt des Landkreises Sigmaringen) gemeinsam erhoben.

Hinweise und Rückfragen

Wird der Flächenverbrauch der Trasse bzw. der unterschiedlichen Trassenvarianten in der Bewertung berücksichtigt?

Ja, der Flächenverbrauch der unterschiedlichen Varianten spielt in der Abwägung eine wichtige Rolle. Auch der Flächenverbrauch während der Bauphase wird erhoben und fließt in die Bewertung ein.

Wird bei diesem Projekt ein Ausnahmeverfahren nach § 45 Bundesnaturschutzgesetz durchgeführt?

Zu diesem frühen Zeitpunkt können hierzu noch keine Aussagen getroffen werden. Wenn Verbotstatbestände ausgelöst werden, gilt es diese zu vermeiden bzw. Ersatzlebensräume zu schaffen. Wenn dies nicht gelingt, muss ein Ausnahmeverfahren angestrebt werden. Hierzu muss ein überwiegendes Interesse für das Projekt vorliegen und keine Alternativen möglich sein.

Herr Zimmermann, **BUNG Ingenieure AG**, stellt sich und das Unternehmen den Teilnehmenden vor. BUNG Ingenieure AG ist für die **technische Straßenplanung** zuständig. Größtenteils abgeschlossen ist die Erhebung der Flächennutzung und die Erfassung von Schutzgebieten und bestehender Leitungen. Bereits im März 2022 fand eine Befliegung des 25000 ha großen Untersuchungsgebietes statt. Die erstellten Orthophotos werden zurzeit bearbeitet und ausgewertet.

Herr Zimmermann erklärt, dass „vom Groben ins Feine“ gearbeitet wird. Im ersten Bearbeitungsschritt werden die bisher bekannten Varianten untersucht und ingenieurtechnisch aufbereitet und in das Planungsprogramm überführt.

In der sogenannten „ProjektAbstimmung 1“ werden alle möglichen Trassenkorridore aufgeführt und die Auswahl der zu untersuchenden Varianten bestimmt. Hierzu zählen die bekannten Varianten und weitere die ggf. durch Ministerien oder die Fachplanung eingebracht werden. Die letztendliche Vorzugsvariante wird in der „ProjektAbstimmung 2“ festgelegt. Dem vorgelagert ist der bereits angesprochene Variantenvergleich und in diesem Zusammenhang auch weitere Zwischentermine mit Behörden und Ministerien.

Rückfragen / Hinweise

Werden die hier gezeigten Karten auch im Internet veröffentlicht?

Ja, die [Präsentationsfolien](#) werden im Internet veröffentlicht. Im späteren Planungsverlauf können auch andere Karten im Internet bereitgestellt werden.

Frau Köllermeier, **PTV Transport Consult GmbH**, stellt sich und das Unternehmen vor (vgl. [Präsentationsfolien](#)). PTV wird die notwendige **Verkehrsuntersuchung** erstellen. PTV wird zuerst eine Bestandsanalyse durchführen. Hierzu gehören auch die bereits im März durchgeführten Verkehrserhebungen. Hier wurde u.a. an 23 Knotenpunkten innerhalb des Planungsraumes der Verkehr gezählt (Datum: 10.03.2022). Darauf aufbauend wird ein Analysemodell erstellt bzw. das Modell wird mit den Erhebungen kalibriert. Das Modell bildet die Verkehrsnachfrage und Verkehrsbeziehung aus dem Jahr 2021 ab.

In dem Prognosemodell wird abgeschätzt, wie sich der Verkehr im Jahr 2035 darstellt. Einmal im Prognose-Nullfall (keine neue B311n/B313) und in Prognoseplanfällen (verschiedene Varianten). Das Prognosemodell beinhaltet alle relevanten Entwicklungen im Bereich der Bevölkerungs- und Strukturdaten. Ebenfalls werden Angebotsveränderungen im ÖPNV (Beispiel Reaktivierung der Ablachtalbahn) in der Prognose berücksichtigt. Für die verschiedenen Planfälle werden Leistungsnachweise erstellt. Hier wird es auch Empfehlungen zur Knotenpunktgestaltung (planfreie, teilplanfreie oder plangleiche Knotenpunkte) geben. Abschließend wird eine Dokumentation über die Untersuchung erstellt.

Rückfragen / Hinweise

Ist der Radverkehr in dem Verkehrsmodell auch abgebildet?

Nein. Es ist ein MIV (motorisierter Individualverkehr) Verkehrsmodell. Für die hier zu beantwortenden Fragen ist kein expliziertes Radverkehrsmodell notwendig.

Wie wird die zukünftige Verkehrsbelastung berücksichtigt?

Strukturdaten aus den Städten und Gemeinden werden berücksichtigt. Hier gilt es Fragen zu beantworten, wo werden neue Wohngebiete ausgewiesen oder wo werden Gewerbeflächen entstehen? Weiter wird die wirtschaftliche Entwicklung in der Region berücksichtigt. Also verschiedenste Faktoren, welche Mobilität bzw. Verkehr erzeugen. Der Horizont geht hier bis zum Jahr 2035.

Wird auch berücksichtigt, wer wohin fährt? Also nicht nur die Verkehrsmenge, sondern auch die Ziele der Menschen?

Bekannte Pendlermatrixen werden in das Modell integriert sowie empirische anonymisierte Stromverfolgungsdaten (Quelle-Ziel-Datenmatrixen) von TomTom (Navigationssystem).

Wie groß ist der Simulationsraum für das Verkehrsmodell?

Das Verkehrsmodell geht weit über den Untersuchungsraum hinaus. Es schließt bis an die umliegenden Autobahnanschlüsse und zum Bodensee an.

Wird im Verkehrsmodell die weitere Klimaentwicklung berücksichtigt?

Nein. Für die Anzahl der Fahrten spielt die Antriebstechnik erstmal keine Rolle. Auch wird der Schwerlastverkehr noch in absehbarer Zeit größtenteils konventionell angetrieben. Sollte es zukünftig neue politisch restriktive Maßnahmen für den Verkehr aufgrund der Klimaentwicklung geben, müssten diese Annahmen eingearbeitet werden.

Herr Stocks nennt in diesem Kontext noch die **Gutachten zu Luftschadstoffen und Lärm**, welche unmittelbar mit der Verkehrsprognose zusammenhängen. Hierzu werden im weiteren Planungsverlauf ebenfalls Ergebnisse in den Facharbeitskreisen vorgestellt.

In der Diskussion machen Herr Blum und die Fachgutachter nochmals deutlich, dass es zu einer begründeten Auswahl einer Trasse kommen wird. In die Abwägung fließen neben den Aspekten der Umwelt (hierzu gehört auch die Belastung / Entlastung der Menschen) auch technische, monetäre und verkehrliche Aspekte mit ein.

Die noch anstehende Festlegung der Entwurfsklasse der Straße wird ein wichtiger Meilenstein in der Planung sein. Hier wird eine Abstimmung mit dem Regierungspräsidium, Landesverkehrsministerium und dem Bund erfolgen. Denn die Wahl einer entsprechenden Entwurfsklasse hat Auswirkungen auf die baulichen Notwendigkeiten. So zum Beispiel die Anzahl und Breite der Fahrstreifen (Querschnitt), die Ausgestaltung der Knotenpunkte, Grenzwerte für Längsneigungen und Trassierungselemente, die Notwendigkeit von Seitenstreifen usw.

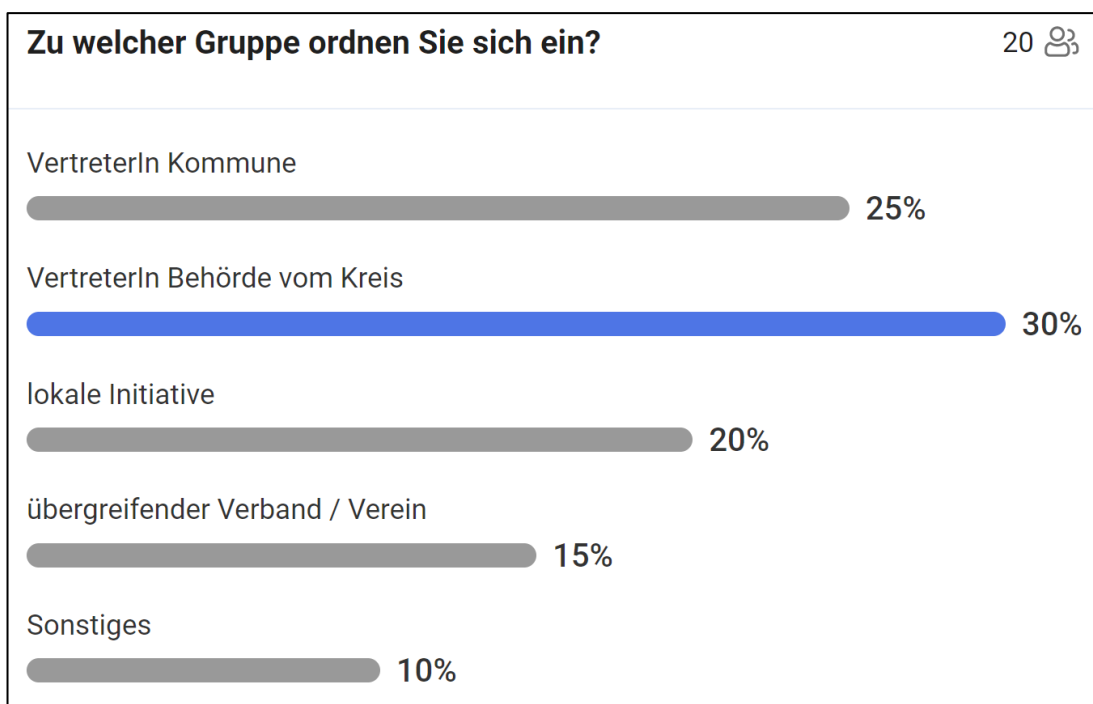
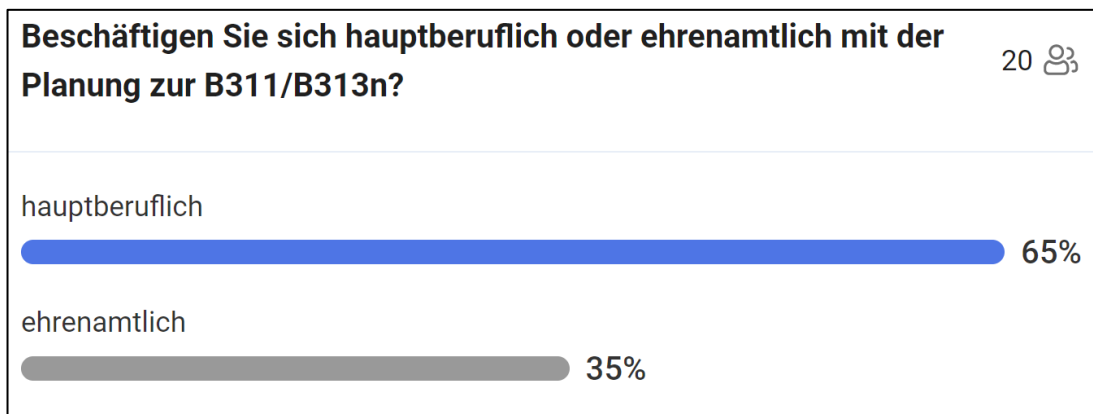
TOP 5 Weiteres Vorgehen und nächste Termine

Frau Knapstein informiert über das weitere Vorgehen im Dialogprozess im Jahr 2022. Im Sommer wird es einen Workshop für die Öffentlichkeit zur Weiterentwicklung bestehender Varianten geben. Ebenfalls ist eine Exkursion ins Untersuchungsgebiet mit beteiligten Fachgutachtern vorgesehen, um Herausforderungen der Planungen exemplarisch im Raum zu betrachten.

Im Herbst folgen getrennt tagende Sitzungen der beiden Facharbeitskreise. Ebenfalls trifft sich der Beratende Begleitkreis.

Frau Bürkle dankt den Teilnehmenden für die Mitwirkung und detaillierten Nachfragen. Mit der heutigen Sitzung ist das Ziel erreicht, eine gemeinsame Basis für die vertiefte Bearbeitung zu schaffen. In den kommenden Sitzungen der Facharbeitskreise Verkehr und Umwelt wird vertieft in die Thematik eingestiegen.

Ergebnisse Slido-Befragung



Wie schätzen Sie Ihr Wissen bezüglich des Projektes und der Projekthistorie ein?

20 

Ich weiß noch nichts. Ich fange jetzt bei null an

 0%

Ich weiß ein wenig, aber bin noch nicht sprechfähig

 20%

Ich kenne mich etwas aus

 30%

alles was man derzeit wissen kann weiß ich und kenne auch die Projekthistorie

 50%

Konnten Sie sich schon mit der Projektinternetseite vertraut machen?

21 

ja

 71%

nein

 10%

Nach heute schaue ich es mir an

 19%

Was denken Sie: Was ist die größte Herausforderung die im Zuge der Planung zur B311n/B313 zu überwinden ist?

20 

- Die bisher belasteten Anwohner durch die neue Trasse zu entlasten. Sinnvolle Entscheidungen zu treffen, die die Menschen in den Mittelpunkt stellen
- Solide Datengrundlagen für die Abwägung der Trassenvarianten
- Alle mitzunehmen, damit das Projekt on Zufriedenheit aller erfolgreich Abschließt.
- Den Verkehrsbetroffenen Menschen und dem notwendigen Verkehr größtmöglich gerecht zu werden.
- Dass nicht nur Belange von Naturschutz und Artenschutz zählen, sondern auch die Belange der Menschen in unseren Dörfern
- Eine einvernehmliche Lösung zu gestalten
- Dass das mögliche Endergebnis von allen Stakeholdern anerkannt und akzeptiert wird.
- Kompromiss
- Die Ziele des Klimaschutzes mit dieser Maßnahme zu erreichen!
- Klärung von Umweltgegebenheiten
- Widersprüchliche Interessen
- Zielkonflikte lösen und gegeneinander abwägen, alle Betroffenenmitnehmen
- Optimale Lösung zu finden
- Konfliktbewältigung - Abwägen der verschiedenen Belange
- Sehr hohe umweltbetroffenheit
- Die optimale Trasse mit den Umweltbelangen zu vereinbaren.
- Umwelt- und Klimaaspekt
- Bürokratismus
- -Verschiedene Interessen unter einen Hut zu bekommen. -Artenschutz
- Trasse zu finden