

Ergebnisdokumentation

3. Sitzung der Facharbeitskreise Umwelt & Verkehr zur informellen Öffentlichkeitsbeteiligung B311n / B313

24. Oktober 2023, Landratsamt Sigmaringen

Tagesordnung

1. **Begrüßung**
Landrätin Bürkle
2. **Informationen zu aktuellem Stand im Planungsprozess und zu Vergabeverfahren**
Information über die Projektabstimmung mit Verkehrsministerium Baden-Württemberg und RP Tübingen vom 01.09.2023
Projektmanager Thomas Blum
Rückfragen
3. **Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Ablachtal-Bahn**
Berücksichtigung im Verkehrsmodell und Einfluss auf Verkehrsverlagerungen im MIV
PTV Transport Consult
Austausch und Rückfragen
4. **Vergleichende Beurteilung der bisher untersuchten Varianten unter technischen und umweltfachlichen Gesichtspunkten (Zwischenstand)**
BUNG Ingenieure, Lenz Landschaftsplanung, PTV Transport Consult
Austausch und Rückfragen
5. **Vorstellung der aktuellen Variantenuntersuchung**
Erläuterungen der Ergebnisse aus den unterschiedlichen Fachplanungen:
 - technische Planung
 - Raumanalyse (UVS-Teil 1)
 - Verkehrsuntersuchung*BUNG Ingenieure, Lenz Landschaftsplanung, PTV Transport Consult*
Visualisierung der Varianten (Videos)
Anregungen, Hinweise und Fragen aus den Facharbeitskreisen
6. **Informations- und Dialogprozess**
Vorstellung Konzept zu öffentlichen Informationsveranstaltungen am 06.12.2023
Projektmanager Thomas Blum, team ewen
Austausch und Aufnahme von Hinweisen/Anregungen

7. Weiteres Vorgehen, Termine

Projektmanager Thomas Blum, team ewen

8. Verabschiedung

Anlage:

| Präsentation zu Facharbeitskreis Umwelt und Verkehr am 24.10.2023

TOP 1 Begrüßung durch Landrätin Bürkle

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

Im letzten Jahr wurde in dem Projekt intensiv gearbeitet. Von der UVS ist Teil 1 (Raumanalyse) abgeschlossen. Für die Bearbeitung der UVS Teil 2, in der die Bewertung und Abwägung möglicher Trassenvarianten erfolgt, konnte das Büro Froehlich & Spobeck beauftragt werden. Frau Bürkle macht deutlich, dass zeitnah die erste Bund-Länder-Abstimmung (PA 1) erfolge, in der wichtige Rahmenbedingungen für die Planung möglicher Trassen festgelegt werden. Sie betont in diesem Zusammenhang, dass der Landkreis lediglich Planungsträger sei. Vorhabensträger sei nach wie vor der Bund, vertreten durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). In der heutigen Sitzung wird dargestellt, wie der aktuelle Erkenntnisstand ist. Die Tagesordnung liegt allen Anwesenden vor.

Herr Ilgner erläutert die Schwerpunkte der heutigen Sitzung, in der es um die Vorstellung der aktuellen Variantenuntersuchung gehen wird. Frau Lenz (Lenz Landschaftsplanung), Frau Hilbert (BUNG Ingenieure AG) und Frau Köllermeier (PTV Transport Consult) werden hierzu jeweilige Inputs präsentieren.

TOP 2 Informationen zu aktuellem Stand im Planungsprozess und zu Vergabeverfahren Information über die Projektabstimmung mit Verkehrsministerium Baden-Württemberg und RP Tübingen vom 01.09.2023 Herr Blum, Projektmanager

Herr Blum erläutert, welche Aspekte Inhalt der ersten Projektabstimmung mit Bund und Land (PA 1) sein werden:

- Vorstellung der bisherigen Varianten (Groblinien Trassierung, Gradienten)
- Knotenpunkte, Großbauwerke (schematisch)
- Vorstellung Verkehrsuntersuchung
- Verbindliche Festlegung Straßenkategorie, Verbindungsfunktionsstufe, Entwurfsklasse
- Vorstellung der Zwischenergebnisse des bisherigen Variantenvergleichs
- Festlegung der vertieft zu untersuchenden Varianten (ggf. neue Varianten)
- Ggf. Ausscheiden von Varianten
- Festlegung Termin Projektabstimmung PA 2

Folgende Rahmenbedingungen empfiehlt der Landkreis als wesentliche Grundlagen für die weiteren Planungen:

- Eine gemeinsame Betrachtung der 2 Teilprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplans 2030 als ein Projekt.
- Ein Gutachten zur Ermittlung der Straßenkategorie, der Verbindungsfunktionsstufe sowie der Entwurfsklasse kommt zu dem Ergebnis, dass die Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig) sowie die Entwurfsklasse 1 mit einem 3-streifigen Ausbau und planfreien bzw. teilplanfreien Knotenpunkten zur Erreichung der Zielsetzung erforderlich sind.
- Regelquerschnitt RQ 15,5 gemäß RAL 2012
- Erweiterung (im Vergleich zum Bundesverkehrswegeplan) des Untersuchungsraums bis zum bestehenden Knotenpunkt B311 / B313 bei Meßkirch und bis zu ausgebauten 3-streifigen Streckenabschnitt bei Mengen.

Diese Empfehlungen trägt das Land mit. Dies war ein Ergebnis einer Abstimmung am 01.09.2023 mit dem Landesverkehrsministerium und dem RP Tübingen. Die PA 1 unter Beteiligung des Bundes steht voraussichtlich noch in diesem Jahr an.

Hinweise und Rückfragen

Gibt es zu den Trassen schon aktuelle Kostenschätzungen und können diese den Mitgliedern des Facharbeitskreises genannt werden?

Derzeit können noch keine Kosten für die einzelnen Varianten genannt werden. Es fehlt noch eine grundsätzliche Rückmeldung des Bundes zu den Trassenvorschlägen und die Varianten sind noch nicht weiter optimiert. Somit sind einzelne Kosten derzeit noch nicht seriös zu beziffern. Mit Abschluss der Vorplanung (Voruntersuchung) werden erste Kostenschätzungen erstellt. Sobald diese vorliegen und mit dem Vorhabenträger abgestimmt wurden, können auch Informationen zu Kosten den Facharbeitskreisen vorgestellt werden.

Wurde es richtig verstanden, dass die ursprünglich zwei Projekte (wie es der Bundesverkehrswegeplan vorsieht) zu einem Projekt zusammengefasst werden und hier durchgängig Entwurfsklasse 1 empfohlen wird?

Muss die gleiche Entwurfsklasse auf der gesamten Straße gelten (auch über Mengen bzw. Meßkirch hinaus)?

Es ist eine Empfehlung des Landkreises, welcher vom Regierungspräsidium Tübingen und dem Land Baden-Württemberg mitgetragen wird. Grundlage hierfür war ein zuvor erstelltes Gutachten (10.01.2023).

Die Verbindungsfunktionsstufe (VFS) und die Entwurfsklasse sollen gemäß geltenden Richtlinien für Streckenzüge möglichst einheitlich gewählt werden. Diese Empfehlung entspricht auch den Festlegungen des Bundes (Quelle: Karte VFS 0 und 1 im Zielnetz der Bundesstraßen, BMVI 03/2018).

Der Bund hat sich hierzu noch nicht geäußert, da dies in der noch ausstehenden Projektabstimmung 1 erfolgen wird.

Soll die gesamte Strecke bis Freiburg in einem autobahnähnlichen Stil ausgebaut werden? Wo sollen bei Freiburg und Ulm die direkten Autobahnanschlüsse sein?

Es kann sich nicht zu weiteren Planungen außerhalb dieses Projektes geäußert werden, da keine Erkenntnisse vorliegen und dies nicht Bestandteil des Planungsauftrages ist. Auch im hier betrachteten Abschnitt wird keine autobahnähnliche Straße geplant, sondern eine Bundesstraße in der Entwurfsklasse 1, welcher drei Fahrstreifen vorsieht.

TOP 3 Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Ablachtal-Bahn Berücksichtigung im Verkehrsmodell und Einfluss auf Verkehrsverlagerungen im MIV Frau Köllermeier, PTV Transport Consult

Frau Köllermeier, PTV Transport Consult GmbH, stellt den alternativen Prognose-Nullfall dar, in dem unter anderem die Machbarkeitsstudie zur Ablachtal-Bahn unter dem Aspekt „Stärkung des ÖV“ berücksichtigt wird. Darüber hinaus fließt die Annahme einer Stärkung des Radverkehrs sowie die Annahme eines verminderten Verkehrsaufkommens durch einen langfristig höheren Anteil an Tätigkeit im Homeoffice mit ein. Im Folgenden sind die einzelnen getroffenen Annahmen dargestellt:

Stärkung ÖV:

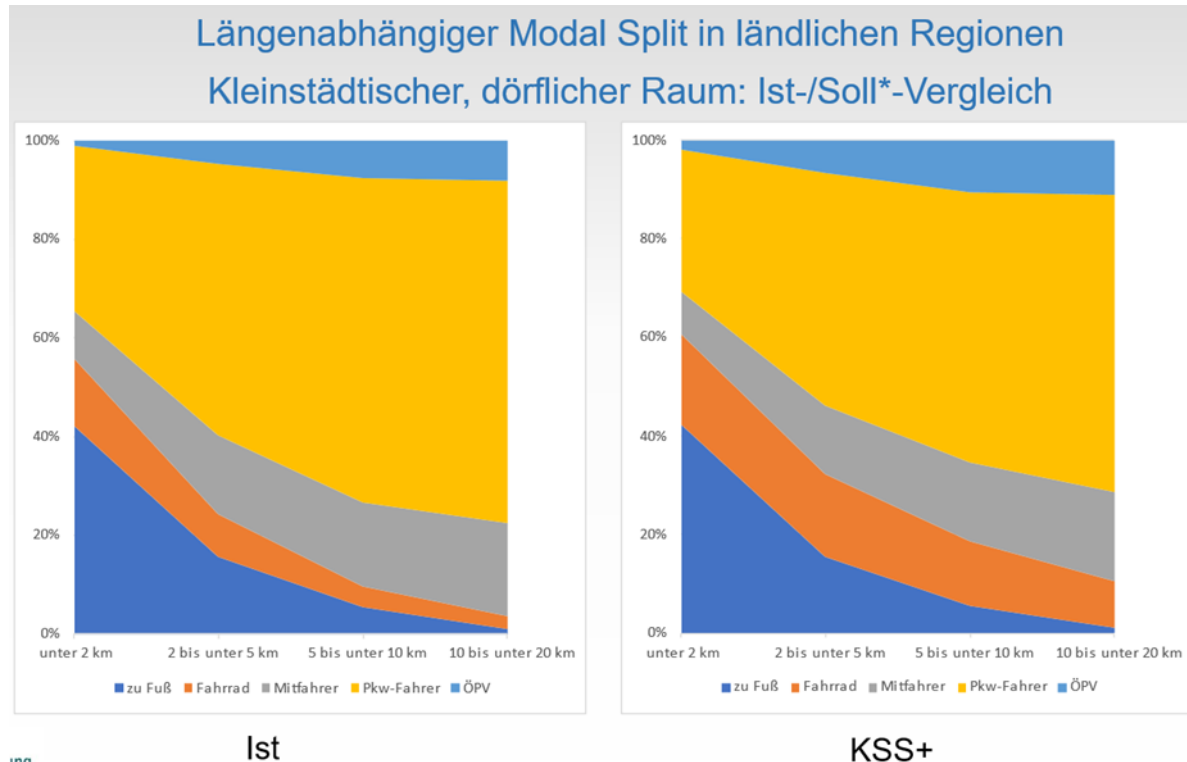
- Reaktivierung Ablachtalbahn
- Übernahme errechneter Auswirkungen auf den MIV (motorisierter Individualverkehr) und den Bus durch Umsetzung der Vorzugsvariante aus Machbarkeitsuntersuchung
- Bezugsjahr Machbarkeitsuntersuchung Ablachtalbahn: 2030, Bezugsjahr Verkehrsuntersuchung B 311 n / B 313: 2035
- Aufgrund der unterschiedlichen Bezugsjahre hat PTV die errechnete Reduktion MIV aus der Machbarkeitsuntersuchung verdoppelt angenommen und unterstellt somit eine sehr gute verkehrliche Wirkung einer reaktivierten Ablachtal-Bahn im Jahr 2035 (Fortschreibung Entwicklung bis 2035).

Die Daten wurden aus der Machbarkeitsstudie zur Ablachtal-Bahn in das Verkehrsmodell zur B 311 n / B 313 übernommen. Im Ergebnis gebe es keine nennenswerten Effekte der Ablachtal-Bahn auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV). Der hohe Anteil an Schwerlastverkehr bleibe zudem unverändert bestehen.

Stärkung des Radverkehrs:

- Zunahme des Radverkehrs durch verbesserte Infrastruktur und allgemeine Trendentwicklungen (E-Bike)
- Keine Berücksichtigung eher schwieriger topographischer Gegebenheiten
- Unterstellung weiterer Zunahme von E-Bike-Anteilen

Frau Köllermeier stellt dazu die angenommenen Prognosen der Nationalen Plattform Zukunft Mobilität dar, die für ländliche Regionen in dem Klimaschutzszenario + zwar eine geringe Zunahme des Radverkehrs am Modal Split voraussagt, aber das Auto das Verkehrsmittel mit dem höchsten Anteil bleibt.



Präsentation Top 3 Folie 23, Frau Köllermeier

Zunahme Homeoffice

- Anteil Homeoffice hat seit der Pandemie zugenommen.
- Jedoch kann und will nicht jeder im Homeoffice arbeiten.
- Durch Homeoffice entfallen Wege, andere Wege bleiben bestehen (z.B. Einkaufen, Freizeit, Erledigungen), die dadurch nicht mehr mit dem Arbeitsweg kombiniert werden.
- Homeoffice führt ggfs. zu einer weiteren Entflechtung von Wohnen und Arbeiten: Weniger, aber dafür längere Wege zur Arbeit.
- Zählungen im Untersuchungsraum fanden im März 2022 statt (also am Ende der Pandemie). Homeoffice-Effekte wurden in der Kalibration bereits berücksichtigt.
- Trotzdem werden weitere Reduktion der Arbeitswege angenommen.

Aus den veröffentlichten Daten zum BVWP 2040 ist zu entnehmen, dass aufgrund von Homeoffice nur von einem geringen Rückgang der Gesamtmobilität durch MIV zu rechnen sei.

Hinweise und Rückfragen

Eine neue Straße zieht auch immer neuen Verkehr an. Gibt es hierzu Zahlen?

Bei der Vorstellung der einzelnen Varianten wird die Zu- und Abnahme der Fahrleistung im gesamten Planungsraum (auch das nachgeordnete klassifizierte Straßennetz) betrachtet. Einzelne Verkehrszahlen zu induziertem Verkehr können nicht genannt werden. Jedoch ist davon auszugehen, dass in diesem Abschnitt die Rolle des induzierten Verkehrs durch eine neue B311n / B313 eine untergeordnete Rolle spielt.

Wie schätzen Sie das ein, sinken durch eine stärkere CO2 Bepreisung für Leerfahrten auch die LKW-Fahrten?

Frau Köllermeier geht nicht davon aus, dass die Veränderungen für die CO2 Kosten eine spürbare Verringerung der LKW-Fahrten in diesem Abschnitt auslösen werden. Frau Bürkle ergänzt, dass sie eher befürchtet, dass diese Kosten an den Endkunden weitergegeben werden und sich die Verkehre nicht reduzieren.

TOP 4 & 5 Vergleichende Beurteilung der bisher untersuchten Varianten unter technischen und umweltfachlichen Gesichtspunkten (Zwischenstand)

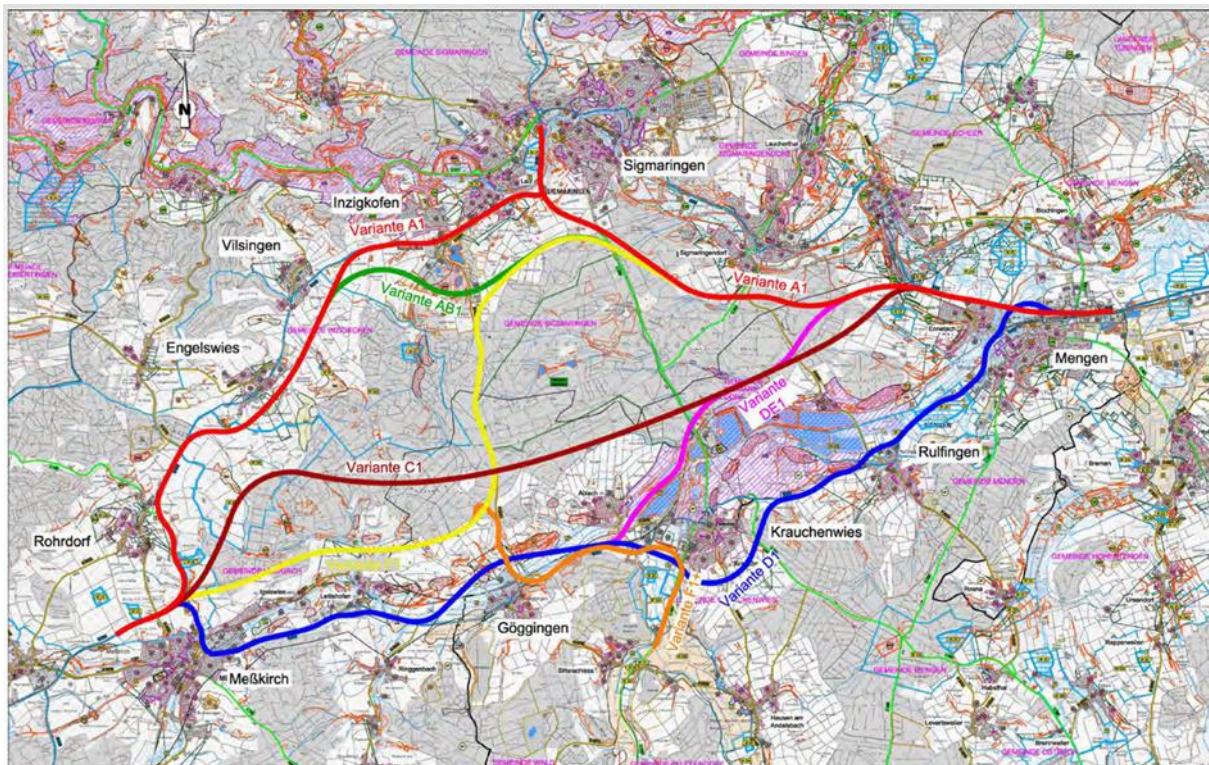
Vorstellung der aktuellen Variantenuntersuchung

Erläuterungen der Ergebnisse aus den unterschiedlichen Fachplanungen

Frau Lenz stellt einführend die Bewertungsmatrix der Variantenübersicht dar, die den aktuellen Erkenntnisstand zeigt. Hier werden die technischen, verkehrlichen und umweltfachlichen Gesichtspunkte gemäß „geringe Konflikte / konfliktarm“, „mittlere Konflikte“, „hohe Konflikte“, „Konflikte in Teilabschnitten äußerst kritisch“ und „keine maßgebliche Betroffenheit“ bewertet.

Insgesamt merkt Frau Lenz an, dass der Landkreis Sigmaringen ein sehr hochwertiger Raum sei und jede Trasse mit Konflikten verbunden sei. Es gehe in diesem Schritt um ein erstes Identifizieren von Konflikten möglicher Trassen. Sie betont, dass eine Optimierung der Trassen noch nicht erfolgt sei. Der erste Absichtungsschritt stehe nun an, mit der Frage, ob Trassen bereits jetzt aufgrund von unüberwindbaren Konflikten ausgeschlossen werden können. Dies müsse fachlich sehr gut begründet werden, um auch im späteren Genehmigungsverfahren Bestand zu haben.

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Varianten mit den Ergebnissen der Fachgutachten technische Planung, Verkehr und Umwelt mit dem jetzigen Erkenntnisstand vorgestellt. Nach der Vorstellung zeigt eine Animation der Trasse den Verlauf im Planungsgebiet.



Präsentation Top 4, Folie 39

Variante A 1 (Nordtrasse)

Die Trasse verläuft teils auf Bestand der B313 und umfährt die Orte südlich. Sie hat eine Länge von 23,9 km und beinhaltet zwei Talbrücken – südlich von Sigmaringendorf (Talbrücke Ruprechtsgraben) und bei Mengen-Ennetach (Talbrücke Eschtal).

Aus verkehrlicher Sicht hat diese Variante eine Verflüssigung des Verkehrs zum Ergebnis. Dies zeigt sich in einer guten Reduktion der absoluten Belastung auf Bestandsstraßen (B 311, B 313, B 32), in einem Rückgang der Fahrleistung innerhalb von bebauten Gebieten und einem Rückgang der Verkehrsbeteiligungsdauer.

Aus umweltfachlicher Sicht bestehen zwei maßgebliche Konfliktbereiche: zwischen Rohrort und Inzigkofen gibt es im Westen eine hohe Dichte an überregionalen bedeutsamen Feldvogelarten (Feldlerche, Raubwürger, Kornweihe). Im östlichen Trassenhälfte gebe es erhebliche Konflikte mit Waldvogelarten, Fledermäusen und Amphibien. Südlich von Sigmaringendorf besteht ein hoher Waldflächenverlust auf einer Länge von 4 km, dessen Verlust aufgrund einer eingeschränkten Verfügbarkeit von Ersatzaufforstungsflächen sehr schwer auszugleichen sein wird.

Variante AB 1 (Waldtrasse)

Der Trassenverlauf entspricht von Meßkirch bis Vilsingen dem der Variante A1, schwenkt dann südlich von Inzigkofen Richtung Golfplatz ab, verläuft weiter Richtung Osten südlich an Laiz vorbei und entspricht dann ab Sigmaringendorf wieder der Trasse von Variante A1 in Richtung Mengen im Osten. Im Bereich des Golfplatzes ist eine Talbrücke (Talbrücke Stelzenbach) und bei Mengen-Ennetach, analog zu Variante A1, eine weitere Talbrücke (Talbrücke Eschtal) erforderlich.

Die Trassenvariante ist 23,2 km lang.

Insgesamt hat diese Trasse eine ähnliche Verkehrswirksamkeit wie Variante A1. Die Reduktion der absoluten Belastung auf den Bestandstrassen der B 311, B 313 und B 32 besser, als bei Variante A1. Die Fahrleistung nimmt insgesamt zu (mehr als bei Variante A1), innerhalb bebauter Gebiete ist der höchste Rückgang der Fahrleistung festzustellen. Aus umweltfachlicher Sicht ergeben sich u.a. äußerst kritische Konflikte im Bereich Naturschutzgebiet „Morgenwaide“ südlich von Inzigkofen und für geschützte Biotoptypen, FFH-Lebensraumtypen und kritische Betroffenheiten von naturnahen Fließ- und Stillgewässern. Zudem stellt der Baugrund im Bereich der ehemaligen Deponie bei Inzigkofen für die Gründung (ca. 30 m Tiefe) einer Talbrücke große Herausforderungen dar.

Aus Sicht des Gutachterteams hat diese Variante keine Chance auf Realisierung und es wird deshalb dem Bund im Rahmen der Bund-Länder-Abstimmung (PA 1) empfohlen, diese Variante nicht weiter zu verfolgen.

Variante C 1 (BI-Trasse)

Die Trasse verläuft von Meßkirch kommend mit einer Wendelinie (Links-Rechts-Radien) Richtung Norden, führt dann ab südlich von Engelswies auf einer Länge von ca. 12 km durch das Waldgebiet und wird bei Mengen-Ennetach an die bestehende die B 32 angeschlossen. Insgesamt sind 4 Talbrücken erforderlich (Talbrücken Teuerbach, Lindensoppengraben, Wusthaugraben und Eschtal) und die Trasse hat eine Länge von 20,2 km.

Aus verkehrlicher Sicht kann nur teilweise eine Verflüssigung des Verkehrs festgestellt werden. Die Trasse bewirkt eine teilweise gute Entlastung der B 311. Bei der B 313 fällt die Entlastung geringer aus. Insgesamt hat die Trasse die höchste Zunahme an Fahrleistung (= Produkt aus Anzahl der Fahrzeuge und der zurückgelegten Wegstrecke) zu verzeichnen.

Hohe Konfliktbereiche aus umweltfachlicher Sicht bestehen im Westen bei Meßkirch aufgrund von Vorkommnissen von Feldvogelarten. Die Zerschneidung des Waldes auf einer Länge von 12 km stellen einen weiteren hohen Konfliktbereich dar und die damit verbundenen notwendigen Ersatzforstflächen sind ggf. in so hohem Umfang nicht gegeben. Außerdem bestehen erhebliche, umfangreiche und nur teilweise minderbare Konflikte mit der Waldfauna wie Grauspecht, Fledermäusen, Kammmolch oder Gelbbauunke. Im Bereich des NATURA 2000 Gebiets nördlich von Krauchenwies ist eine FFH-Vorprüfung erforderlich, um mögliche Auswirkungen einer Trasse auf das Schutzgebiet zu klären.

Variante D 1 (Südtrasse)

Die Trasse nutzt teilweise lange Abschnitte der bestehenden B 311 und umfährt die Ortsdurchfahrten. Bei Göggingen (Tunnel Schlossbühl) und Krauchenwies (Tunnel Saum) ist jeweils

ein Tunnelbauwerk, bei Ablach eine Brücke über die Hegau-Ablachtal-Bahn, bei Krauchenwies eine Talbrücke (Talbrücke Dorfbach) und bei Mengen-Ennetach eine weitere Brücke über die Hegau-Ablachtal-Bahn, über die Donautal-Bahn und über die B 32 erforderlich. Die Trasse hat eine Länge von 21,8 km. Die Entwurfsklasse 1 mit einem 3-streifigen Ausbau kann nicht auf der gesamten Strecke umgesetzt werden.

Insgesamt ist keine Verflüssigung des Verkehrs als Wirkung der Trasse festzustellen. Weiterhin wird die Fahrleistung (= Produkt aus Anzahl der Fahrzeuge und der zurückgelegten Wegstrecke) und die Verkehrsbeteiligungsdauer (= Produkt aus der Anzahl der Fahrzeuge und der Reisedauer) bezogen auf den Planungsraum im Vergleich zu heute zunehmen.

Aus umweltfachlicher Sicht liegen hohe Konflikte in dem Bereich HQ 100, Schutzgebiete Natur und Landschaft sowie Biotop / Fauna / Artenschutz vor. Ein Ausgleich für wegfallenden Retentionsfläche im Bereich HQ 100 sei sehr schwer zu realisieren. Auswirkungen auf Schutzgebiete wie NATURA 2000 bedarf einer FFH-Vorprüfung, um Auswirkungen durch eine Straße zu ermitteln. Es sind erhebliche und nur teilweise minderbare Konflikte mit der Waldfauna festzustellen. Ein Wildtierkorridor von nationaler Bedeutung ist durch diese Trassierung ebenfalls betroffen.

Variante DE 1 (Grenzwegtrasse)

Diese Trasse entspricht im westlichen Verlauf zwischen Meßkirch und Ablach der Variante D1 mit dem Merkmal, dass hier die erforderliche Entwurfsklasse 1 nicht umgesetzt werden kann. Ab Krauchenwies führt sie am nördlichen Rand der Vogelschutzgebiete entlang, verläuft durch Waldgebiete und schließt bei Mengen-Ennetach an die B 32 an. Bei Göggingen (Tunnel Schlossbühl) ist ein Tunnelbauwerk, nördlich Krauchenwies eine Brücke über die L 456, zwei Talbrücken (Talbrücke Lindensoppengraben und Talbrücke Wusthaugraben) und bei Mengen-Ennetach eine weitere Talbrücke (Talbrücke Eschtal) erforderlich.

Die Trasse hat eine Länge von 21,4 km.

Verkehrlich trägt die Trasse nur teilweise zu einer Verflüssigung des Verkehrs bei und bewirkt eine Zunahme der Gesamtfahrleistung.

Neben einem hohen Konflikt im Bereich des HQ 100, werden die berührte Aspekte zu den Schutzgebieten Natur und Landschaft als auch zu Biotopen, Fauna und Artenschutz als äußerst kritisch eingeordnet.

Aus Sicht des Gutachterteams hat diese Variante keine Chance auf Realisierung und es wird deshalb dem Bund im Rahmen der Bund-Länder-Abstimmung (PA 1) empfohlen, diese Variante nicht weiter zu verfolgen.

Variante F 1

Die Trasse wurde im Rahmen der Planung entwickelt und führt von Meßkirch kommend bis zur Kreisstraße K 8267 nördlich von Göggingen, nutzt die bestehende Trasse der Kreisstraße nach Norden Richtung Inzigkofen und verläuft analog den Trassen zur Variante AB1 bis Mengen. Sie hat eine Länge von 23,3 km. Insgesamt sind 5 Talbrücken erforderlich. Bei Meßkirch die Talbrücke Teuerbach, nördlich Menningen die Talbrücke Talbach sowie die Talbrücke Weiherbach, südlich Sigmaringendorf

die Talbrücke Ruprechtsgraben (analog Variante A1) und bei Mengen-Ennetach die Talbrücke Eschtal (analog Variante A1).

Die bestehende Kreisstraße ist bei dieser Variante auch als Entwurfsklasse 1 auszubauen und wird dann zur Bundesstraße umgewidmet.

Aus verkehrlicher Sicht trägt die Trasse zu einer Verflüssigung des Verkehrs bei und wird als gut bis sehr gut in ihrer Wirkung bewertet, da sie als einzige Variante die Gesamtfahrleistung reduziert und den höchsten Rückgang der Verkehrsbeteiligungsdauer bewirkt.

Maßgebliche Konflikte aus umweltfachlicher Sicht bestehen im westlichen Teil insbesondere durch die Betroffenheit des Südhangs der Waldbereiche, die problematisch einzustufen sind und aufgrund der Sekundärwaldverluste, die damit einhergehen. Auch durch die Nutzung der bestehenden Kreisstraße liegt durch den Ausbau eine Inanspruchnahme von Waldflächen vor. Der Wildtierkorridor von nationaler Bedeutung wird durch die Trasse gequert. Hohe Konflikte bestehen durch die Betroffenheit von geschützten Biototypen, FFH-Lebensraumtypen und in Teilabschnitten der Feldvogelfauna (Feldlerche). Nur teilweise minderbare Konflikte bestehen mit der Waldfauna (Grauspecht, Feldschwirl, Fledermäuse u.a.).

Variante F 1 +

Diese Variante entspricht der Variante F1 und beinhaltet zusätzlich noch den Anschluss der L 456 an die Variante F1. Die Querspange hat eine Länge von 6,6 km und verläuft Richtung Süden nach Göggingen bis süd-östlich von Krauchenwies zur L 456. Nördlich von Ablach ist eine Talbrücke über die Ablach erforderlich.

Verkehrlich hat diese Variante die größten Vorteile für Krauchenwies, da die Verkehre auf der L 456 auf die B 311 n / B 313 verlagert werden. Diese Variante hat den größten Rückgang der Fahrleistung innerhalb bebauter Gebiete und den höchsten Rückgang der Verkehrsbeteiligungsdauer. Der Verkehr auf der L 456 verringert sich im Vergleich zum Prognose-Nullfall um bis zu 9.000 Kfz/24h.

Maßgebliche Konfliktbereiche aus umweltfachlicher Sicht bestehen zusätzlich zu den genannten zu Variante F 1, im Bereich HQ 100 und Biotope / Fauna/ Artenschutz im Bereich Göggingen und weiter östlich Richtung Krauchenwies. Die Karten zu HQ 50 und 100 werden aktuell neu erarbeitet und werden nach ihrer Fertigstellung in der Planung berücksichtigt.

Hinweise und Rückfragen

Kann man auf Grundlage der gezeigten Differenzdarstellungen das Entlastungspotenzial für einzelne Kommunen ablesen?

Nein, diese Aussagen sind mit diesen Darstellungen nicht möglich. Einzelne Verkehrszahlen müssten einzeln in der Verkehrsuntersuchung nachgeschaut werden.

Was wird den in der UVS-Teil 2 noch gemacht?

In Teil 2 wird es um die Risikoeinschätzung, die Optimierung von Varianten und den Variantenvergleich gehen. Darunter ist zu verstehen, dass eine vergleichende Beurteilung der Varianten einschließlich des Prognose-Nullfalls hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf die Umwelt durch direkte bau-, anlage- und betriebsbedingte Risiken für die Schutzgüter und Umweltnutzungen

stattfindet. Ebenfalls werden indirekte Risiken (raumstrukturelle Folgewirkungen, Be- und Entlastungswirkungen) betrachtet. Weiter werden mögliche Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Risiken entwickelt sowie eine Einschätzung des verbleibenden Restrisikos gegeben. Das Ziel der UVS-Teil 2 ist eine Empfehlung der relativ gesehen umweltverträglichsten Trassierung unter Einbeziehung des Prognose-Nullfalles und unter Berücksichtigung der Betroffenheit der Belange von Natura 2000, des Artenschutzes sowie der Grundsätze und Ziele der räumlichen Gesamtplanung (Landesplanung und Raumordnung / kommunale Planung).

Werden die Varianten auch noch innerhalb ihres Korridors verschoben oder auch untereinander kombiniert?

Ja, die Varianten werden auf Grundlage der gezeigten Ergebnisse noch optimiert, das kann zu Verschiebungen innerhalb deren Korridore führen. Dieser Schritt ist noch nicht erfolgt. Auch Kombinationen von Varianten sind denkbar, aber auch die Entwicklung neuer Varianten.

Ist das Waldgebiet – wie es in der Animation vermittelt wird – wirklich ein so durchgehendes Waldgebiet? Oder ist der Waldverlust bei Variante C1 nicht doch geringer, weil auch jetzt schon Lichtungen bestehen?

Auch wenn einzelne Lichtungen bestehen und der Wald unterschiedlich dicht bewachsen ist, ist hier von einem Wald auszugehen und diesen entsprechend zu bewerten. Was bei Variante C1 besonders herausfordernd ist, ist neben dem direkten Waldverlust durch die Straße auch die Zerschneidungswirkung, welche durch die Trasse erfolgt.

Bezüglich der Bewertung des Lärms muss auch der Höhenverlauf der Trasse berücksichtigt werden, richtig?

Ja, der Höhenverlauf der Trasse ist für die Bewertung des Lärms wichtig. Es macht einen Unterschied, wo sich die Lärmquelle befindet und wie sich der Schall entsprechend im Raum ausbreitet. Die Topografie der Landschaft, die räumliche Planung und die bestehende Bebauung wird somit bei der Beurteilung der Lärmwirkung und bei der Planung von Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt.

Bezüglich des Lärmschutzes ist prinzipiell anzumerken, dass das Hauptaugenmerk auf dem gesetzlich geregelten Schutze des Menschen liegt. Zu gegebener Zeit wird entschieden, welche Lärmschutzmaßnahmen zu treffen sind, um Grenzwerte einzuhalten.

Hinweis: Es sollte auch der Rückbau von bestehenden Straßen berücksichtigt werden.

Alle Trassen zerschneiden den Raum. Hier werden Grünbrücken notwendig sein. Ist schon bekannt wie viele Grünbrücken bei den einzelnen Varianten benötigt werden?

Nein, diese Planung ist noch nicht erfolgt. Die Varianten sind auch noch nicht in ihrem Verlauf weiter optimiert.

Es verlaufen auch Wildtierkorridore durch das Planungsgebiet. Ist das bekannt?

Ja, das ist bekannt. Bei fast allen Varianten werden diese Wildtierkorridore tangiert. Auch deshalb sind hier Grünbrücken notwendig, um die Zerschneidungswirkung zu minimieren. Teilweise können die Tiere mit Futterspuren auch gut über die Grünbrücken geleitet werden.

Der vorhandene Wald wird wirtschaftlich stark genutzt. Wird das in der Bewertung der Qualität des Waldes berücksichtigt?

Ja das wird berücksichtigt. Hier liegt hauptsächlich Fichten-Hochwald vor, der nicht die höchste Qualitätseinstufung hat. Trotzdem muss auch der Verlust von diesem Wald ausgeglichen werden. Im Fachgutachten Forst / Waldwirtschaft wird sich die Qualität des Waldes widerspiegeln.

Bleiben bestehende Straßen, wie zum Beispiel die Umfahrung Rulfingen so wie sie sind?

Wenn es durch den Neubau einer Straße zu verkehrlichen Änderungen (Verkehrsverlagerungen) auf bestehenden Straßen kommt, so ist das in der weiteren Planung zu berücksichtigen (z.B. Lärmschutz, Rückbau).

Wie ist die Anbindung von Sigmaringen bei den nördlichen Varianten geplant?

Hierzu gibt es noch keine weiteren detaillierten Planungen über die Ausgestaltung des Knotenpunktes.

Wird es durch eine neue Straße zu mehr Schadstoffbelastungen kommen?

Eine neue Straße soll eine Verbesserung der Situation im Untersuchungsraum insgesamt bewirken. Deswegen erfolgt auch ein Vergleich mit dem Prognose-Nullfall, um Verbesserungen erkennen zu können. Gerade auch die Ortsdurchfahrten sollen durch eine neue B311n / B313 entlastet werden. Bezüglich mancher Ortsrandlagen wird es zu einer höheren Schadstoffbelastung kommen können, aber bei allen Varianten werden die Grenzwerte eingehalten werden. Bezüglich Stickstoffeintrag werden die gesetzlichen Regelungen weiter verschärft, hierzu sind noch weitere Planungen und Optimierungen notwendig.

Bis die neue Straße gebaut sein wird, werden noch mehr Autos elektrisch unterwegs sein. Sinkt dadurch nicht der Schadstoffeintrag?

Ja, davon ist auszugehen, dass sich der Anteil der elektrischen Fahrzeuge erhöht. Diese Entwicklung wird besonders die PKWs betreffen. Dadurch sinkt die Schadstoffbelastung durch Verbrennung. Bei LKWs wird sich die Antriebswende vermutlich weniger schnell vollziehen. Was jedoch bleibt ist der Schadstoffeintrag beispielweise durch Bremsen und Reifenabrieb. Hierzu werden die Grenzwerte weiter verschärft.

In der letzten Sitzung wurde berichtet, dass es noch keine verbindlichen Aussagen dazu gibt, wie mit Klimaauswirkungen von Straßenplanungen umzugehen ist. Gibt es mittlerweile neuere Erkenntnisse?

Ja, in dem ARS 03/2023 (Allgemeine Rundschreiben Straßenbau) trifft der Bund Aussagen dazu, wie Treibhausgasemissionen abgeschätzt, prognostiziert und bewertet werden sollen. Siehe hierzu [ARS-Papier](#).

Ist auch eine Umsiedelung von Tieren möglich (beispielweise der Feldlerche), um eine Variante bessere Chancen zur Realisierung zu geben?

Grundsätzlich ist auch die Umsiedelung von einzelnen Tieren möglich. Jedoch ist es schwierig, wenn viele Tiere, wie in diesem Fall die Feldlerchen, betroffen sind.

Bezüglich der Variante F1+ besteht die Sorge, dass die gewünschte Entlastung von Göggingen / Bittelschiess nicht erreicht werden kann und gerade am Wochenende der Verkehr zunimmt. Variante F1 wird deutlich mehr Verkehr zwischen Göggingen und Bittelschiess erzeugen.

Kann die Querspange der F1+ nicht auch etwas eher nach Norden abknicken, um nicht so dicht an bebautes Gebiet heranzurücken?

Auch dieser Verlauf wurde durch das Gutachterteam geprüft. Aufgrund unbeständigen Baugrundes ist dieser Verlauf verworfen worden. Sollte diese Variante aber weiterverfolgt werden, wird der Verlauf der Querspange vertieft untersucht und weiter optimiert.

TOP 6 Informations- und Dialogprozess

Herr Ilgner, team ewen, gibt eine Übersicht des Informations- und Dialogprozesses im Jahr 2023. Neben der gestrigen Information im Kreistag (23.10.2024) wird es am 06.12.2023 eine öffentliche Veranstaltung in der Sandbühlhalle in Bingen geben, zu der Herr Ilgner das Konzept darstellt. Neben grundlegenden Projektinformationen und Ergebnissen der Raumanalyse sollen auch die Gutachterinnen und Gutachter für individuelle Fragen an Ständen bereitstehen.

TOP 7 & 8 Weiteres Vorgehen & Verabschiedung

Herr Blum und Herr Ilgner erklären, dass die nächste Sitzung der Facharbeitskreise Umwelt und Verkehr terminiert werden, sobald die Zeitschiene für das Jahr 2024 belastbar ist und weitere Ergebnisse vorliegen. Als nächste Schritte stehen Abstimmung des Landratsamtes mit dem Land und Bund an. Thematisch wird man sich in der nächsten Facharbeitskreissitzung – neben den allgemeinen Projektinformationen – mit den Ergebnissen der Projektabstimmung 1 und den Auswirkungen auf den Planungsprozess beschäftigen.

In der ersten Jahreshälfte 2024 soll es ebenfalls noch gesondert Rückmeldungen zu den Ideen und Hinweisen der Teilnehmenden aus dem Trassenworkshop vom Juli 2022 geben.

Der Beratende Begleitkreis wird voraussichtlich im ersten Quartal 2024 erneut tagen.

Herr Blum dankt allen Teilnehmenden für die gute und offene Diskussion und appelliert an alle Mitglieder der Facharbeitskreise die Sitzungen wahrzunehmen und sich in die Trassenplanung und den Informations- & Dialogprozess einzubringen.