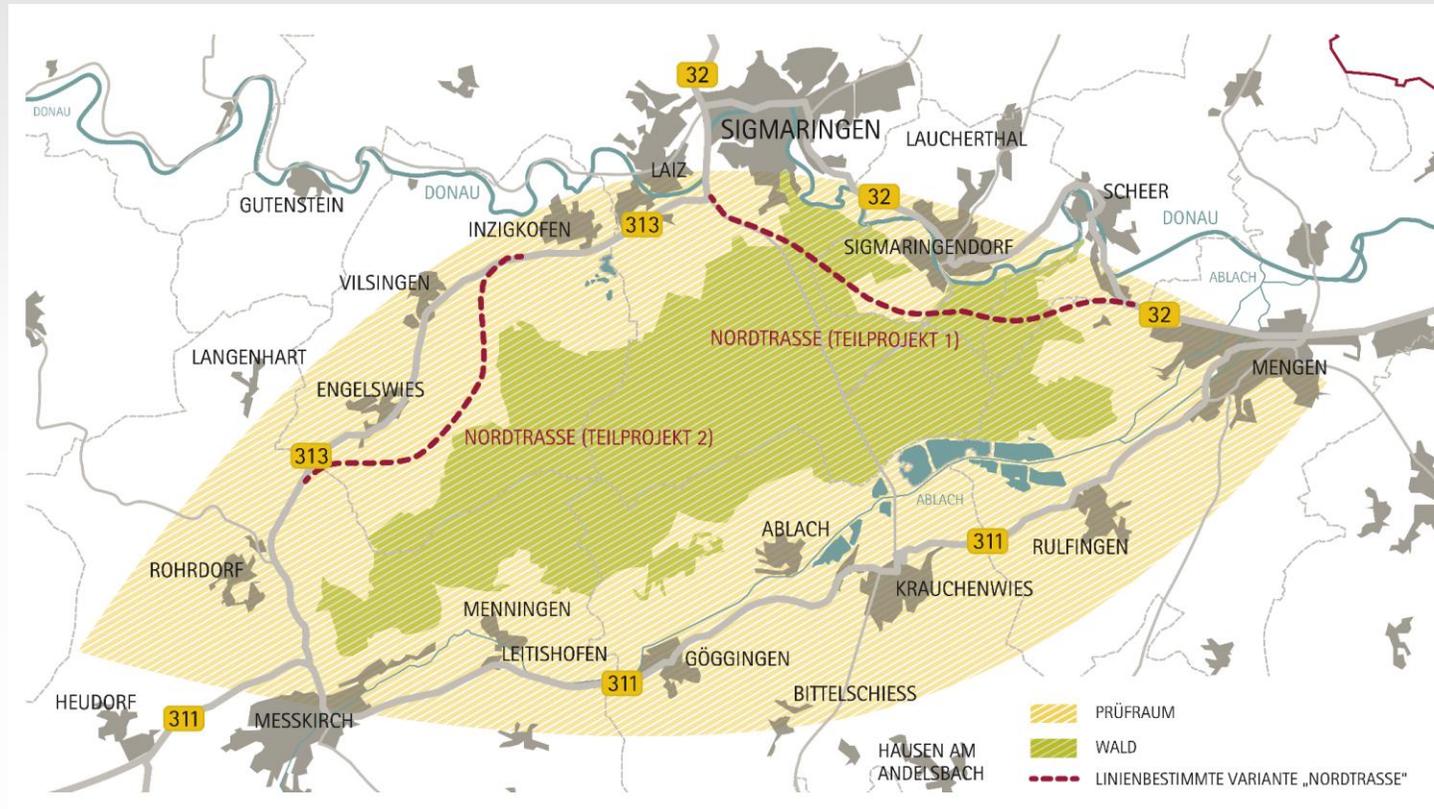


Herzlich willkommen!



Informations-, Dialogprozess seit 2021

Projektinternetseite www.b311n-b313.de

Gremien, die den Planungsprozess begleiten:

- Beratender Begleitkreis
- Facharbeitskreis Verkehr
- Facharbeitskreis Umwelt

Angebote für die Öffentlichkeit

2021

Sommertour
Besuch aller sieben Gemeinden



2022

Workshop & Exkursion
Einbringen von Ortskenntnissen &
Ideen zu Trassenvarianten



2023

Vorstellung aktueller Planungsstand
bei allen sieben Kommunen
Bürgerinfo in Bingen



- Top 1 Begrüßung
Landrätin Bürkle
- Top 2 Grundlagen zur Planung
Projektmanager Hr. Blum
- Top 3 Überblick Umweltverträglichkeitsstudie Teil 1 – Raumanalyse
Fr. Lenz, Lenz Landschaftsplanung
- Top 4 Vorstellung der Varianten & der Bewertungsmatrix
Hr. Blum, Fr. Köllermeier, Fr. Lenz & Fachgutachter
Rückfragen Teilnehmende
- Top 5 Ausblick auf das weitere Vorgehen
Projektmanager Hr. Blum
- Top 6 Verabschiedung

Im Anschluss stehen Gutachterinnen und Gutachter und das Landratsamt für Gespräche bereit.

TOP 2

Grundlagen zur Planung

PROJEKTBETEILIGTE

**Bundesministerium für
Digitales und Verkehr**

Vorhabenträger

Landratsamt Sigmaringen

Planungsträger im Auftrag von bzw. in Vertretung für das
Verkehrsministerium Baden-Württemberg sowie des
Regierungspräsidiums Tübingen

Landrätin

Stefanie Bürkle

Leiter Stabsstelle Straßenbauprojekt

Thomas Blum

Planungshistorie 1975 bis 1998

- 1975** Autobahn A 86 Freiburg – Ulm im Bedarfsplan
- 1980** B 311 neu im Bedarfsplan
- 1982** Linienbestimmung für die Grenzwegtrasse der B 311 neu
- 1985** Vorentwurf und LBP für Grenzwegtrasse
- 1988** BUND-Trasse mit Einzelumfahrungen
(zunehmend Einwendungen gegen Grenzwegtrasse)
- 1989** Grobe Risikoeinschätzung für die Varianten
- 1990** UVS Phase 1 mit Raumanalyse
- 1991** UVS Phase 2 mit Risikoanalyse
- 1993** Verkehrsuntersuchung

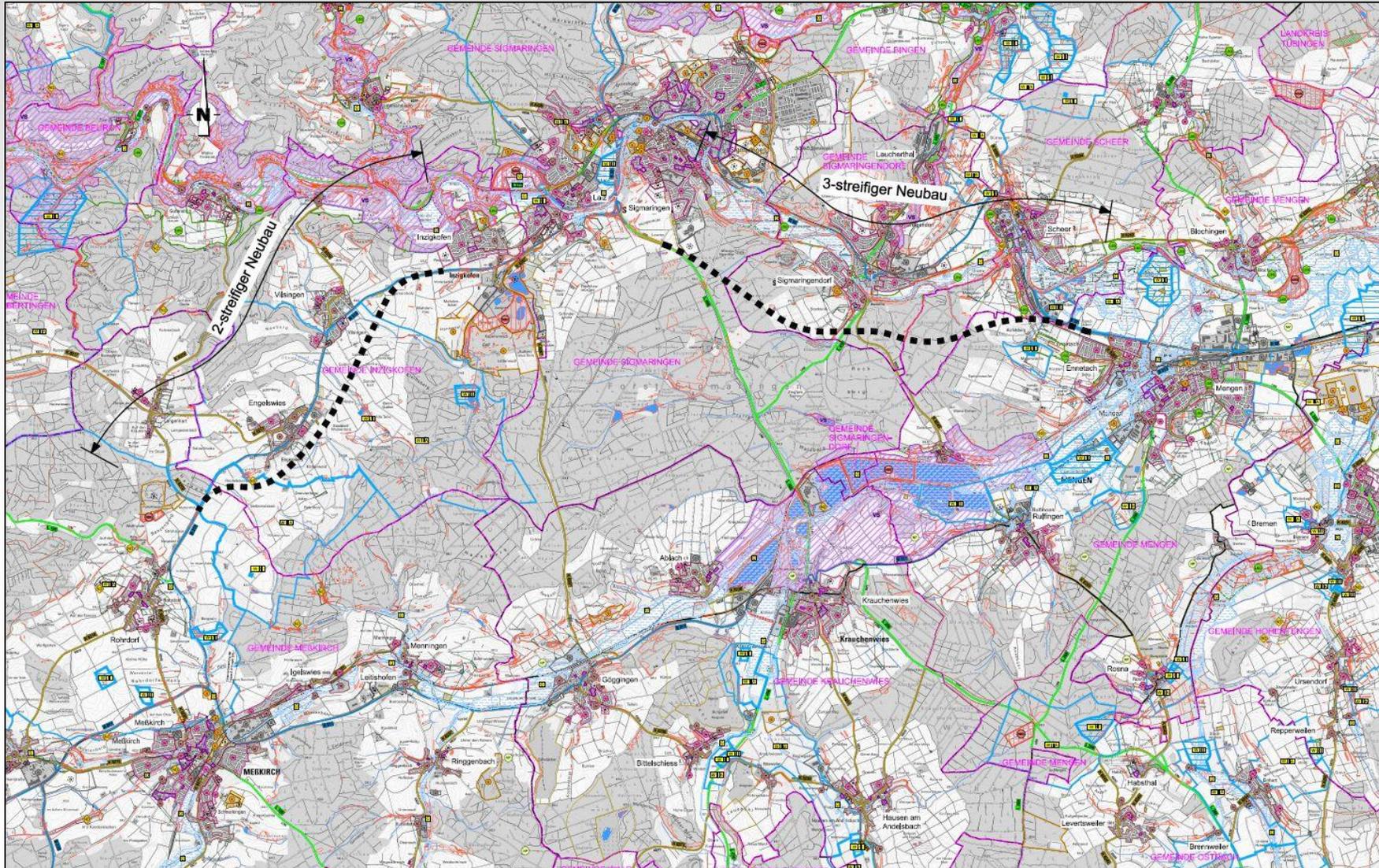
Planungshistorie 1975 bis 1998

- 1993** Erweiterung des Untersuchungsraums auf den Abschnitt Meßkirch - Sigmaringen
- 1994** Scoping-Termin für das ROV
- 1995** Einleitung des ROV und Offenlage der Unterlagen
- 1996** Ergebnis des ROV mit integrierter UVP
→ „Nordtrasse“ ist raumordnerisch die günstigste Lösung
- 1998** Bundesministerium für Verkehr bestimmt nach § 16 FStrG die Linie der B 311 im Korridor der Nordtrasse

Gründe für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 Vordringlicher Bedarf

- Die B 311 übernimmt Autobahn-Funktion mit hoher Netzbedeutung für den Fernverkehr (Verbindungsachse BAB A 81 zur BAB A 8).
- Die B 311 ist eine atypische Bundesstraße mit hohem Lkw-Anteil.
- Die Verkehrsinfrastruktur stimmt nicht mit dem Wirtschaftswachstum überein.
- Die Verkehrswirksamkeit der Achse wird mit Lückenschlüssen verbessert.
- Die Region entlang der B311 weist Erreichbarkeitsdefizite auf.

B 311 n / B 313 zwischen Meßkirch und Mengen Öffentlichkeitsinformation am 06.12.2023 in Bingen – TOP 2



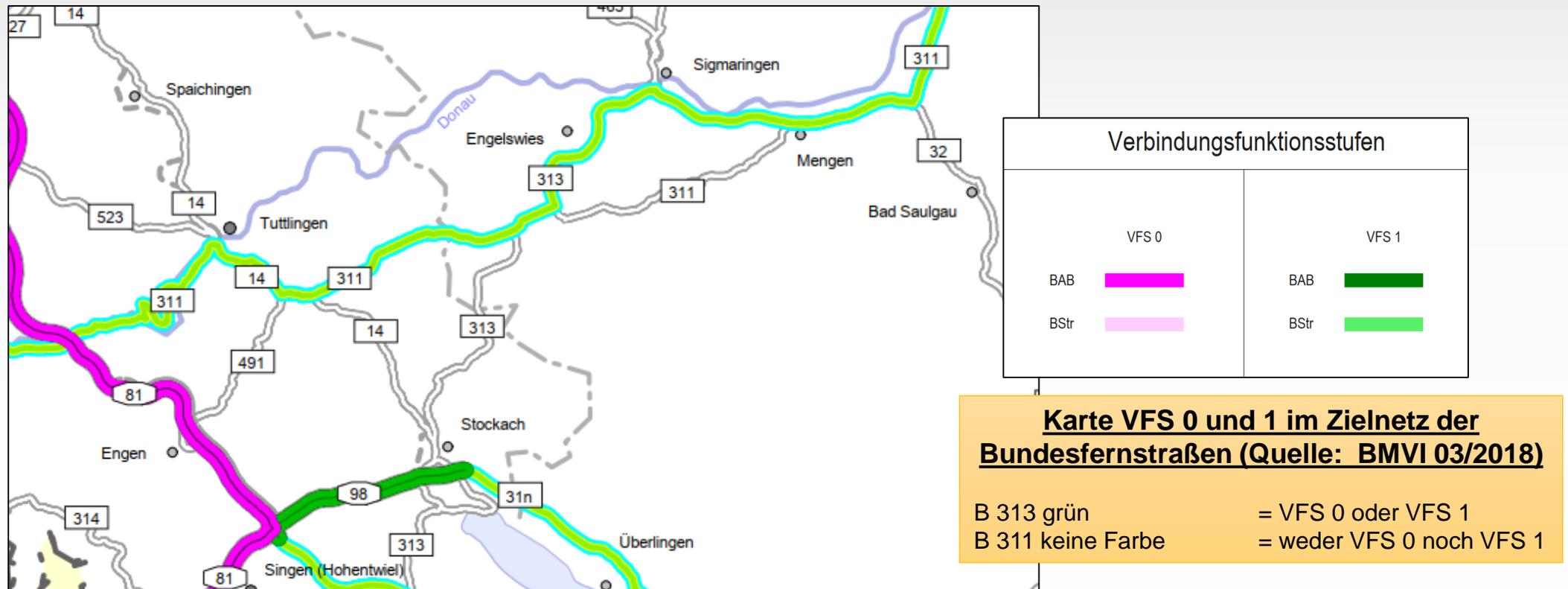
BVWP-Anmeldung



Auszug aus dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen 2030
(Stand 08/2016)

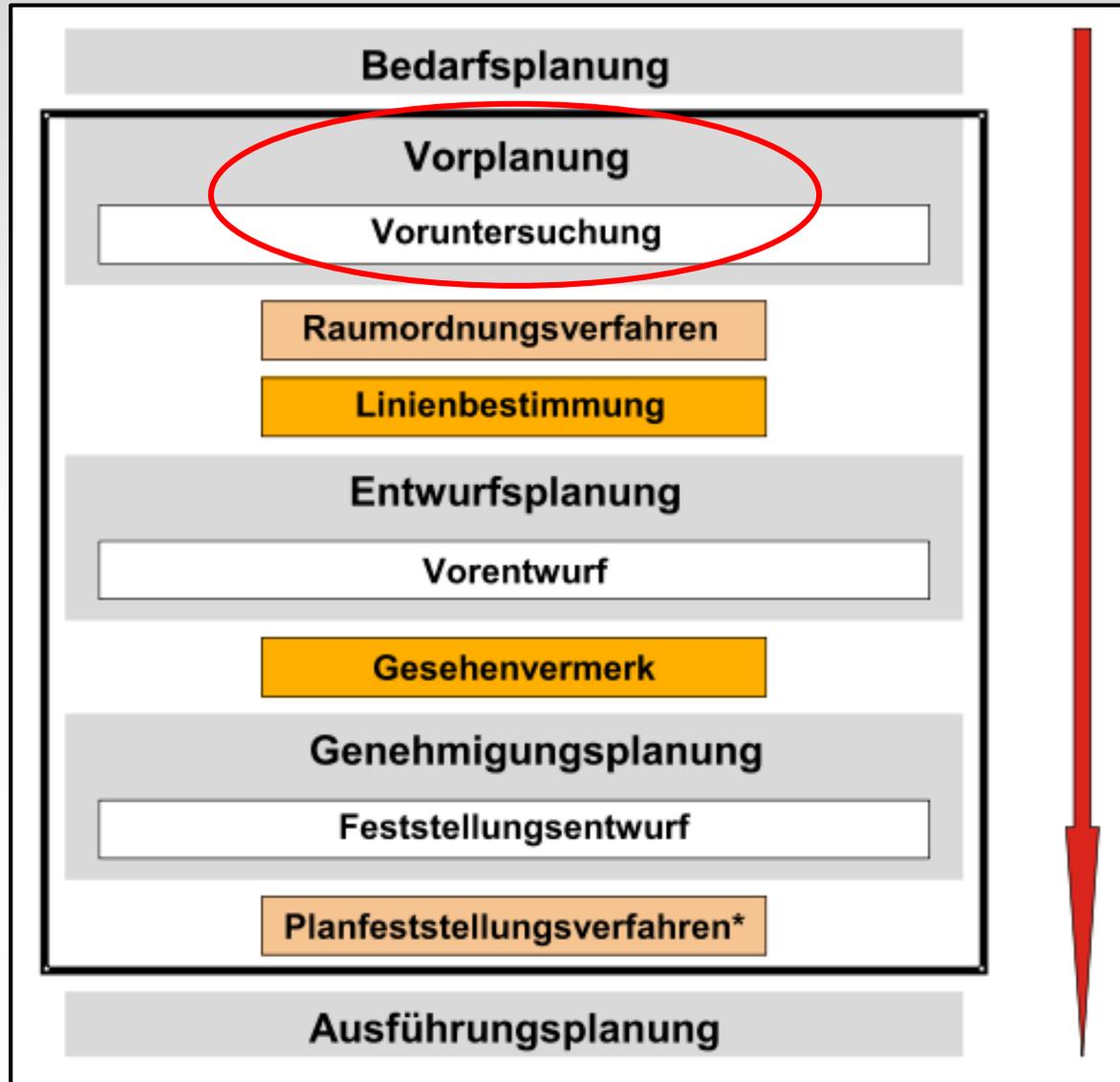
Überprüfung und Festlegung der VFS und Entwurfsklassen

Gutachten zur Ermittlung der Straßenkategorie, der Verbindungsfunktionsstufe
und der Entwurfsklasse nach RIN 2008 / RAL 2012 (10.01.2023)

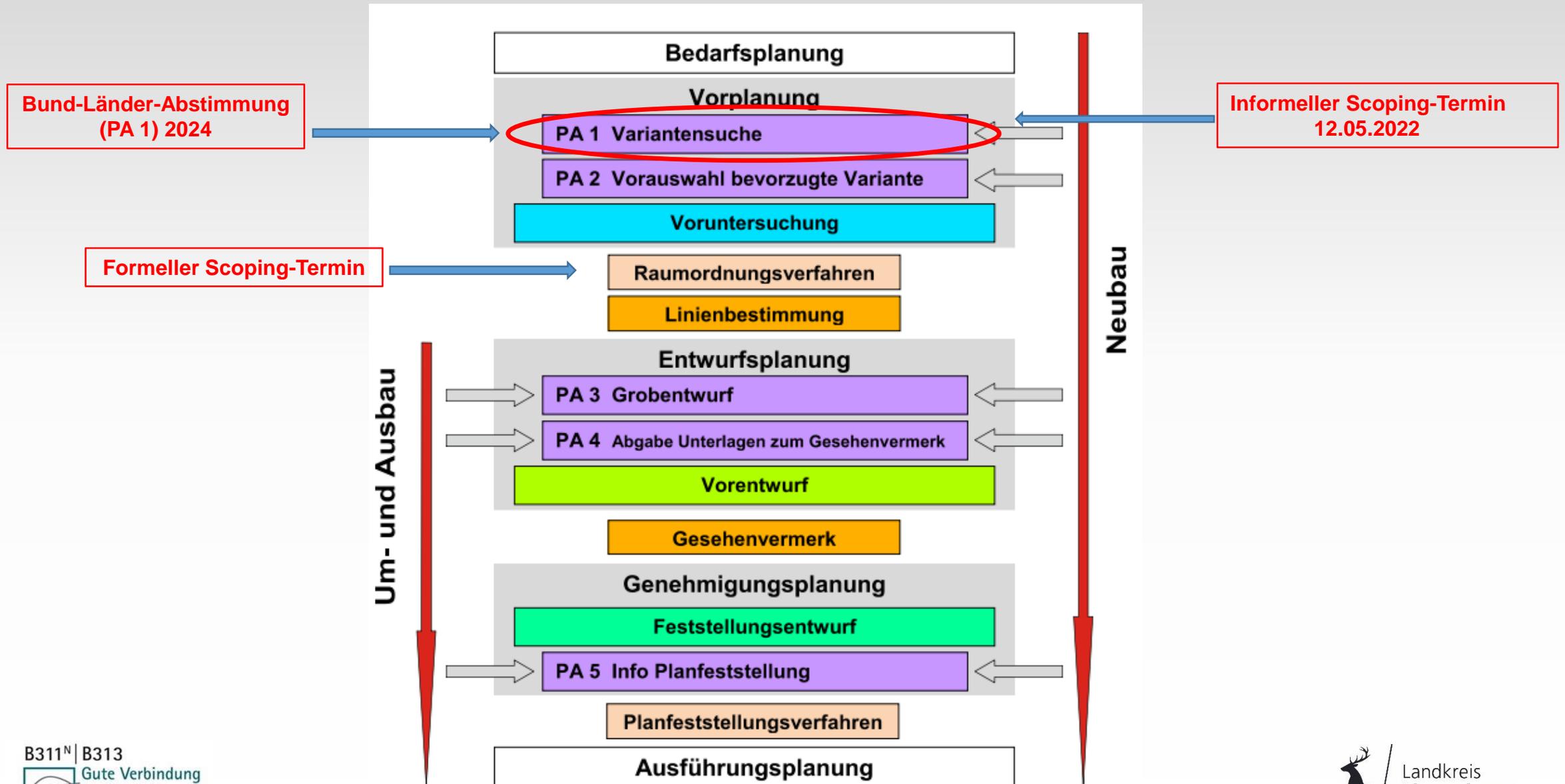


Empfehlungen zur Bund-Länder-Abstimmung (PA 1)

- ➔ Betrachtung als einheitlicher Streckenzug bzw. ein Projekt (keine Teilprojekte)
- ➔ Aufwertung der Verbindungsfunktionsstufe
- ➔ Kategoriengruppe Landstraße (LS)
- ➔ Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig)
- ➔ Entwurfsklasse EKL 1
- ➔ Regelquerschnitt RQ 15,5



Planungsstufen	
Unterlagen	
Verwaltungsverfahren Länder	
Verwaltungsverfahren Bund	



TOP 3

Überblick Umweltverträglichkeitsstudie / Teil 1 – Raumanalyse

Umweltverträglichkeitsstudie / Teil 1:

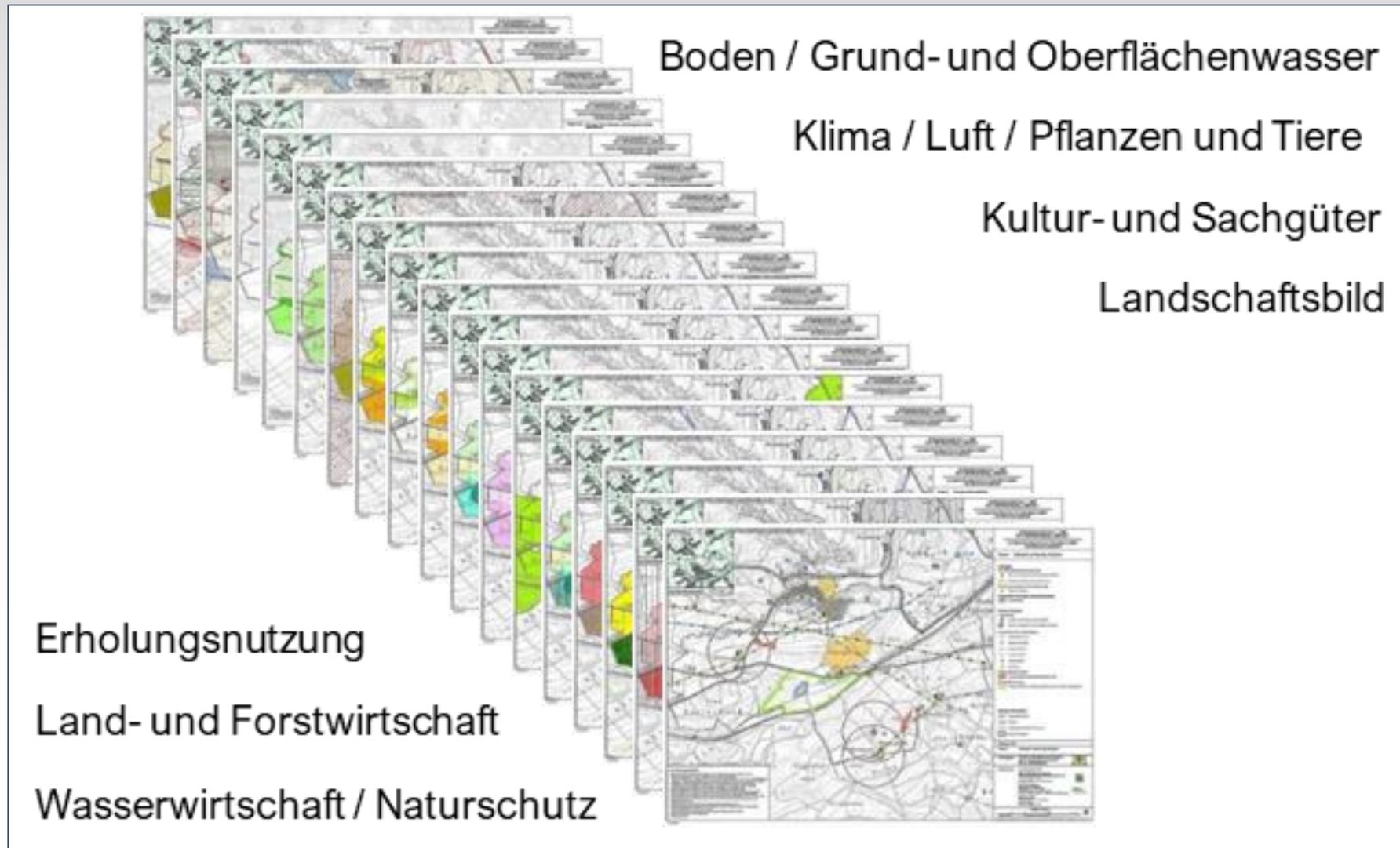
- **Bestandsaufnahme**
- **Raumanalyse mit Bewertung**
 - **Bestimmung von Bereichen, die aufgrund ihrer Bedeutung, ihres Leistungs- und Funktionsvermögens bzw. ihrer Empfindlichkeit von eingriffsbedingten Veränderungen weitest möglich auszunehmen sind**

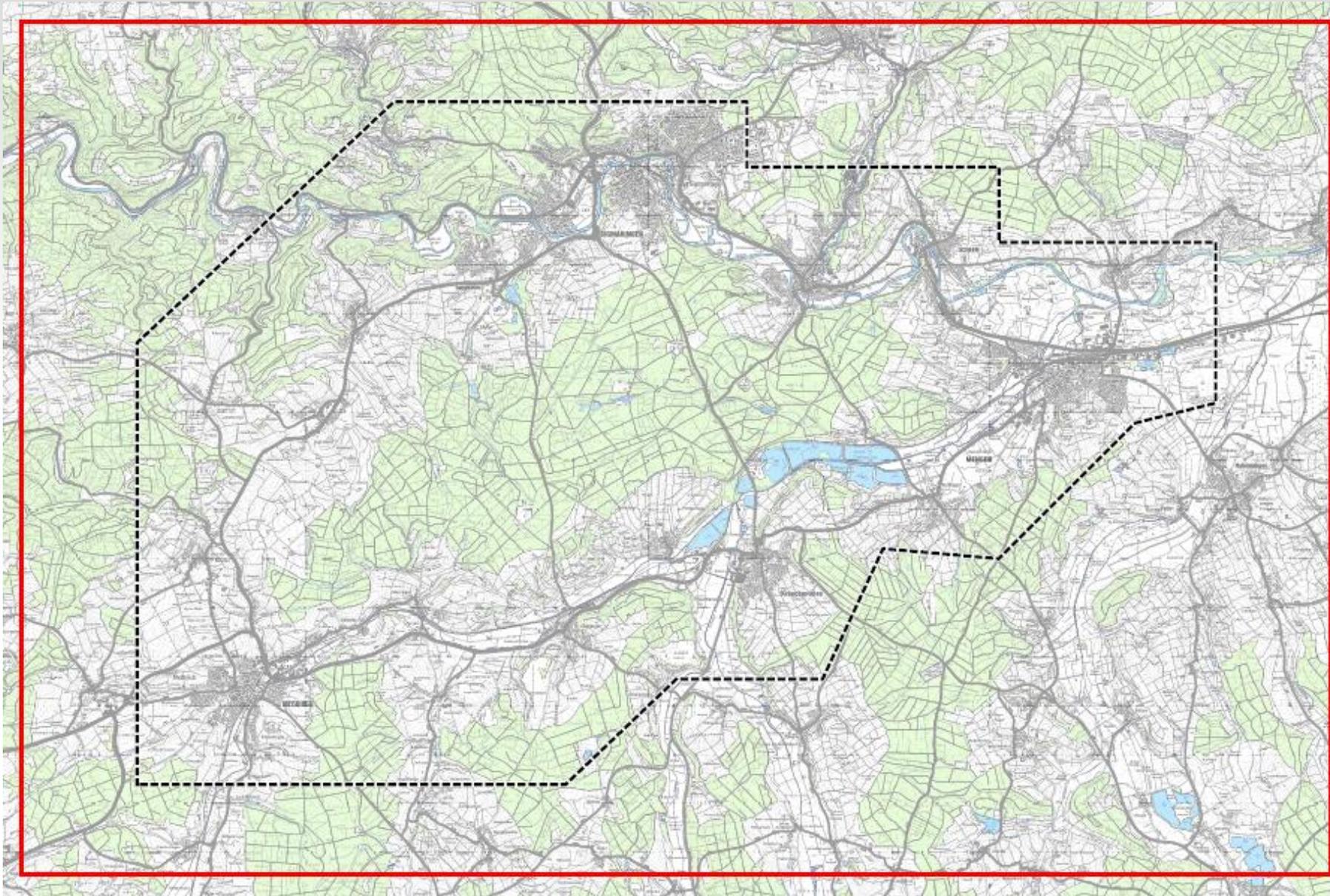
Ziel ist es, auf Basis der Raumanalyse

- **die in Diskussion befindlichen Variantenkorridore zu optimieren und**
- **ggf. weitere möglichst konfliktarme Variantenkorridore auszuweisen.**

UVS Teil 1

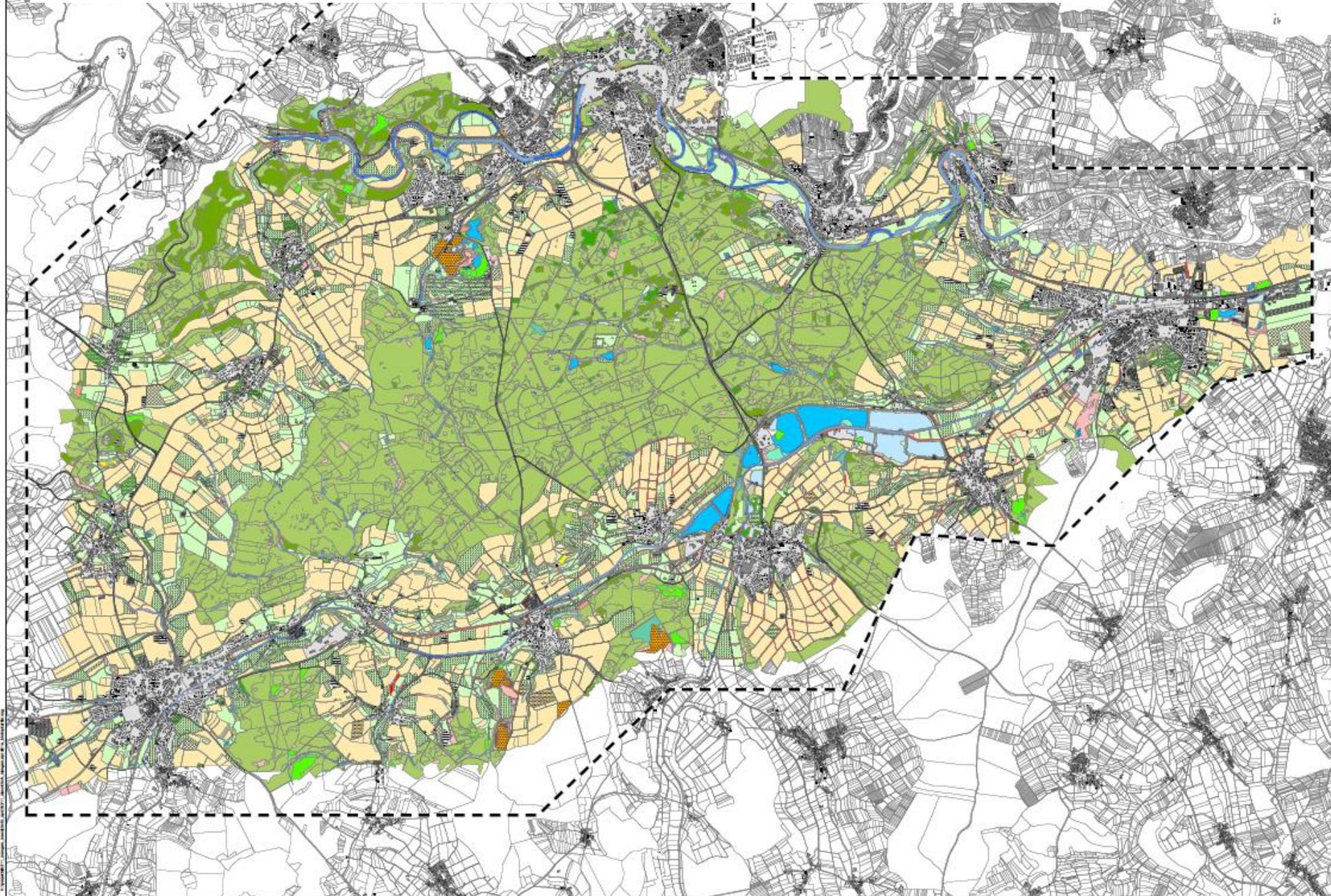




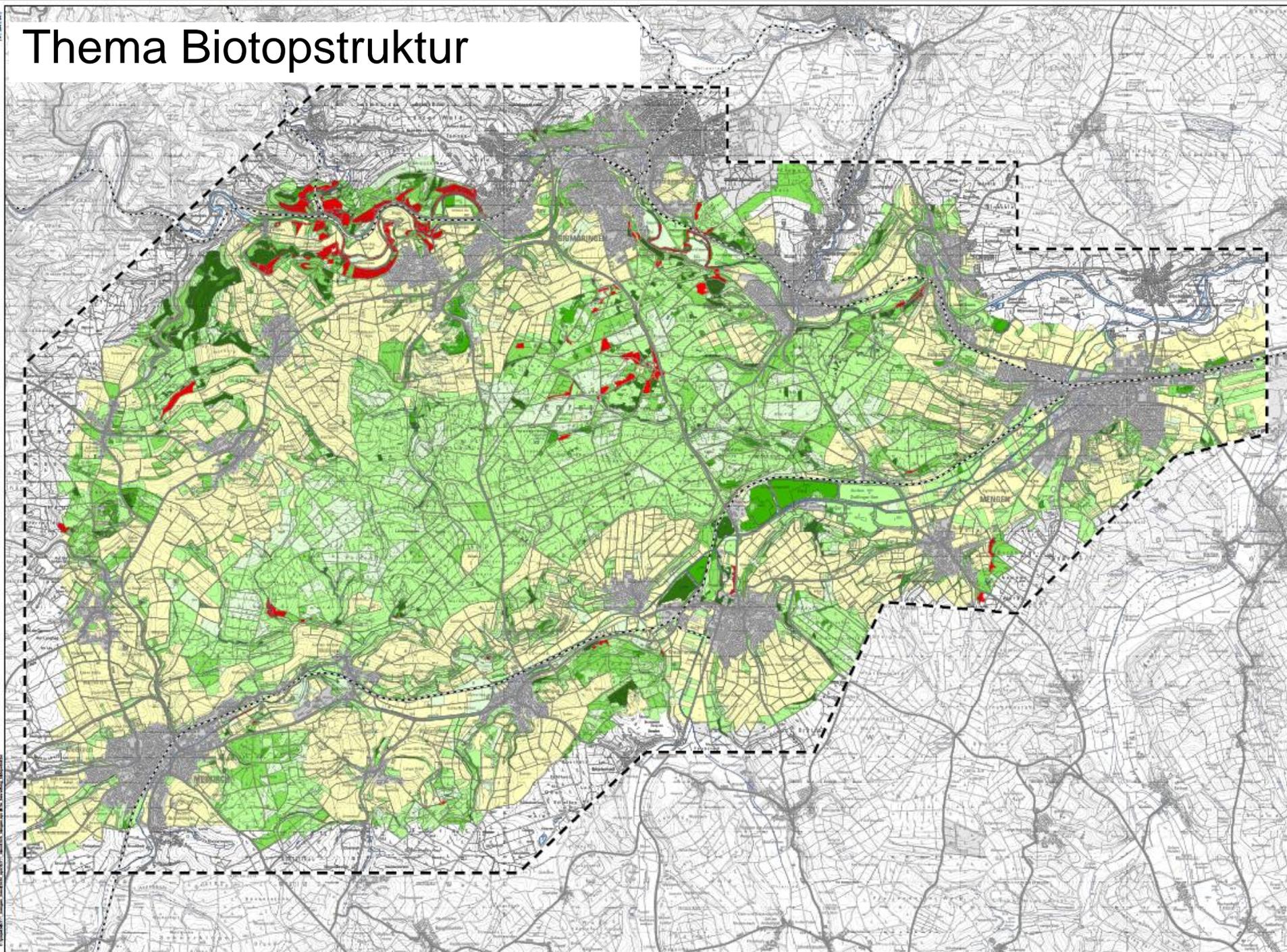


Untersuchungsraum
der UVS

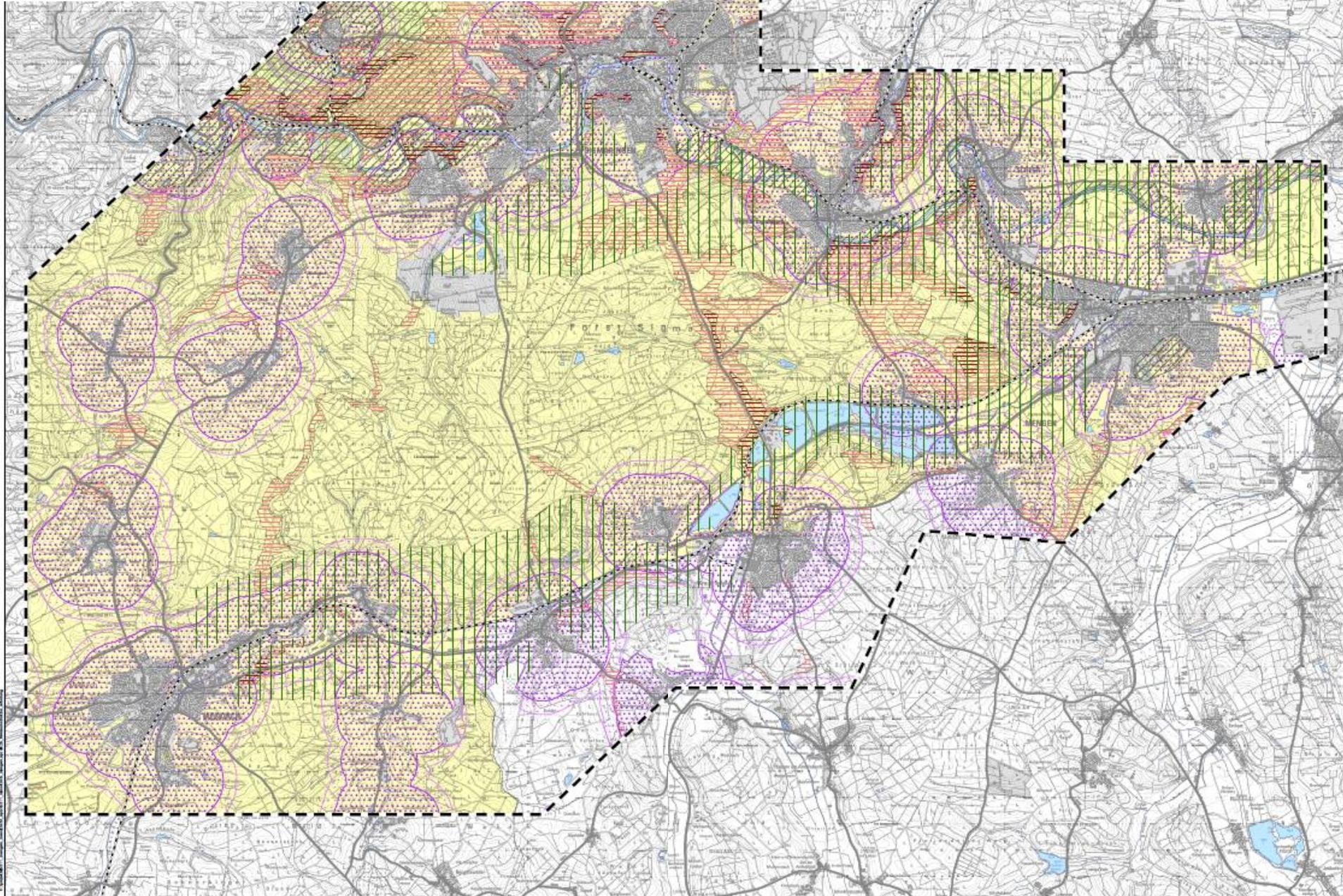
Erfassung der Siedlungs- und Biotopstruktur



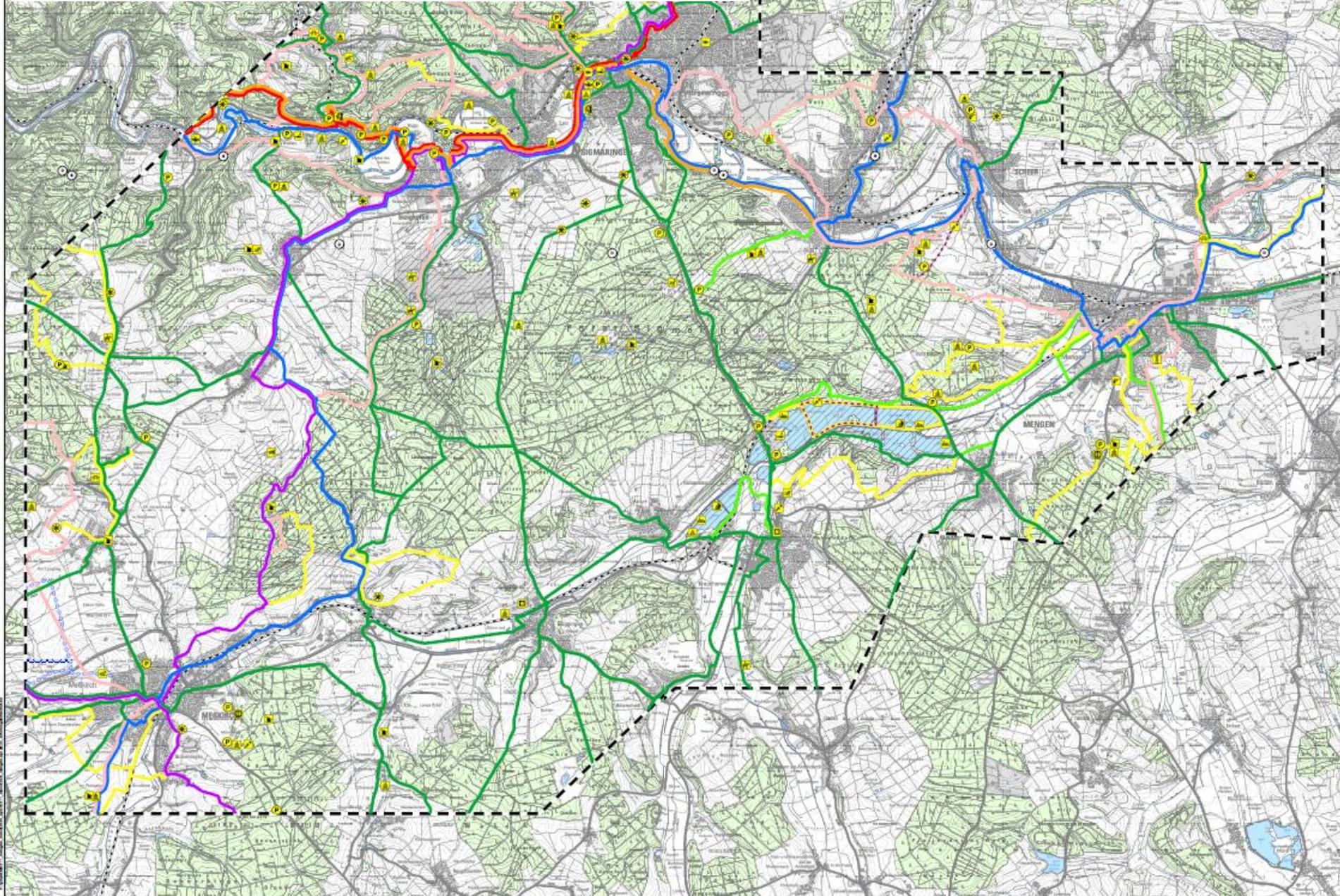
Thema Biotopstruktur



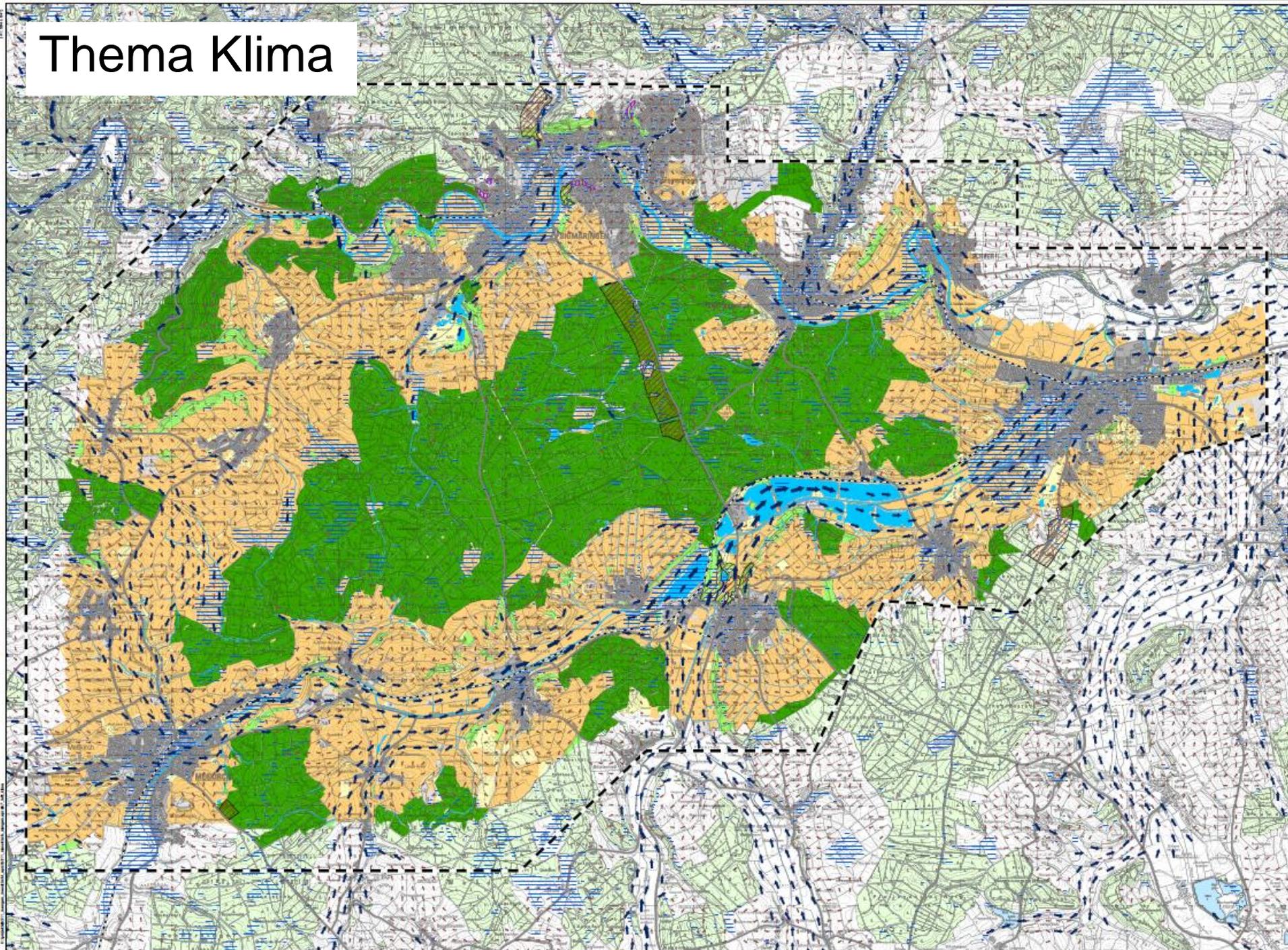
Thema Erholungsnutzung



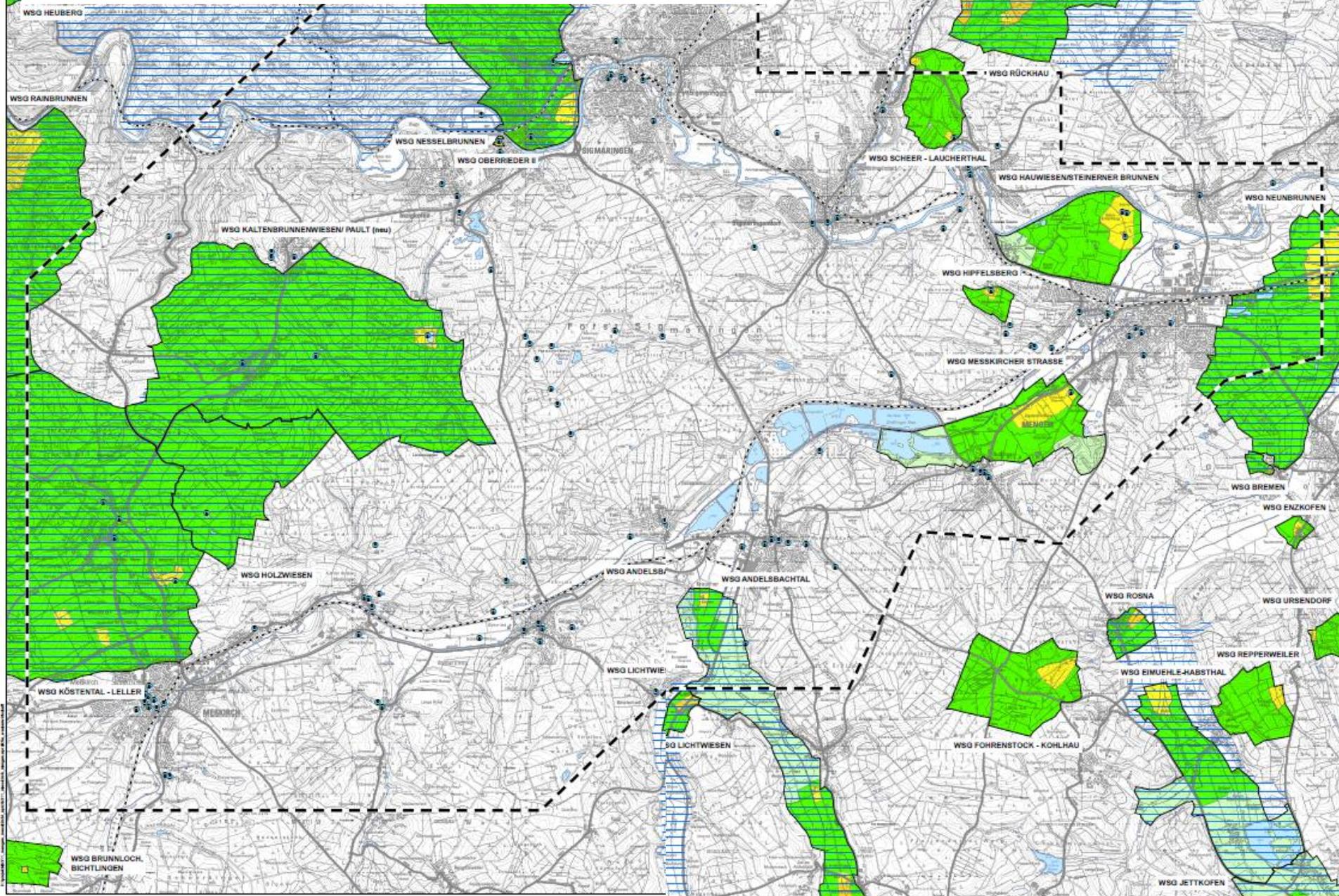
Thema Erholungsinfrastruktur



Thema Klima

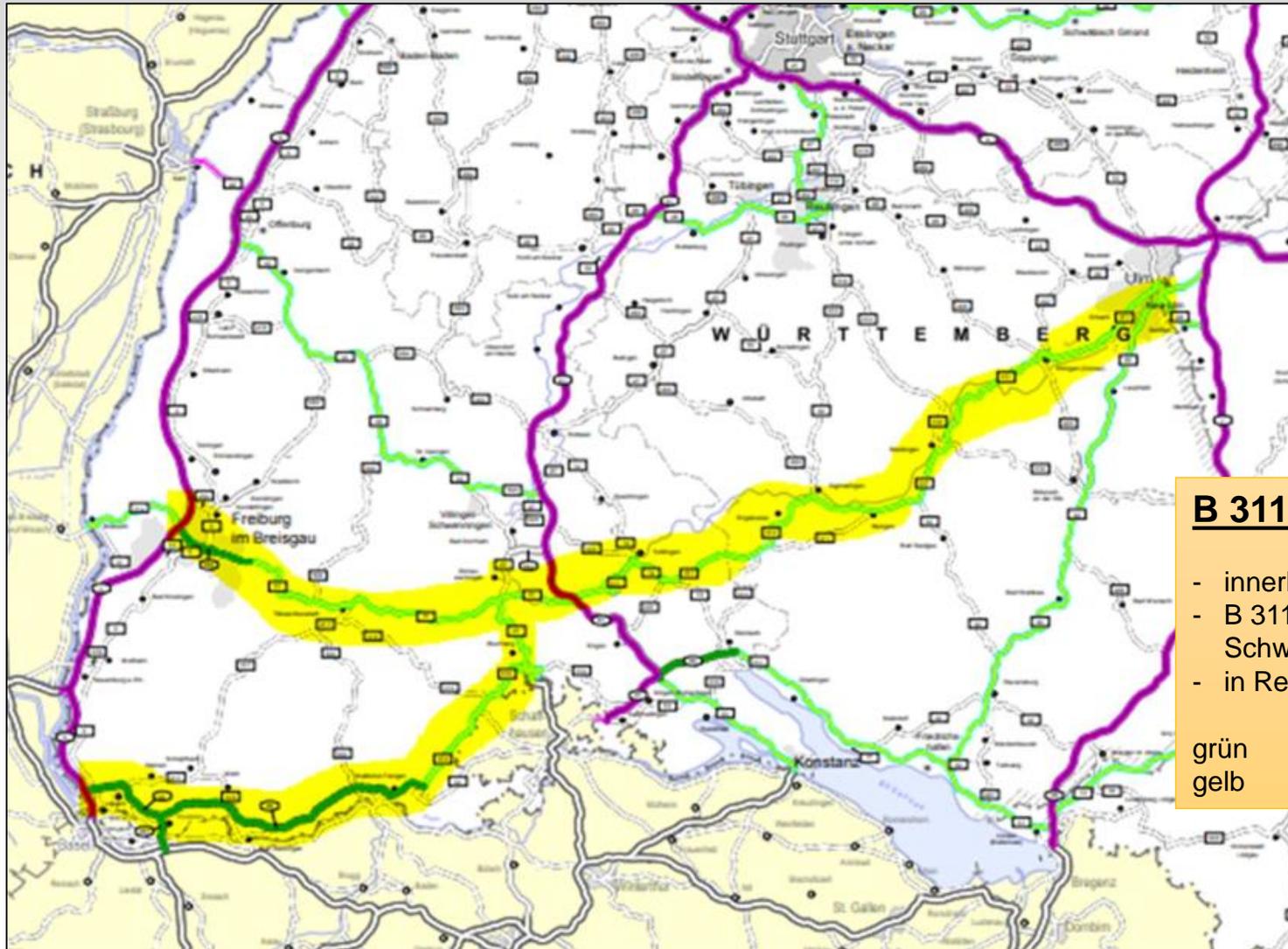


Thema Wasserschutzgebiete



TOP 4

Vorstellung der Grundlagen für alle Varianten



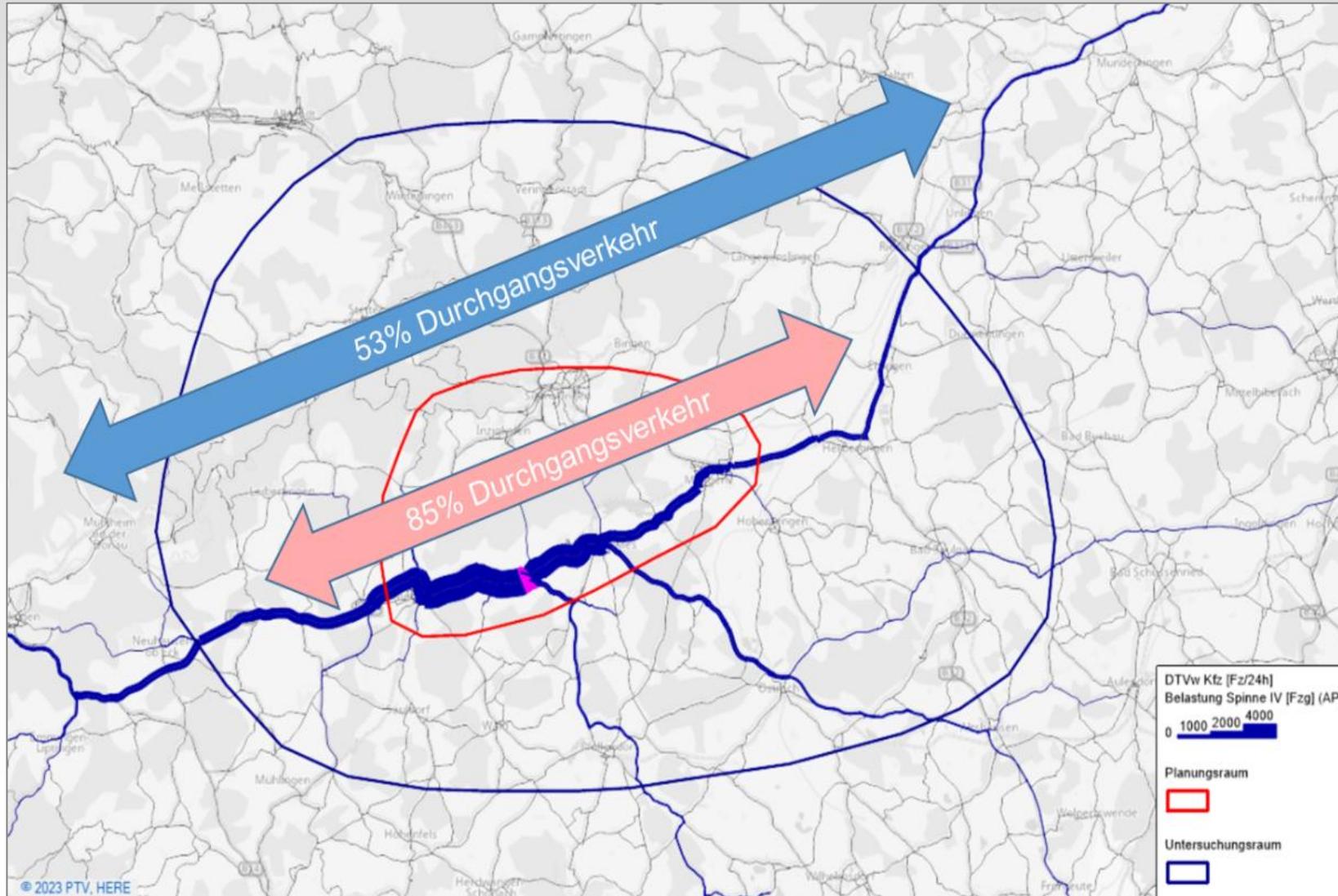
Zusammenhang zwischen
Entwurfsklasse und Entwurfs- /
Betriebsmerkmalen

→ Grundlage für alle Varianten

B 311 verbindet:

- innerhalb Landkreis die Mittelzentren (MZ)
- B 311 mit B 31 die Oberzentren (OZ) Ulm und Villingen-Schwenningen sowie im weiteren Verlauf Freiburg
- in Relation mit B 311/B 27/B 314/B 14/ A 98 die OZ Ulm und Basel

grün = Verkehrswege Stufe I
gelb = Relation zwischen Ulm / Freiburg / Basel



Durchgangsverkehr
B 311 bezogen auf

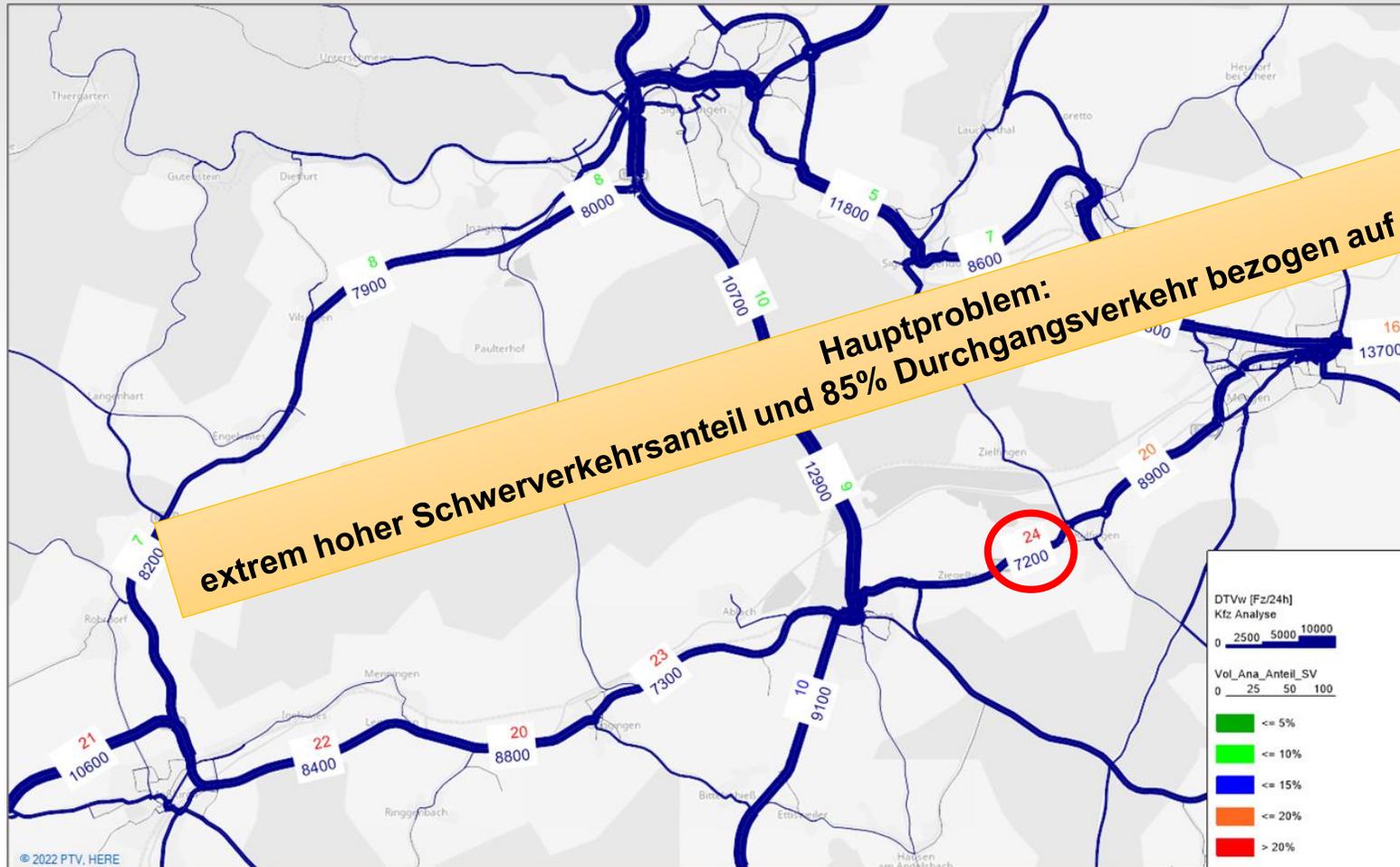
Planungsraum:
ca. 85%

Untersuchungsraum:
ca. 53%

Untersuchungsraum =

BAB A 8 im Norden
BAB A81 im Westen
BAB A7 im Osten
Bodensee im Süden

Verkehrsuntersuchung – Analysemodell 2022



Verkehrsentwicklung je
 Straßenkategorie in Baden-Württemberg

			2015
Bundesstraßen	DTV-Kfz	Kfz/24h	63.140
	DTV-SV	SV-Kfz/24h	9.150
	SV-Anteil	%	14,5%
Landesstraßen	DTV-Kfz	Kfz/24h	14.850
	DTV-SV	SV-Kfz/24h	1.070
	SV-Anteil	%	7,2%
Kreisstraßen	DTV-Kfz	Kfz/24h	5.255
	DTV-SV	SV-Kfz/24h	275
	SV-Anteil	%	5,2%

DTV: Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
 Kfz: Kraftfahrzeug(e)
 SV: Schwerverkehr

Prognose-Nullfall 2035 / Alternativer Prognose-Nullfall

Berücksichtigungen im alternativen Prognose-Nullfall

➔ Stärkung des öffentlichen Verkehrs (ÖV)

- Reaktivierung Ablachtalbahn
- Übernahme Auswirkungen (Vorzugsvariante)
- Bezugnahme auf Prognose-Nullfall 2035

Ergebnis:
Abnahme MIV (Pkw-Verkehr) bis zu 6%
(Relative Veränderungen Prognose-Nullfall 2035 zu alternativem Prognose-Nullfall 2035)

keine Veränderungen im Schwerverkehr
(Relative Veränderungen Prognose-Nullfall 2035 zu alternativem Prognose-Nullfall 2035)

- Abnahme des Radverkehrs durch verbesserte Infrastruktur und allgemeine Trendentwicklungen
- Unterstellung weiterer Zunahme von E-Bike-Anteilen
- Keine Berücksichtigung eher schwieriger topographischer Gegebenheiten
- Radverkehrsanteil 20% (Quelle: Nationale Plattform Zukunft Mobilität, Klimaschutzszenario KSS+)

➔ Zunahme Homeoffice = weitere Reduktion des Verkehrsaufkommens angenommen

Entwurfsklassen und grundsätzliche Gestaltungsmerkmale

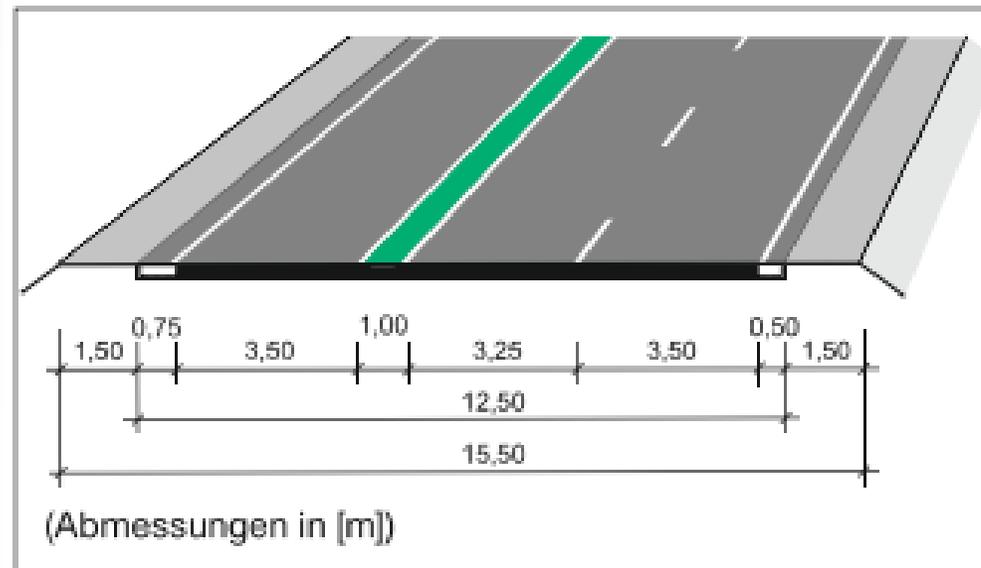
Entwurfs- klasse	Entwurfs-/Betriebsmerkmale					Führung auf der Strecke				Führung im Knotenpunkt
	Planungs- geschwindigkeit [km/h]	Betriebsform	Querschnitt	gesicherte Überhol- abschnitte pro Richtung	Führung des Radverkehrs	Linienführung	empfohlener Radien- bereich R [m]	Höchstlängs- neigung max s [%]	empfohlener Kuppen- halbmesser H _K [m]	Regellösung auf der übergeordneten Straße*)
EKL 1	110	Kraftfahrstraße	RQ 15,5	~ 40 %	straßen- unabhängig	sehr gestreckt	≥ 500	4,5	≥ 8.000	Ein-/Ausfädeln
EKL 2	100	allg. Verkehr	RQ 11,5+	≥ 20 %	straßen- unabhängig oder fahrbahn- begleitend	gestreckt	400 – 900	5,5	≥ 6.000	Ein-/Abbiegen/Kreuzen mit Lichtsignalanlage
EKL 3	90	allg. Verkehr	RQ 11	keine	fahrbahn- begleitend oder auf der Fahrbahn	angepasst	300 – 600	6,5	≥ 5.000	Ein-/Abbiegen/Kreuzen mit/ohne Lichtsignalanlage
EKL 4	70	allg. Verkehr	RQ 9	keine	auf der Fahrbahn	sehr angepasst	200 – 400	8,0	≥ 3.000	Ein-/Abbiegen/Kreuzen ohne Lichtsignalanlage

*) Weitere Einsatzmöglichkeiten der Knotenpunktarten in Abhängigkeit von den Entwurfsklassen sind in Abschnitt 6.3.3 dargestellt.

Entwurfsklassen in Abhängigkeit der Straßenkategorie

Straßenkategorie	Entwurfsklasse
LS I	EKL 1
LS II	EKL 2
LS III	EKL 3
LS IV	EKL 4

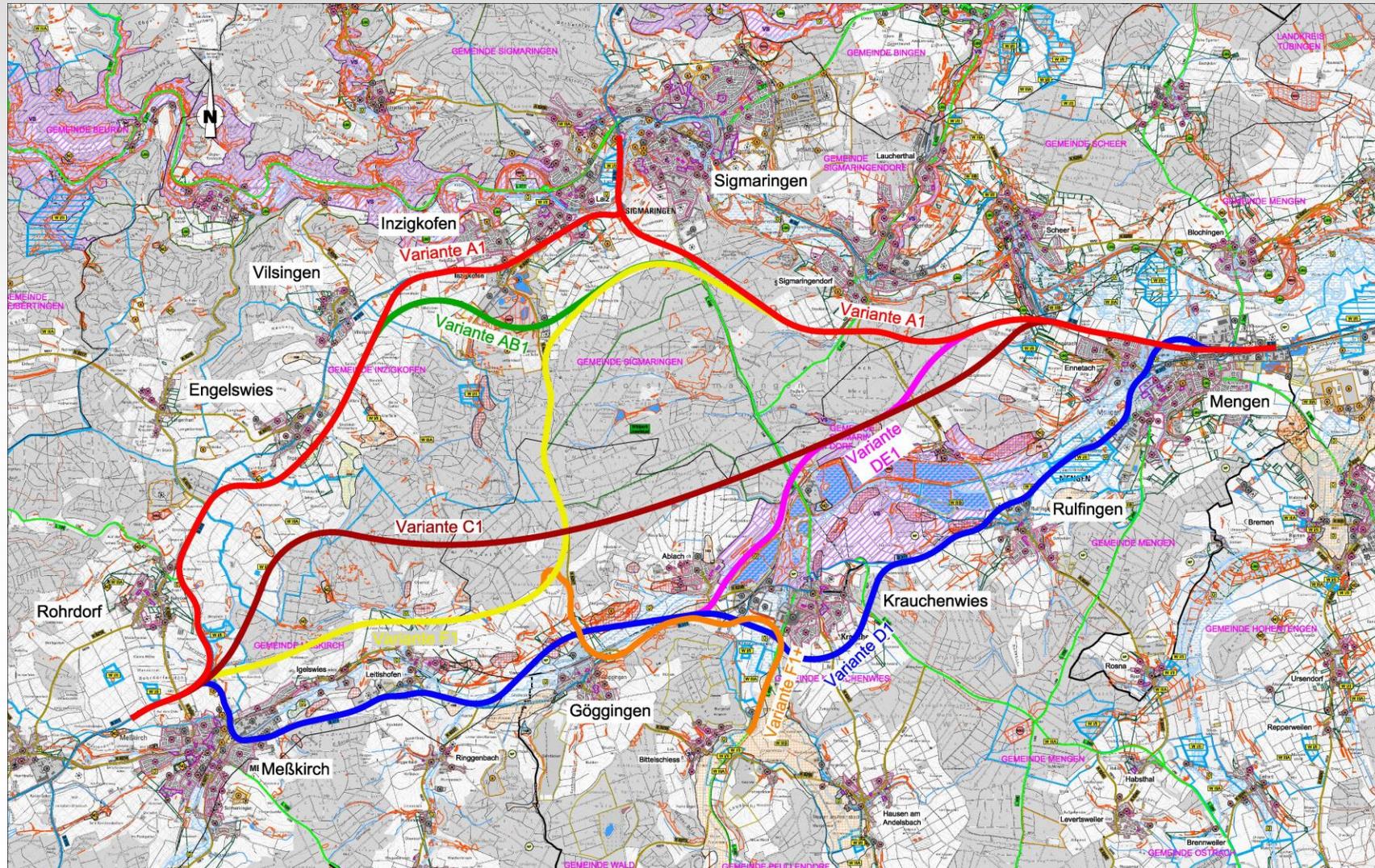
Regelquerschnitt für EKL 1



TOP 4

Bewertungsmatrix, Variantenvorstellung

Variantenübersicht



Vergleichende Beurteilung der wesentlichen Auswirkungen unter technischen, verkehrlichen und umweltfachlichen Gesichtspunkten (Stand 09/2023)

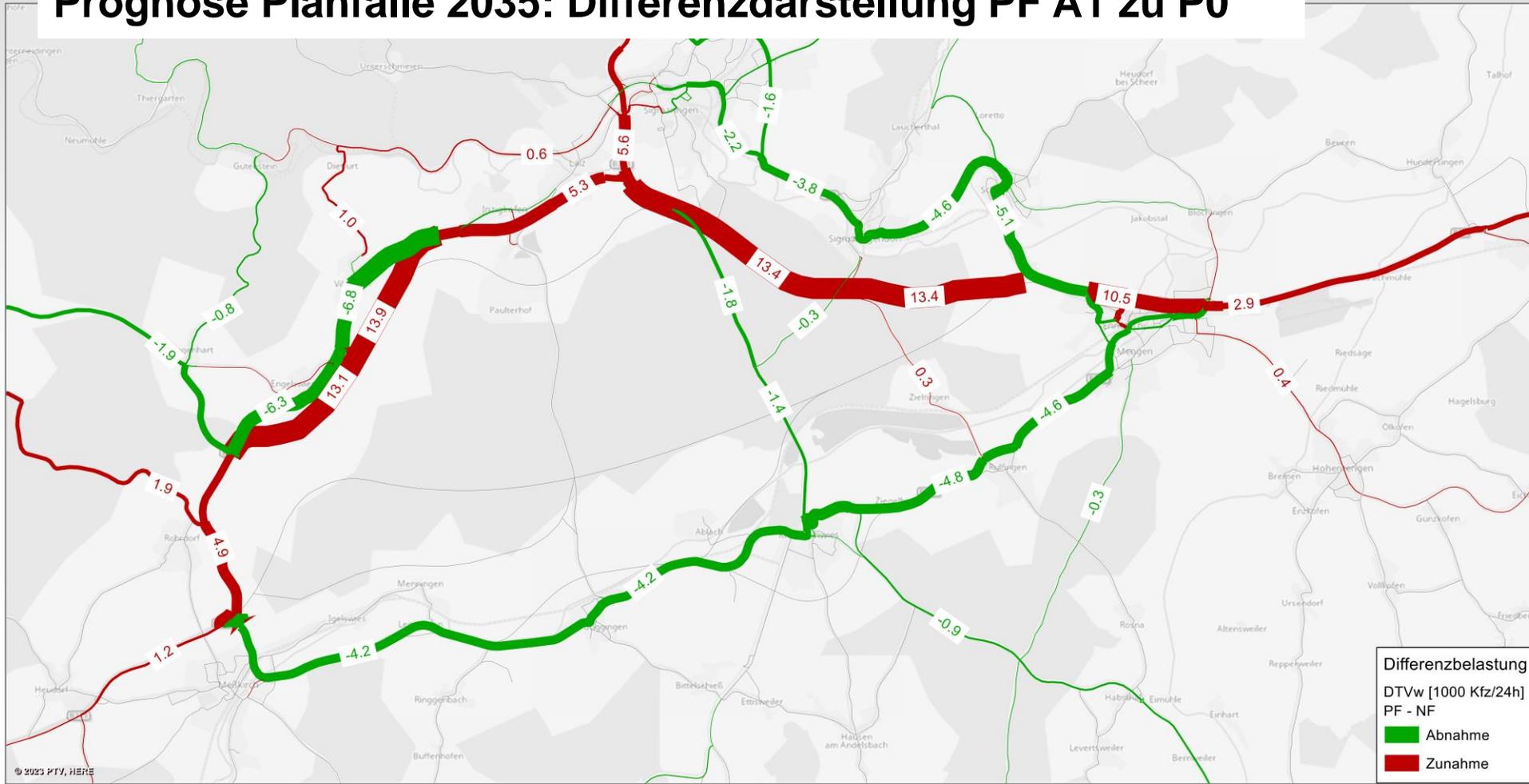
Legende:

Bewertung Trassierung und verkehrlichen Wirkung	Bewertung der relevanten umweltfachlichen Wirkungen
gut	geringe Konflikte / konfliktarm
mittel	mittlere Konflikte
kritisch	hohe Konflikte
kritisch → EKL voraussichtlich nicht durchgängig möglich	Konflikte in Teilabschnitten äußerst kritisch
	keine maßgebliche Betroffenheit

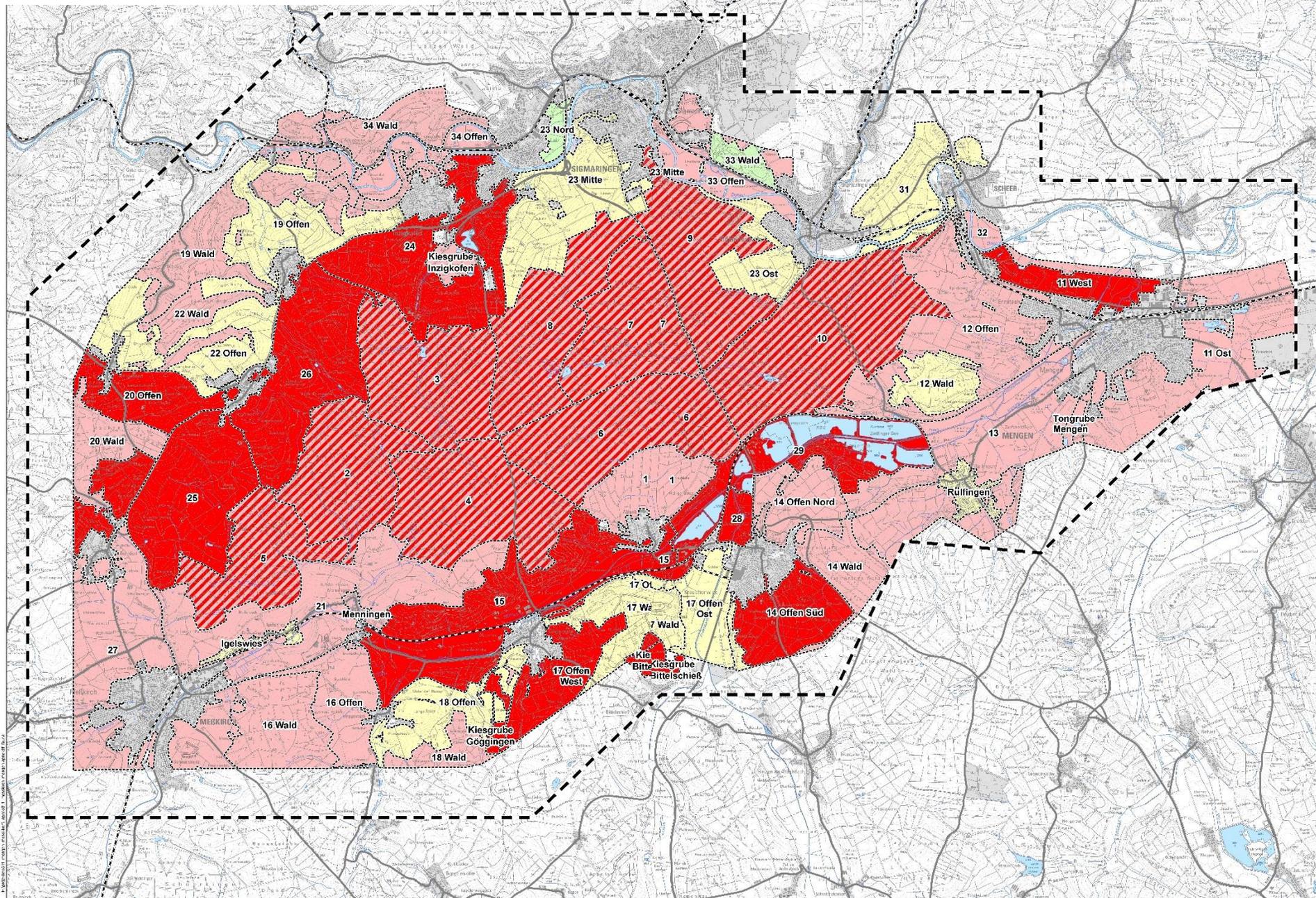
Variante	Trassenlänge	Mitbenutzung vorh. Netz	Anzahl Knotenpunkte	Großbauwerke (zzgl. div. Über-/ Unterführungen)	Trassierung	Baugrund	Verkehrliche Ziele	Umweltverträglichkeit					
								Waldverlust / forstrechtl. Ausgleich	Flächen HQ100	Schutzgebiete / Natura 2000	Biotope / Fauna / Artenschutz		
Bewertung								Konflikte					
A1	23,9 km	tlw. B313 + B32	8	2 Talbrücken (470 + 560m)									
AB1 (i.V. mit A1)	8,3 km (23,2 km)	-- (tlw. B313 + B32)	1 (6)	1 Talbrücke (1.480m) (3 Talbrücken (1.480 + 470 + 560m))									
C1	20,2 km	--	6	4 Talbrücken (380 + 200 + 540 + 510m)									
D1	21,8 km	tlw. B311 + B32	11	1 Talbrücke (190m) 2 Brücken (240 + 800m) 2 Tunnel (200 + 270m)									
DE1	21,4 km	tlw. B311 + B32	9	3 Talbrücken (155 + 545 + 560m) 1 Brücke (35m) 1 Tunnel (200m)									
F1	23,3 km	tlw. B311 + B32 + K8267	6	5 Talbrücken (280 + 820 + 405 + 470 + 560m)									
F+ (nur i.V. mit F1)	6,6 km	tlw. B311 + K8267	3	1 Talbrücke (280m)									

Simulation Variante A1

Prognose Planfälle 2035: Differenzdarstellung PF A1 zu P0



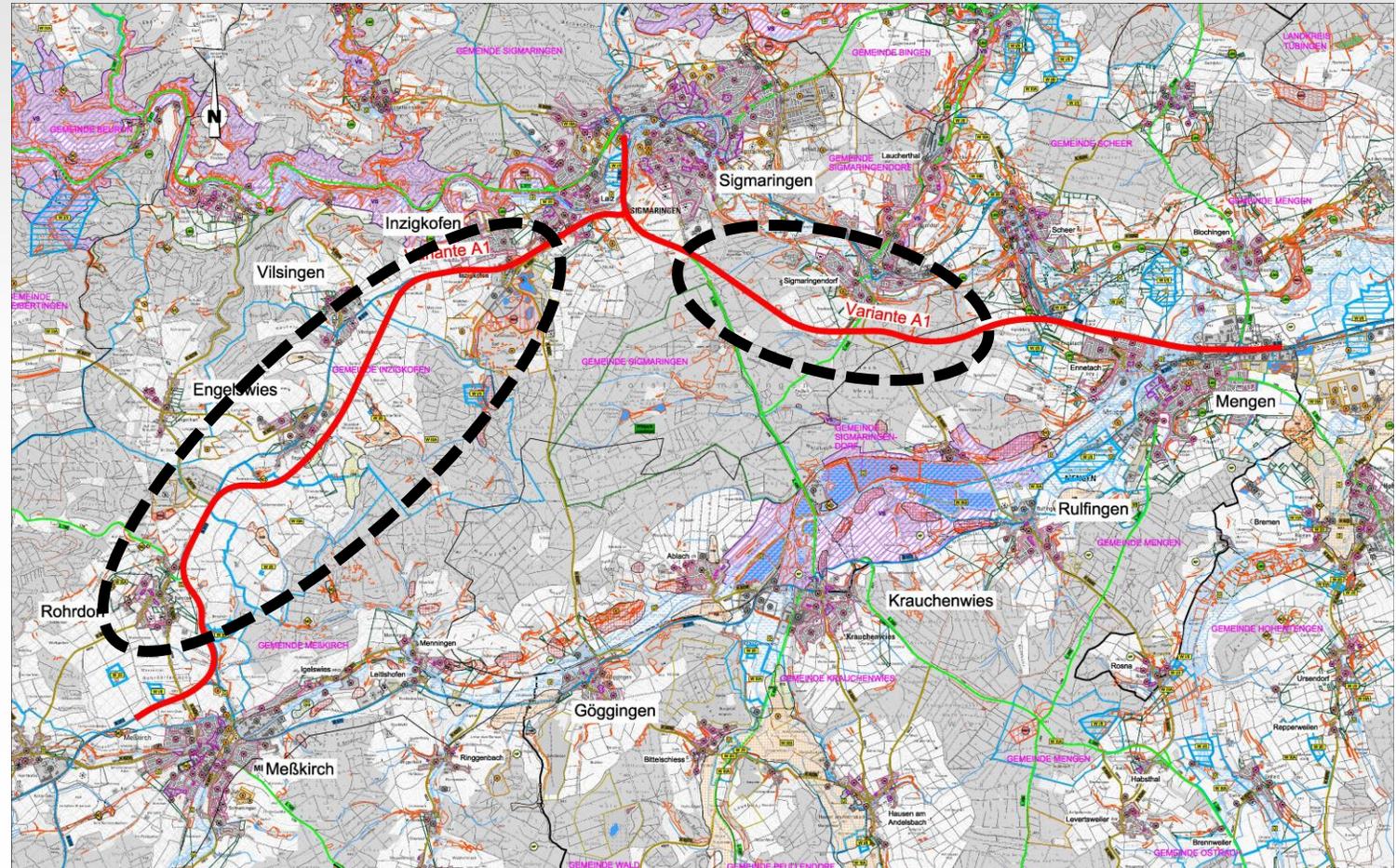
Bewertung Fauna



Variante A1 → maßgebliche Konfliktbereiche aus umweltfachlicher Sicht

hohe Konflikte insbes.
im Zusammenhang mit
Biotopen / Fauna / Artenschutz

**vergleichsweise mittlere
Konflikte** im Zusammenhang
mit Waldflächenverlust und
forstrechtlichem Ausgleich



B 311 n / B 313 zwischen Meßkirch und Mengen Öffentlichkeitsinformation am 06.12.2023 in Bingen – TOP 4

Vergleichende Beurteilung der wesentlichen Auswirkungen unter technischen, verkehrlichen und umweltfachlichen Gesichtspunkten (Stand 09/2023)

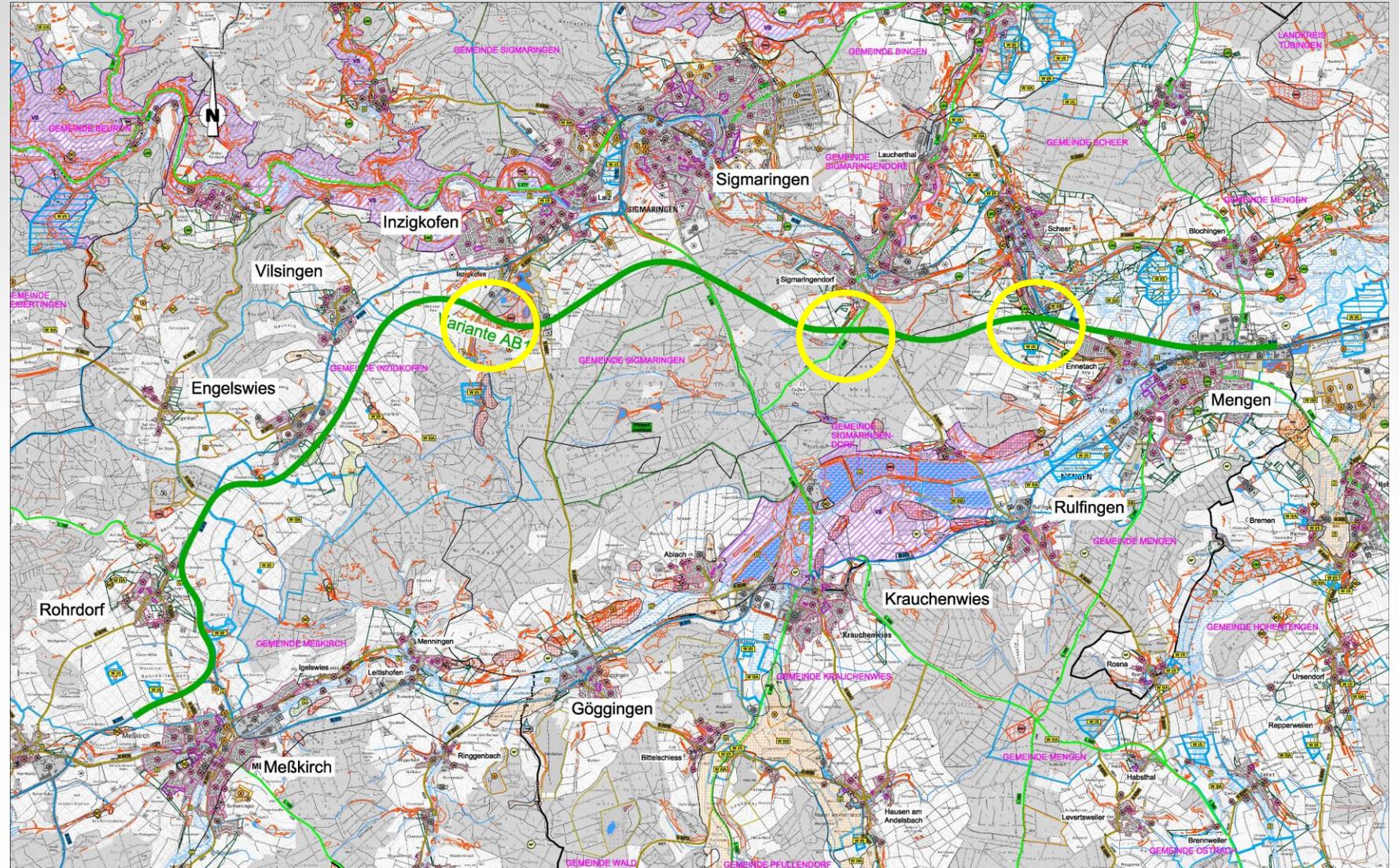
Legende:	Bewertung Trassierung und verkehrlichen Wirkung	Bewertung der relevanten umweltfachlichen Wirkungen
	gut	geringe Konflikte / konfliktarm
	mittel	mittlere Konflikte
	kritisch	hohe Konflikte
	kritisch → EKL voraussichtlich nicht durchgängig möglich	Konflikte in Teilabschnitten äußerst kritisch
		keine maßgebliche Betroffenheit

Variante	Trassenlänge	Mitbenutzung vorh. Netz	Anzahl Knotenpunkte	Großbauwerke (zzgl. div. Über-/ Unterführungen)	Trassierung	Baugrund	Verkehrliche Ziele	Umweltverträglichkeit			
								Waldverlust / forstrechtl. Ausgleich	Flächen HQ100	Schutzgebiete / Natura 2000	Biotope / Fauna / Artenschutz
								Konflikte			
A1	23,9 km	tlw. B313 + B32	8	2 Talbrücken (470 + 560m)	gut	gut	gut	mittel	--	gering	hoch
C1	20,2 km	--	6	4 Talbrücken (380 + 200 + 540 + 510m)	gut	gut	mittel	hoch	--	--	hoch
D1	21,8 km	tlw. B311 + B32	11	1 Talbrücke (190m) 2 Brücken (240 + 800m) 2 Tunnel (200 + 270m)	kritisch	mittel	kritisch	gering	hoch	hoch	hoch
DE1	21,4 km	tlw. B311 + B32	9	3 Talbrücken (155 + 545 + 560m) 1 Brücke (350m) 1 Tunnel (200m)	kritisch	mittel	mittel	mittel	hoch	äußerst kritisch	äußerst kritisch
F1	23,3 km	tlw. B311 + B32 + K8267	6	5 Talbrücken (280 + 820 + 405 + 470 + 560m)	gut	gut	gut	mittel	--	mittel	hoch
F+ (nur i.V. mit F1)	6,6 km	tlw. B311 + K8267	3	1 Talbrücke (280m)	gut	mittel	gut	mittel	hoch	mittel	hoch
AB1 (i.V. mit A1)	8,3 km (23,2 km)	--	1	1 Talbrücke (1.480m)	gut	mittel	gut	mittel	--	äußerst kritisch	äußerst kritisch

Variante AB1 (Waldtrasse)

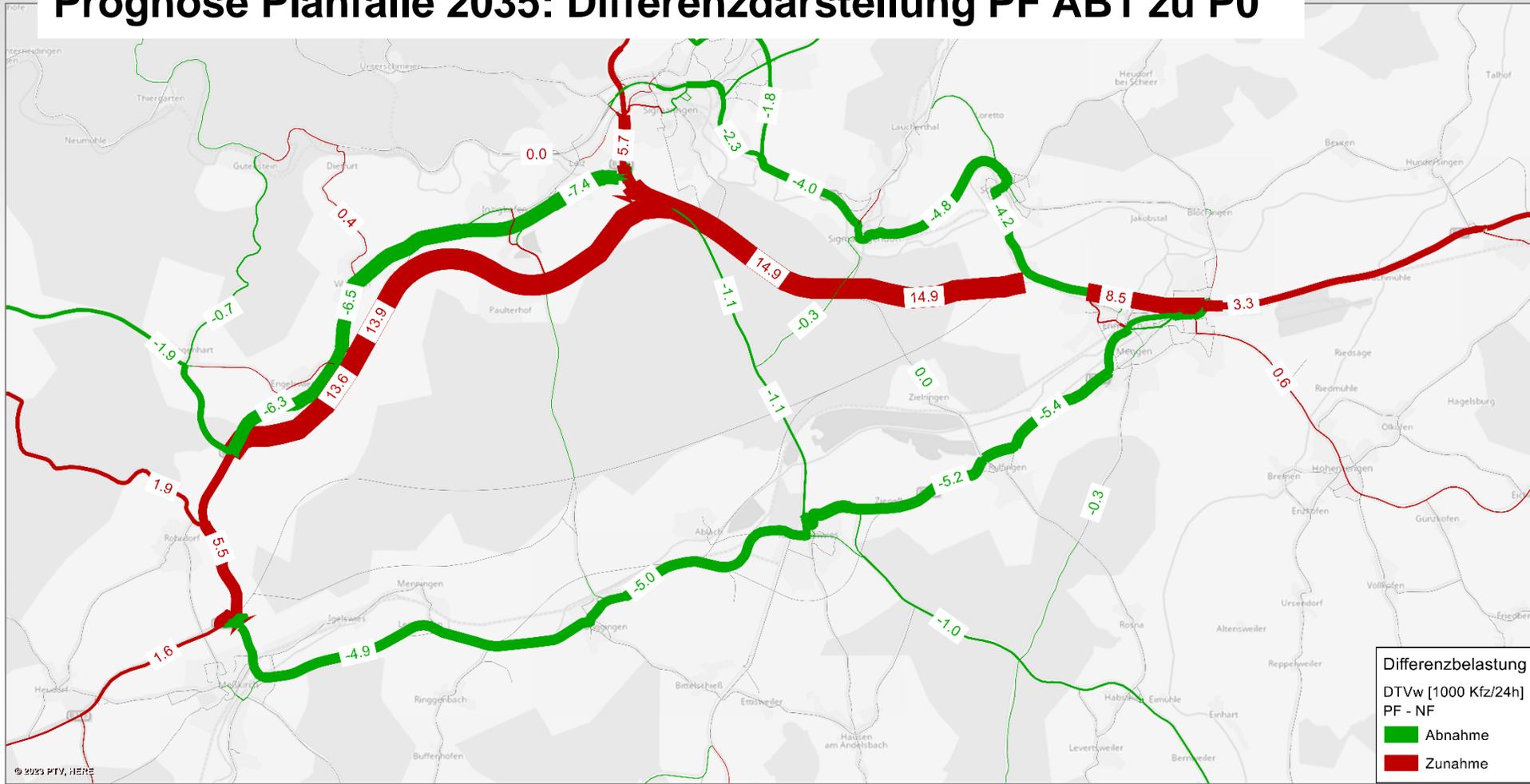
- Trassenlänge 23,2 km
- 6 Knotenpunkte
- 3 Talbrücken:

Stelzenbach L = 1.480 m
Ruprechtsgraben L = 470 m
Eschtal L = 560 m



Simulation Variante AB1

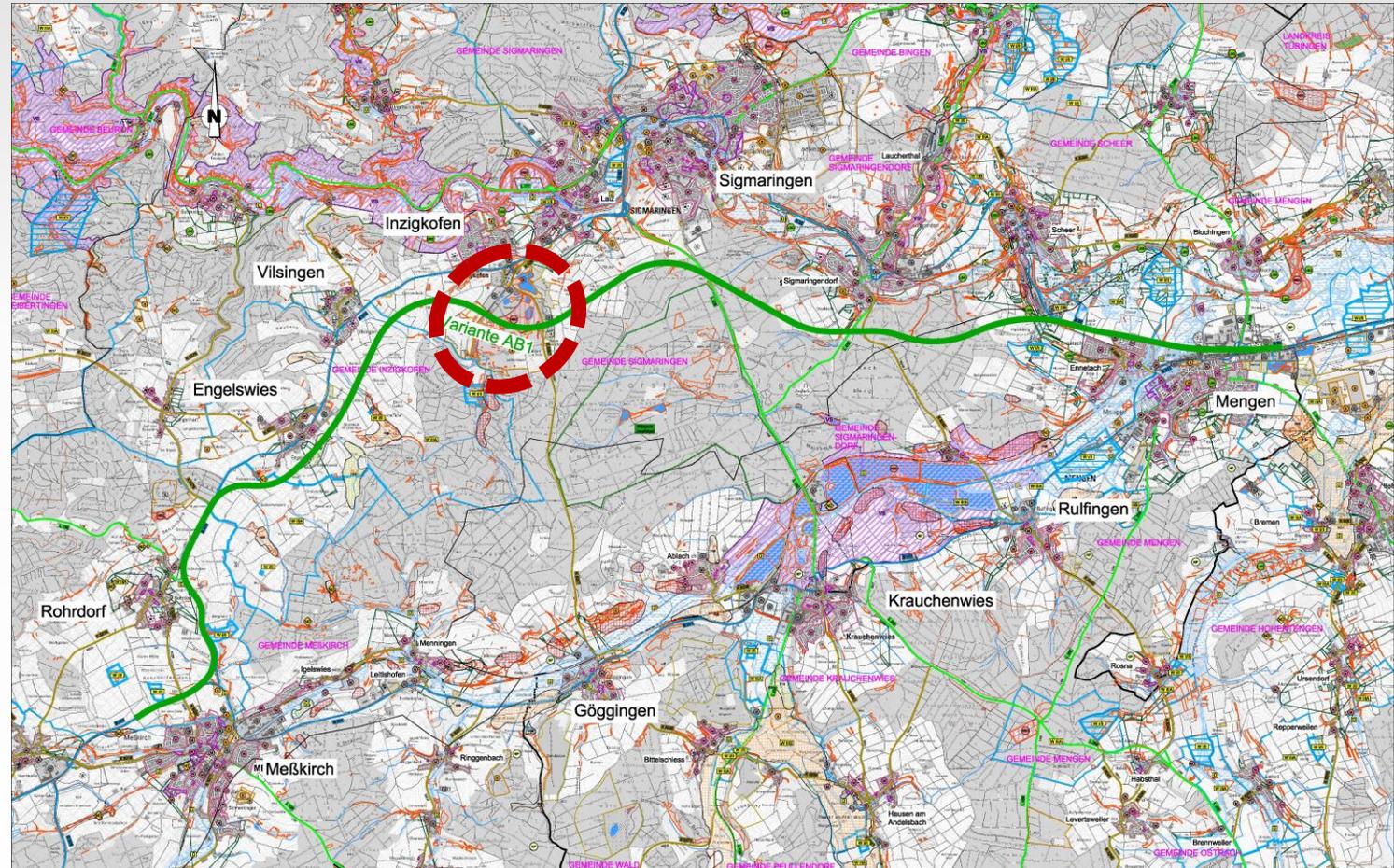
Prognose Planfälle 2035: Differenzdarstellung PF AB1 zu P0



Variante AB1 → maßgeblicher Konfliktbereich aus umweltfachlicher Sicht

Konflikte äußerst kritisch
im Zusammenhang mit
Naturschutz

Konflikte äußerst kritisch
im Zusammenhang mit Biotopen
/ Fauna / Artenschutz



B 311 n / B 313 zwischen Meßkirch und Mengen Öffentlichkeitsinformation am 06.12.2023 in Bingen – TOP 4

Vergleichende Beurteilung der wesentlichen Auswirkungen unter technischen, verkehrlichen und umweltfachlichen Gesichtspunkten (Stand 09/2023)

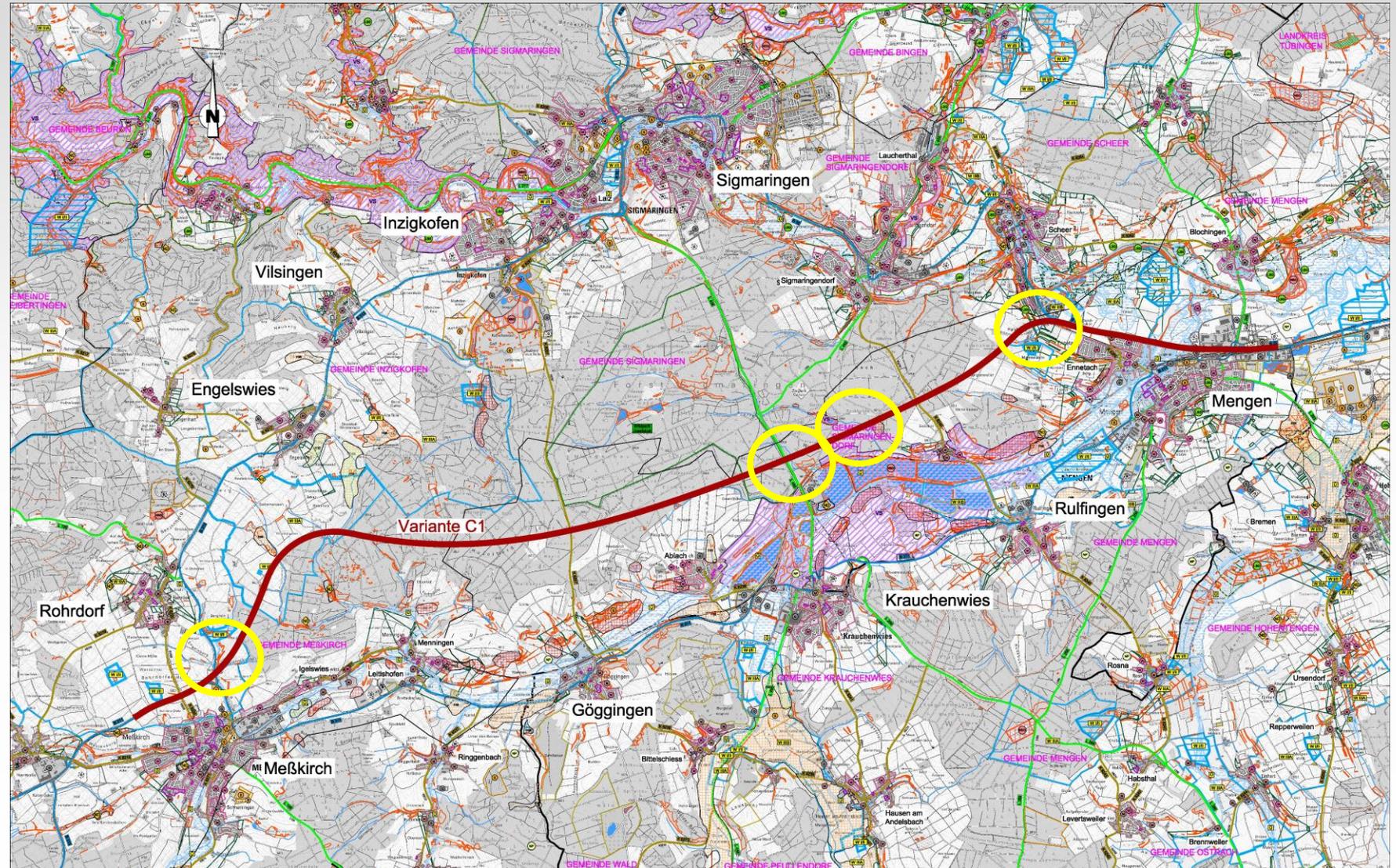
Legende:

Bewertung Trassierung und verkehrlichen Wirkung	Bewertung der relevanten umweltfachlichen Wirkungen
gut	geringe Konflikte / konfliktarm
mittel	mittlere Konflikte
kritisch	hohe Konflikte
kritisch → EKL voraussichtlich nicht durchgängig möglich	Konflikte in Teilabschnitten äußerst kritisch
	keine maßgebliche Betroffenheit

Variante	Trassenlänge	Mitbenutzung vorh. Netz	Anzahl Knotenpunkte	Großbauwerke (zzgl. div. Über-/ Unterführungen)	Trassierung	Baugrund	Verkehrliche Ziele	Umweltverträglichkeit			
								Waldverlust / forstrechtl. Ausgleich	Flächen HQ100	Schutzgebiete / Natura 2000	Biotop / Fauna / Artenschutz
A1	23,9 km	tlw. B313 + B32	8	2 Talbrücken (470 + 560m)	gut	gut	gut	mittel	--	gering	hoch
C1	20,2 km	--	6	4 Talbrücken (380 + 200 + 540 + 510m)	gut	gut	mittel	hoch	--	--	hoch
D1	21,8 km	tlw. B311 + B32	11	1 Talbrücke (190m) 2 Brücken (240 + 800m) 2 Tunnel (200 + 270m)	kritisch	mittel	kritisch	gering	hoch	hoch	hoch
DE1	21,4 km	tlw. B311 + B32	9	3 Talbrücken (155 + 545 + 560m) 1 Brücke (350m) 1 Tunnel (200m)	kritisch	mittel	mittel	mittel	hoch	äußerst kritisch	äußerst kritisch
F1	23,3 km	tlw. B311 + B32 + K8267	6	5 Talbrücken (280 + 820 + 405 + 470 + 560m)	gut	gut	gut	mittel	--	mittel	hoch
F+ (nur i.V. mit F1)	6,6 km	tlw. B311 + K8267	3	1 Talbrücke (280m)	gut	mittel	gut	mittel	hoch	mittel	hoch
AB1 (i.V. mit A1)	8,3 km (23,2 km)	--	1	1 Talbrücke (1.480m)	gut	mittel	gut	mittel	--	äußerst kritisch	äußerst kritisch

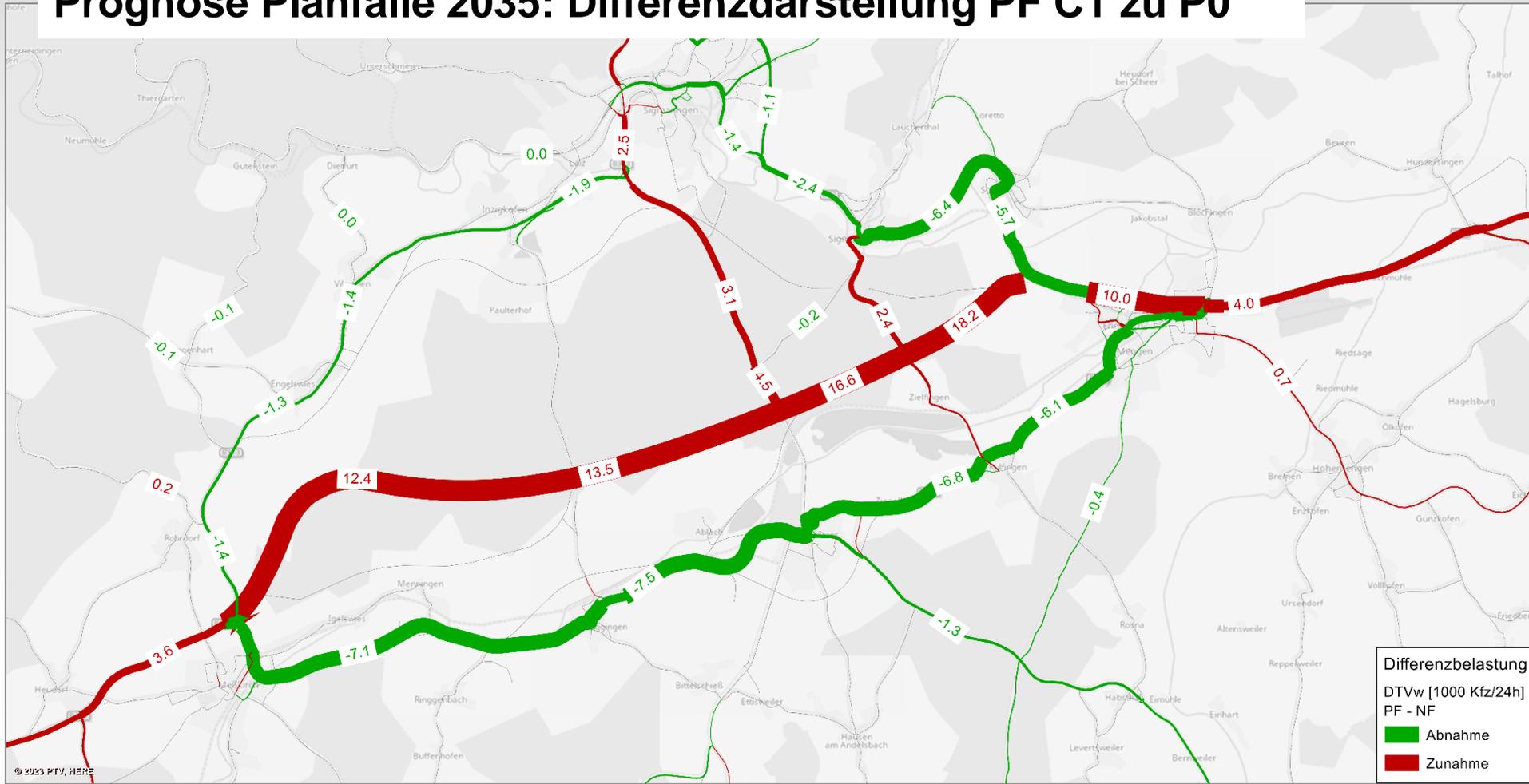
Variante C1 (BI-Trasse)

- Trassenlänge 20,2 km
- 6 Knotenpunkte
- 4 Talbrücken:
Teuerbach L = 380 m
Lindensoppengraben L = 200 m
Wusthaugraben L = 540 m
Eschtal L = 510 m

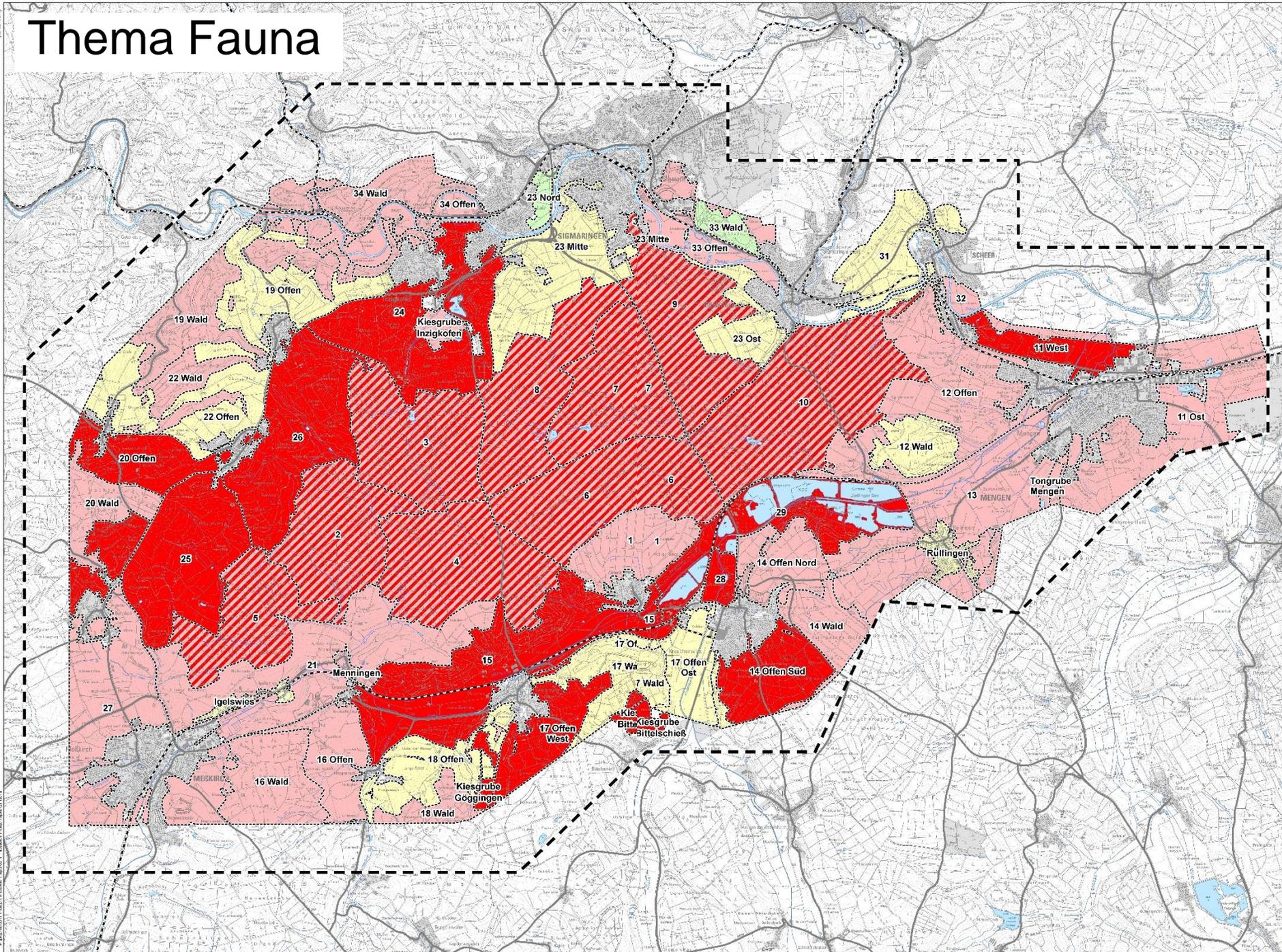


Simulation Variante C1

Prognose Planfälle 2035: Differenzdarstellung PF C1 zu P0



Thema Fauna



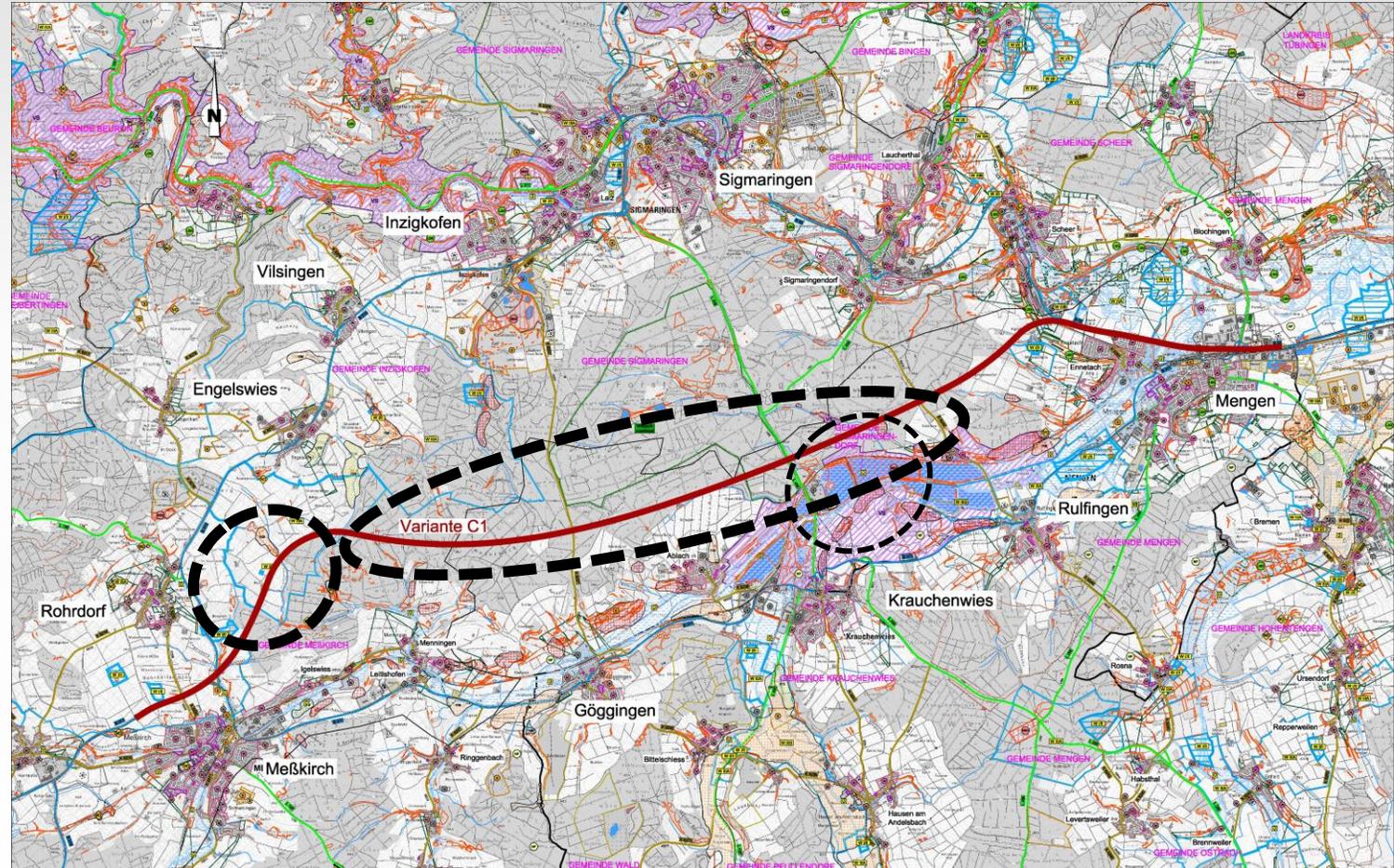
Variante C1 → maßgebliche Konfliktbereiche aus umweltfachlicher Sicht

hohe Konflikte

insbes. im Zusammenhang
mit Biotopen / Fauna / Artenschutz

vergleichsweise hohe Konflikte

im Zusammenhang
mit Waldflächenverlust und
forstrechtlichem Ausgleich



B 311 n / B 313 zwischen Meßkirch und Mengen Öffentlichkeitsinformation am 06.12.2023 in Bingen – TOP 4

Vergleichende Beurteilung der wesentlichen Auswirkungen unter technischen, verkehrlichen und umweltfachlichen Gesichtspunkten (Stand 09/2023)

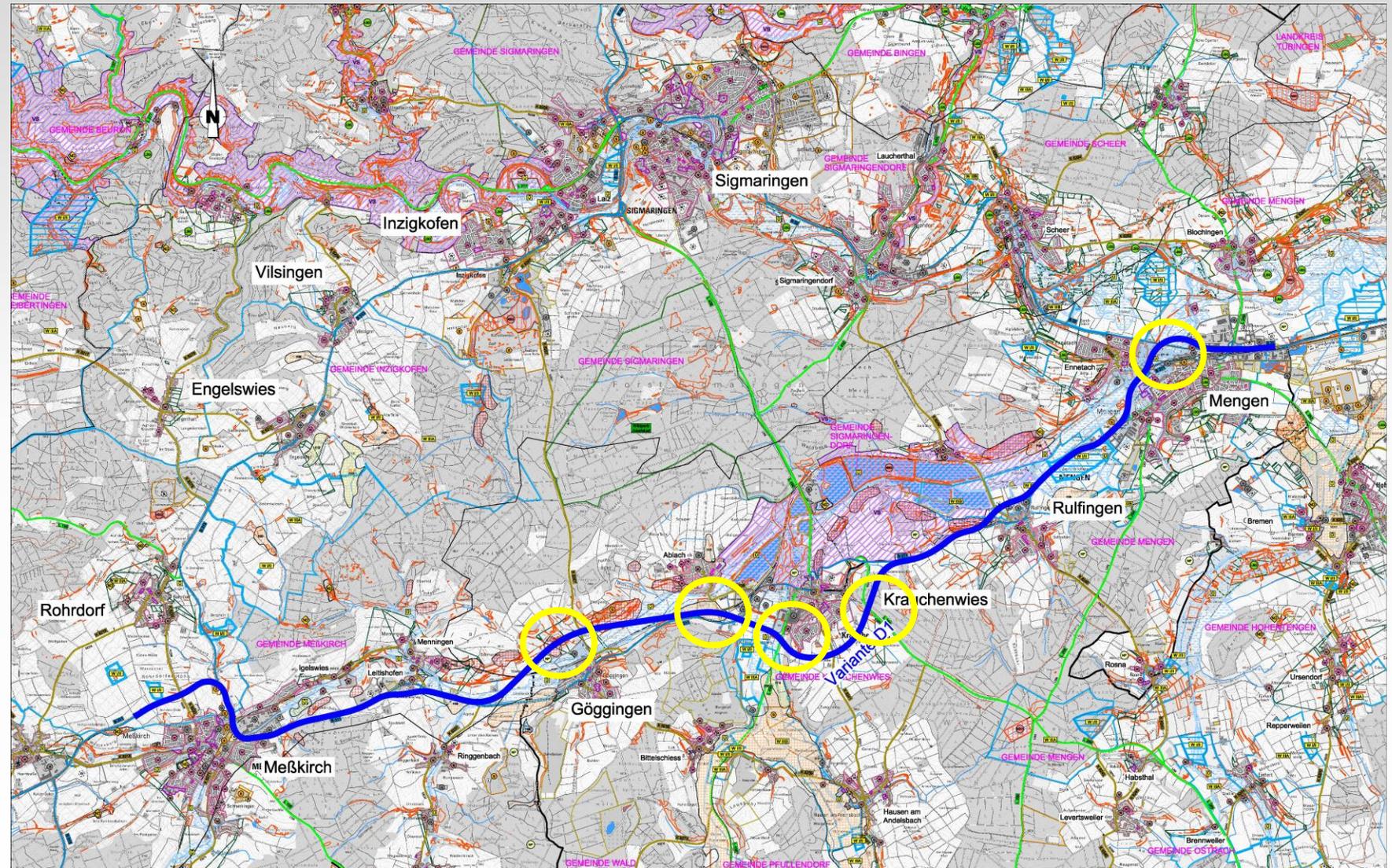
Legende:

Bewertung Trassierung und verkehrlichen Wirkung	Bewertung der relevanten umweltfachlichen Wirkungen
gut	geringe Konflikte / konfliktarm
mittel	mittlere Konflikte
kritisch	hohe Konflikte
kritisch → EKL voraussichtlich nicht durchgängig möglich	Konflikte in Teilabschnitten äußerst kritisch
	keine maßgebliche Betroffenheit

Variante	Trassenlänge	Mitbenutzung vorh. Netz	Anzahl Knotenpunkte	Großbauwerke (zzgl. div. Über-/ Unterführungen)	Bewertung			Umweltverträglichkeit			
					Trassierung	Baugrund	Verkehrliche Ziele	Waldverlust / forstrechtl. Ausgleich	Flächen HQ100	Schutzgebiete / Natura 2000	Biotope / Fauna / Artenschutz
					Konflikte						
A1	23,9 km	tlw. B313 + B32	8	2 Talbrücken (470 + 560m)	gut	gut	gut	mittel	--	gering	hoch
C1	20,2 km	--	6	4 Talbrücken (380 + 200 + 540 + 510m)	gut	gut	mittel	hoch	--	--	hoch
D1	21,8 km	tlw. B311 + B32	11	1 Talbrücke (190m) 2 Brücken (240 + 800m) 2 Tunnel (200 + 270m)	kritisch	mittel	kritisch	gering	hoch	hoch	hoch
DE1	21,4 km	tlw. B311 + B32	9	3 Talbrücken (155 + 545 + 560m) 1 Brücke (350m) 1 Tunnel (200m)	kritisch	mittel	mittel	mittel	hoch	äußerst kritisch	äußerst kritisch
F1	23,3 km	tlw. B311 + B32 + K8267	6	5 Talbrücken (280 + 820 + 405 + 470 + 560m)	gut	gut	gut	mittel	--	mittel	hoch
F+ (nur i.V. mit F1)	6,6 km	tlw. B311 + K8267	3	1 Talbrücke (280m)	gut	mittel	gut	mittel	hoch	mittel	hoch
AB1 (i.V. mit A1)	8,3 km (23,2 km)	--	1	1 Talbrücke (1.480m)	gut	mittel	gut	mittel	--	äußerst kritisch	äußerst kritisch

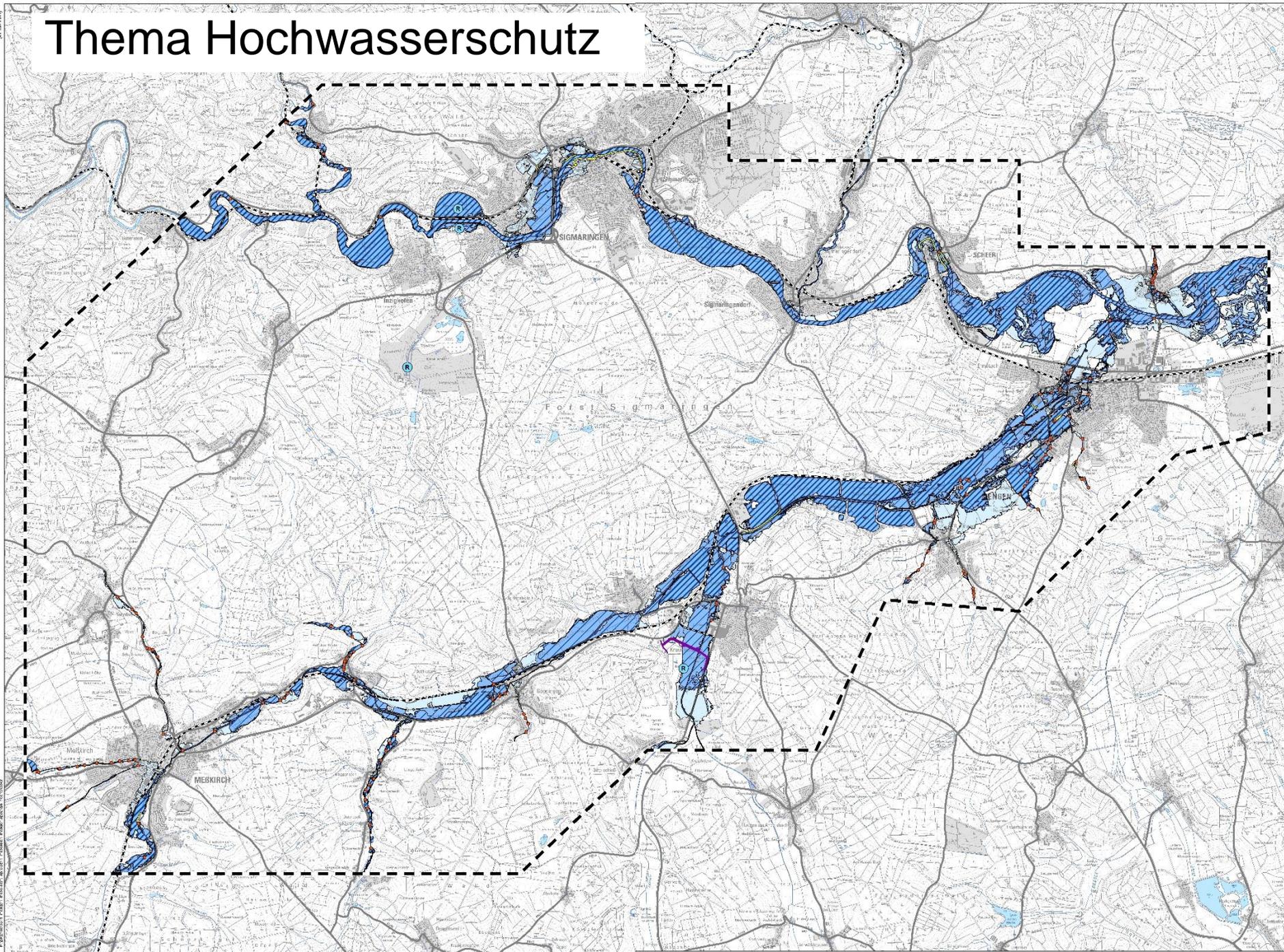
Variante D1 (Südtrasse)

- Trassenlänge 21,8 km
- 11 Knotenpunkte
- 2 Tunnelbauwerk
Schlossbühl L = 200 m
Saum L = 270 m
- 3 Brücken:
Hegau-Ablachtal-Bahn L = 240 m
Talbrücke Dorfbach L = 190 m
Hegau-Ablachtal-Bahn L = 800 m



Simulation Variante D1

Thema Hochwasserschutz

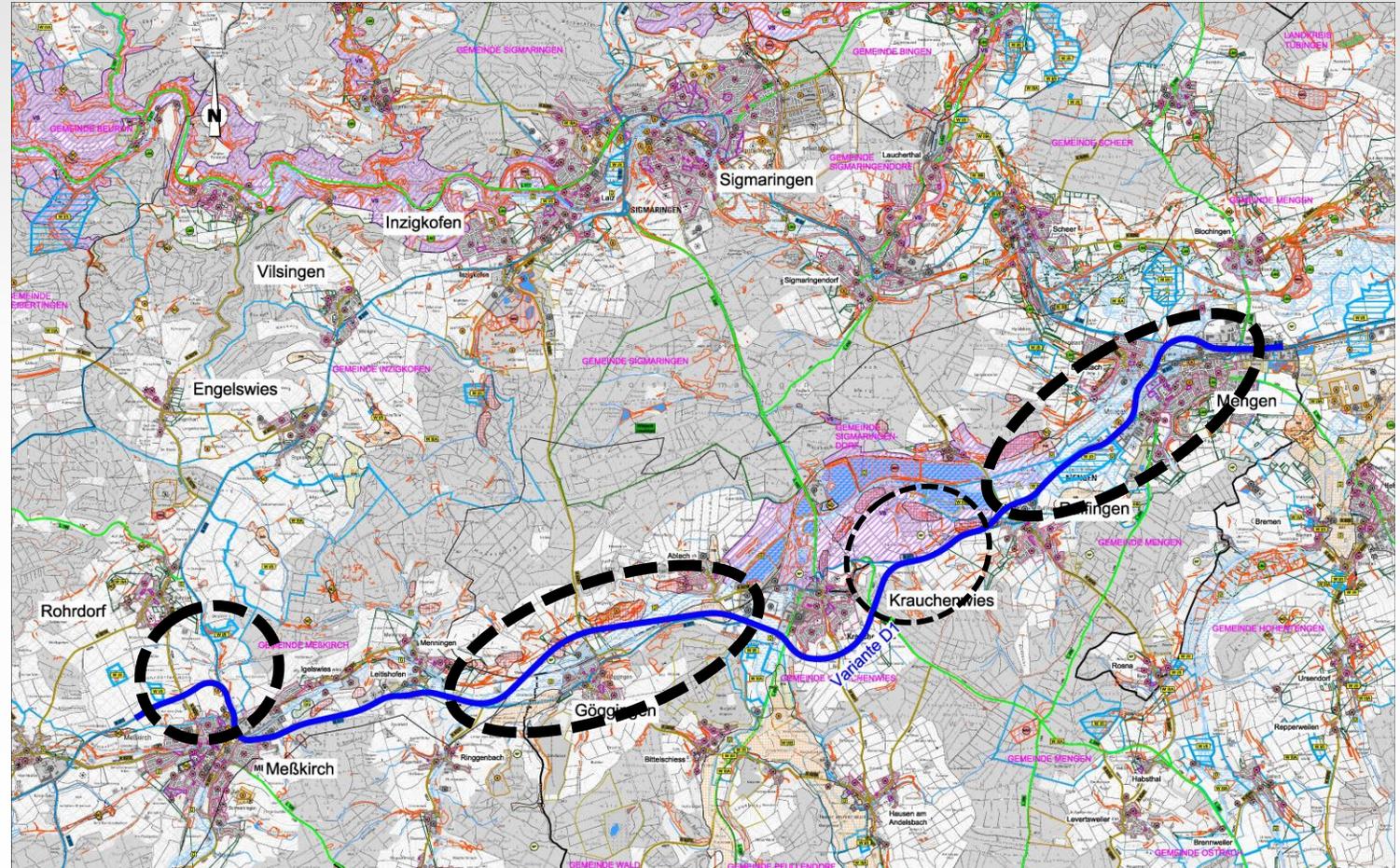


Variante D1 → maßgebliche Konfliktbereiche aus umweltfachlicher Sicht

hohe Konflikte
im Zusammenhang
mit Flächen des HQ100

hohe Konflikte im
Zusammenhang mit Naturschutz

hohe Konflikte
im Zusammenhang
mit Biotopen / Fauna / Artenschutz



B 311 n / B 313 zwischen Meßkirch und Mengen Öffentlichkeitsinformation am 06.12.2023 in Bingen – TOP 4

Vergleichende Beurteilung der wesentlichen Auswirkungen unter technischen, verkehrlichen und umweltfachlichen Gesichtspunkten (Stand 09/2023)

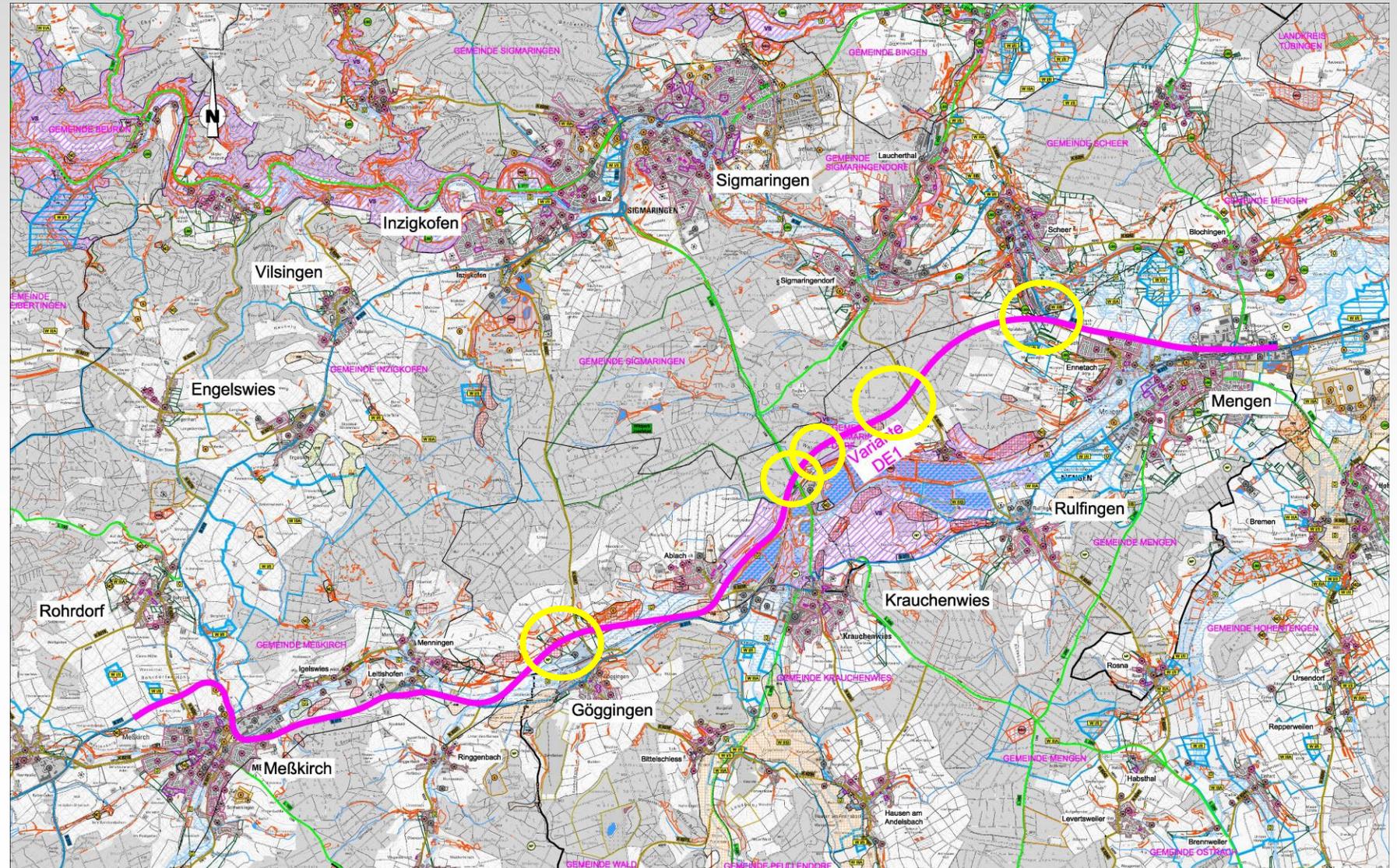
Legende:

Bewertung Trassierung und verkehrlichen Wirkung	Bewertung der relevanten umweltfachlichen Wirkungen
gut	geringe Konflikte / konfliktarm
mittel	mittlere Konflikte
kritisch	hohe Konflikte
kritisch → EKL voraussichtlich nicht durchgängig möglich	Konflikte in Teilabschnitten äußerst kritisch
	keine maßgebliche Betroffenheit

Variante	Trassenlänge	Mitbenutzung vorh. Netz	Anzahl Knotenpunkte	Großbauwerke (zzgl. div. Über-/ Unterführungen)	Bewertung			Umweltverträglichkeit			
					Trassierung	Baugrund	Verkehrliche Ziele	Waldverlust / forstrechtl. Ausgleich	Flächen HQ100	Schutzgebiete / Natura 2000	Biotope / Fauna / Artenschutz
A1	23,9 km	tlw. B313 + B32	8	2 Talbrücken (470 + 560m)	gut	gut	gut	mittel	--	gering	hoch
C1	20,2 km	--	6	4 Talbrücken (380 + 200 + 540 + 510m)	gut	gut	mittel	hoch	--	--	hoch
D1	21,8 km	tlw. B311 + B32	11	1 Talbrücke (190m) 2 Brücken (240 + 800m) 2 Tunnel (200 + 270m)	kritisch	mittel	kritisch	gering	hoch	hoch	hoch
DE1	21,4 km	tlw. B311 + B32	9	3 Talbrücken (155 + 545 + 560m) 1 Brücke (350m) 1 Tunnel (200m)	kritisch	mittel	mittel	mittel	hoch	äußerst kritisch	äußerst kritisch
F1	23,3 km	tlw. B311 + B32 + K8267	6	5 Talbrücken (280 + 820 + 405 + 470 + 560m)	gut	gut	gut	mittel	--	mittel	hoch
F+ (nur i.V. mit F1)	6,6 km	tlw. B311 + K8267	3	1 Talbrücke (280m)	gut	mittel	gut	mittel	hoch	mittel	hoch
AB1 (i.V. mit A1)	8,3 km (23,2 km)	--	1	1 Talbrücke (1.480m)	gut	mittel	gut	mittel	--	äußerst kritisch	äußerst kritisch

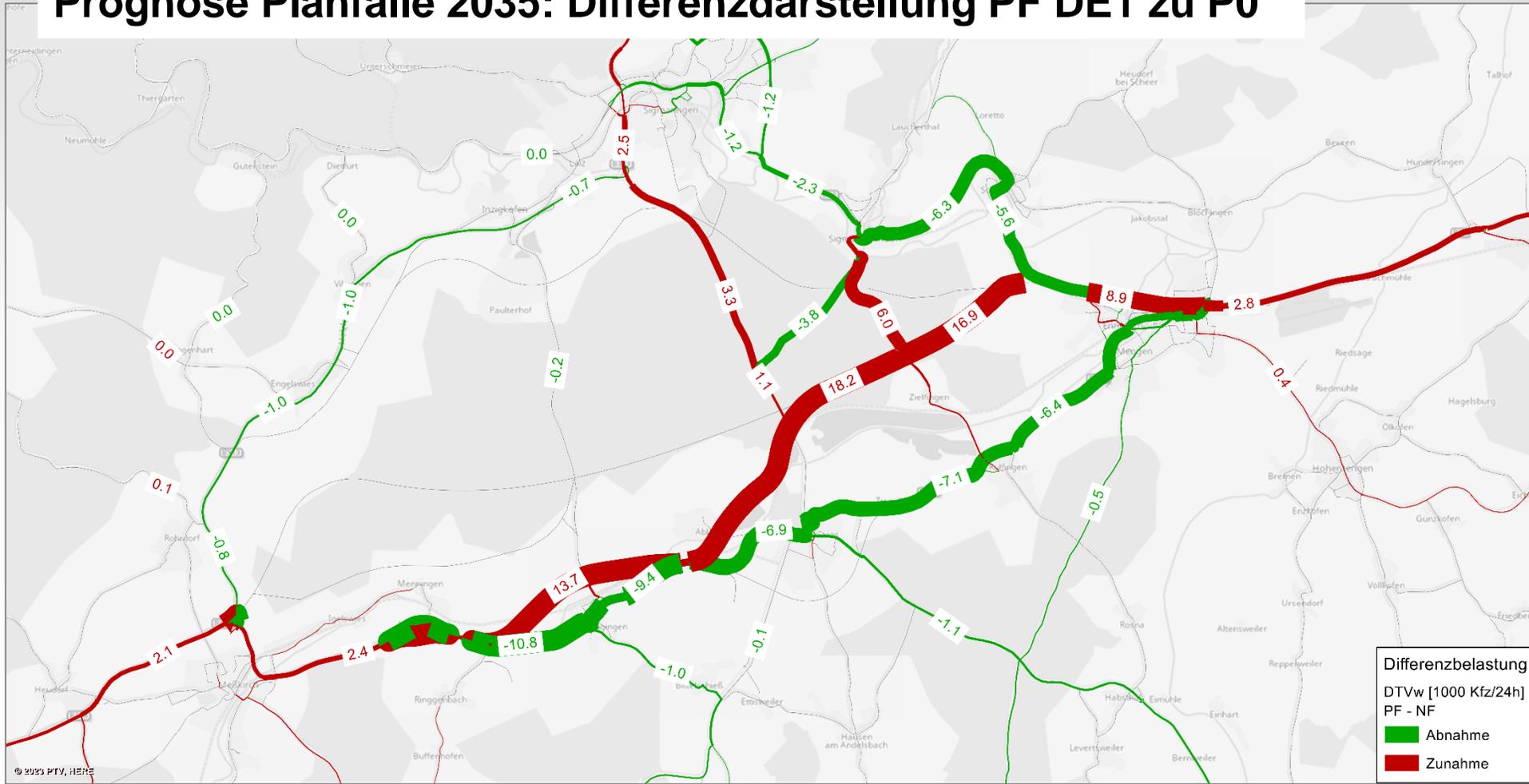
Variante DE1 (Grenzwegtrasse)

- Trassenlänge 21,4 km
- 9 Knotenpunkte
- 1 Tunnelbauwerk
Schlossbühl L = 200 m
- 4 Brücken:
Über die L 456 L = 35 m
Lindensoppengraben L = 155 m
Wusthaugraben L = 545 m
Eschtal L = 560 m

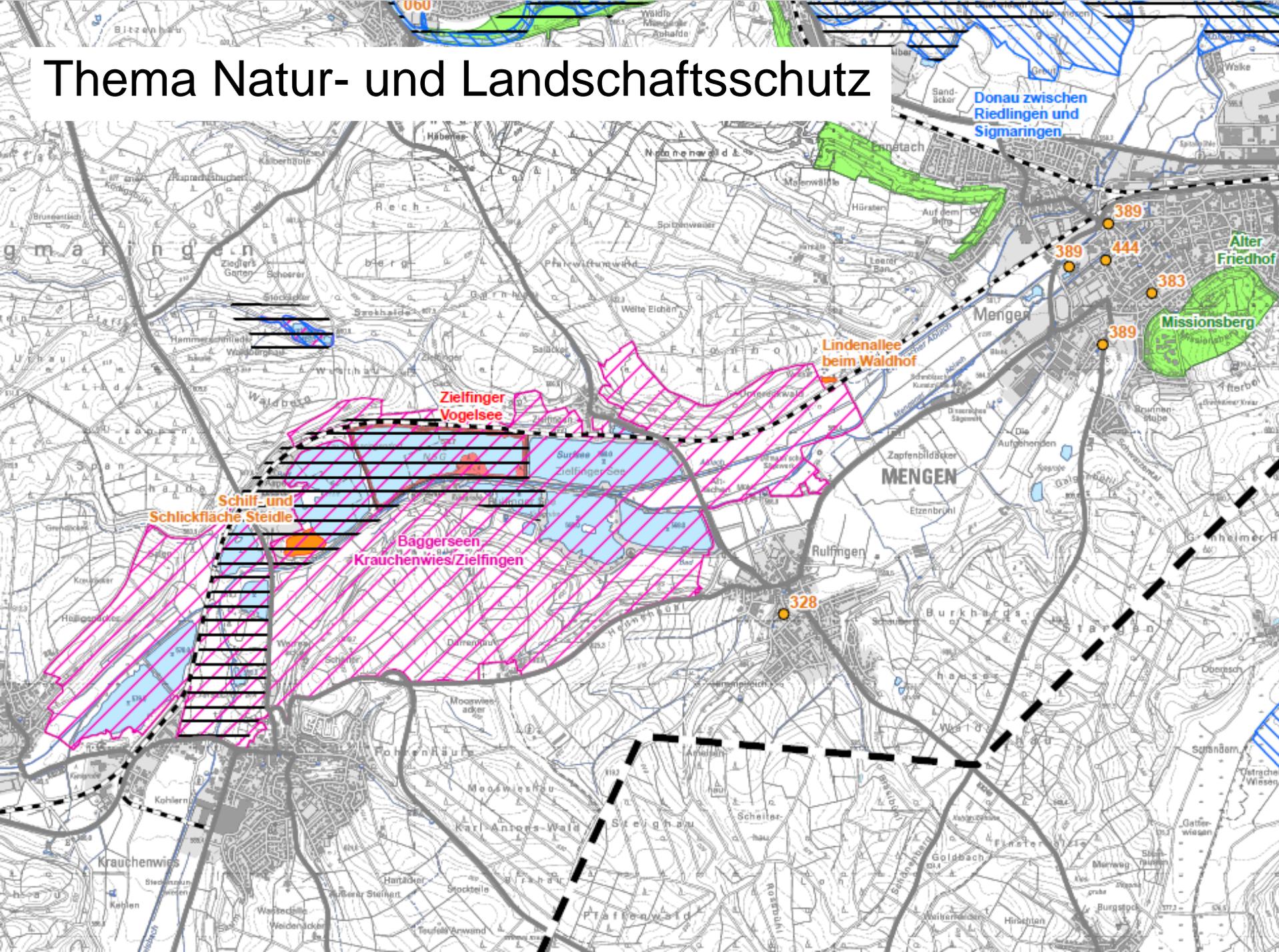


Simulation Variante DE1

Prognose Planfälle 2035: Differenzdarstellung PF DE1 zu P0



Thema Natur- und Landschaftsschutz

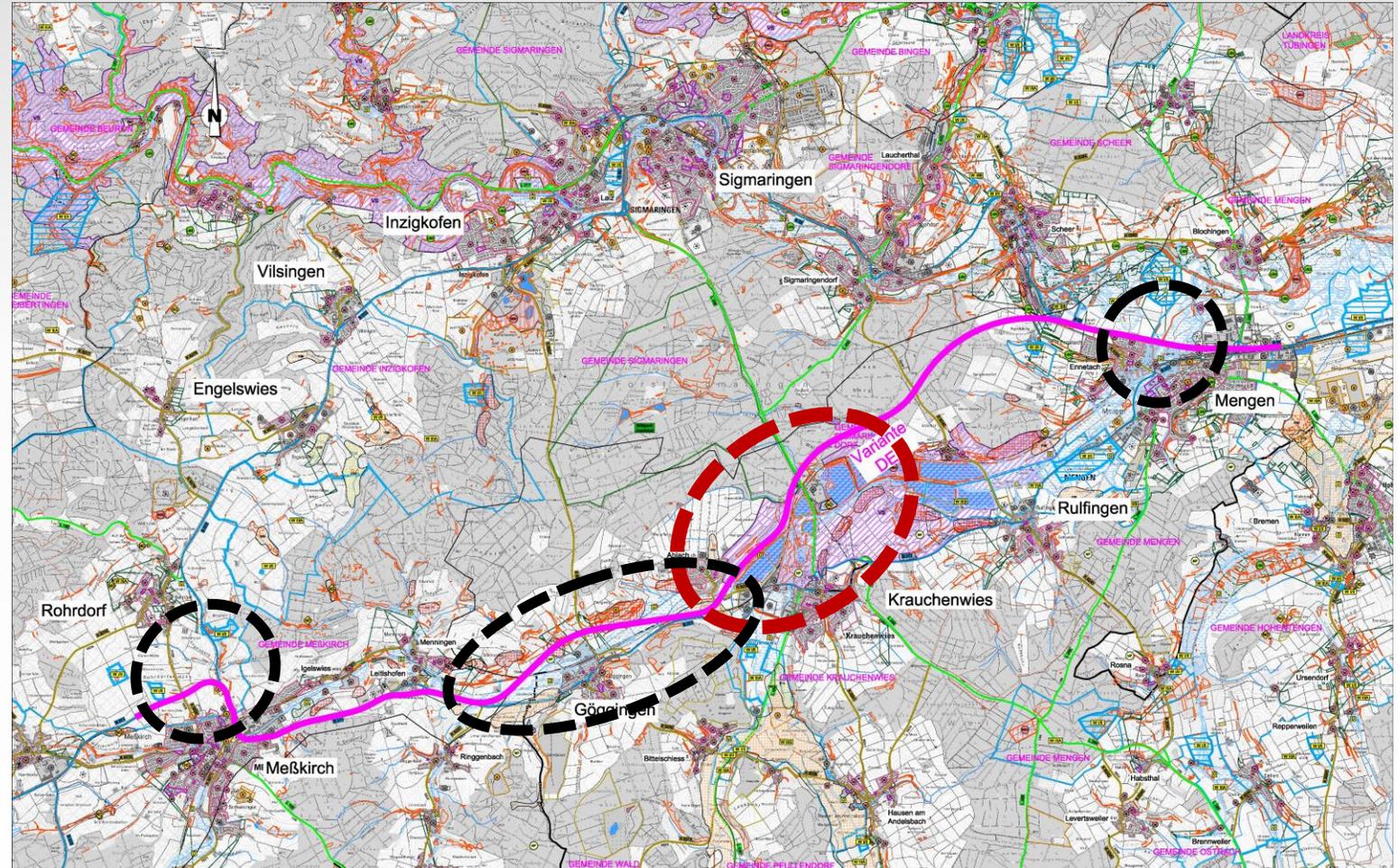


Variante DE1 → maßgebliche Konfliktbereiche aus umweltfachlicher Sicht

hohe Konflikte im Zusammenhang
mit Flächen des HQ100

Konflikte äußerst kritisch
im Zusammenhang
mit Naturschutz

Konflikte äußerst kritisch
im Zusammenhang mit
Biotopen / Fauna / Artenschutz



B 311 n / B 313 zwischen Meßkirch und Mengen Öffentlichkeitsinformation am 06.12.2023 in Bingen – TOP 4

Vergleichende Beurteilung der wesentlichen Auswirkungen unter technischen, verkehrlichen und umweltfachlichen Gesichtspunkten (Stand 09/2023)

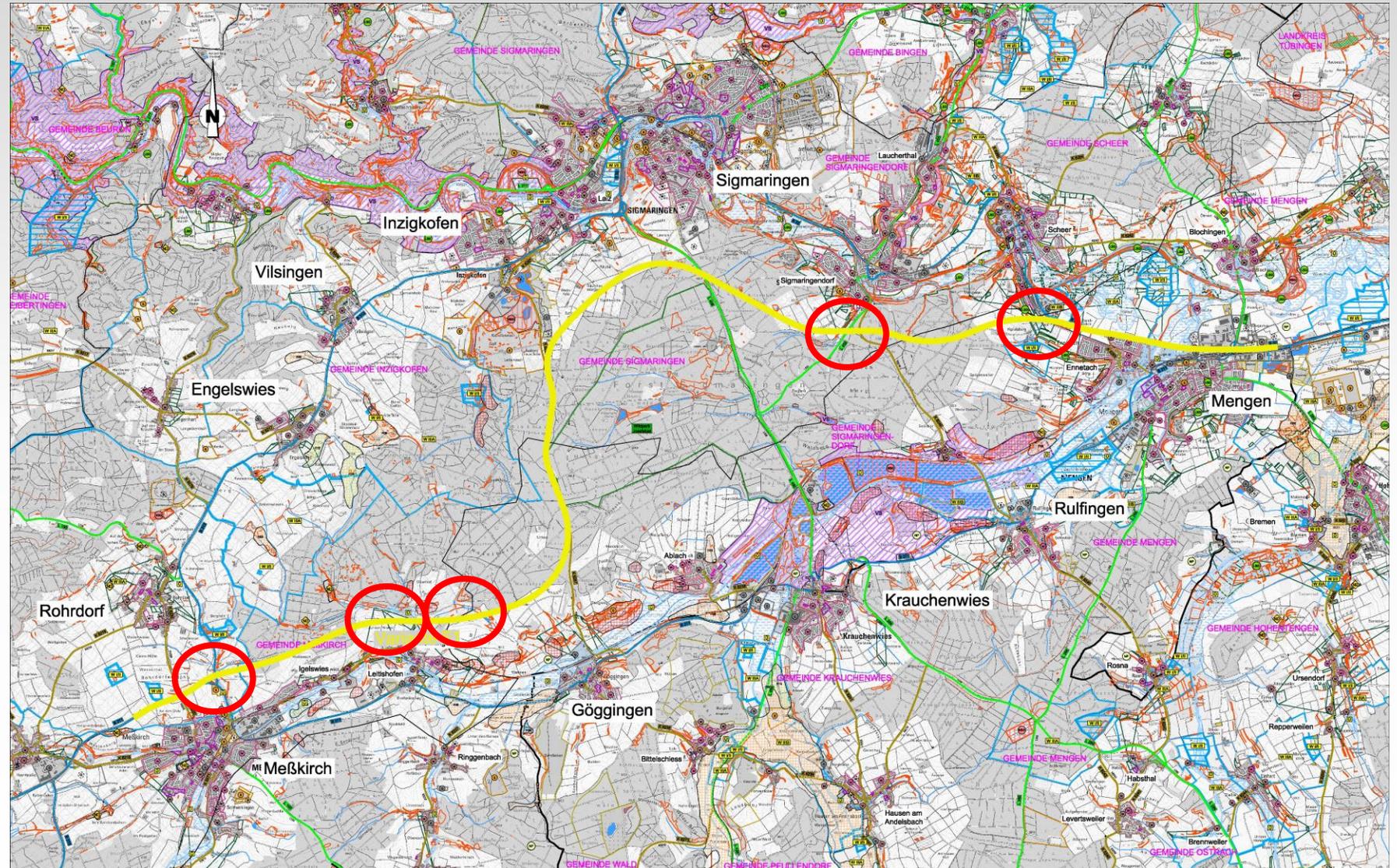
Legende:

Bewertung Trassierung und verkehrlichen Wirkung	Bewertung der relevanten umweltfachlichen Wirkungen
gut	geringe Konflikte / konfliktarm
mittel	mittlere Konflikte
kritisch	hohe Konflikte
kritisch → EKL voraussichtlich nicht durchgängig möglich	Konflikte in Teilabschnitten äußerst kritisch
	keine maßgebliche Betroffenheit

Variante	Trassenlänge	Mitbenutzung vorh. Netz	Anzahl Knotenpunkte	Großbauwerke (zzgl. div. Über-/ Unterführungen)	Trassierung	Baugrund	Verkehrliche Ziele	Umweltverträglichkeit			
								Waldverlust / forstrechtl. Ausgleich	Flächen HQ100	Schutzgebiete / Natura 2000	Biotope / Fauna / Artenschutz
A1	23,9 km	tlw. B313 + B32	8	2 Talbrücken (470 + 560m)	gut	gut	gut	mittel	--	gering	hoch
C1	20,2 km	--	6	4 Talbrücken (380 + 200 + 540 + 510m)	gut	gut	mittel	hoch	--	--	hoch
D1	21,8 km	tlw. B311 + B32	11	1 Talbrücke (190m) 2 Brücken (240 + 800m) 2 Tunnel (200 + 270m)	kritisch	mittel	kritisch	gering	hoch	hoch	hoch
DE1	21,4 km	tlw. B311 + B32	9	3 Talbrücken (155 + 545 + 560m) 1 Brücke (350m) 1 Tunnel (200m)	kritisch	mittel	mittel	mittel	hoch	äußerst kritisch	äußerst kritisch
F1	23,3 km	tlw. B311 + B32 + K8267	6	5 Talbrücken (280 + 820 + 405 + 470 + 560m)	gut	gut	gut	mittel	--	mittel	hoch
F+ (nur i.V. mit F1)	6,6 km	tlw. B311 + K8267	3	1 Talbrücke (280m)	gut	mittel	gut	mittel	hoch	mittel	hoch
AB1 (i.V. mit A1)	8,3 km (23,2 km)	--	1	1 Talbrücke (1.480m)	gut	mittel	gut	mittel	--	äußerst kritisch	äußerst kritisch

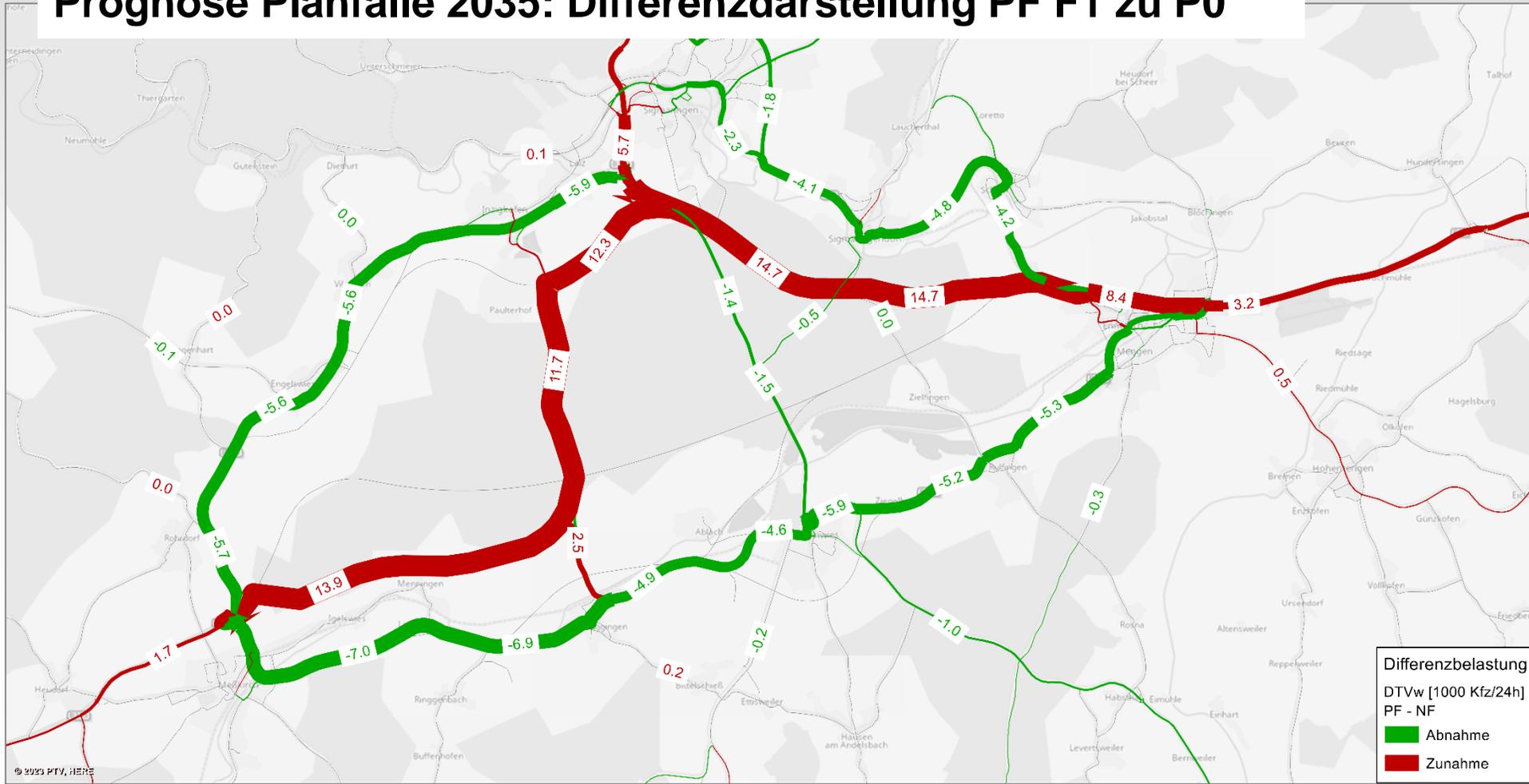
Variante F1

- Trassenlänge 23,3 km
- 6 Knotenpunkte
- 5 Talbrücken:
 - Teuerbach L = 280 m
 - Talbach L = 820 m
 - Weierbach L = 405 m
 - Ruprechtgraben L = 470 m
 - Eschtal L = 560 m



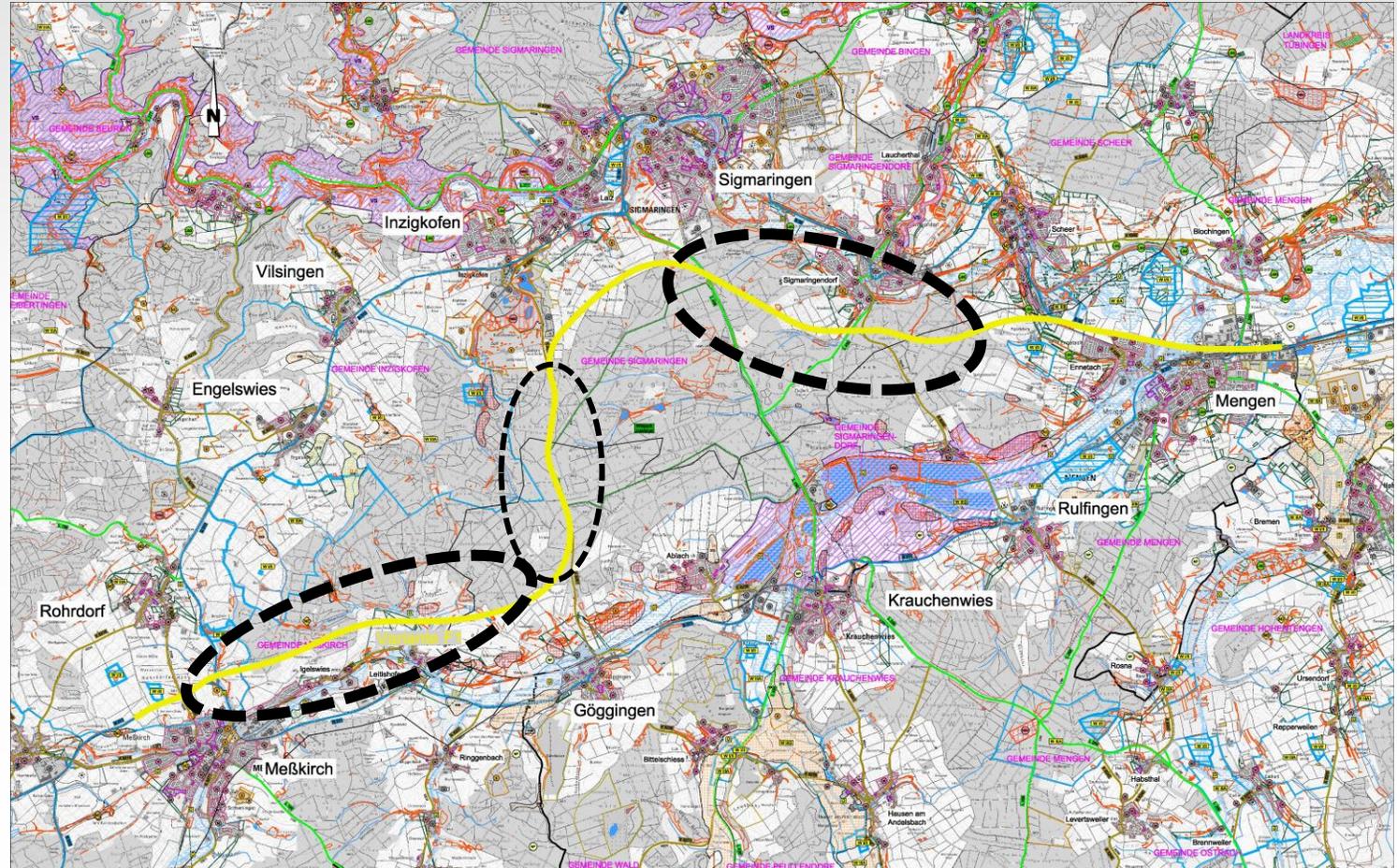
Simulation Variante F1

Prognose Planfälle 2035: Differenzdarstellung PF F1 zu P0



Variante F1 → maßgebliche Konfliktbereiche aus umweltfachlicher Sicht

hohe Konflikte
im Zusammenhang
mit Biotopen / Fauna / Artenschutz



B 311 n / B 313 zwischen Meßkirch und Mengen Öffentlichkeitsinformation am 06.12.2023 in Bingen – TOP 4

Vergleichende Beurteilung der wesentlichen Auswirkungen unter technischen, verkehrlichen und umweltfachlichen Gesichtspunkten (Stand 09/2023)

Legende:

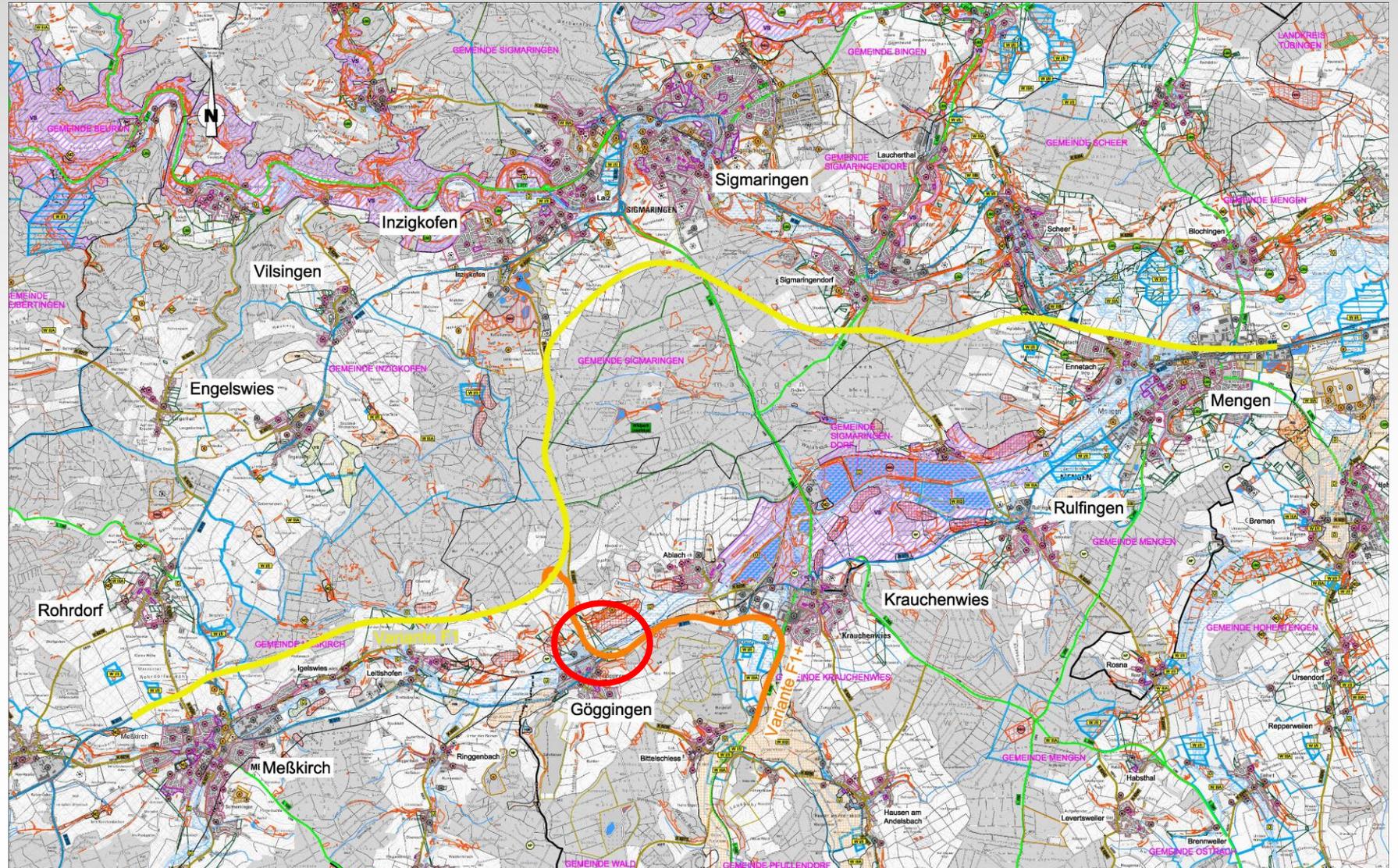
Bewertung Trassierung und verkehrlichen Wirkung	Bewertung der relevanten umweltfachlichen Wirkungen
gut	geringe Konflikte / konfliktarm
mittel	mittlere Konflikte
kritisch	hohe Konflikte
kritisch → EKL voraussichtlich nicht durchgängig möglich	Konflikte in Teilabschnitten äußerst kritisch
	keine maßgebliche Betroffenheit

Variante	Trassenlänge	Mitbenutzung vorh. Netz	Anzahl Knotenpunkte	Großbauwerke (zzgl. div. Über-/ Unterführungen)	Trassierung	Baugrund	Verkehrliche Ziele	Umweltverträglichkeit			
								Waldverlust / forstrechtl. Ausgleich	Flächen HQ100	Schutzgebiete / Natura 2000	Biotope / Fauna / Artenschutz
								Konflikte			
A1	23,9 km	tlw. B313 + B32	8	2 Talbrücken (470 + 560m)	gut	gut	gut	mittel	--	gering	hoch
C1	20,2 km	--	6	4 Talbrücken (380 + 200 + 540 + 510m)	gut	gut	mittel	hoch	--	--	hoch
D1	21,8 km	tlw. B311 + B32	11	1 Talbrücke (190m) 2 Brücken (240 + 800m) 2 Tunnel (200 + 270m)	kritisch	mittel	kritisch	gering	hoch	hoch	hoch
DE1	21,4 km	tlw. B311 + B32	9	3 Talbrücken (155 + 545 + 560m) 1 Brücke (350m) 1 Tunnel (200m)	kritisch	mittel	mittel	mittel	hoch	äußerst kritisch	äußerst kritisch
F1	23,3 km	tlw. B311 + B32 + K8267	6	5 Talbrücken (280 + 820 + 405 + 470 + 560m)	gut	gut	gut	mittel	--	mittel	hoch
I.V. mit F1)		B311 + K8267			gut	mittel	gut	mittel	hoch	mittel	hoch
AB1 (i.V. mit A1)	8,3 km (23,2 km)	--	1	1 Talbrücke (1.480m)	gut	mittel	gut	mittel	--	äußerst kritisch	äußerst kritisch

Variante F1+

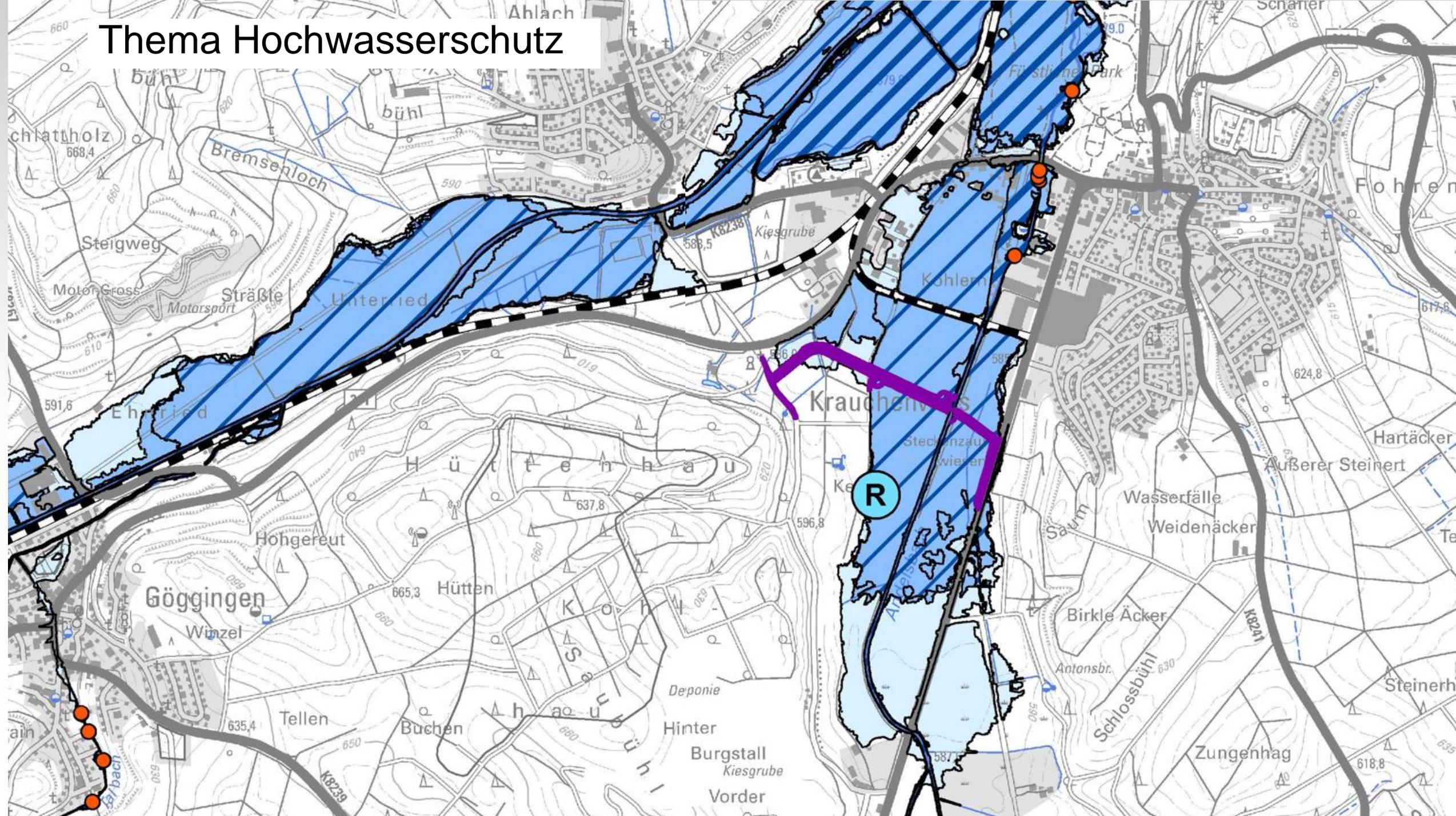
(nur in Verbindung mit
Variante F1 möglich)

- Trassenlänge 6,6 km
- 3 Knotenpunkte
- 1 Talbrücke:
Ablach L = 280 m



Simulation Variante F1+

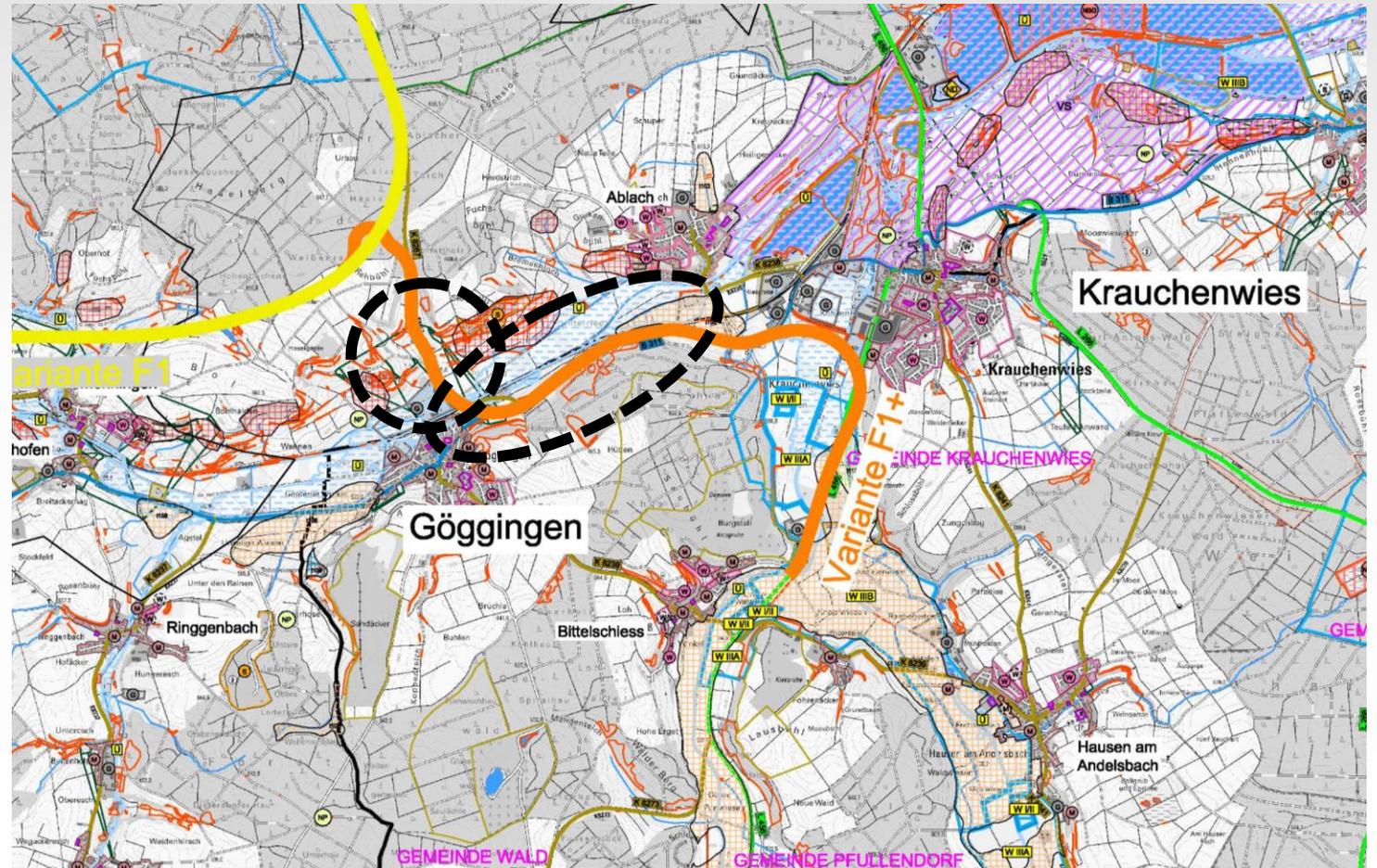
Thema Hochwasserschutz



Variante F1+ → maßgebliche Konfliktbereiche aus umweltfachlicher Sicht

hohe Konflikte
im Zusammenhang
mit Flächen des HQ100

hohe Konflikte
im Zusammenhang
mit Biotopen / Fauna / Artenschutz



B 311 n / B 313 zwischen Meßkirch und Mengen Öffentlichkeitsinformation am 06.12.2023 in Bingen – TOP 4

Vergleichende Beurteilung der wesentlichen Auswirkungen unter technischen, verkehrlichen und umweltfachlichen Gesichtspunkten (Stand 09/2023)

Legende:

Bewertung Trassierung und verkehrlichen Wirkung	Bewertung der relevanten umweltfachlichen Wirkungen
gut	geringe Konflikte / konfliktarm
mittel	mittlere Konflikte
kritisch	hohe Konflikte
kritisch → EKL voraussichtlich nicht durchgängig möglich	Konflikte in Teilabschnitten äußerst kritisch
	keine maßgebliche Betroffenheit

Variante	Trassenlänge	Mitbenutzung vorh. Netz	Anzahl Knotenpunkte	Großbauwerke (zzgl. div. Über-/ Unterführungen)	Bewertung			Umweltverträglichkeit			
					Trassierung	Baugrund	Verkehrliche Ziele	Waldverlust / forstrechtl. Ausgleich	Flächen HQ100	Schutzgebiete / Natura 2000	Biotop / Fauna / Artenschutz
					Konflikte						
A1	23,9 km	tlw. B313 + B32	8	2 Talbrücken (470 + 560m)	gut	gut	gut	mittel	--	gering	hoch
C1	20,2 km	--	6	4 Talbrücken (380 + 200 + 540 + 510m)	gut	gut	mittel	hoch	--	--	hoch
D1	21,8 km	tlw. B311 + B32	11	1 Talbrücke (190m) 2 Brücken (240 + 800m) 2 Tunnel (200 + 270m)	kritisch	mittel	kritisch	gering	hoch	hoch	hoch
DE1	21,4 km	tlw. B311 + B32	9	3 Talbrücken (155 + 545 + 560m) 1 Brücke (350m) 1 Tunnel (200m)	kritisch	mittel	mittel	mittel	hoch	äußerst kritisch	äußerst kritisch
F1	23,3 km	tlw.	6	5 Talbrücken	gut	gut	gut	mittel	--	mittel	hoch
F+ (nur i.V. mit F1)	6,6 km	tlw. B311 + K8267	3	1 Talbrücke (280m)	gut	mittel	gut	mittel	hoch	mittel	hoch
AP1 (i.V. mit A1)	8,2 km (23,2 km)		4	4 Talbrücken (4.180m)	gut	mittel	gut	mittel	--	kritisch	kritisch

TOP 5

Ausblick auf das weitere Vorgehen

Ausblick auf die mittelfristigen Planungsprozesse

2024	Bund-Länder-Abstimmung PA 1
Frühjahr 2024	Öffentliche Veranstaltung zum Workshop vom Juli 2022 ➡ <i>“Was wurde aus den Ideen und Hinweisen der Teilnehmenden?”</i>
2024 – Anfang 2025	Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) Teil 2 und Optimierung / Neuentwicklung von Varianten
2025	Bund-Länder-Abstimmung PA 2
2025	Abschluss Voruntersuchung ➡ Empfehlung Zielvariante

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.
Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.**

www.b311n-b313.de