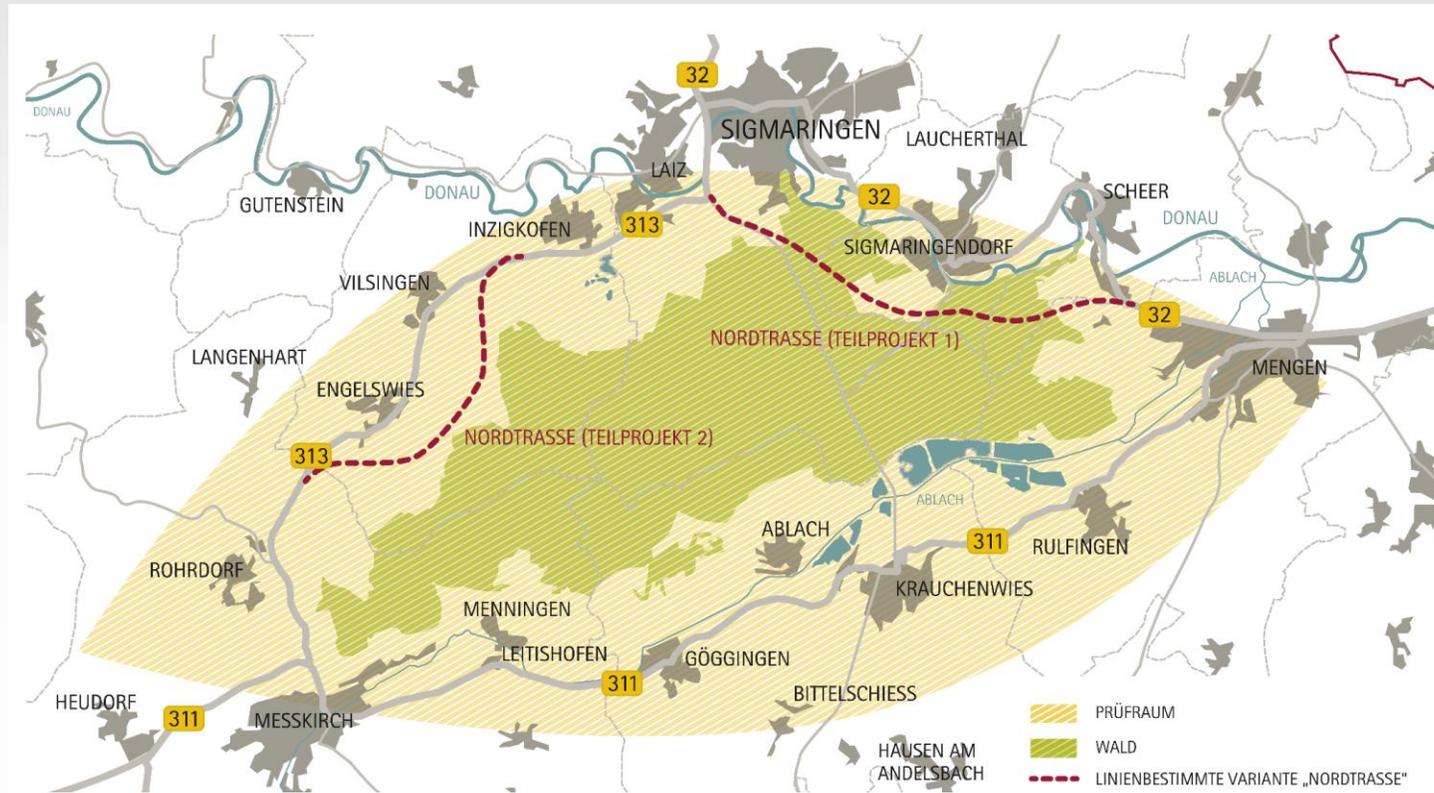


# B 311 n / B 313 zwischen Meßkirch und Mengen

## Facharbeitskreise Umwelt und Verkehr – Sitzung 24.10.2023

Herzlich willkommen!



**TOP 1 Begrüßung**

*Landrätin Bürkle*

**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**

*Projektmanager Thomas Blum  
Rückfragen*

**TOP 3 Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Ablachtal-Bahn  
Berücksichtigung im Verkehrsmodell und Einfluss auf Verkehrsverlagerungen im MIV**

*PTV Transport Consult  
Rückfragen*

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

*BUNG Ingenieure, Lenz Landschaftsplanung, PTV Transport Consult  
Rückfragen - 20min*

**TOP 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*

**TOP 6      Informations- und Dialogprozess**  
**Vorstellung Konzept zu öffentlichen Informationsveranstaltungen am 06.12.2023**

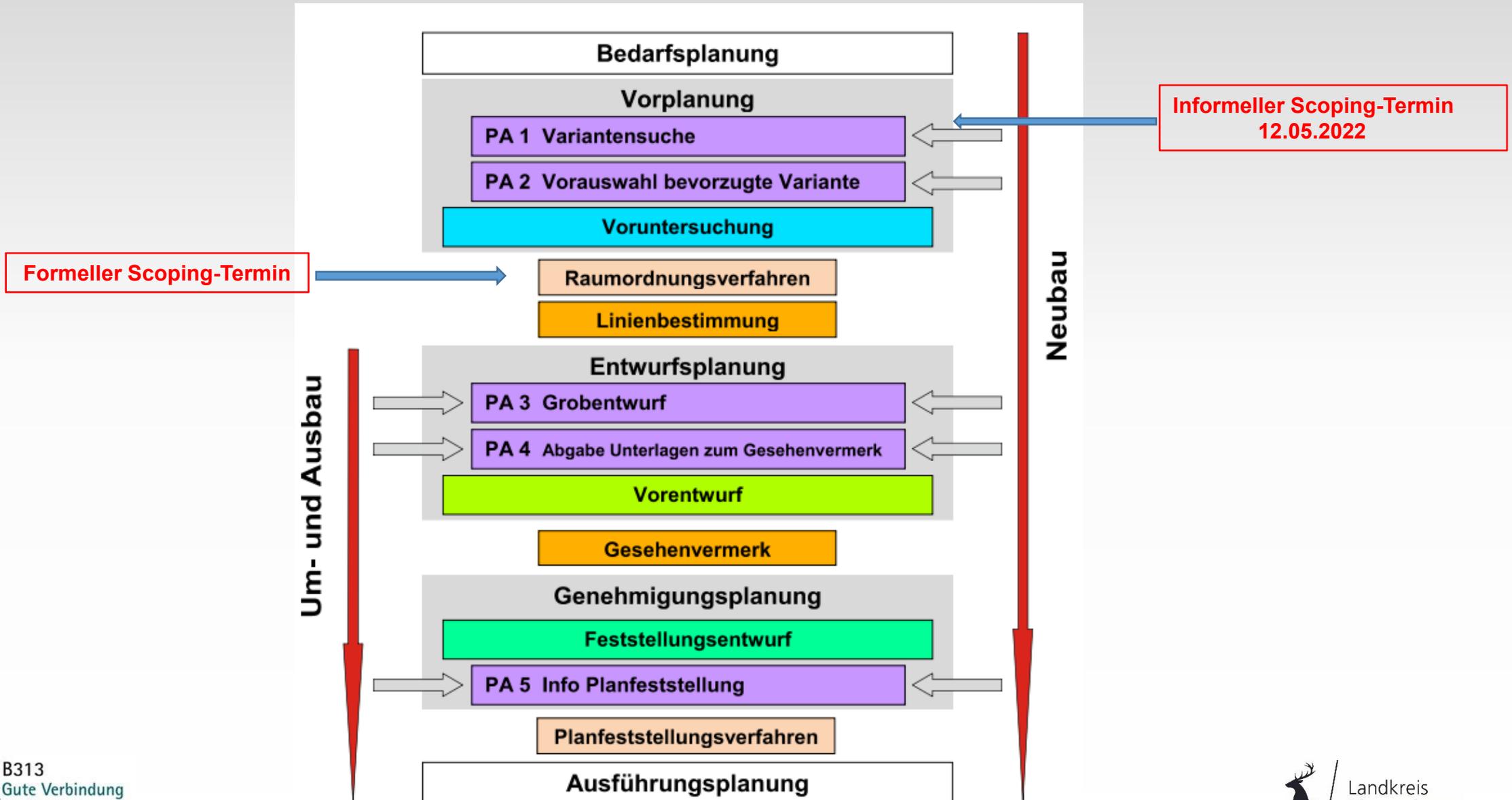
*Projektmanager Thomas Blum, team ewen*  
*Austausch und Aufnahme von Hinweisen/Anregungen*

**TOP 7      Weiteres Vorgehen, Termine**

*Projektmanager Thomas Blum, team ewen*

**TOP 8      Verabschiedung**

*Landrätin Bürkle*





## 1. Projektabstimmung mit BMDV, VM BW, RP TÜ und Planungsträger (LRA SIG)

- Abstimmung zwischen VM BW, RP TÜ und Planungsträger (LRA SIG) wurde am 01.09.2023 durchgeführt = Grundlage für anstehende Bund-Länder-Projektabstimmung (PA 1)
- Anstehender wichtiger Termin (PA 1) wird aktuell vorbereitet:

### Inhalte der Bund-Länder-Projektabstimmung PA 1 (voraussichtlich 2023)

- Vorstellung 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)
  - Festlegung Termin Projektabstimmung PA 2
- Terminabstimmung wird zwischen Land Baden-Württemberg und Bund durchgeführt
  - Bund-Länder-Abstimmung führt das Land durch, der Landkreis wirkt als Planungsträger mit

## Aufnahme in den BVWP 2030 - Bauziel und Entwurfsklassen

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Stand August 2016) sieht hierzu im Umfeld von Sigmaringen unter der [laufenden Nr. 157](#) für die Maßnahme B 311n / B 313 zwischen Mengen und Engelswies bzw.

- unter der [laufenden Nr. 158](#) für die [Teilmaßnahme Sigmaringen – Mengen](#) (Ortsumgehungen Sigmaringen, Sigmaringendorf, Scheer) einen [3-streifigen Neubau \(Bauziel N 3\)](#)

→ [entspricht EKL 1 nach RAL 2012](#)

und

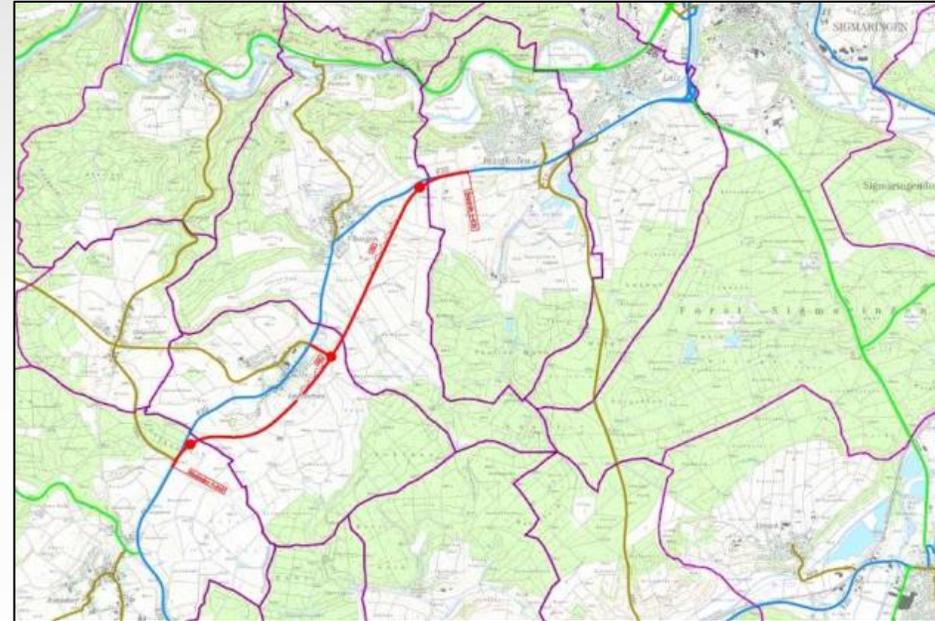
- unter der [laufenden Nr. 159](#) für die [Teilmaßnahme Vilsingen – Engelswies](#) (Ortsumgehungen Vilsingen, Engelswies) einen [2-streifigen Neubau \(Bauziel N 2\)](#)

→ [entspricht EKL 2 nach RAL 2012](#)

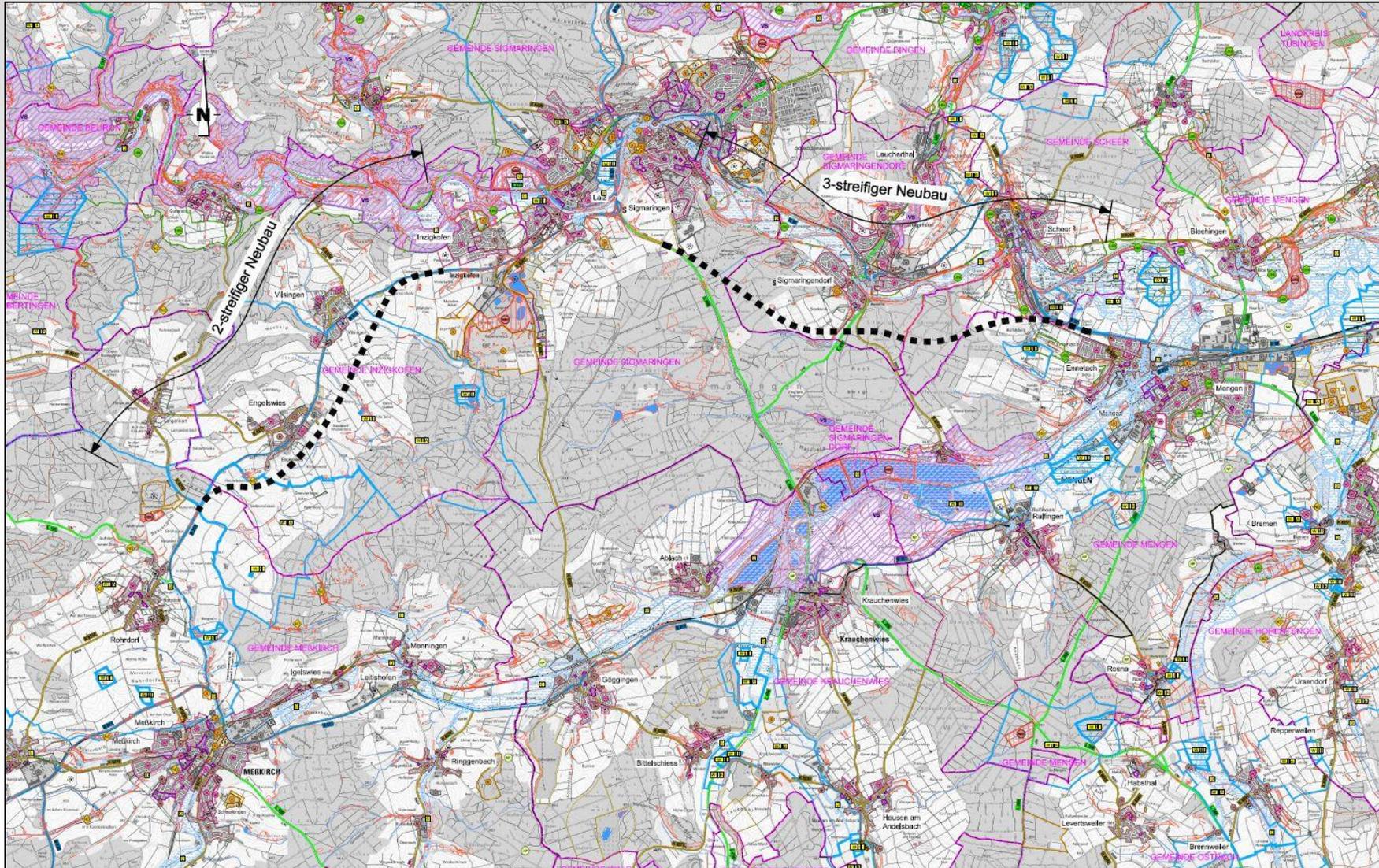
## BVWP 2030 – Teilprojekte 1 und 2



Teilprojekt Ifd. Nr. 158 – Bauziel N 3



Teilprojekt 2 Ifd. Nr. 159 – Bauziel N 2



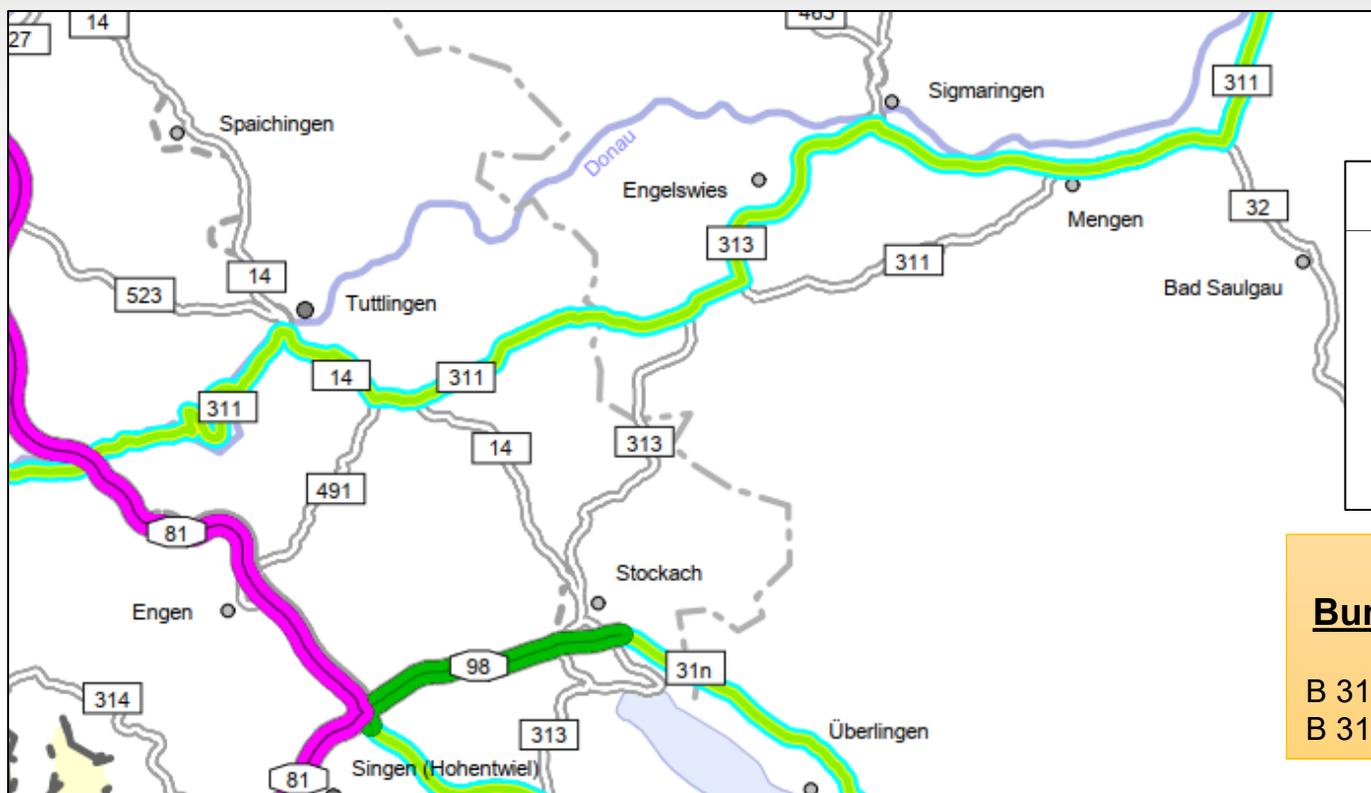
## BVWP-Anmeldung



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

# Überprüfung und Festlegung der VFS und Entwurfsklassen

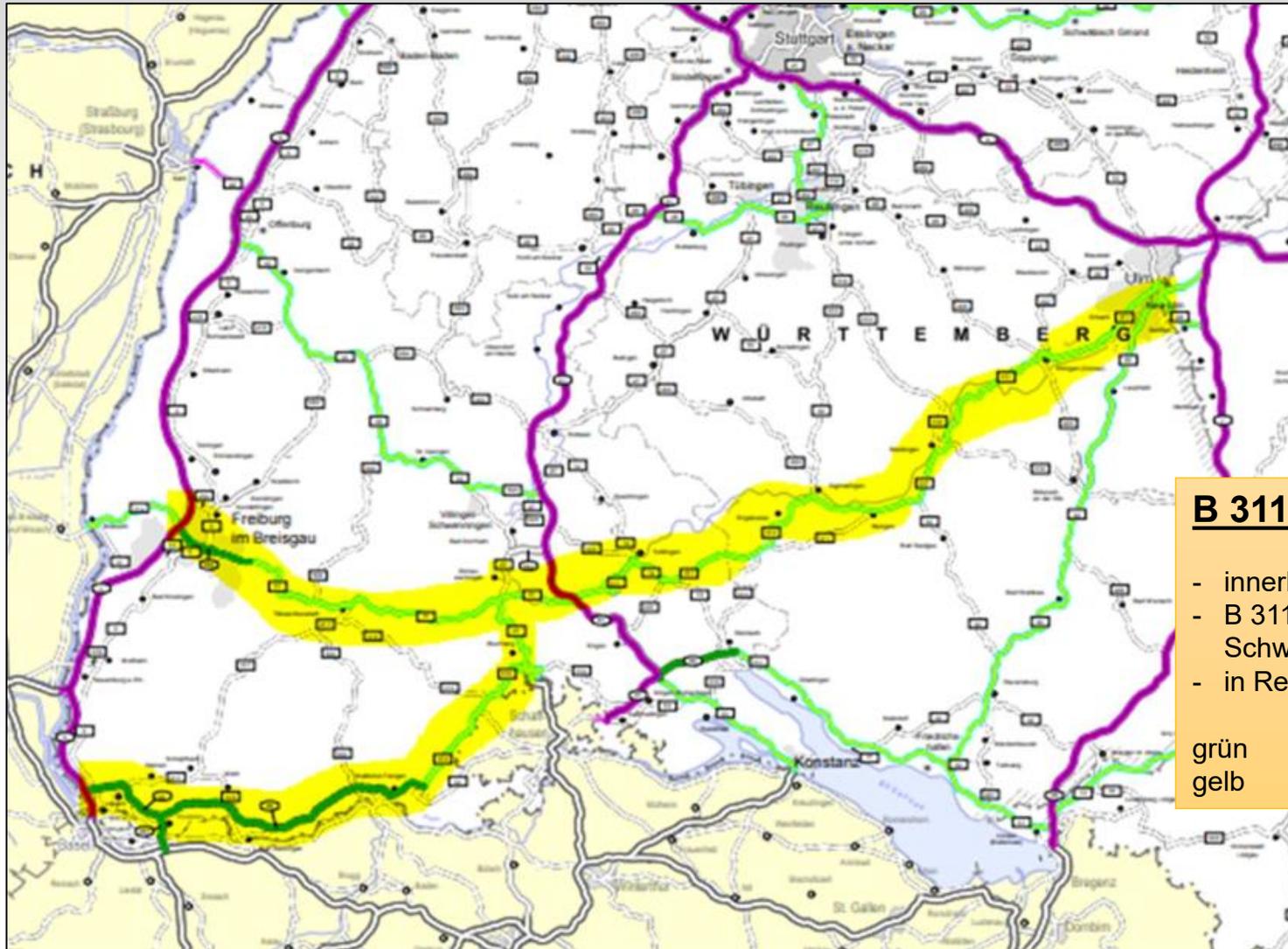
Gutachten zur Ermittlung der Straßenkategorie, der Verbindungsfunktionsstufe  
und der Entwurfsklasse nach RIN 2008 / RAL 2012 (10.01.2023)



Verbindungsfunktionsstufen			
	VFS 0		VFS 1
BAB		BAB	
BStr		BStr	

**Karte VFS 0 und 1 im Zielnetz der Bundesfernstraßen (Quelle: BMVI 03/2018)**

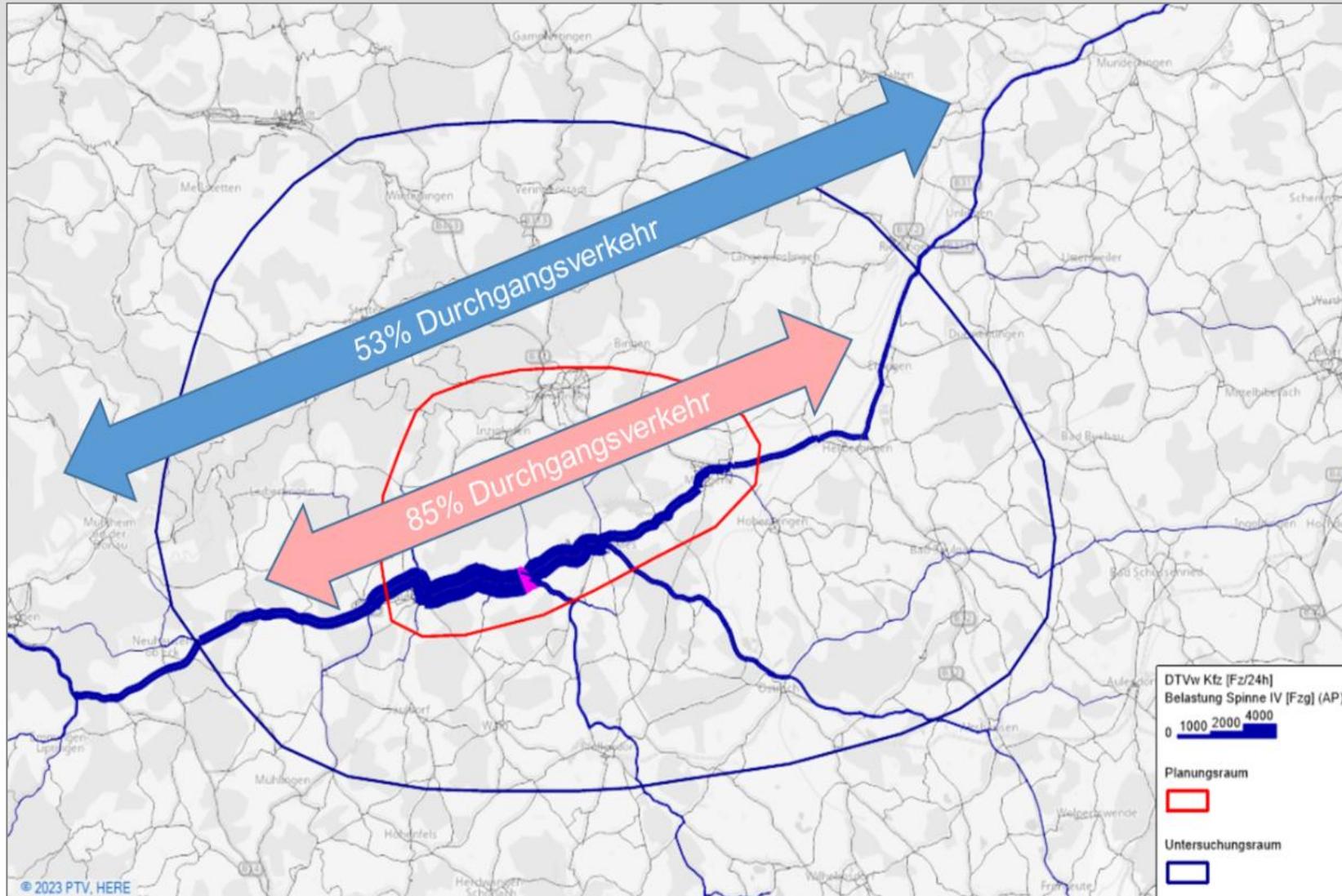
B 313 grün = VFS 0 oder VFS 1  
B 311 keine Farbe = weder VFS 0 noch VFS 1



**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

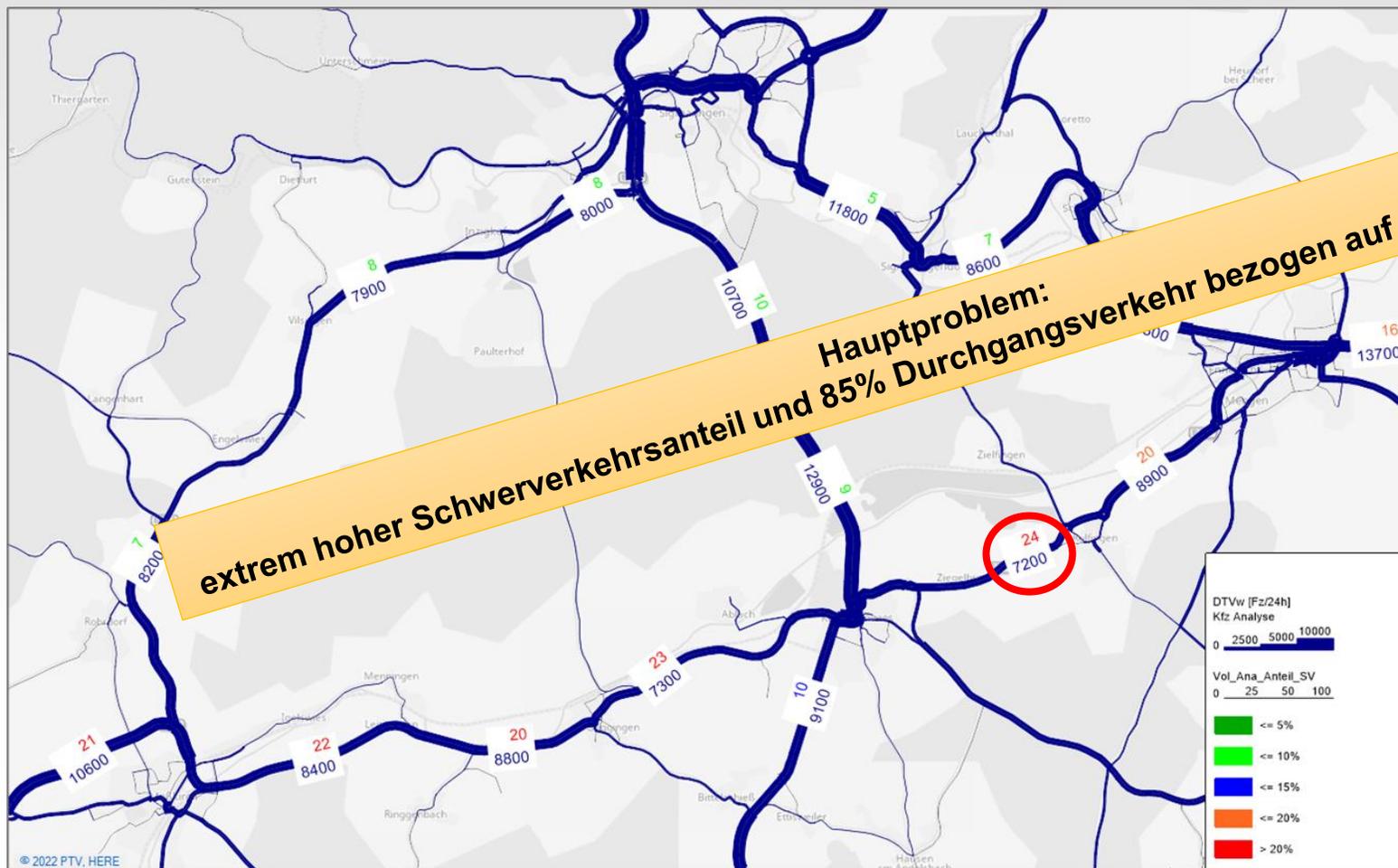
## Gutachten zur Ermittlung der Straßenkategorie, der Verbindungsfunktionsstufe und der Entwurfsklasse nach RIN 2008 / RAL 2012 (10.01.2023)

- Die B 311 übernimmt „Autobahn-Funktion“ mit hoher Netzbedeutung für den Fernverkehr (Verbindungsachse BAB A 81 zur BAB A 8)
- Anteil Fernverkehr teilweise bis zu 50%
- B 311 schafft Redundanz zum Autobahnnetz
- Gem. Verkehrs- und Raumwirksamkeitsanalyse PTV Transport Consult GmbH (2016)  
ungewöhnlich hoher Schwerverkehrsanteil 15% bis zu 30% zwischen Meßkirch und Erbach bei Ulm
- B 311 hat überregionale Bedeutung
- Prognostizierte Verkehrsmenge 2035 von  $DTV_W = 12.400 - 18.200$  Kfz/24 h
- Prognostizierter Schwerverkehrsanteil 2035 von 19 – 23%
- Anschließender bestehender Streckenzug der B 32 in Mengen in Richtung Ulm entspricht EKL 1 (3-streifig)

### EMPFEHLUNG

- ➡ Betrachtung als einheitlicher Streckenzug bzw. ein Projekt (keine Teilprojekte)
- ➡ Aufwertung der Verbindungsfunktionsstufe gem. RIN 2008 Ziffer 3.2.3
- ➡ Kategoriengruppe Landstraße (LS) gem. RIN 2008
- ➡ Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig) gem. RIN 2008
- ➡ Entwurfsklasse EKL 1 gem. RAL 2012
- ➡ Regelquerschnitt RQ 15,5 gem. RAL 2012

## 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%
Kreisstraßen	DTV-Kfz	Kfz/24h	2.655
	DTV-SV	SV-Kfz/24h	140
	SV-Anteil	%	5,3%

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**

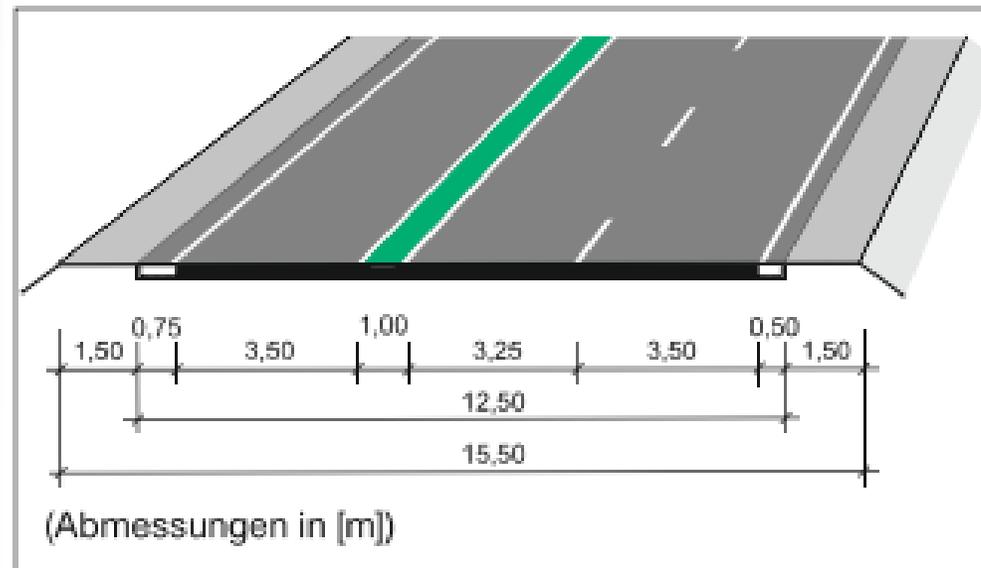
- Zunahme des Radverkehrs durch verbesserte Infrastruktur und allgemeine Trendentwicklungen
- Unterstellung weiterer Zunahme von E-Bike-Anteilen
- Keine Berücksichtigung eher schwieriger topographischer Gegebenheiten
- Radverkehrsanteil 20% (Quelle: Nationale Plattform Zukunft Mobilität, Klimaschutzszenario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

➔ Zunahme Homeoffice = weitere Reduktion des Verkehrsaufkommens angenommen

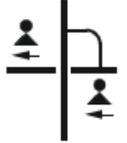
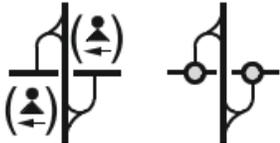
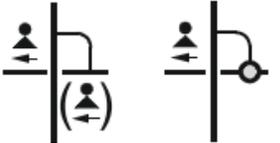
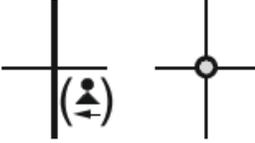
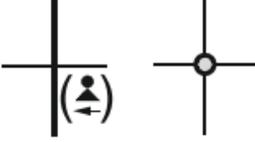
## Entwurfsklassen in Abhängigkeit der Straßenkategorie

<b>Straßenkategorie</b>	<b>Entwurfsklasse</b>
LS I	EKL 1
LS II	EKL 2
LS III	EKL 3
LS IV	EKL 4

### Regelquerschnitt für EKL 1



## Knotenpunktarten (4-armig) in Abhängigkeit der Entwurfsklassen

übergeordnete Straße / untergeordnete Straße	EKL 1	EKL 2	EKL 3	EKL 4
EKL 1		<p><b>Legende:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Lichtsignalanlage mit Linksabbiegerschutz</li> <li> Einsatz der Lichtsignalanlage prüfen</li> </ul> <p>Die übergeordnete Straße ist senkrecht dargestellt.                      Die vorfahrtberechtigte Straße ist als Breitstrich dargestellt.</p> <p>weitere Einsatzbereiche der Knotenpunktarten siehe                      Abschnitt 6.3.3</p>		
EKL 2				
EKL 3				
EKL 4	nicht zu vertreten	nicht zu empfehlen *		

## Knotenpunktarten (3-armig) in Abhängigkeit der Entwurfsklassen

übergeordnete Straße / untergeordnete Straße	EKL 1	EKL 2	EKL 3	EKL 4	
EKL 1		<p><b>Legende:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Lichtsignalanlage mit Linksabbiegerschutz</li> <li> Einsatz der Lichtsignalanlage prüfen</li> </ul> <p>Die übergeordnete Straße ist senkrecht dargestellt.                      Die vorfahrtberechtigte Straße ist als Breitstrich dargestellt.</p> <p>weitere Einsatzbereiche der Knotenpunktarten siehe Abschnitt 6.3.3</p>			
EKL 2					
EKL 3					
EKL 4	nicht zu vertreten	nicht zu empfehlen *			

### Bestand:

- Strecke Richtung Sigmaringen: 2-str.
- Strecke Richtung Ulm: 3-str.
- teilplangleicher Knotenpunkt B311 / B32 / L268

### Verbleibende 2-str. Länge von B32n nach Knotenpunkt B311 / B32 / L268:

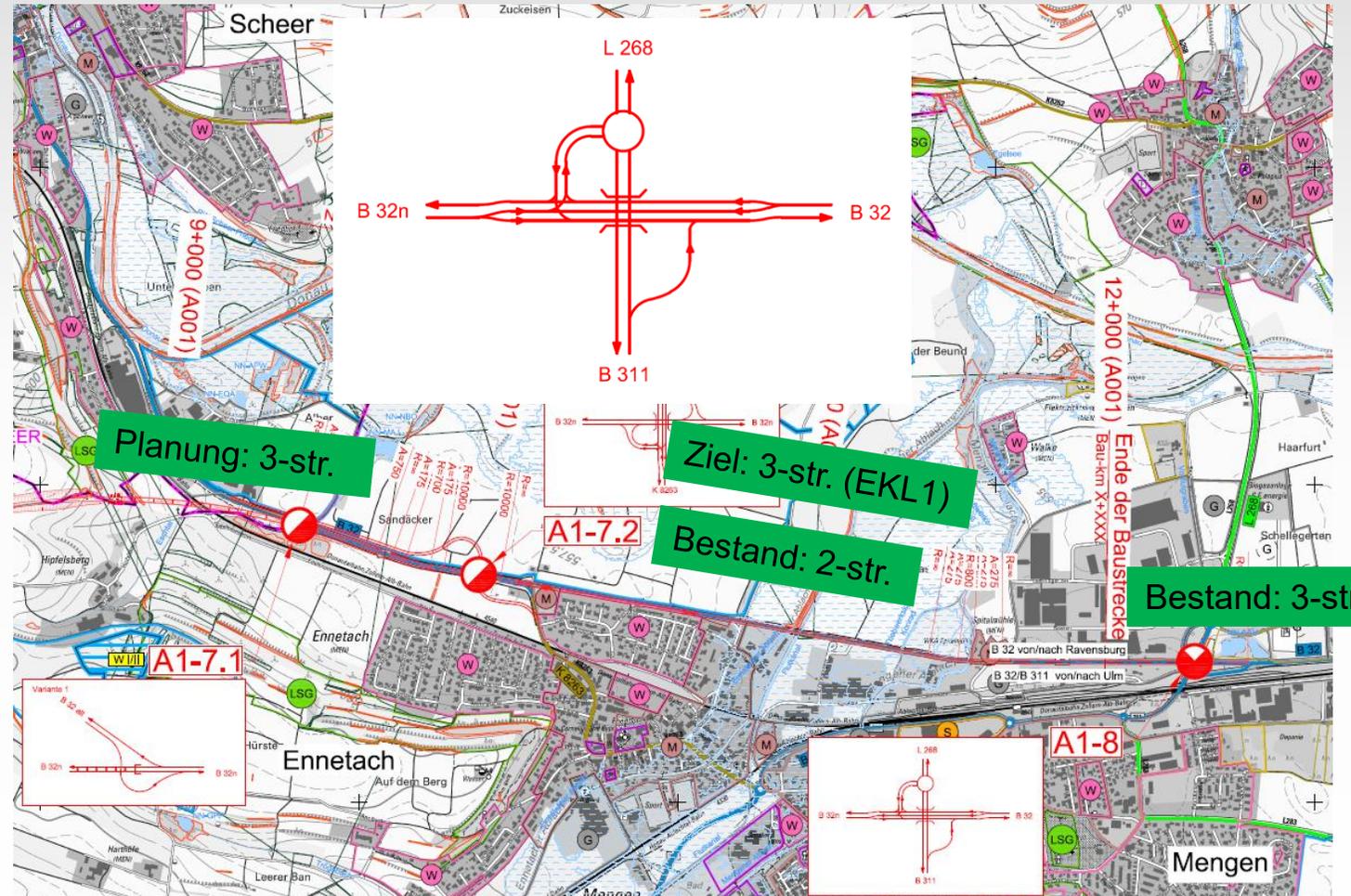
- ca. 2,3 km

### Ziel:

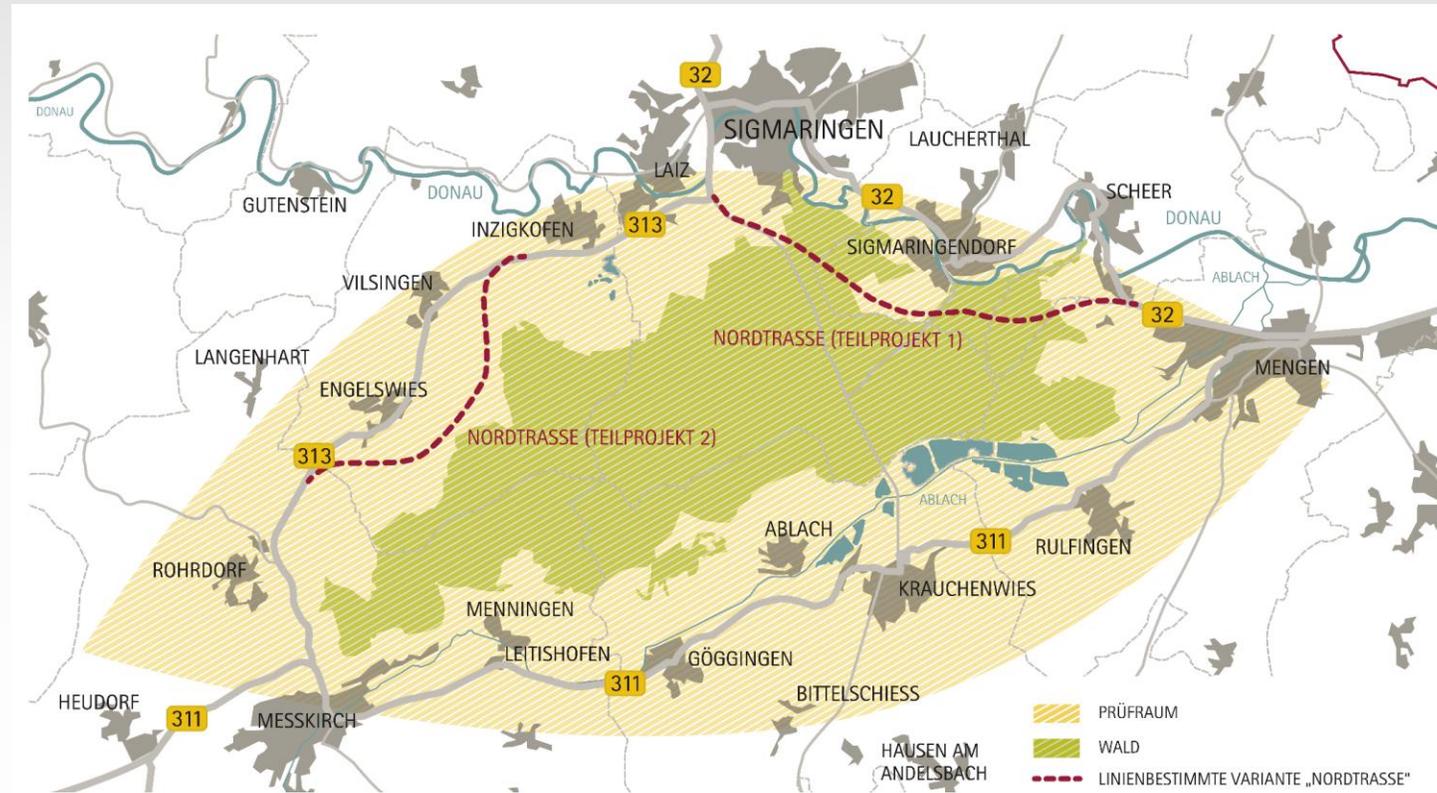
- durchgehend EKL1  
(in Linienverbesserung berücksichtigt)

### Auswirkungen:

- Verschiebung Bauende bis an Knotenpunkt B311 / B32 / L268
- Anpassung Knotenpunkt B311 / B32 / L268 an EKL 1 → teilplanfreier Knotenpunkt



## Vorstellung Alternativer Prognose Nullfall



## Berücksichtigungen im alternativen Prognose Nullfall

- Stärkung des ÖV
- Stärkung des Radverkehrs
- Vermindertes Verkehrsaufkommen durch langfristig höheren Anteil Homeoffice

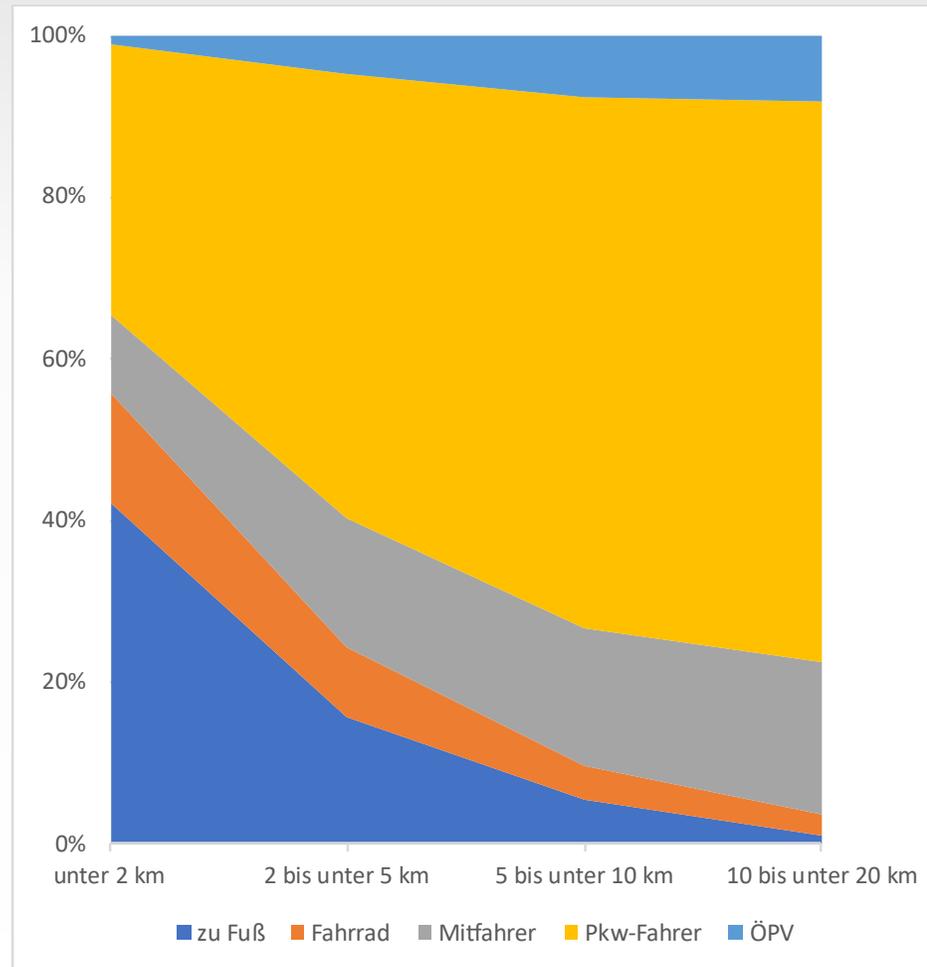
## Stärkung des ÖV

- Reaktivierung Ablachtalbahn
  - Übernahme errechneter Auswirkungen auf den MIV und den Bus durch Umsetzung der Vorzugsvariante aus Machbarkeitsuntersuchung
  - Bezugsjahr Machbarkeitsuntersuchung Ablachtalbahn: 2030
  - Bezugsjahr VU B 311 n / B 313: 2035
- Verdopplung der errechneten Reduktion MIV aus Machbarkeitsuntersuchung (Fortschreibung Entwicklung bis 2035)**

## Stärkung des Radverkehrs

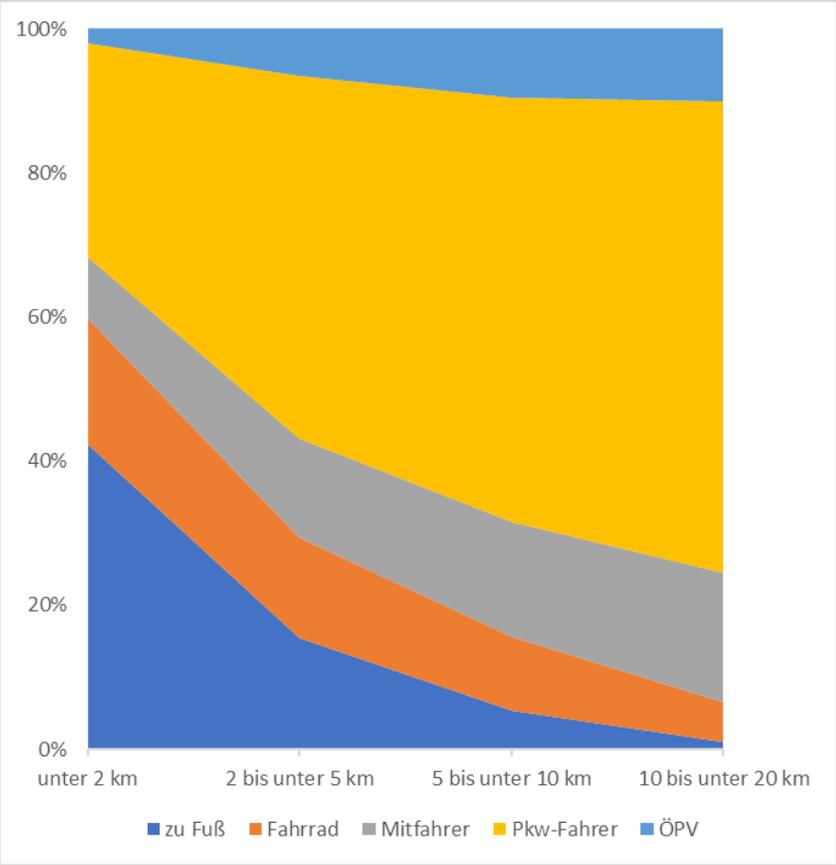
- Zunahme des Radverkehrs durch verbesserte Infrastruktur und allgemeine Trendentwicklungen (E-Bike)
- Keine Berücksichtigung eher schwieriger topographischer Gegebenheiten
- Unterstellung weiterer Zunahme von E-Bike-Anteilen

## Längenabhängiger Modal Split in ländlichen Regionen Kleinstädtischer, dörflicher Raum: Ist-Zustand\*

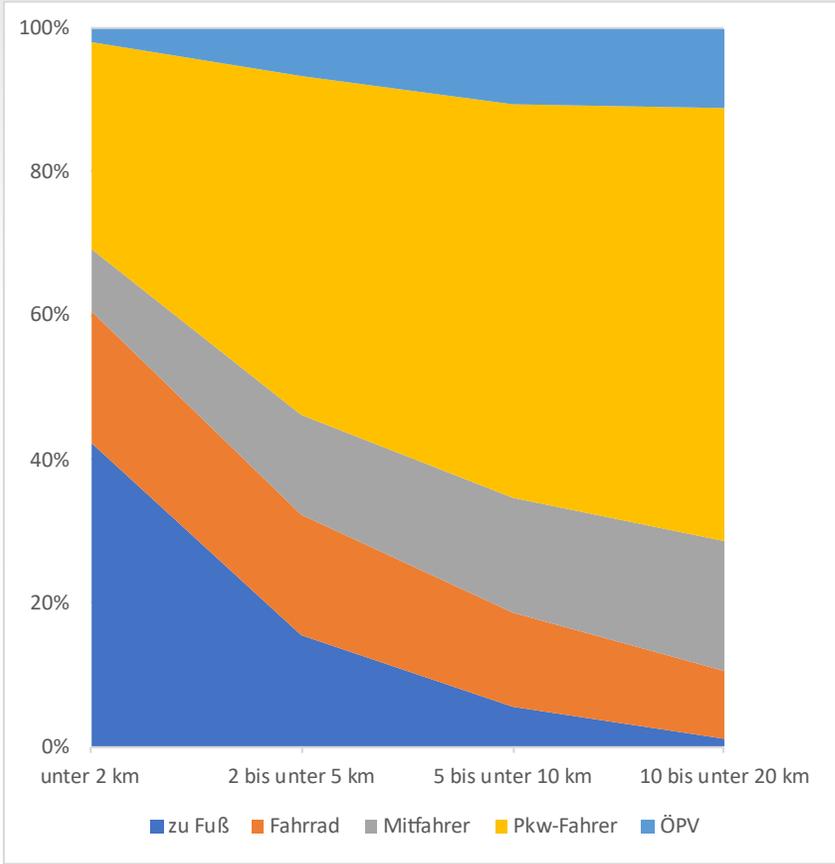


\*Datenquelle: Mobilität in Deutschland 2017

# Längenabhängiger Modal Split in ländlichen Regionen Kleinstädtischer, dörflicher Raum: mögliche Soll-Zustände\*

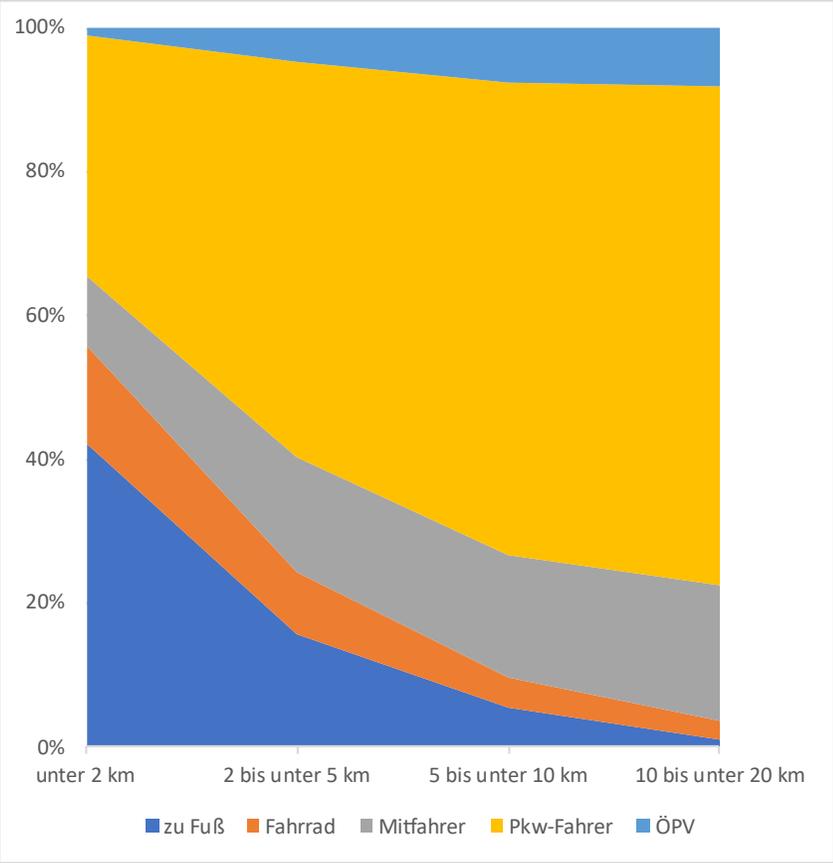


KSS

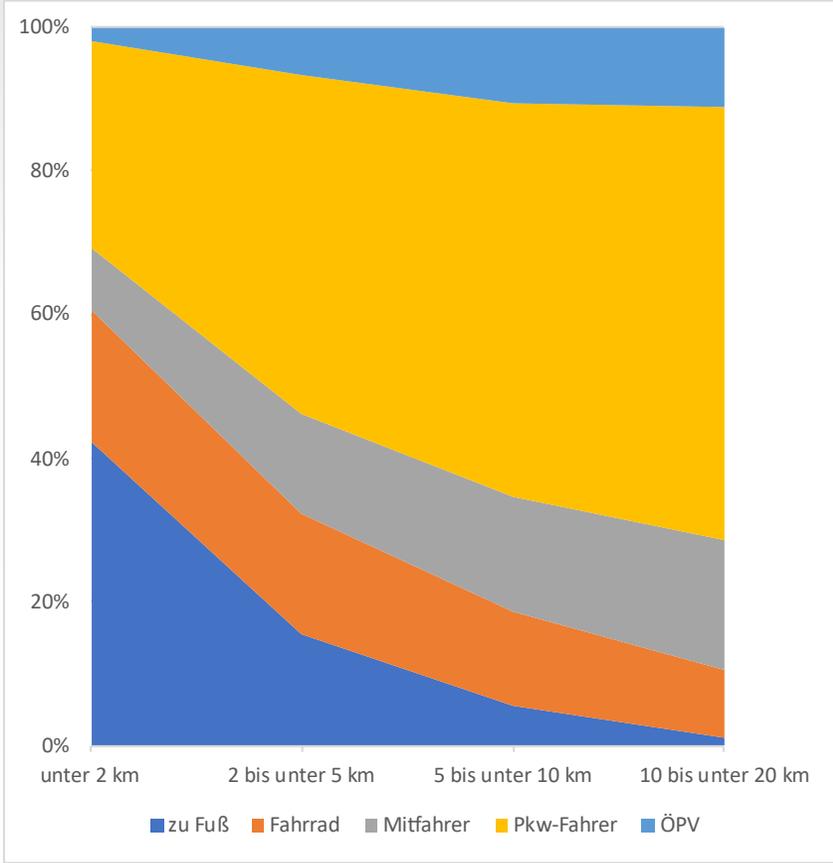


KSS+

### Längenabhängiger Modal Split in ländlichen Regionen Kleinstädtischer, dörflicher Raum: Ist-/Soll\*-Vergleich



Ist



KSS+

## Zunahme Homeoffice aus den veröffentlichten Daten des Bundes zum BVWP 2040\*:

### 2 Entwicklung des Verkehrsverhaltens

Thema 2-6: **umweltbewusstes Verkehrsverhalten** / Entwicklung der **Mobilitätsbedürfnisse**

**Auswirkungen:** potenziell hoch (Verkehrsaufkommen und Verkehrsmittelwahl)

**Vorschlag:**

- allenfalls punktuelle Indizien für geänderte Verhaltensnormen, meist dann aber im Zusammenhang mit anderen „objektiven“ Faktoren (z.B. Verzicht auf Privat-Pkw bei innerstädtischer Wohnlage mit entsprechender ÖV-Anbindung)
- kein verbreiteter Mobilitäts- (Personenverkehr) und Konsumverzicht (Güterverkehr) erkennbar, aber die Akzeptanz von allgemein gültigen verkehrslenkenden und einschränkenden Maßnahmen steigt  
→ leichtere Durchsetzbarkeit verkehrslenkender Maßnahmen, die dann zu verändertem Verkehrsverhalten führen

**Begründung:**

- Trotz seit vielen Jahren steigendem Umweltbewusstsein sind bisher keine wesentlichen Veränderungen der Trends bei Verkehrswachstum und Modal-Split erkennbar.
- In der Corona-Krise trotz Lockdown-Maßnahmen, Reise-Einschränkungen, Veranstaltungs-Beschränkungen, Home-Office und Videokonferenzen sowie darüber hinausgehenden Appellen, auf Mobilität zu verzichten, verhältnismäßig geringer Rückgang bei der Gesamtmobilität → Mobilität ist offensichtlich eines der am wenigsten „verhandelbaren“ Grundbedürfnisse: Kompensation statt Verzicht (im Modal Split Fahrrad und Pkw statt Öffentlicher Verkehr; bei den Wegezwecken Ausflüge und Inlandsreisen statt weitgehend verbotener Auslandsreisen)

- In der Corona-Krise trotz Lockdown-Maßnahmen, Reise-Einschränkungen, Veranstaltungs-Beschränkungen, Home-Office und Videokonferenzen sowie darüber hinausgehenden Appellen, auf Mobilität zu verzichten, verhältnismäßig geringer Rückgang bei der Gesamtmobilität → Mobilität ist offensichtlich eines der am wenigsten „verhandelbaren“ Grundbedürfnisse: Kompensation statt Verzicht (im Modal Split Fahrrad und Pkw statt Öffentlicher Verkehr; bei den Wegezwecken Ausflüge und Inlandsreisen statt weitgehend verbotener Auslandsreisen)

\*Datenquelle: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsprognose-2040-praemissen-prognosefall-1.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsprognose-2040-praemissen-prognosefall-1.pdf?__blob=publicationFile)

## Zunahme Homeoffice aus den veröffentlichten Daten des Bundes zum BVWP 2040\*:

### 2 Entwicklung des Verkehrsverhaltens

Thema 2-6: **umweltbewusstes Verkehrsverhalten** / Entwicklung der **Mobilitätsbedürfnisse**

**Auswirkungen:** potenziell hoch (Verkehrsaufkommen und Verkehrsmittelwahl)

**Vorschlag:**

- allenfalls punktuelle Indizien für geänderte Verhaltensnormen, meist dann aber im Zusammenhang mit anderen „objektiven“ Faktoren (z.B. Verzicht auf Privat-Pkw bei innerstädtischer Wohnlage mit entsprechender ÖV-Anbindung)
- kein verbreiteter Mobilitäts- (Personenverkehr) und Konsumverzicht (Güterverkehr) erkennbar, aber die Akzeptanz von allgemein gültigen verkehrslenkenden und einschränkenden Maßnahmen steigt  
→ leichtere Durchsetzbarkeit verkehrslenkender Maßnahmen, die dann zu verändertem Verkehrsverhalten führen

**Begründung:**

- Trotz seit vielen Jahren steigendem Umweltbewusstsein sind bisher keine wesentlichen Veränderungen der Trends bei Verkehrswachstum und Modal-Split erkennbar.
- In der Corona-Krise trotz Lockdown-Maßnahmen, Reise-Einschränkungen, Veranstaltungs-Beschränkungen, Home-Office und Videokonferenzen sowie darüber hinausgehenden Appellen, auf Mobilität zu verzichten, verhältnismäßig

• Die Gutachter raten dringend davon ab, (statt/zusätzlich zu „objektiven“ Prognoseprämissen) mit nicht belegbaren allgemein geänderten Verhaltensnormen zu rechnen: Gefahr der „Beschönigung“ von Entwicklungen.

- Die Gutachter raten dringend davon ab, (statt/zusätzlich zu „objektiven“ Prognoseprämissen) mit nicht belegbaren allgemein geänderten Verhaltensnormen zu rechnen: Gefahr der „Beschönigung“ von Entwicklungen.

**Quelle:** Gutachterliche Einschätzung

Arbeitsgemeinschaft  
Verkehrsprognose 2040

Verkehrsprognose 2040, Teil 2: Prognoseprämissen Prognosefall 1  
„Basisprognose 2040“

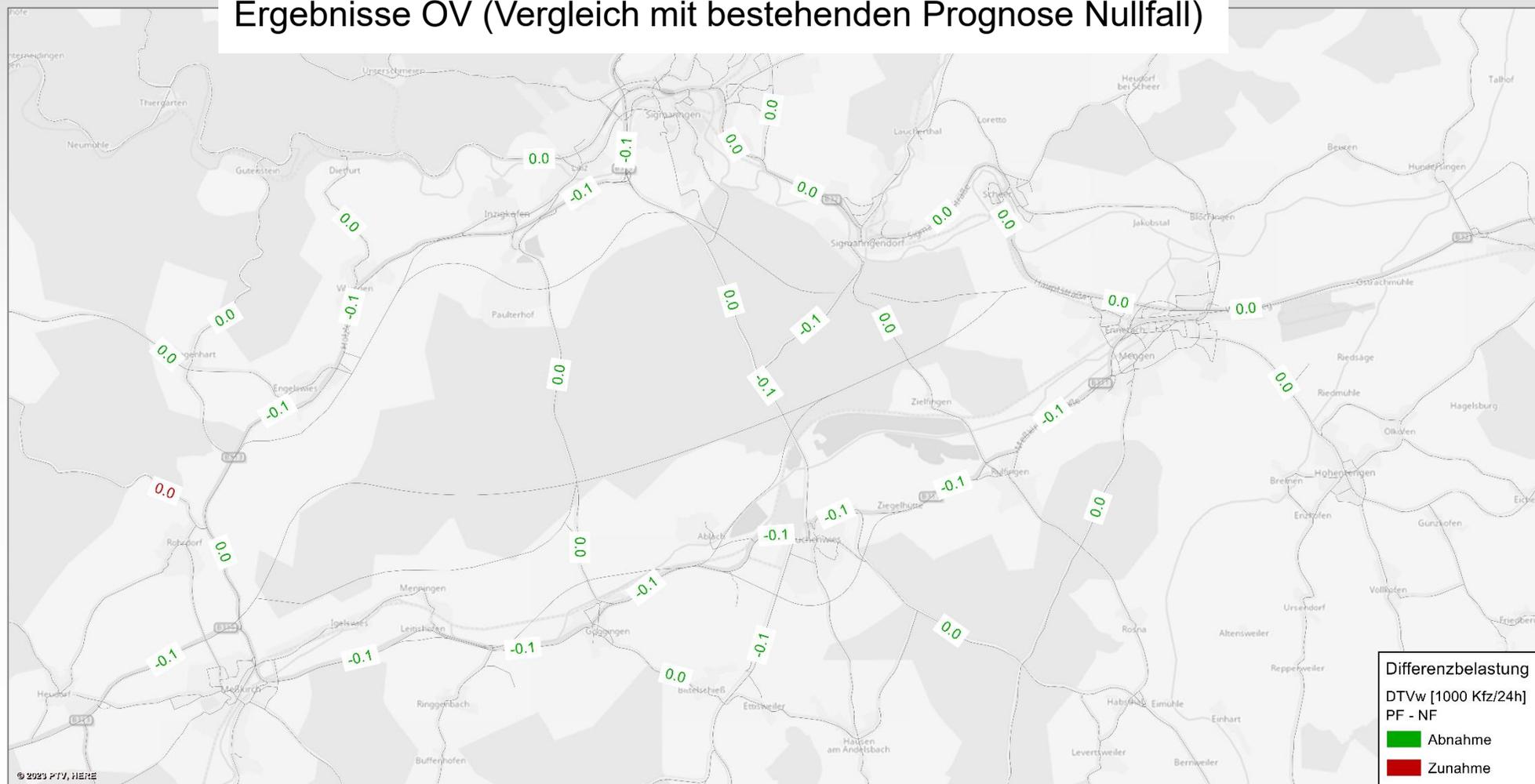
25.08.2022 Seite 35

\*Datenquelle: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsprognose-2040-praemissen-prognosefall-1.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsprognose-2040-praemissen-prognosefall-1.pdf?__blob=publicationFile)

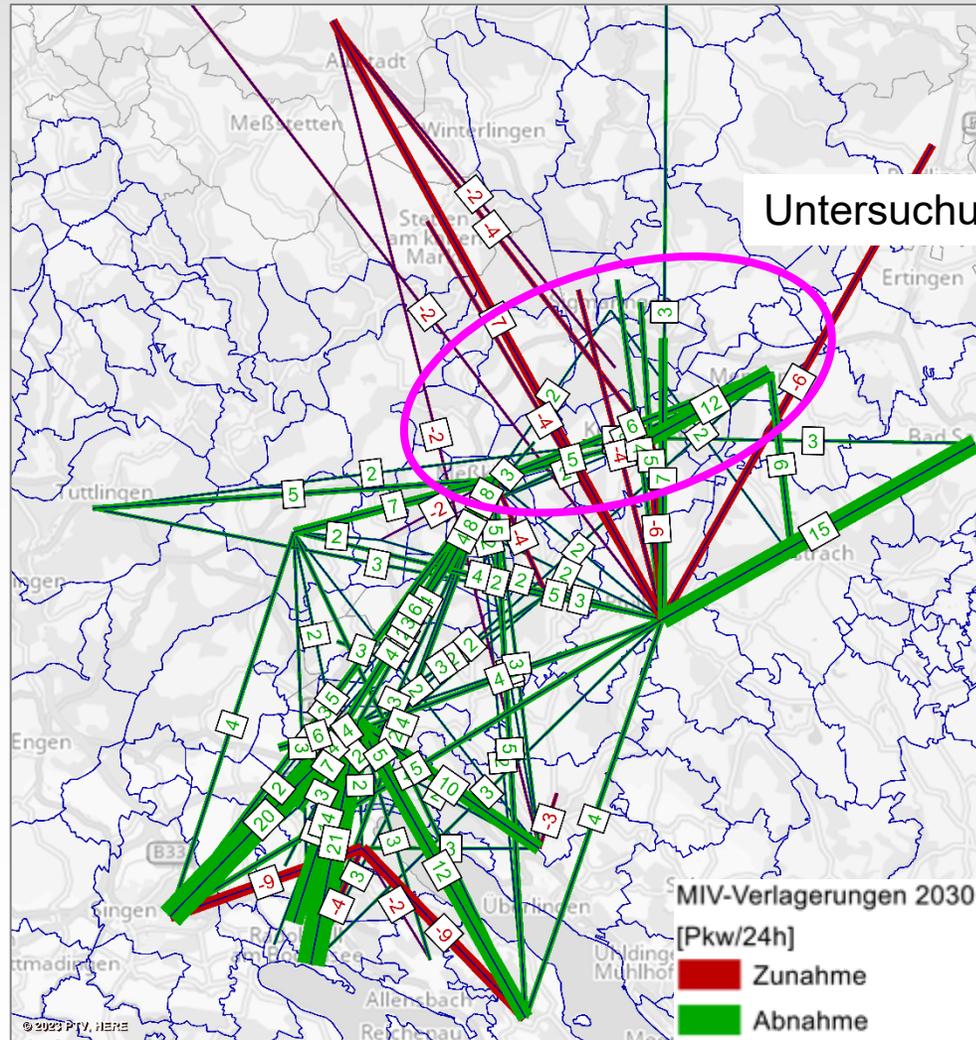
## Zunahme Homeoffice

- 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: Aus WAEW → WEW
- 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 weitere Reduktion der Arbeitswege angenommen

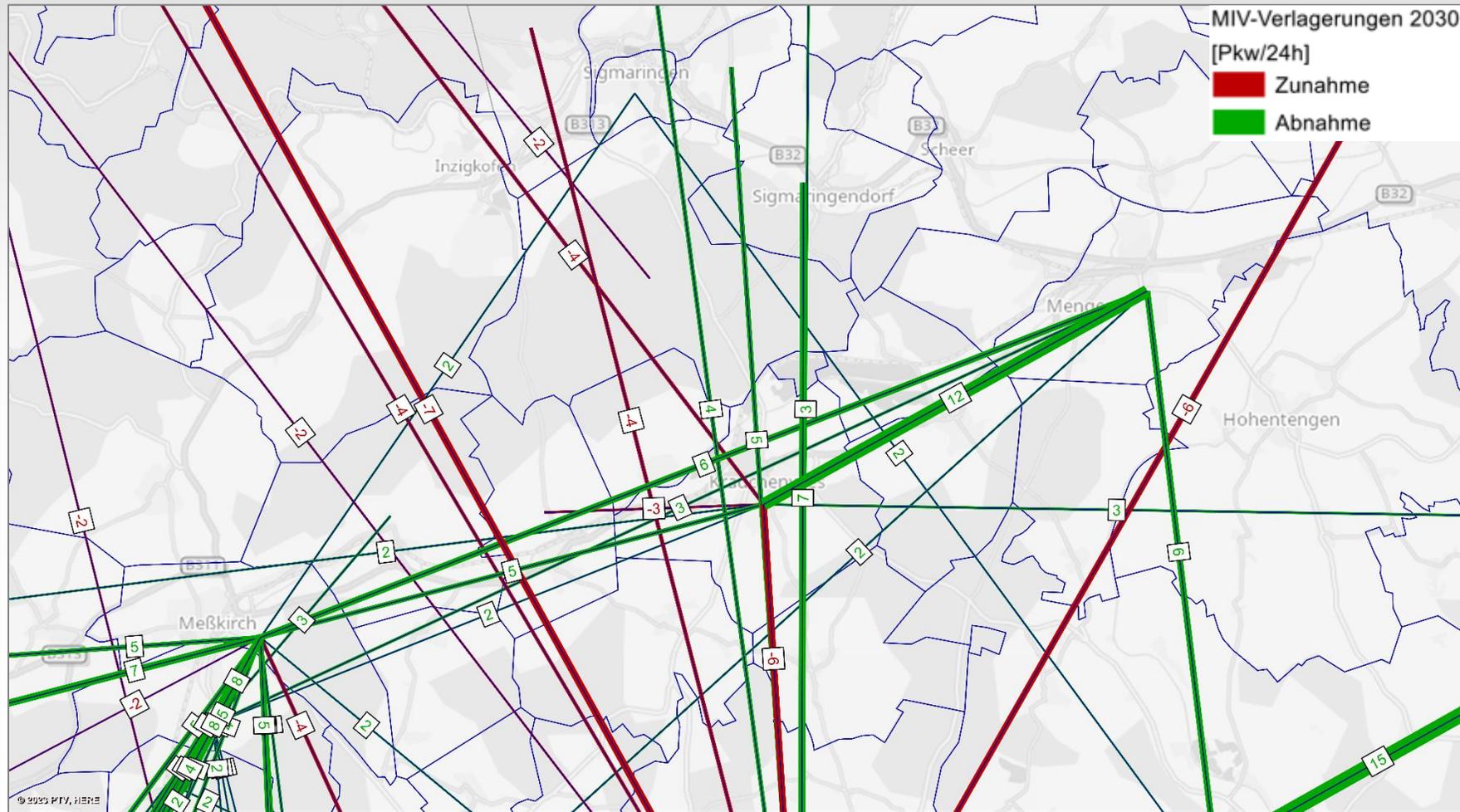
Ergebnisse ÖV (Vergleich mit bestehenden Prognose Nullfall)



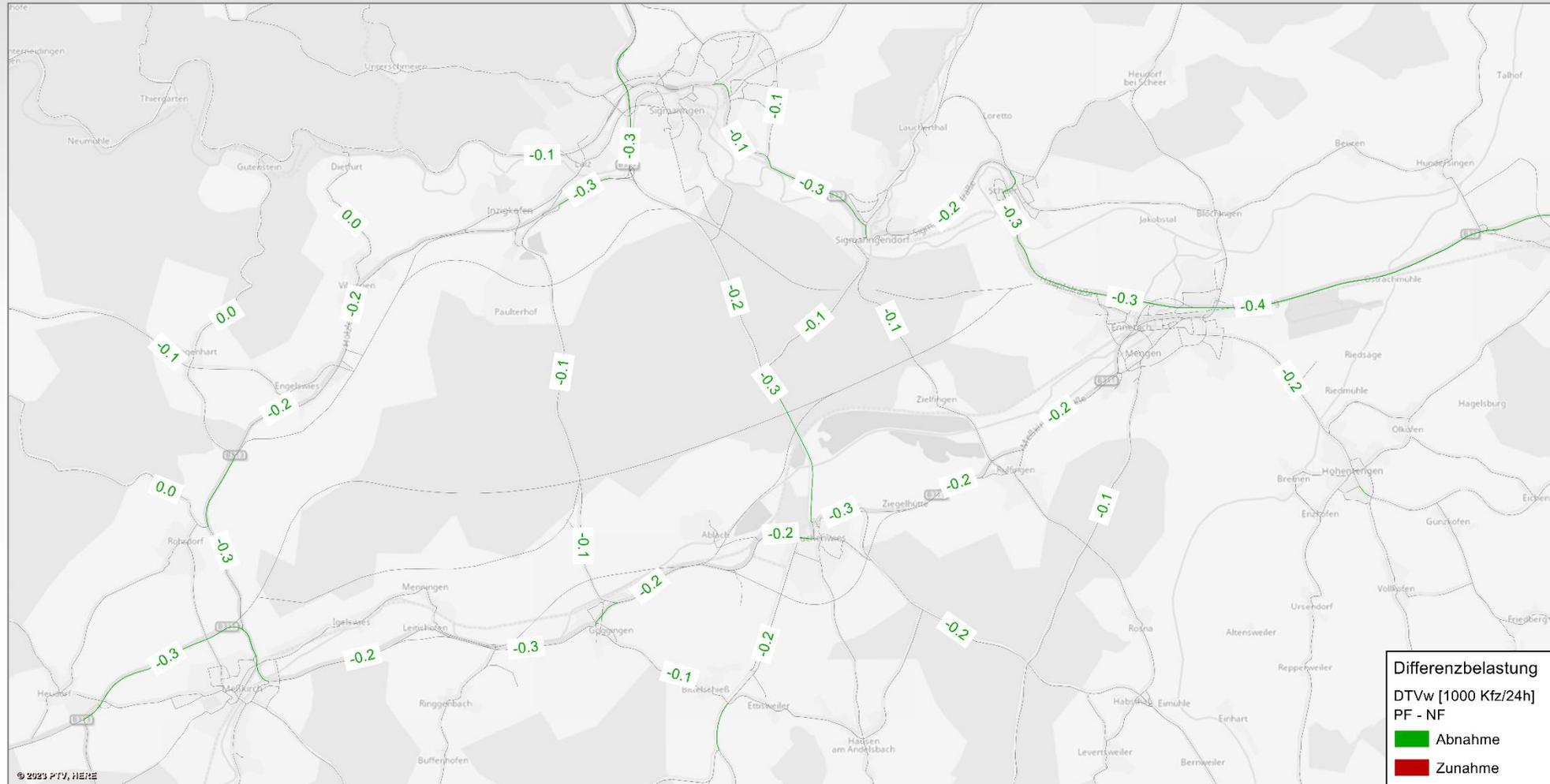
## Ergebnisse Ablachtalbahn Variante 2: Veränderungen im MIV



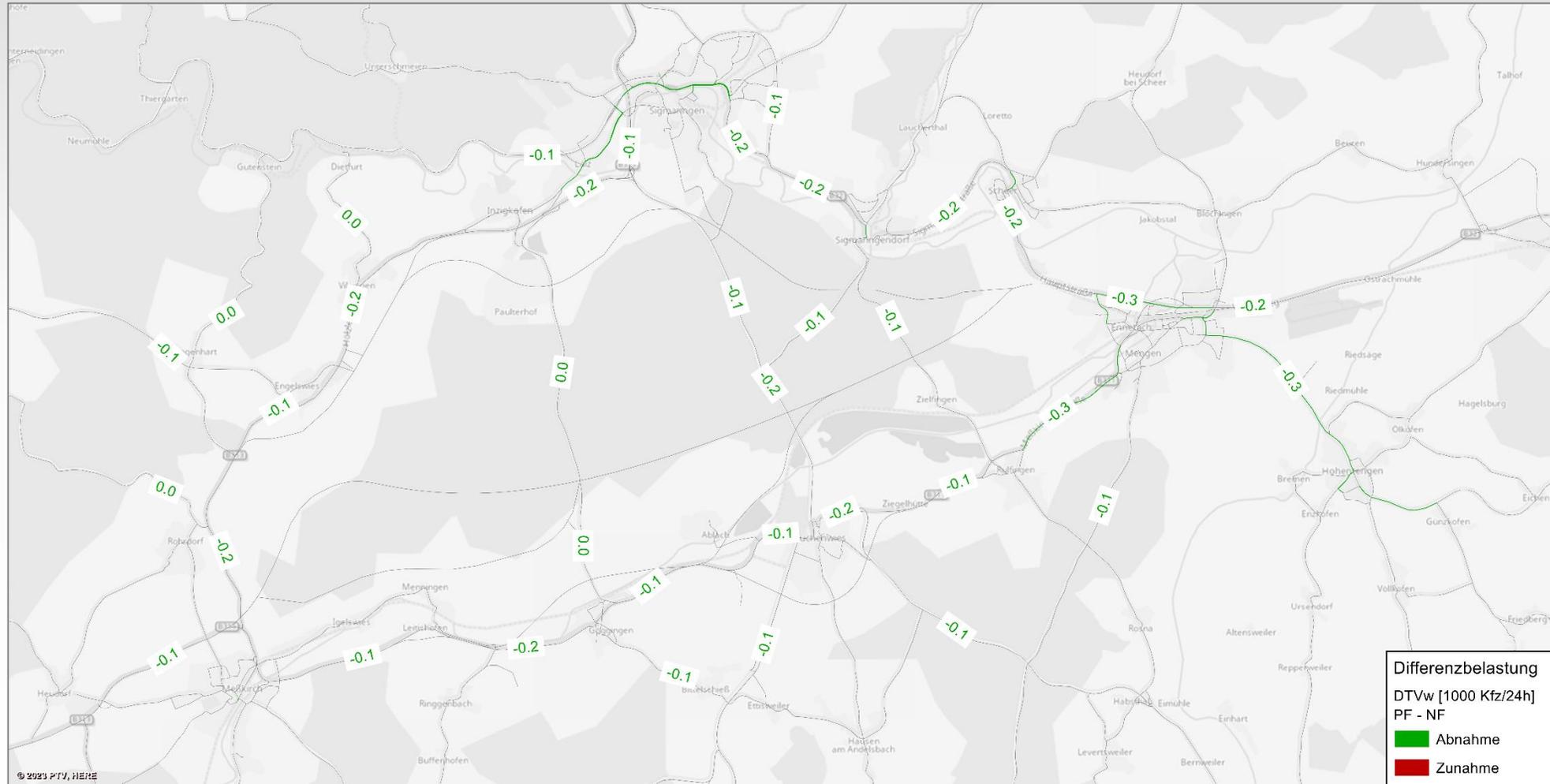
## Ergebnisse Ablachtalbahn Variante 2: Veränderungen im MIV



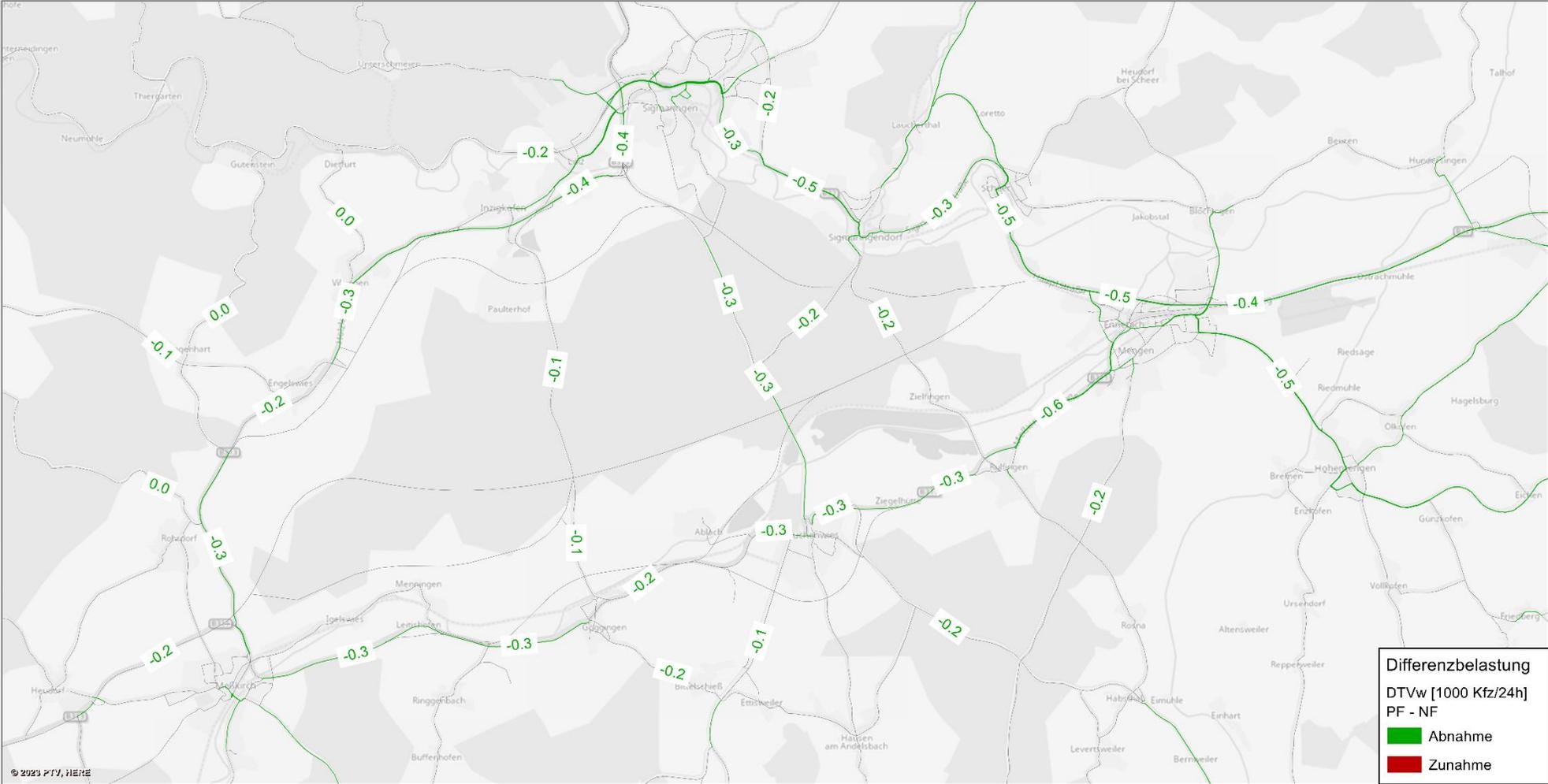
## Ergebnisse Homeoffice (Vergleich mit Prognose Nullfall)



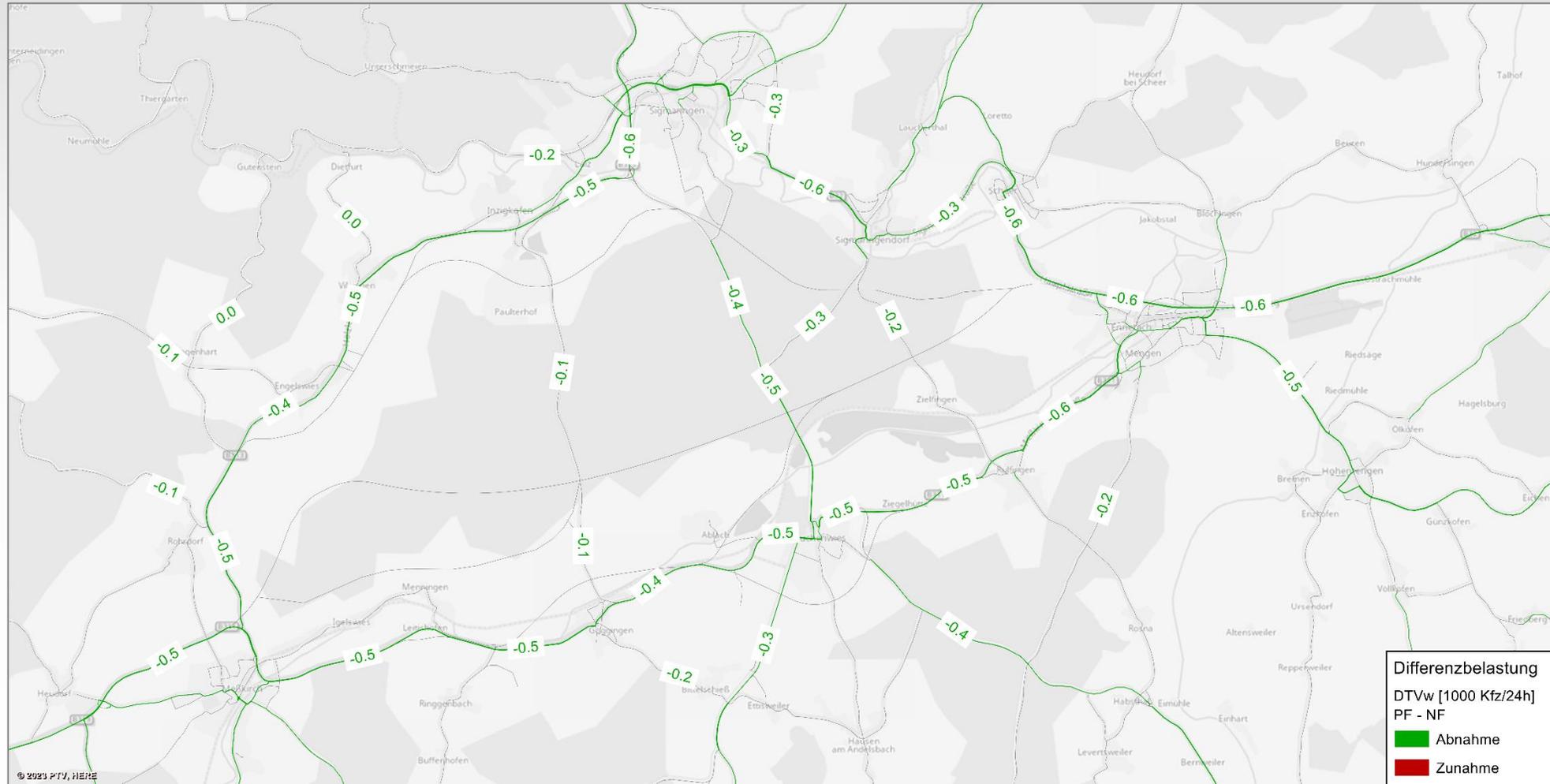
## Ergebnisse Radverkehr (NPM, KSS)



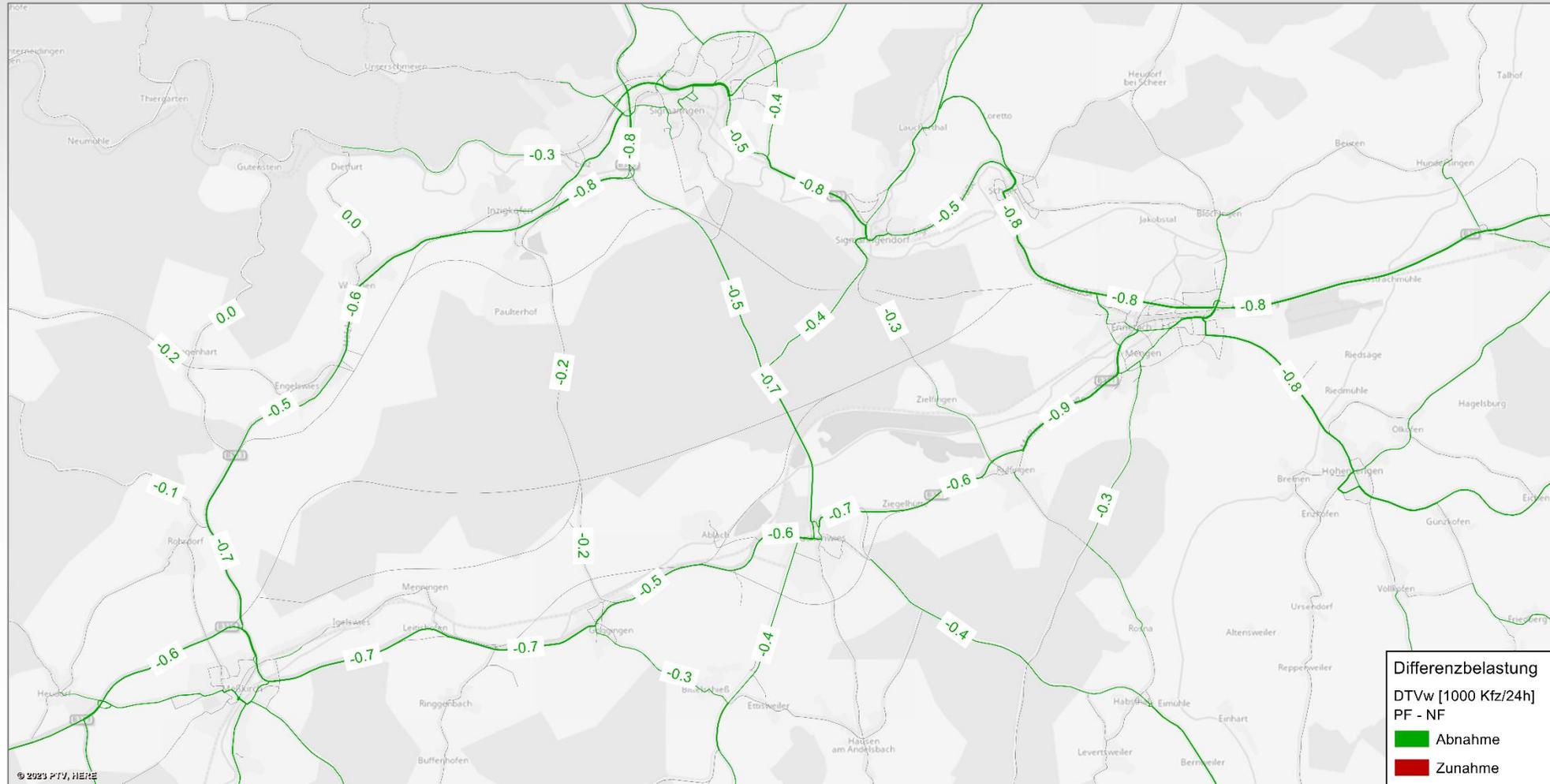
### Ergebnisse Radverkehr (NPM, KSS+)



## Ergebnisse Gesamt (mit KSS beim Radverkehr)



## Ergebnisse Gesamt (mit KSS+ beim Radverkehr)



### Ergebnisse Gesamt (mit KSS+ beim Radverkehr)

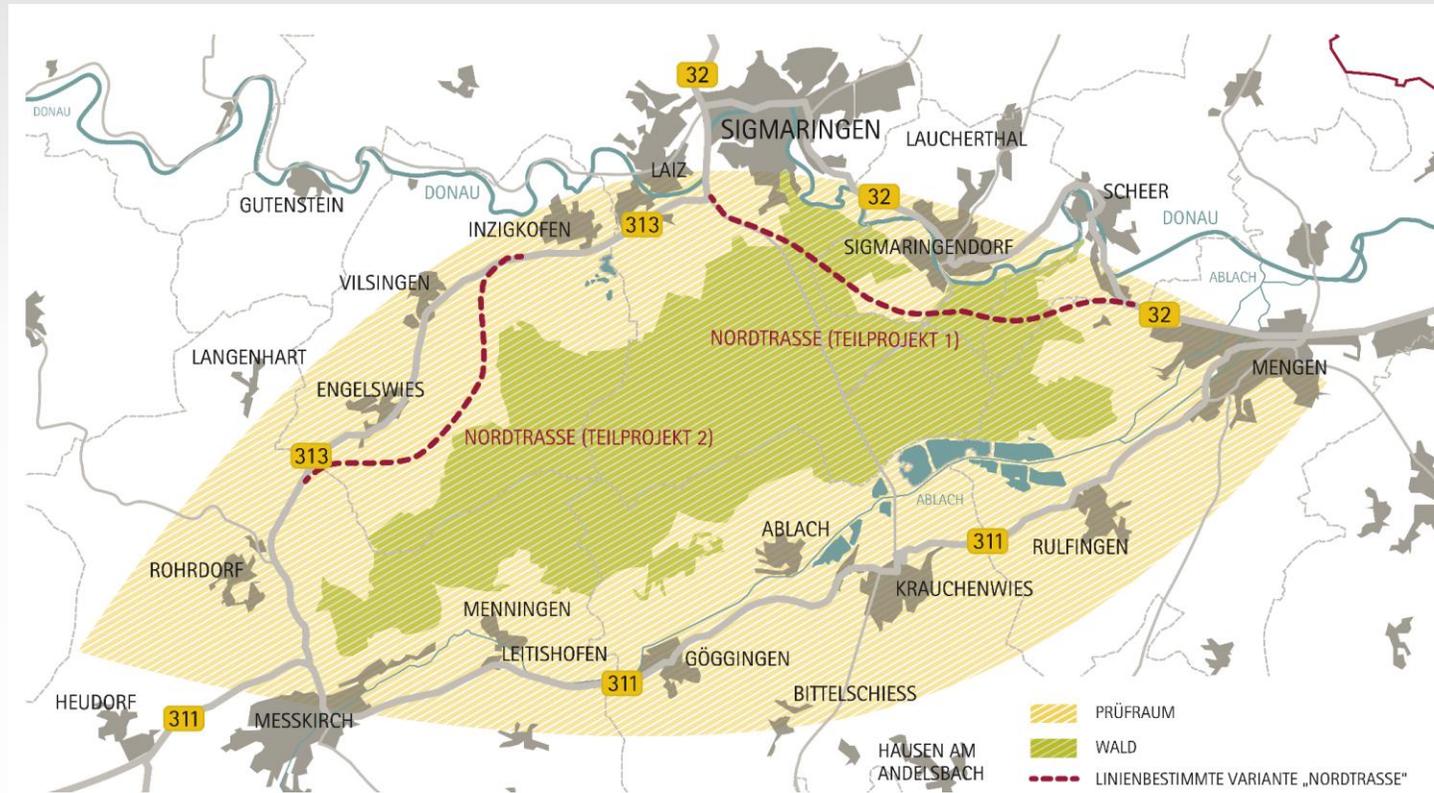


### Ergebnisse Gesamt (mit KSS+ beim Radverkehr)

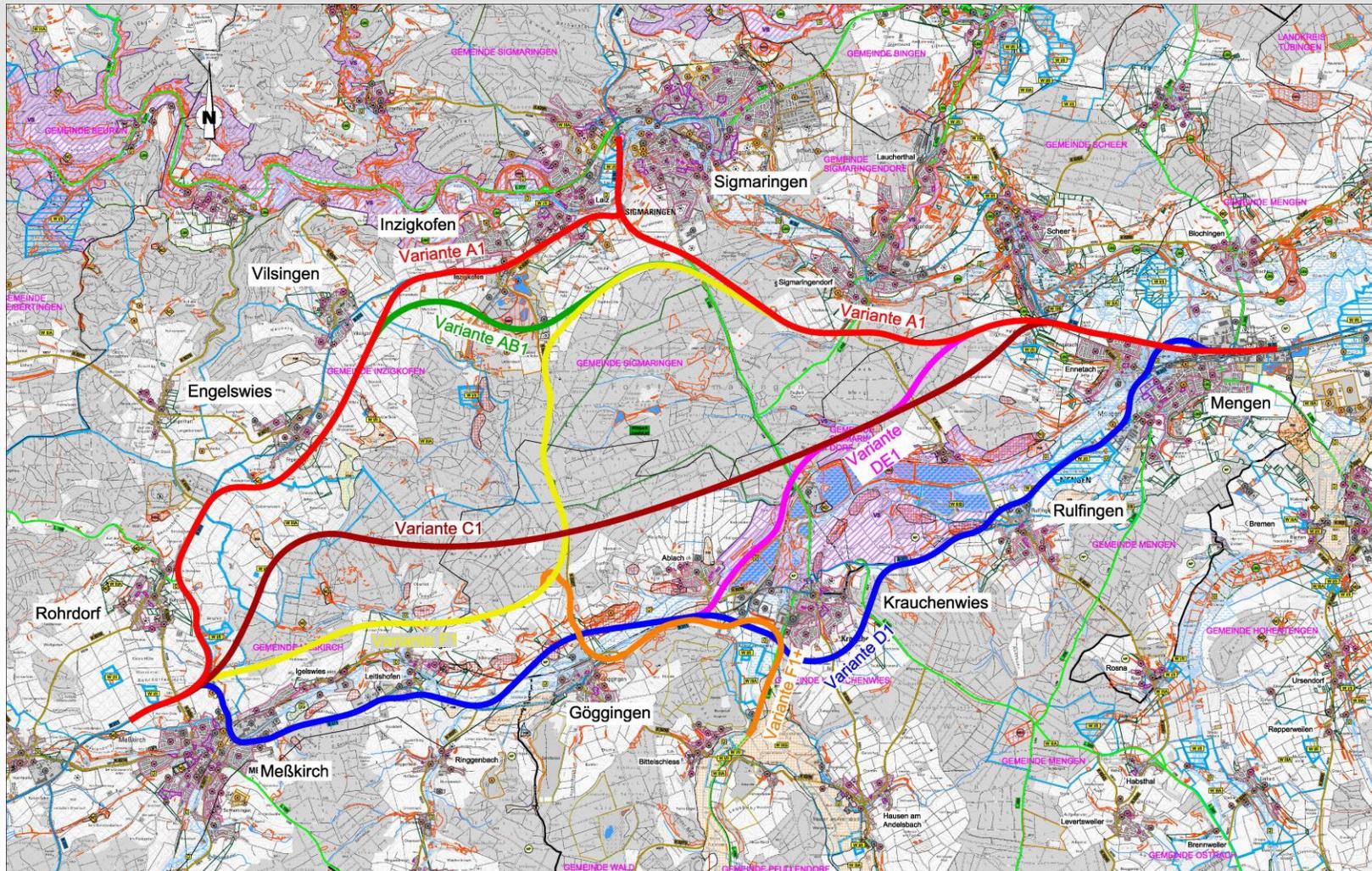


Relative Veränderungen  
Prognose Nullfall  
Prognose Nullfall alternativ

## Arbeitsstand Variantenvergleich



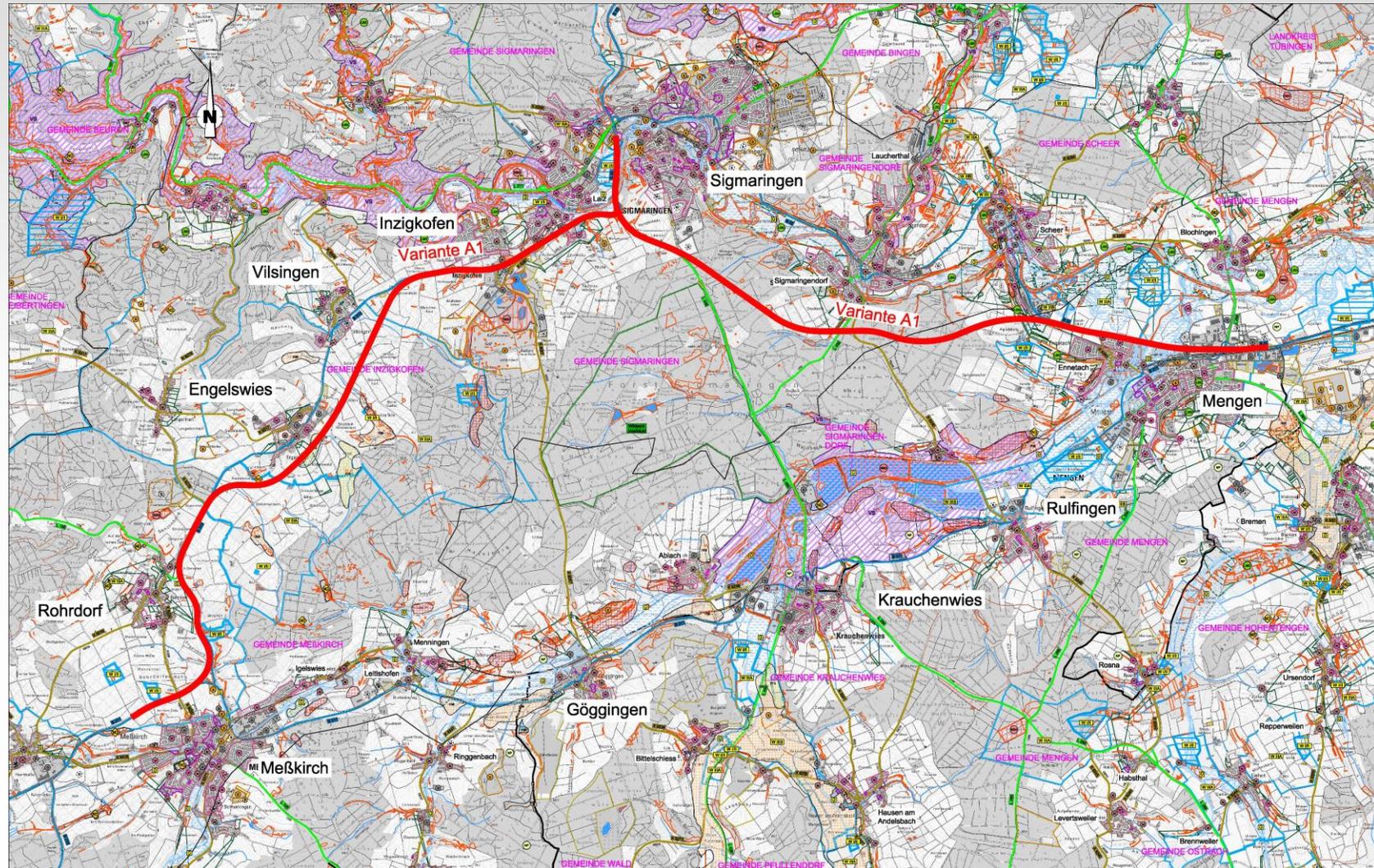
## Variantenübersicht



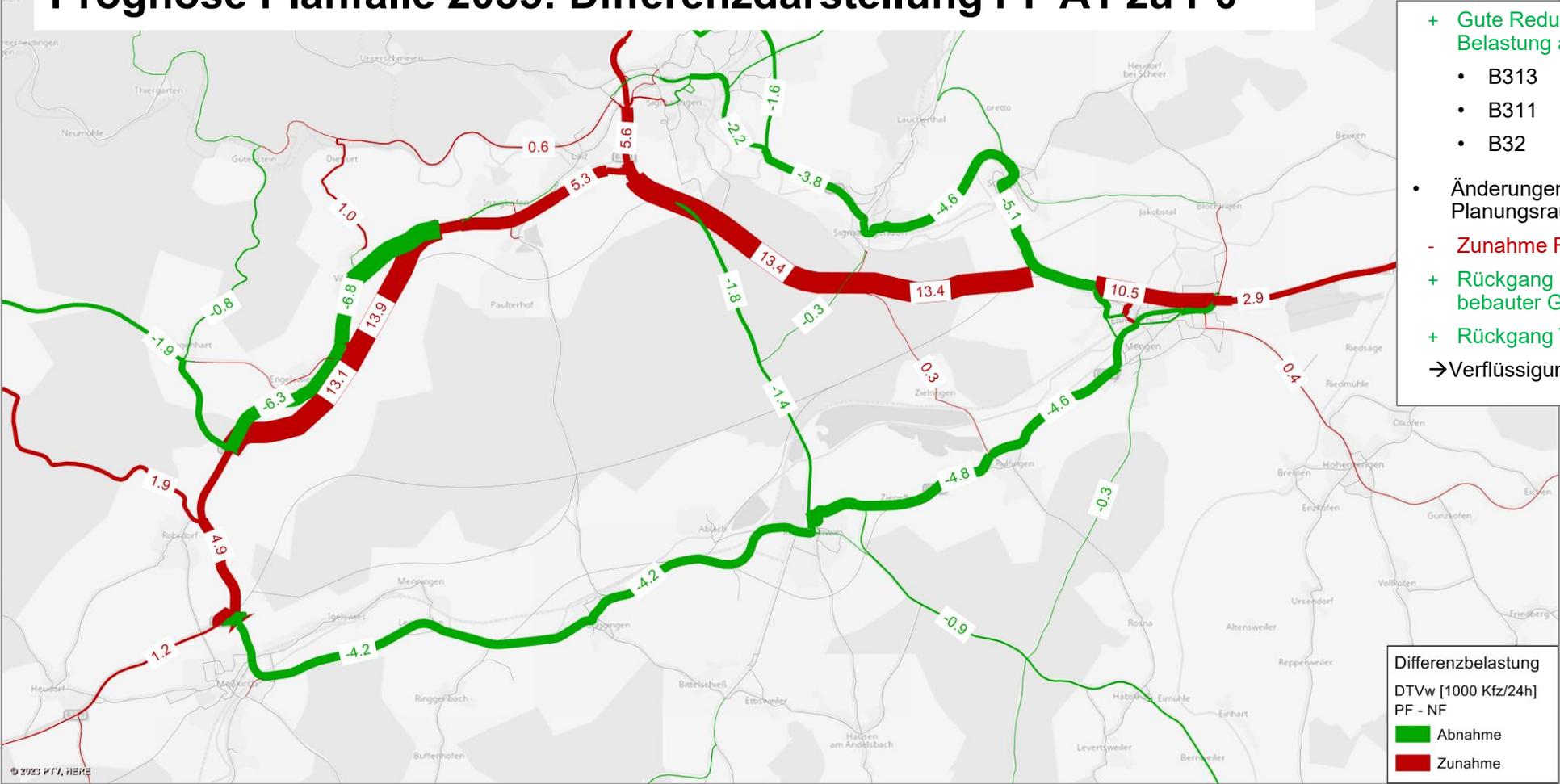


## Variante A1

- Nordtrasse
- Trassenkorridor
- Länge 23,9 km
- Baubeginn: Meßkirch
- Bauende: Mengen



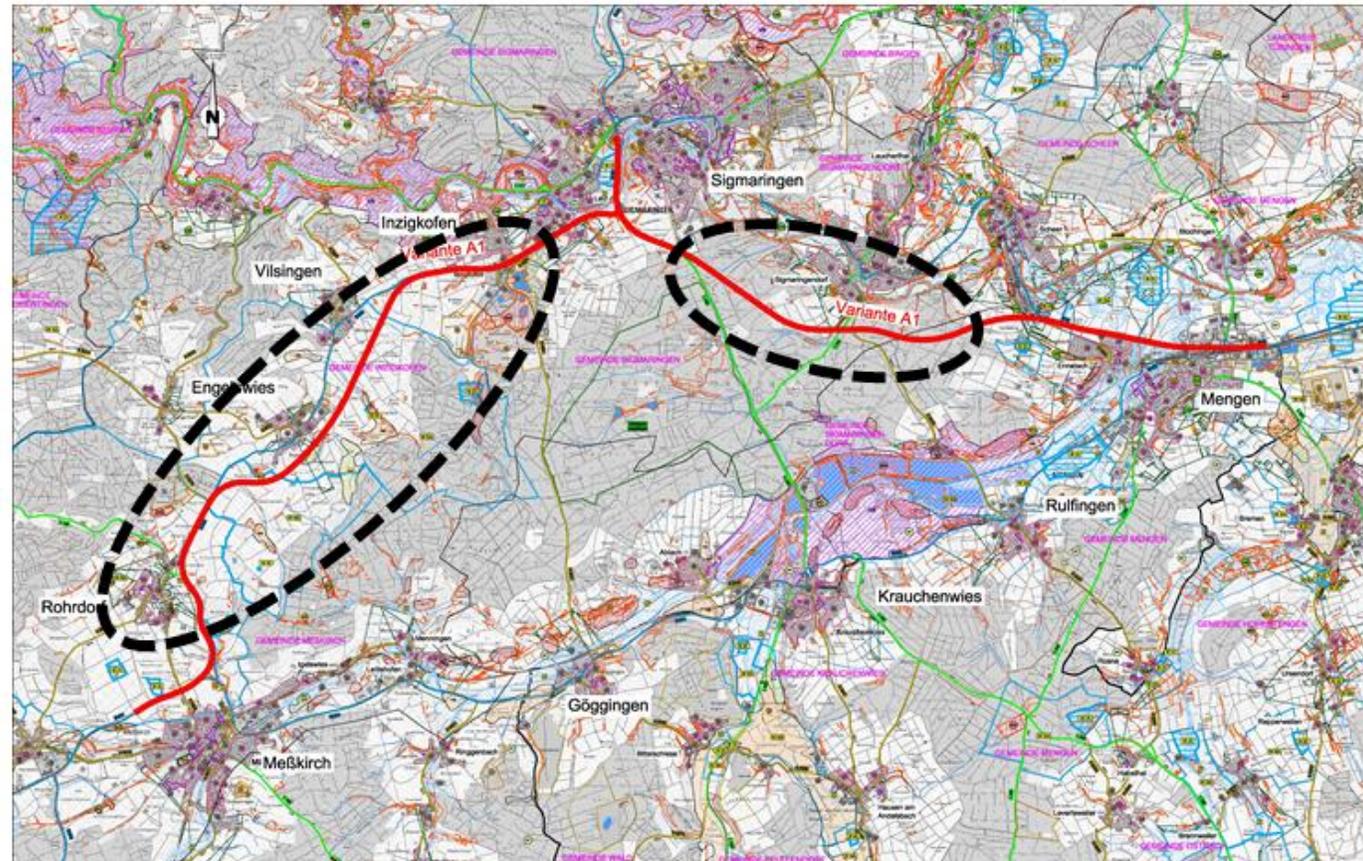
**Prognose Planfälle 2035: Differenzdarstellung PF A1 zu P0**



- + Gute Reduktion der absoluten Belastung auf Bestandstrassen
  - B313
  - B311
  - B32
- Änderungen bezogen auf den Planungsraum
- Zunahme Fahrleistung gesamt
- + Rückgang Fahrleistung innerhalb bebauter Gebiete
- + Rückgang Verkehrsbeteiligungsdauer
- Verflüssigung des Verkehrs

Differenzbelastung  
 DTVw [1000 Kfz/24h]  
 PF - NF  
■ Abnahme  
■ Zunahme

## Variante A1 → maßgebliche Konfliktbereiche aus umweltfachlicher Sicht





## Variante A1 → maßgebliche umweltfachliche Konflikte

- **Waldflächenverlust und forstrechtlicher Ausgleich**



**vergleichsweise mittlere Konflikte:**

- Dauerhafter Waldverlust und Zerschneidung zweier Waldgebiete auf einer Länge von rund 4 km
- eingeschränkte Flächenverfügbarkeit für Ersatzaufforstungen, erheblicher Kompensationsbedarf innerhalb Wald

- **Biotope / Fauna / Artenschutz**

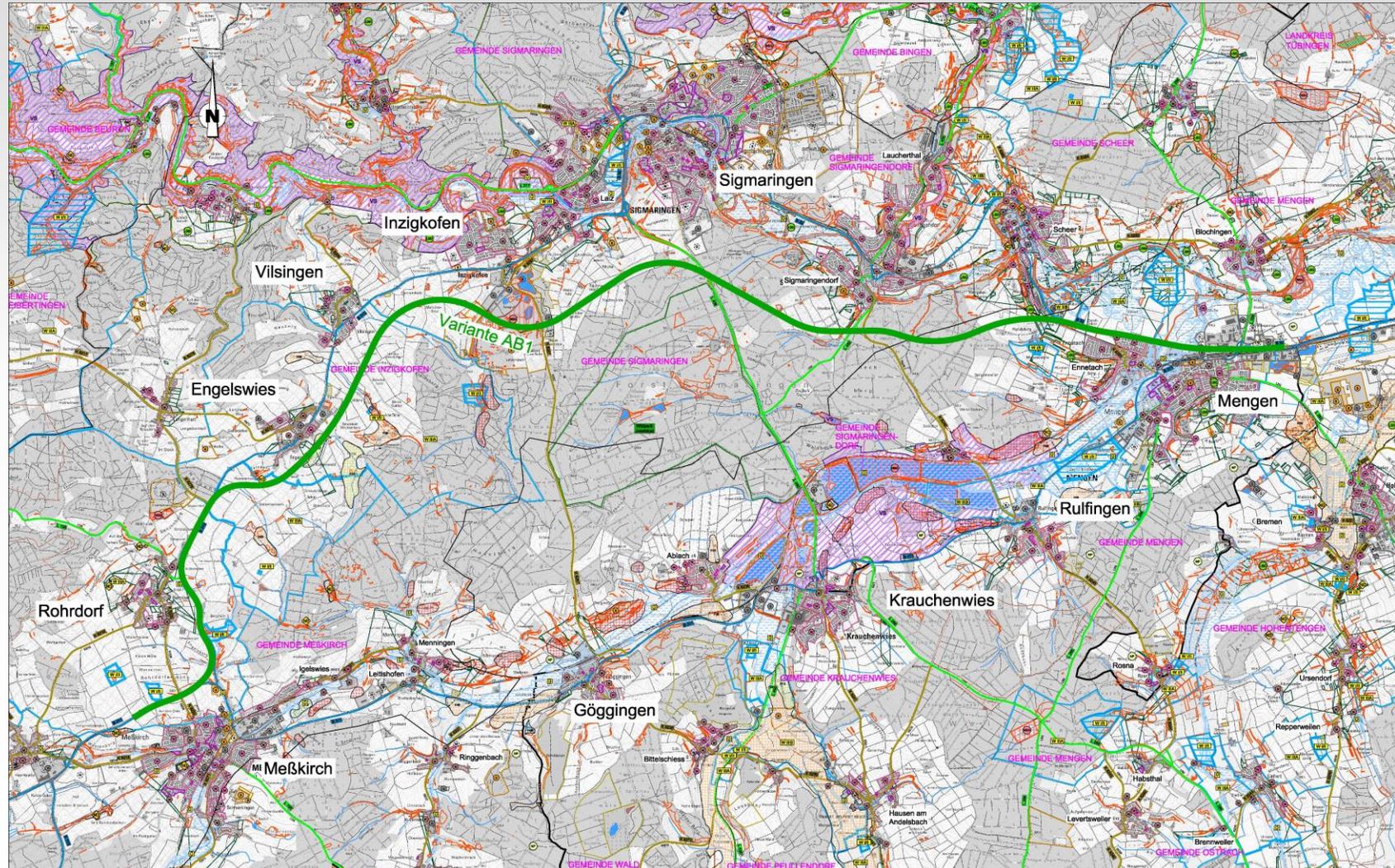


**hohe Konflikte:**

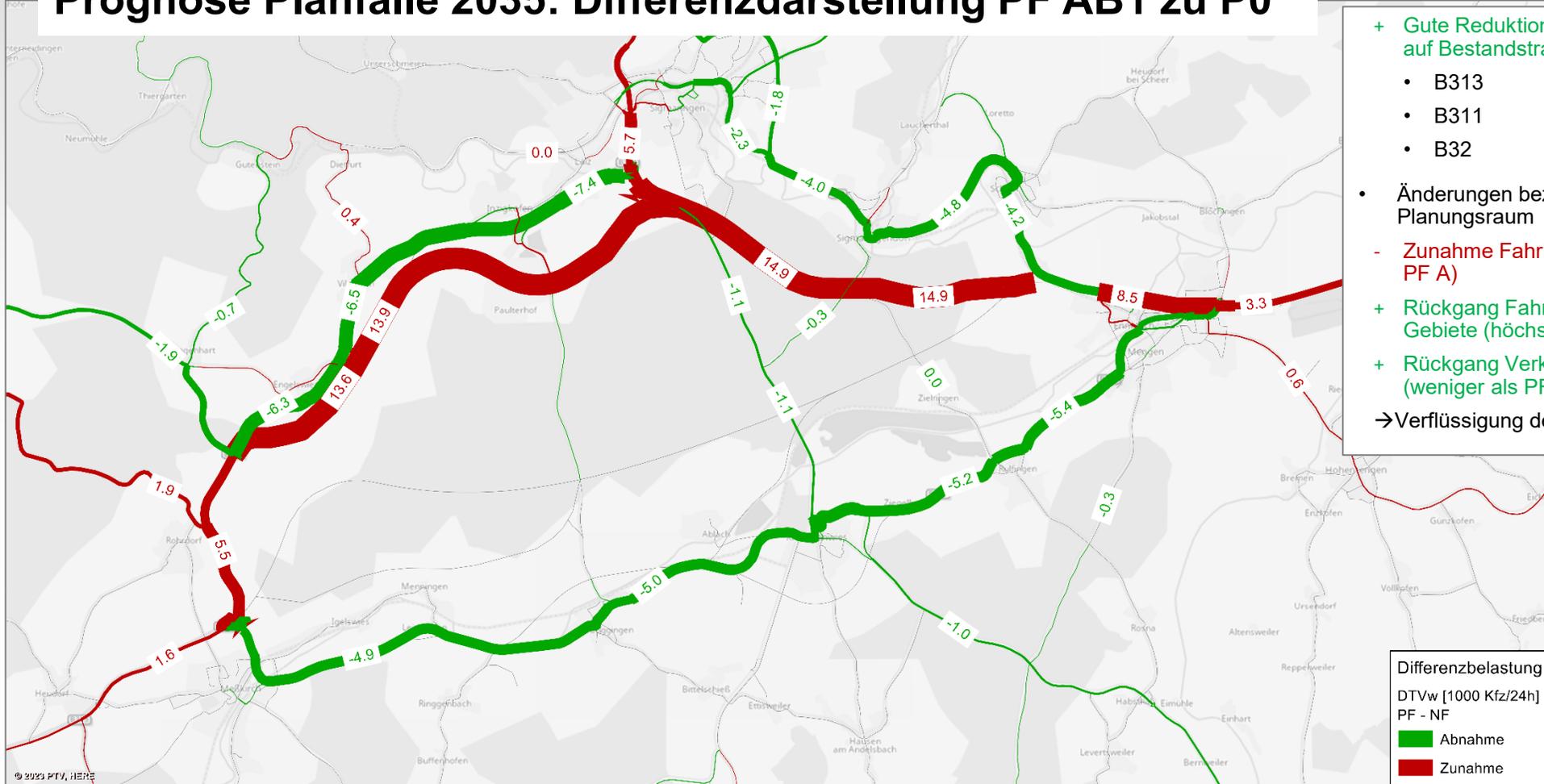
- Betroffenheit von geschützten Biotoptypen, FFH-LRT und Standorten bedeutsamer Pflanzenarten
- Betroffenheit von naturnahen Still- und Fließgewässern, Magerwiesen und Buchen-Wäldern
- Betroffenheit eines Wildtierkorridors nationaler Bedeutung
- erhebliche, umfangreiche und nur teilweise minderbare Konflikte mit der Feldvogelfauna in hoher Revierdichte (Feldlerche, Raubwürger, Kornweihe) mit Schwerpunkt im Westen, diesbzgl. sehr hoher erwarteter Bedarf an kompensatorischen / funktionserhaltenden Maßnahmen
- erhebliche Konflikte für Waldvogelfauna, Fledermäuse und Amphibien (Gelbbauchunke, Kammmolch) in der östlichen Trassenhälfte

## Variante AB1

- Waldtrasse
- Trassenkorridor
- Länge 23,2 km
- Baubeginn: Meßkirch
- Bauende: Mengen

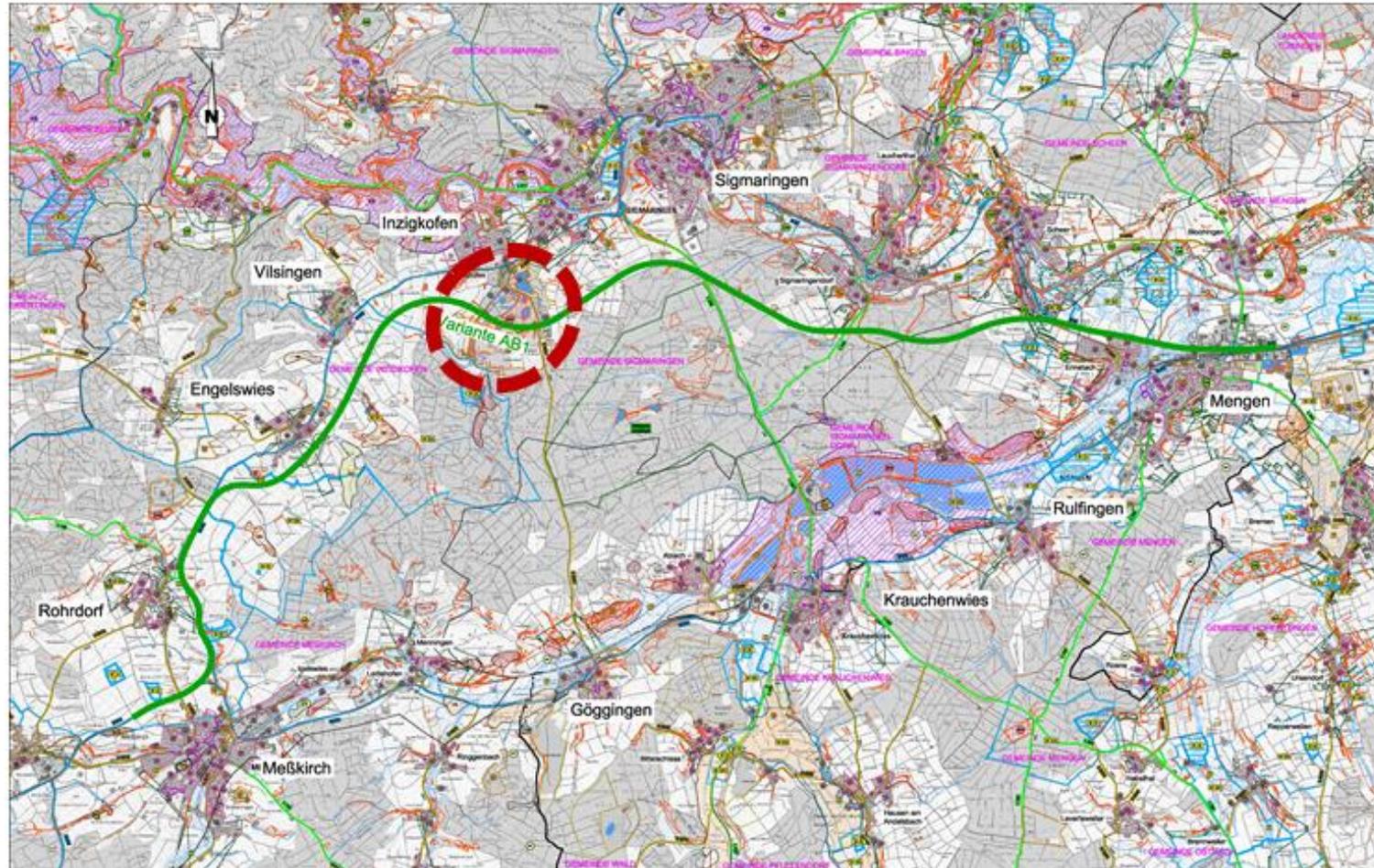


## Prognose Planfälle 2035: Differenzdarstellung PF AB1 zu P0



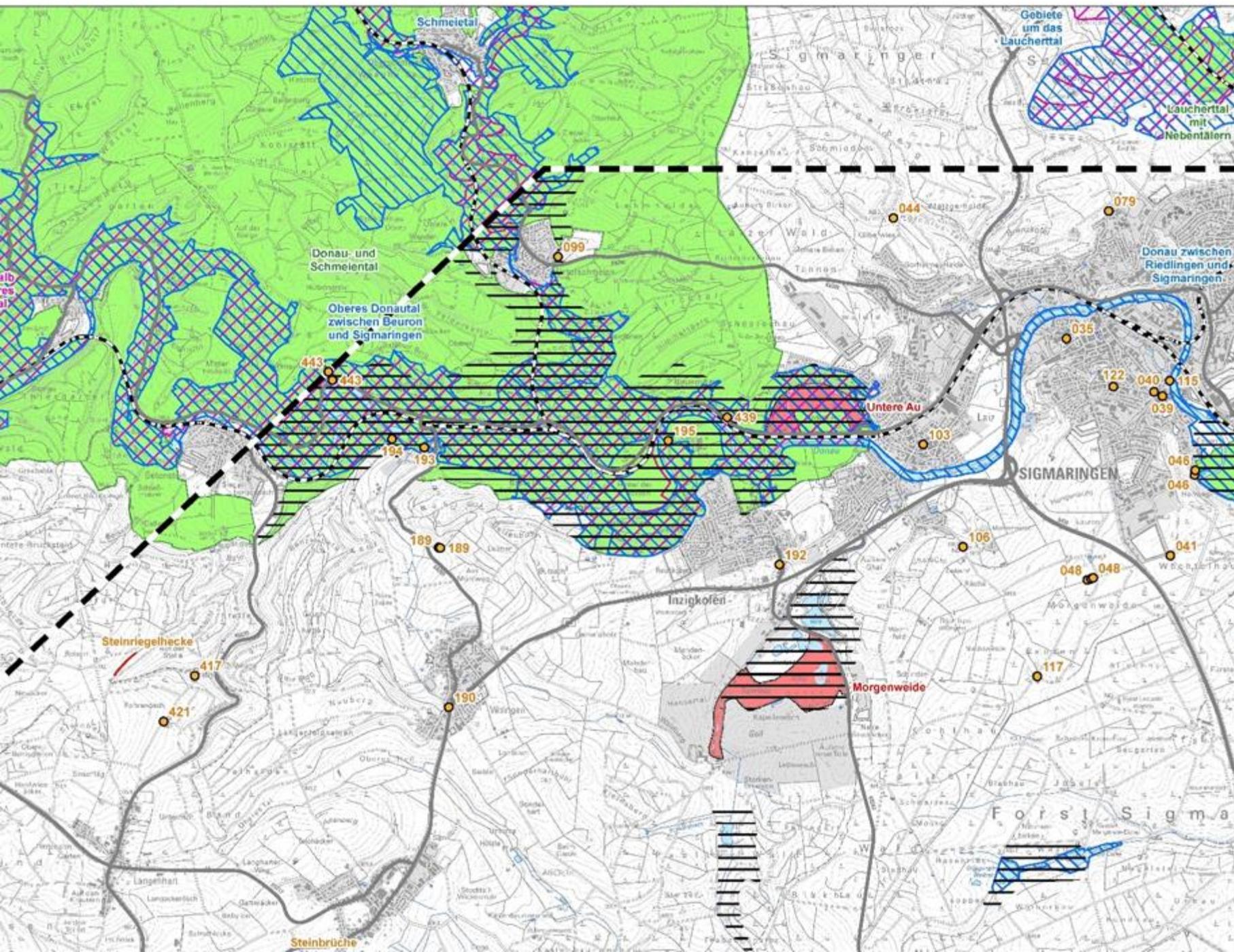
- + Gute Reduktion der absoluten Belastung auf Bestandstrassen (besser als PF A)
  - B313
  - B311
  - B32
- Änderungen bezogen auf den Planungsraum
- Zunahme Fahrleistung gesamt (mehr als PF A)
- + Rückgang Fahrleistung innerhalb bebauter Gebiete (höchster Rückgang)
- + Rückgang Verkehrsbeteiligungsdauer (weniger als PF A)
- Verflüssigung des Verkehrs

## Variante AB1 → maßgeblicher Konfliktbereich aus umweltfachlicher Sicht



**B 311n / B 313 Meßkirch – Mengen**  
**Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)**  
**zur Voruntersuchung**  
 – Beitrag zur Linienfindung –

**Karte 3a: Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**  
 – Geschützte Flächen und Strukturen



**Rechtliche Festsetzungen**

- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Flächenhaftes Naturdenkmal
- Punktuellies Naturdenkmal
- Natura 2000 – FFH-Gebiet
- Natura 2000 – Vogelschutzgebiet

**Gesamtplanerische Ausweisung**

- Schutzbedürftiger Bereich für Naturschutz und Landschaftspflege (Vorranggebiet)

## Variante AB1

- **Waldflächenverlust und forstrechtlicher Ausgleich**



- **vergleichsweise mittlere Konflikte:**

- zusätzlicher dauerhafter Waldverlust bei Rückführung der Untervariante in die Variante A1 südlich von Sigmaringen
    - zusätzlicher Flächenbedarf für Ersatzaufforstungen, zusätzlicher Kompensationsbedarf innerhalb Wald

- **Schutzgebiete Natur und Landschaft**



- **Konflikte äußerst kritisch:**

- Betroffenheit des Naturschutzgebietes „Morgenweide“ bei Inzigkofen

- **Biotope / Fauna / Artenschutz**

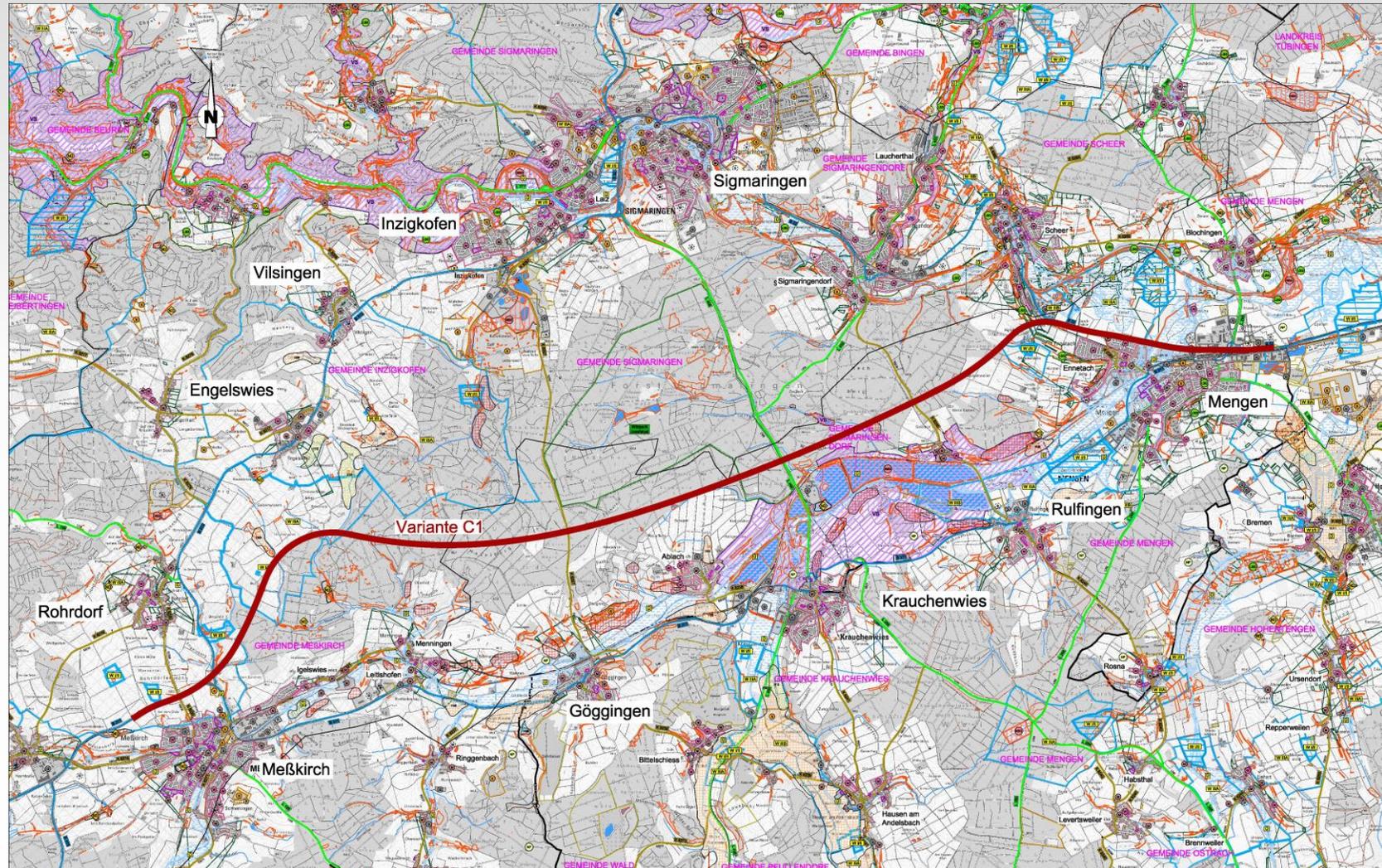


- **Konflikte äußerst kritisch :**

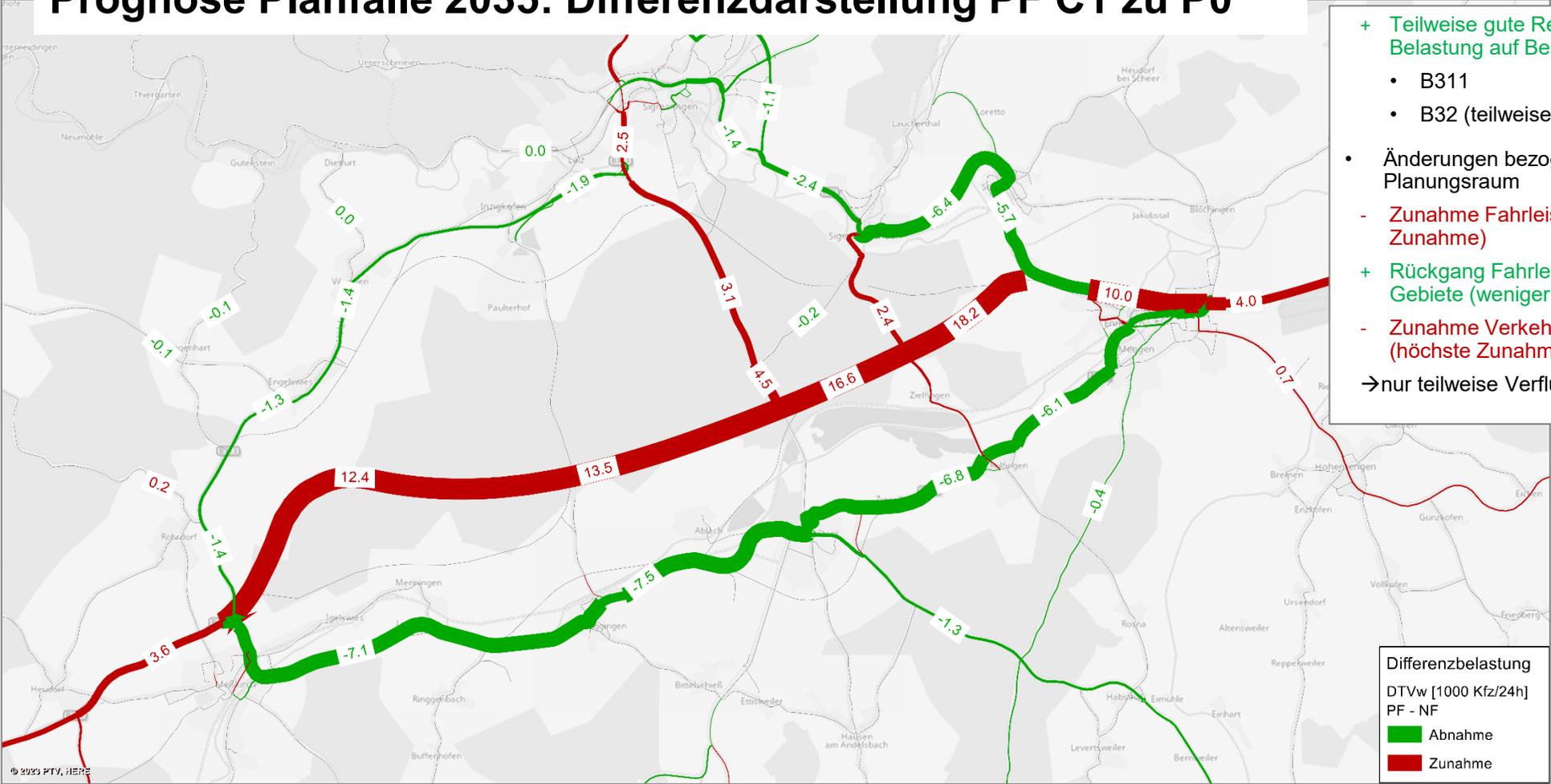
- Betroffenheit von geschützten Biotoptypen, FFH-LRT und Standorten bedeutsamer Pflanzenarten
    - Betroffenheit von wertvollen Feuchtbiotopen und Artenvorkommen durch Grundwasserabsenkung
    - Betroffenheit u.a. von naturnahen Fließ- und Stillgewässern, mind. einer Doline, Magerwiesen, Gebüsch feuchter Standorte, hochwertigen Sukzessionswäldern, einem Hainbuchen-Eichen-Wald und Vorkommen von Mücken-Händelwurz und Sumpf-Stendelwurz
    - Betroffenheit sensibler faunistischer Arten (z. B. Wasserralle)

## Variante C1

- BI-Trasse
- Trassenkorridor
- Länge 20,2 km
- Baubeginn: Meßkirch
- Bauende: Mengen



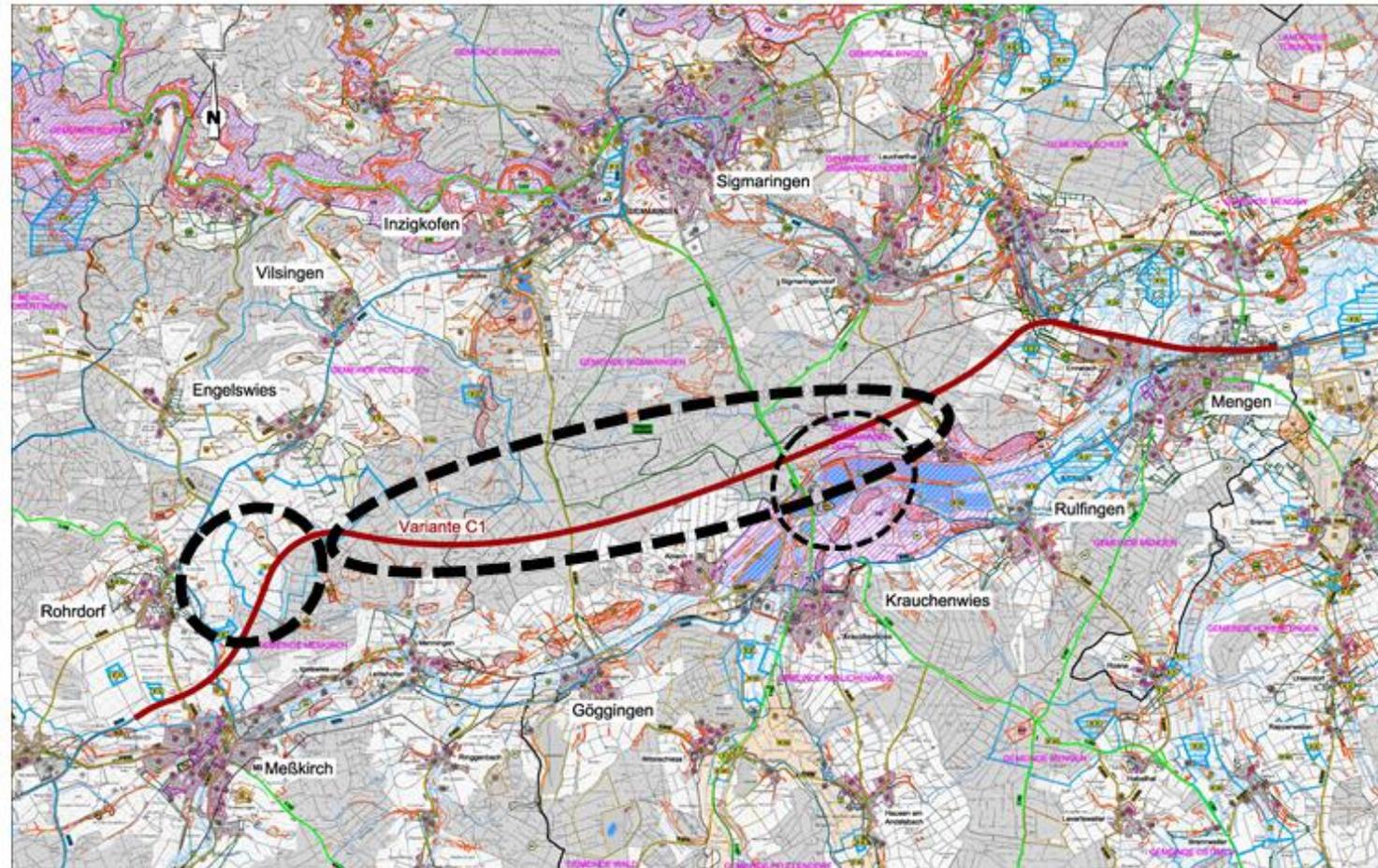
# Prognose Planfälle 2035: Differenzdarstellung PF C1 zu P0



- + Teilweise gute Reduktion der absoluten Belastung auf Bestandstrassen
    - B311
    - B32 (teilweise)
  - Änderungen bezogen auf den Planungsraum
    - Zunahme Fahrleistung gesamt (höchste Zunahme)
    - + Rückgang Fahrleistung innerhalb bebauter Gebiete (weniger als PF A)
    - Zunahme Verkehrsbeteiligungsdauer (höchste Zunahme)
- nur teilweise Verflüssigung des Verkehrs

Differenzbelastung  
DTVw [1000 Kfz/24h]  
PF - NF  
■ Abnahme  
■ Zunahme

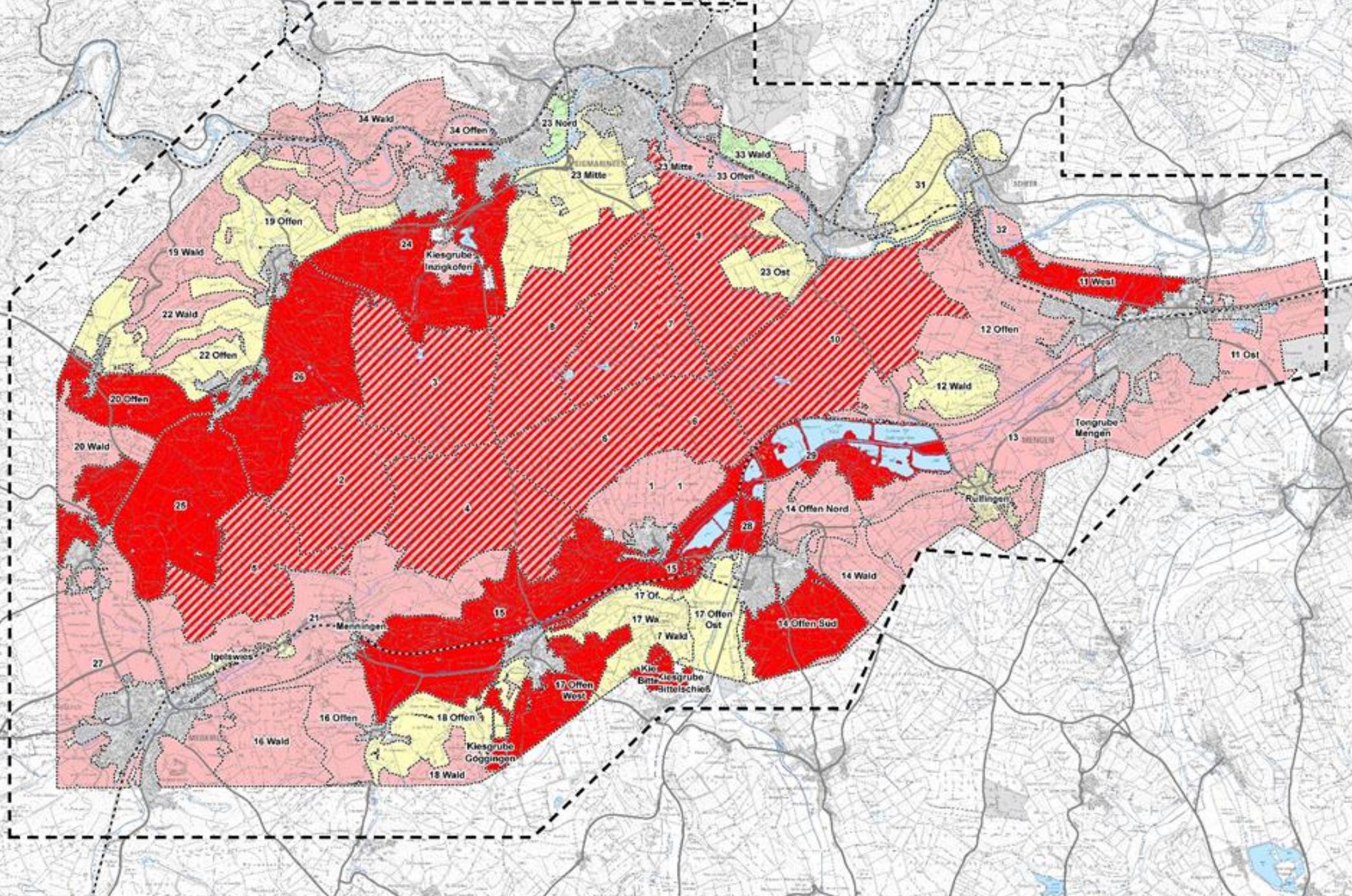
## Variante C1 → maßgebliche Konfliktbereiche aus umweltfachlicher Sicht



Karte 2f: Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt  
- Bewertung Fauna

- Bewertung von Lebensumkomplexen aus faunistischer Sicht:**
- Lebensumkomplex mit übergeordneter 1-3 (ausgewählte Lebensumkomplexe (Waldstufe 8))
  - Lebensumkomplex mit hoher oder überwiegender bis mittlerer Biod. Ang. (Waldst. Nr. 7 (3))
  - Lebensumkomplex mit hoher oder mittlerer Biod. Ang. (Waldstufe 7)
  - Lebensumkomplex mit anderer Bewertung (Waldstufe 6)
  - Lebensumkomplexe mit geringer oder sehr geringer Biodiversität (Waldstufe 4-5)

\* Geometrie für die Teilgebiete 2 - 10 (grün) teilweise nicht abgebildet



- Sonstige Informationen**
- Teilgebiet der Planung vom Bereich 2 (Waldst. Nr. 2, 2.2, 3, 5, 6)
  - Ortsgebiet etc.
  - Bahnlinie
  - Hauptverkehrsstraße
  - Ortsausgangsbereich

**Informationsgrundlage**

Anforderungen für Tierökologie und Planung, J. Sigmaringen, Februar 2022  
 (Anforderung, Aufl. 1/2019, geändert 1. Aufl. - Sonderauswertungen und Bewertung der Planung B 3174/13.3.1 Mengen - Sigmaringen - Sigmaringen)  
 im Auftrag des Landratsamtes Sigmaringen  
 Landratsamt Sigmaringen, Datum der Erstellung 12.06.2021, Planungsunterlagen  
 (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)

**Umschlag 137**

**Anlage 1**  
 Karte 2f: Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt  
 - Bewertung Fauna

**Auftraggeber:** Landratsamt Sigmaringen  
**Planungsträger:** Landschaftsplan Sigmaringen  
 - Statische Straßensanierungsprojekt

**Auftragnehmer:** Dipl.-Ing. (TU) B. Becke  
 - Umweltautorisierung und Infrastrukturplanung  
 - Göttinger Str. 17-19 71634 Tübingen

## Variante C1

- **Waldflächenverlust und forstrechtlicher Ausgleich**



**hohe Konflikte:**

- Dauerhafter Waldverlust und Zerschneidung eines großen zusammenhängenden Waldgebiets auf einer Länge von rund 12 km
- erhebliche Zerschneidungswirkung und Zerteilung eines funktionierenden Waldökosystems mit entstehenden südexponierten, zur Aushagerung neigenden Waldrändern mit erheblichen Rand- und Folgeschäden des nachgelagerten Bestands
- Bedeutung des großflächigen Waldgebiets bzgl. Klimaschutzfunktion (Kohlenstoffspeicher) ist erheblich
- Flächenverfügbarkeit für Ersatzaufforstungen in so hohem Umfang ggf. nicht gegeben, zzgl. erheblicher Kompensationsbedarf innerhalb Wald

- **Biotope / Fauna / Artenschutz**

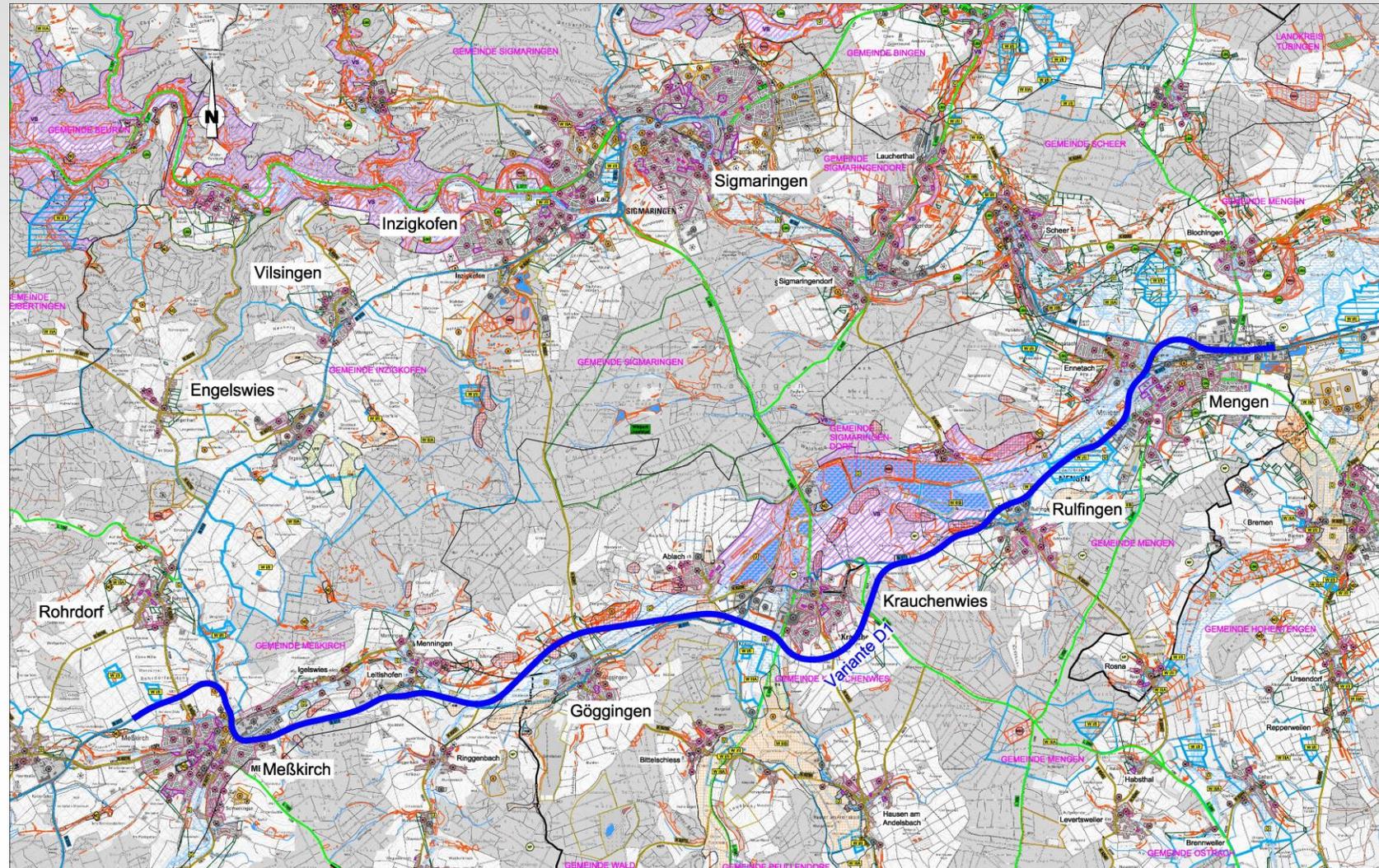


**hohe Konflikte:**

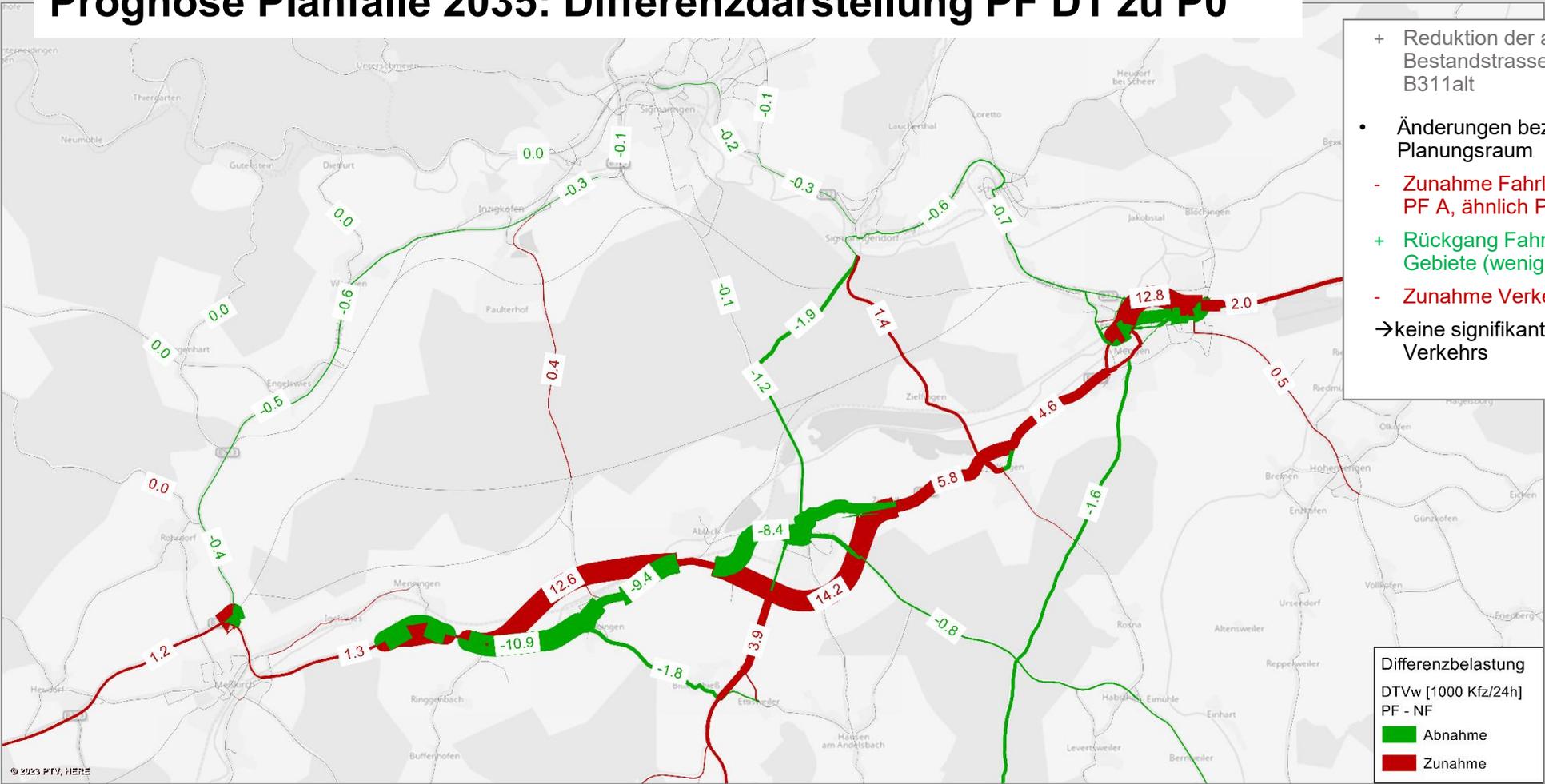
- Betroffenheit von geschützten Biotoptypen, FFH-LRT und Standorten bedeutsamer Pflanzenarten
- Betroffenheit u.a. von naturnahen Quellen, naturnahen Still- und Fließgewässern, Auwaldstreifen, Sumpfwäldern, Buchen-Wäldern und Eichen-Sekundärwäldern
- Betroffenheit eines Wildtierkorridors nationaler Bedeutung
- erhebliche Betroffenheit Feldvogelfauna (u. a. Raubwürger) im westlichsten Abschnitt
- erhebliche, umfangreiche, nur teilweise minderbare Konflikte mit der Waldfauna (Grauspecht, Feldschwirl, Fitis, Baumpieper, Fledermäuse, Gelbbauchunke, Kammmolch u.a.); diesbzgl. sehr hoher erwarteter Bedarf an kompensatorischen / funktionserhaltenden Maßnahmen
- negative Rückwirkung auf Vogelschutzgebiet Baggerseen Krauchenwies/Zielfingen nicht auszuschließen

## Variante D1

- Südtrasse
- Trassenkorridor
- Länge 21,8 km
- Baubeginn: Meßkirch
- Bauende: Mengen



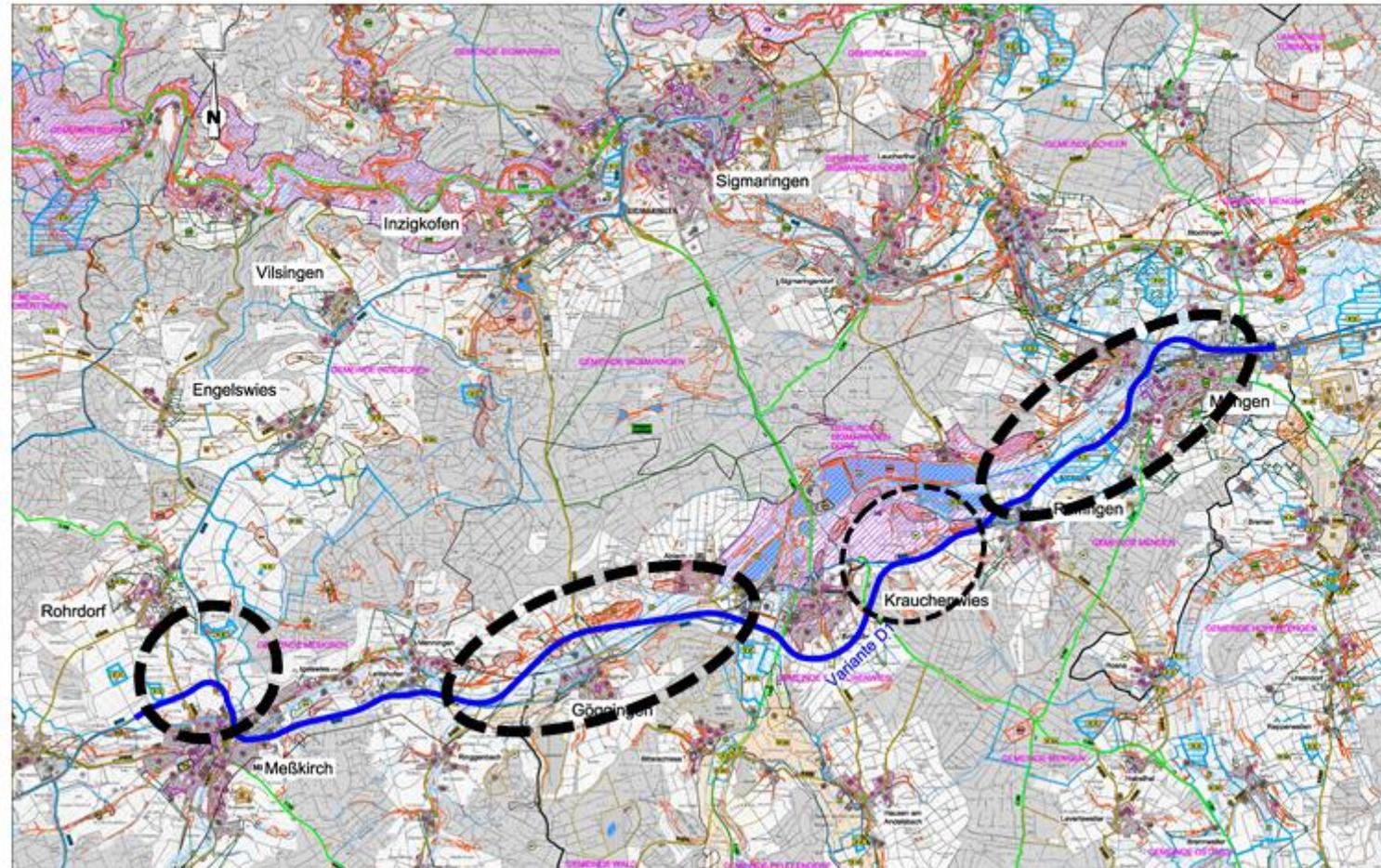
# Prognose Planfälle 2035: Differenzdarstellung PF D1 zu P0



- + Reduktion der absoluten Belastung auf Bestandstrassen nur im Bereich der B311alt
- Änderungen bezogen auf den Planungsraum
  - Zunahme Fahrleistung gesamt (mehr als PF A, ähnlich PF AB)
  - + Rückgang Fahrleistung innerhalb bebauter Gebiete (weniger als PF A)
  - Zunahme Verkehrsbeteiligungsdauer
- keine signifikante Verflüssigung des Verkehrs

Differenzbelastung  
DTVw [1000 Kfz/24h]  
PF - NF  
■ Abnahme  
■ Zunahme

# Variante D1 → maßgebliche Konfliktbereiche aus umweltfachlicher Sicht





## Variante D1

- **HQ100**



**hohe Konflikte:**

→ Mehrfach auf langer Strecke Betroffenheit von Überschwemmungsflächen im Ablachtal  
(Abschnitt Menningen / Krauchenwies sowie Rulfingen / Mengen)

- **Schutzgebiete Natur und Landschaft**



**hohe Konflikte:**

→ Betroffenheit eines Schutzbedürftigen Bereichs für Naturschutz und Landschaftspflege bei Göggingen  
→ Negative Rückwirkung auf benachbartes Vogelschutzgebiet „Baggerseen Krauchenwies/Zielfingen“ können nicht ausgeschlossen werden (FFH-Vorprüfung erforderlich)

- **Biotope / Fauna / Artenschutz**

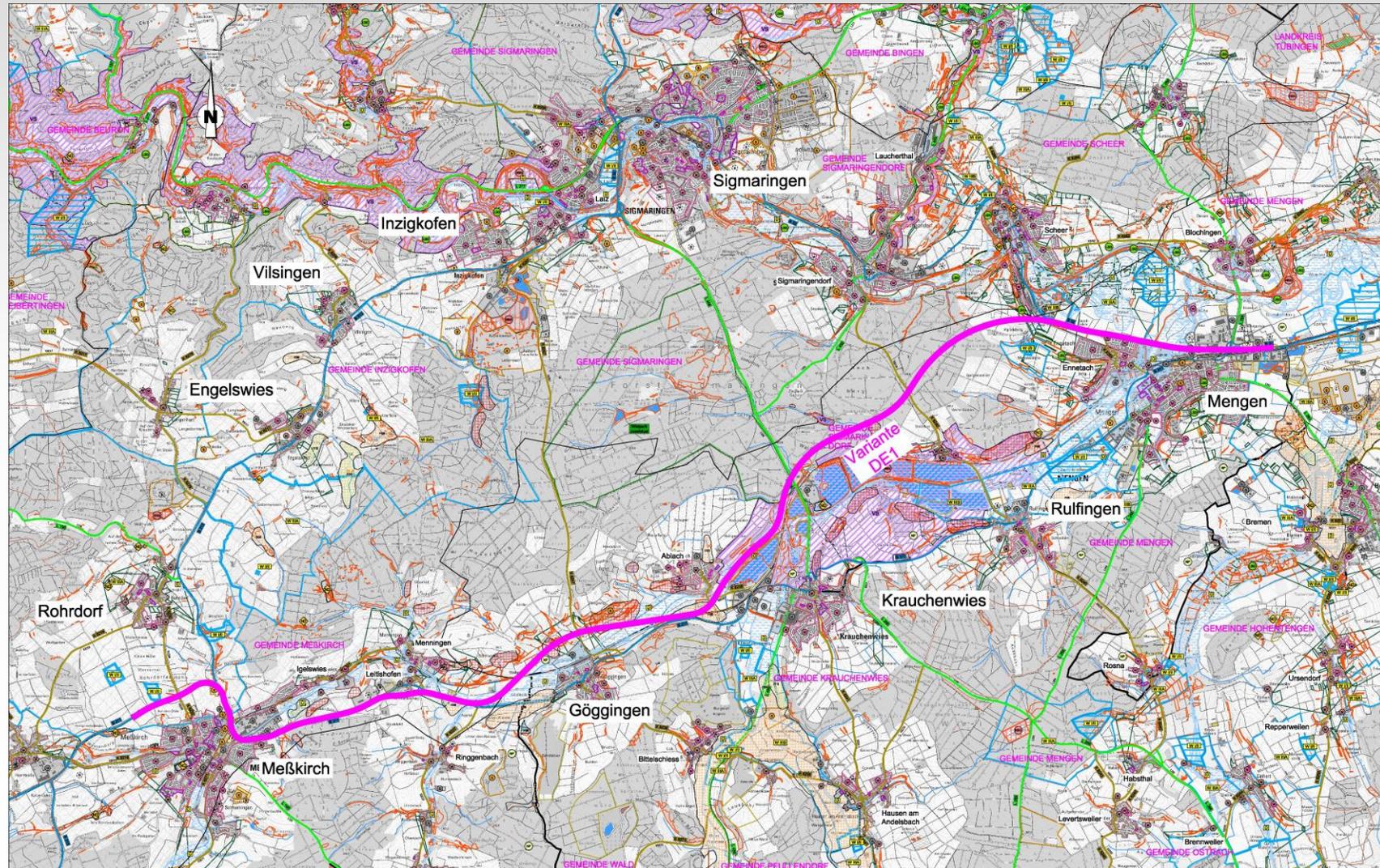


**hohe Konflikte:**

→ Betroffenheit von geschützten Biotoptypen, FFH-LRT und Standorten bedeutsamer Pflanzenarten  
→ Betroffenheit u.a. einer offenen natürlichen Gesteinshalde, naturnahe Bachabschnitte, Nasswiesen, Magerwiesen, Gebüsch feuchter Standorte, Auwaldstreifen, einem Bruchwald, Buchen-Wäldern und Vorkommen von Walzen-Segge und Brauner Segge  
→ Betroffenheit eines Wildtierkorridors nationaler Bedeutung  
→ erhebliche und nur teilweise minderbare Konflikte mit der Feldvogelfauna (Feldlerche, Raubwürger) und abschnittsweise Vogelarten von Wald-Offenlandübergangsbereichen (Wendehals); diesbzgl. sehr hoher erwarteter Bedarf an kompensatorischen / funktionserhaltenden Maßnahmen  
→ negative Rückwirkung auf Vogelschutzgebiet Baggerseen Krauchenwies/Zielfingen nicht auszuschließen

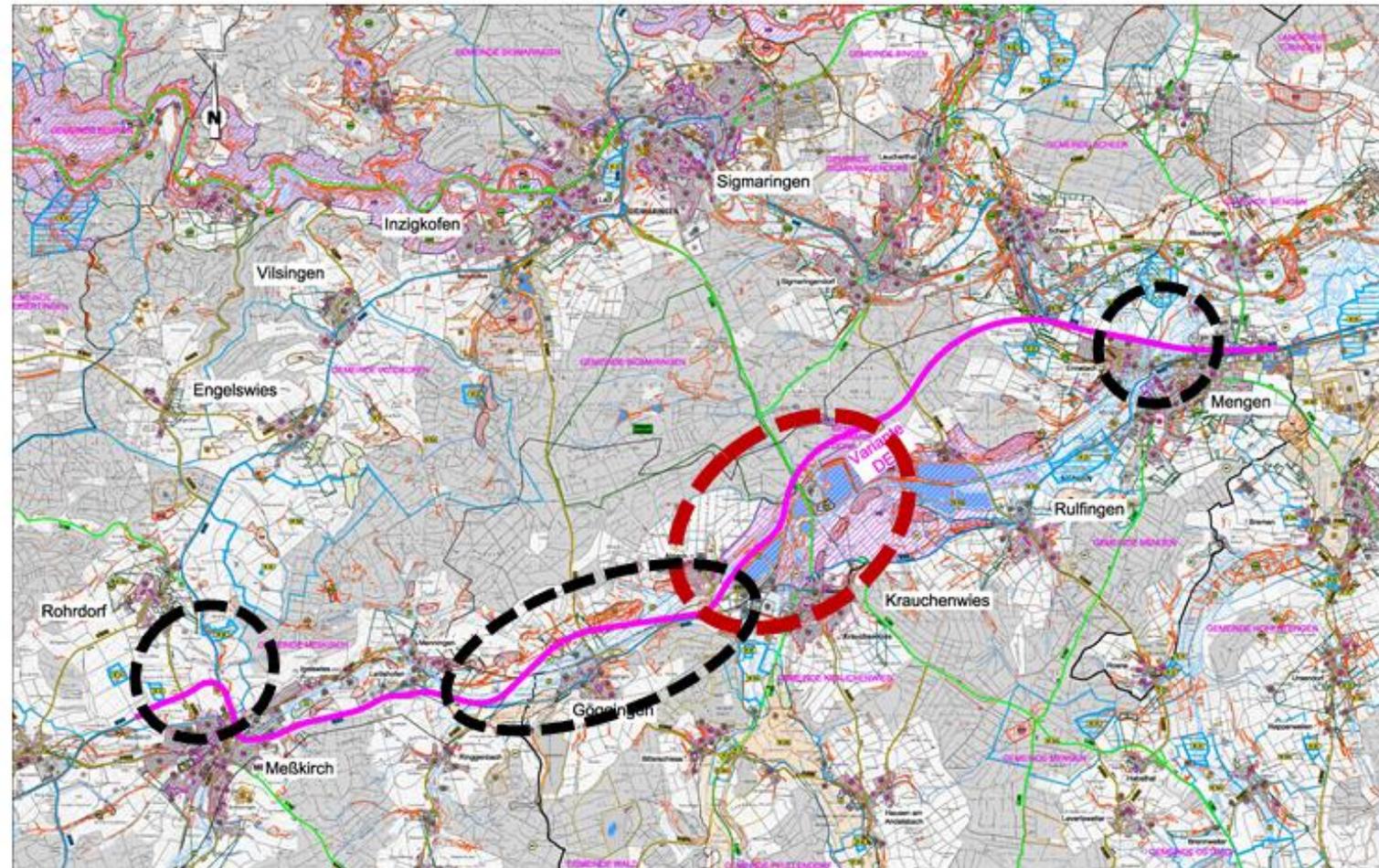
## Variante DE1

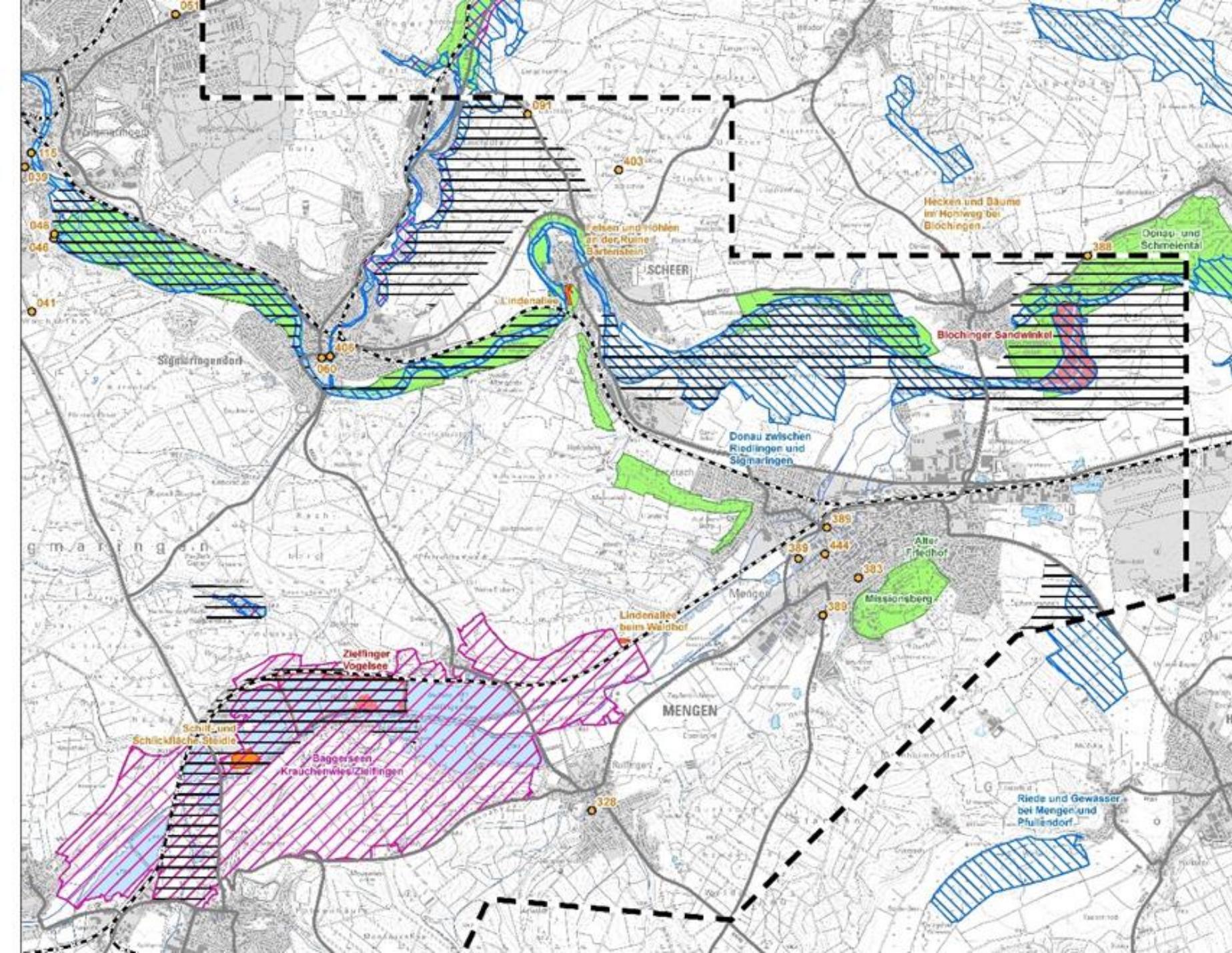
- Grenzwegtrasse
- Trassenkorridor
- Länge 21,4 km
- Baubeginn: Meßkirch
- Bauende: Mengen





# Variante DE1 → maßgebliche Konfliktbereiche aus umweltfachlicher Sicht





**Rechtliche Festsetzungen**

- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Flächenhaftes Naturdenkmal
- Punktuell Naturdenkmal
- Natura 2000 – FFH-Gebiet
- Natura 2000 – Vogelschutzgebiet

**Gesamtpianerische Ausweisung**

- Schutzbedürftiger Bereich für Naturschutz und Landschaftspflege (Vorranggebiet)

Sonstige Informationen

## Variante DE1

- **HQ100**



**hohe Konflikte:**

→ Mehrfach auf langer Strecke Betroffenheit von Überschwemmungsflächen im Ablachtal  
(Abschnitt Menningen / Krauchenwies sowie Bereich der Bestandtrasse bei Ennetach / Mengen)

- **Schutzgebiete Natur und Landschaft**



**Konflikte äußerst kritisch:**

→ Betroffenheit von zwei Schutzbedürftigen Bereichen für Naturschutz und Landschaftspflege  
→ Durchschneidung des Vogelschutzgebietes „Baggerseen Krauchenwies/Zielfingen“;  
erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten, die voraussichtlich nicht mit verhältnismäßigen Mitteln kompensiert werden können.  
Da die Trasse auch sonst keine erkennbaren Vorteile zeigt, wird dies als Ausschlusskriterium bewertet

- **Biotope / Fauna / Artenschutz**

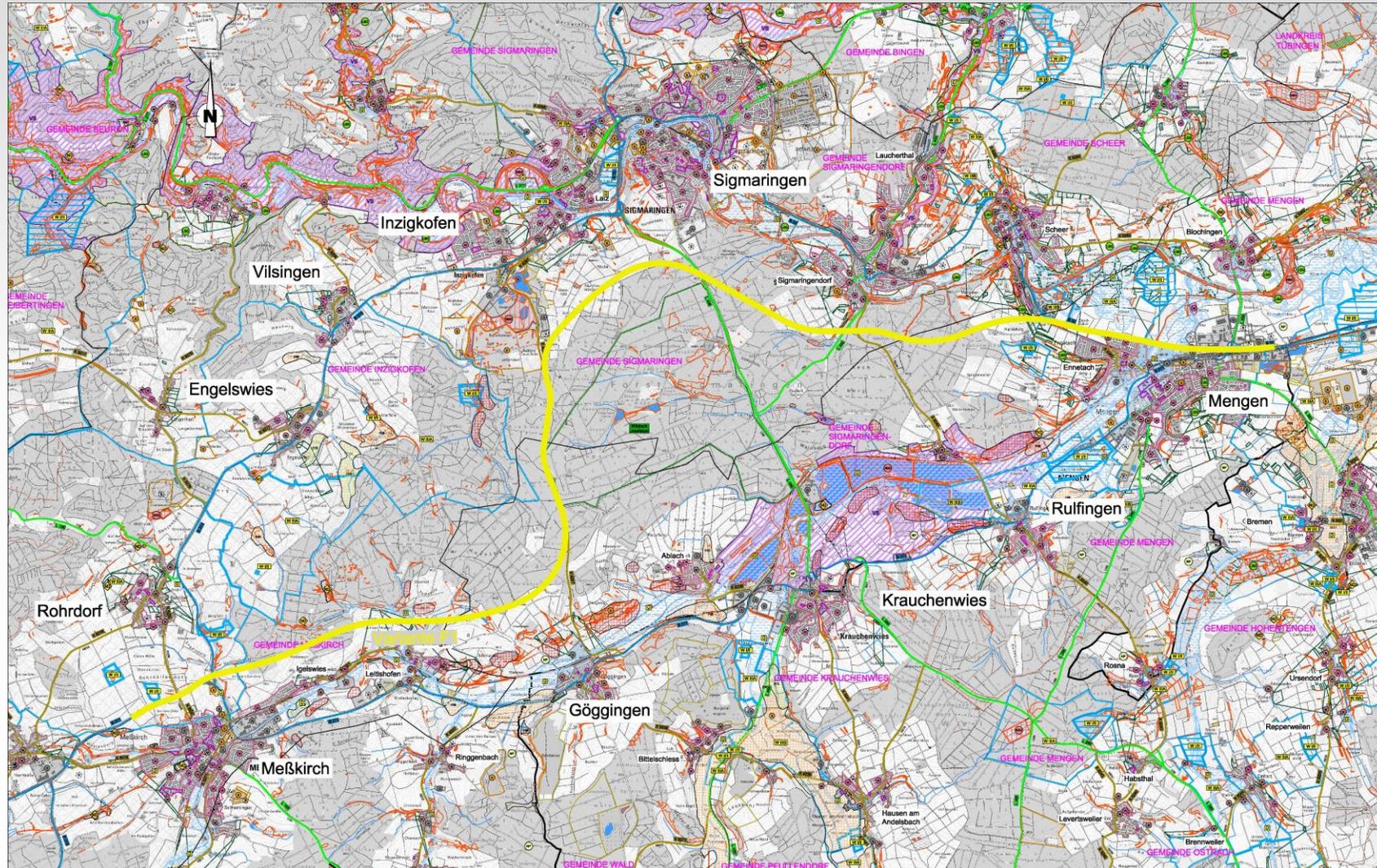


**Konflikte äußerst kritisch:**

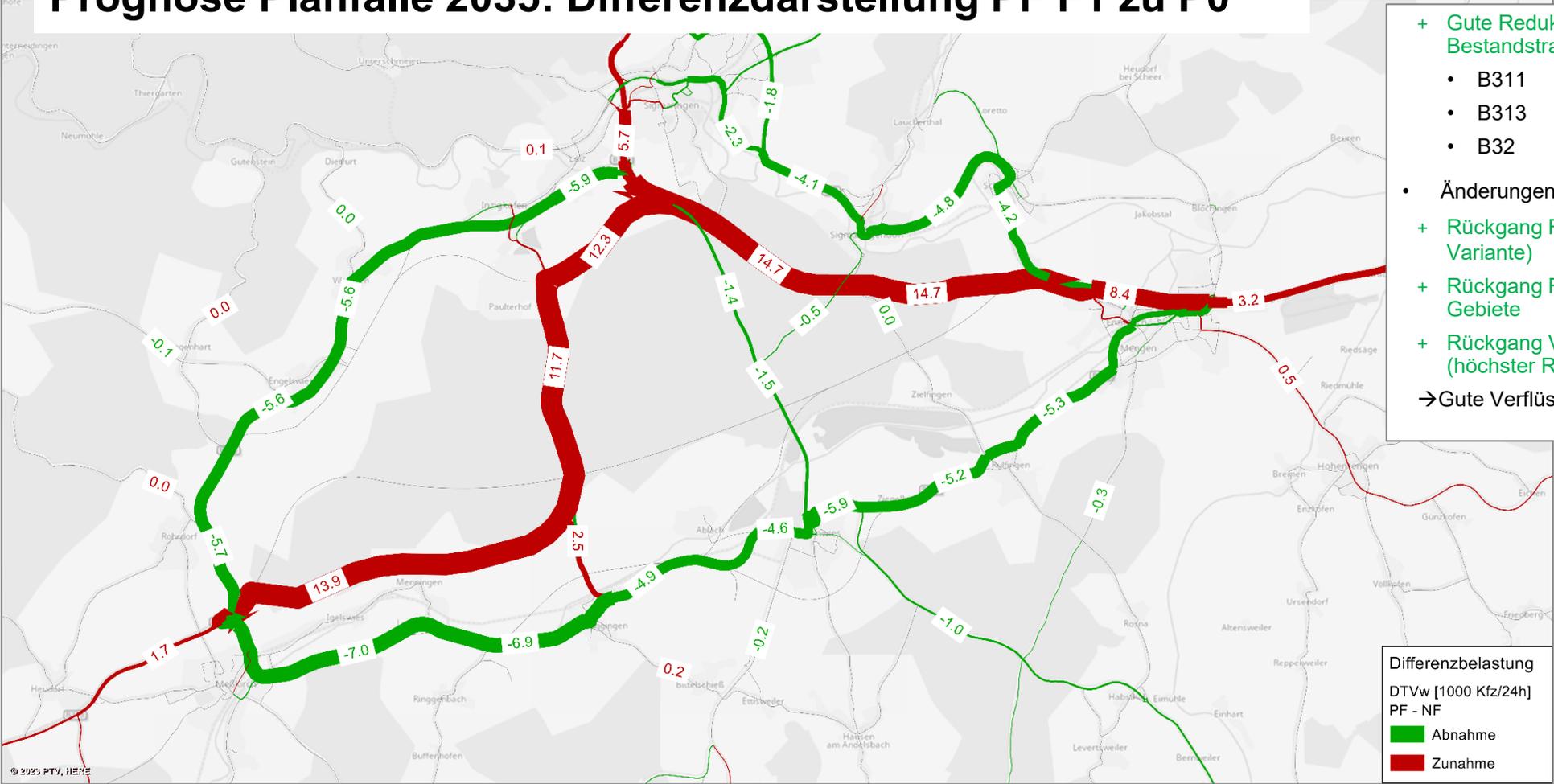
→ Betroffenheit von geschützten Biotoptypen, FFH-LRT und Standorten bedeutsamer Pflanzenarten  
→ Betroffenheit einer offenen natürlichen Gesteinshalde, einer naturnahen Quelle, naturnahen Bachabschnitten, Nasswiesen, Magerwiesen, Gebüsch feuchter Standorte, Auwaldstreifen, Sumpfwäldern, Buchen-Wäldern und Vorkommen von Walzen-Segge und Brauner Segge  
Bewertung wie D1 im Westen sowie A1 im Osten, aber  
→ Erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets „Baggerseen Krauchenwies/Zielfingen“ zu erwarten und voraussichtlich nicht mit verhältnismäßigen Mitteln auszuschließen  
→ Ohne erkennbare überwiegende Vorteile und wird daher als Ausschlusswirkung bewertet.

## Variante F1

- Trassenkorridor
- Länge 23,3 km
- Baubeginn: Meßkirch
- Bauende: Mengen



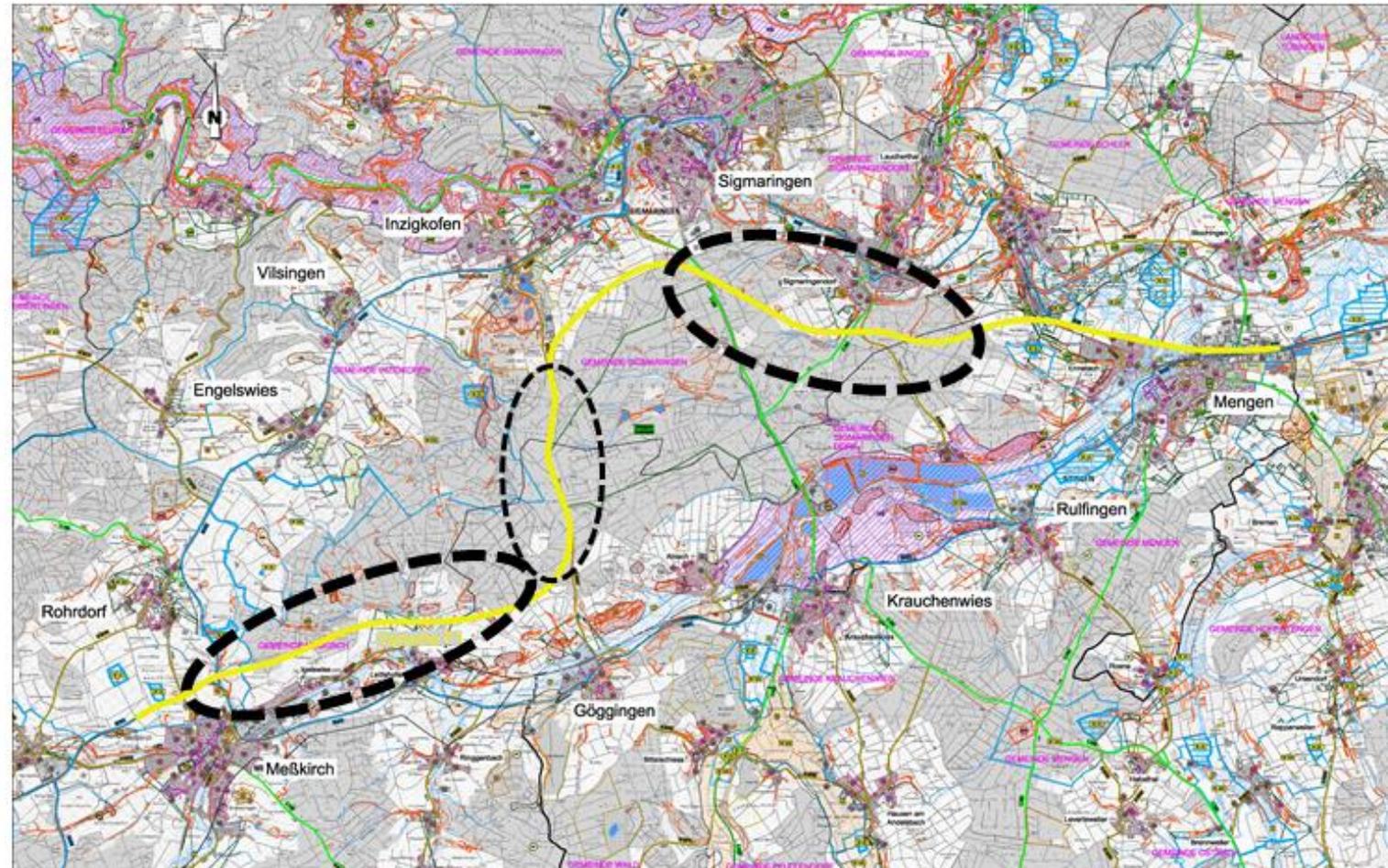
**Prognose Planfälle 2035: Differenzdarstellung PF F1 zu P0**

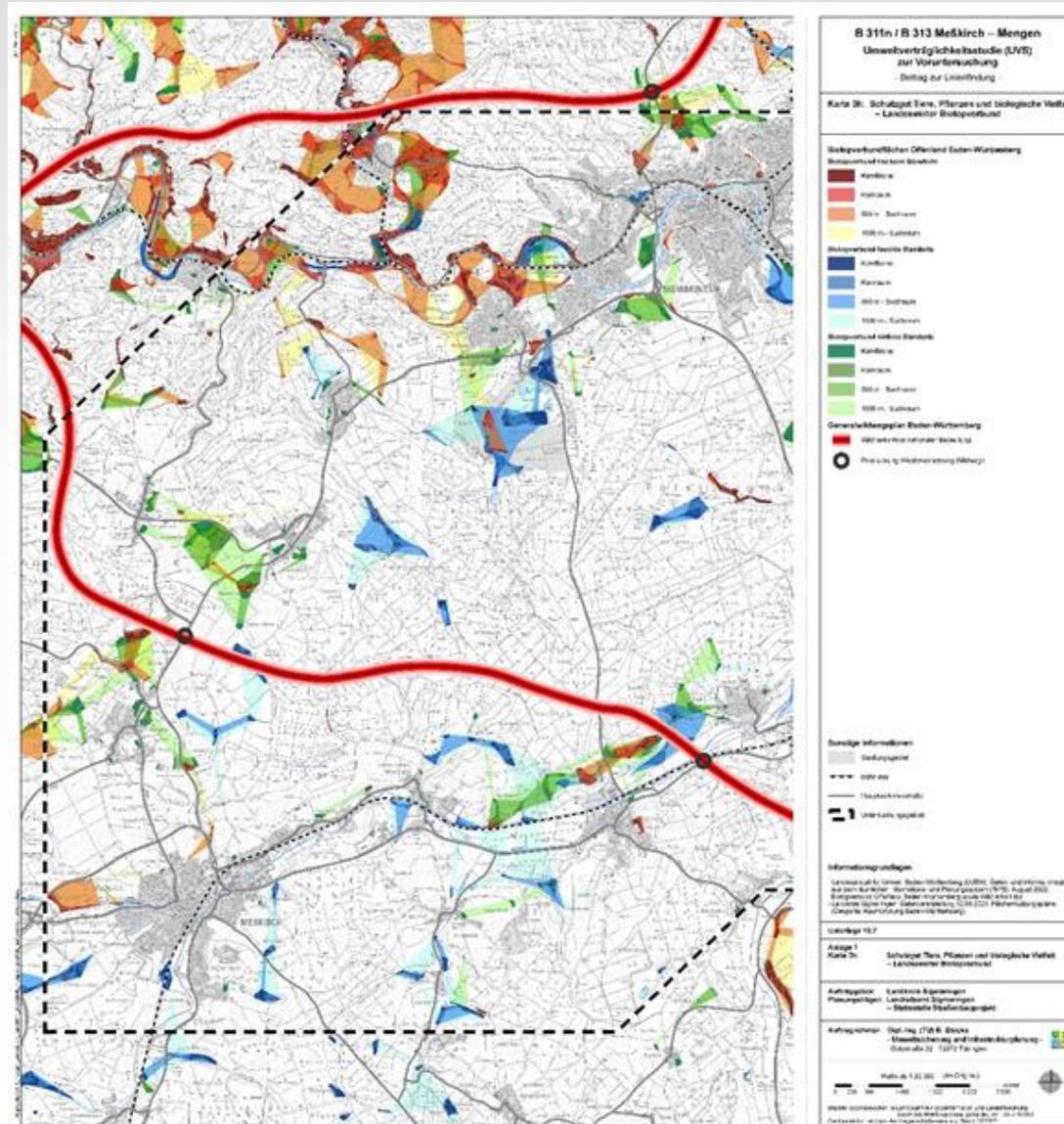


- + Gute Reduktion der absoluten Belastung auf Bestandstrassen
  - B311
  - B313
  - B32
- Änderungen bezogen auf den Planungsraum
- + Rückgang Fahrleistung gesamt (als einzige Variante)
- + Rückgang Fahrleistung innerhalb bebauter Gebiete
- + Rückgang Verkehrsbeteiligungsdauer (höchster Rückgang)
- Gute Verflüssigung des Verkehrs

Differenzbelastung  
 DTVw [1000 Kfz/24h]  
 PF - NF  
■ Abnahme  
■ Zunahme

## Variante F1 → maßgebliche Konfliktbereiche aus umweltfachlicher Sicht





## Variante F1

- **Biotope / Fauna / Artenschutz**

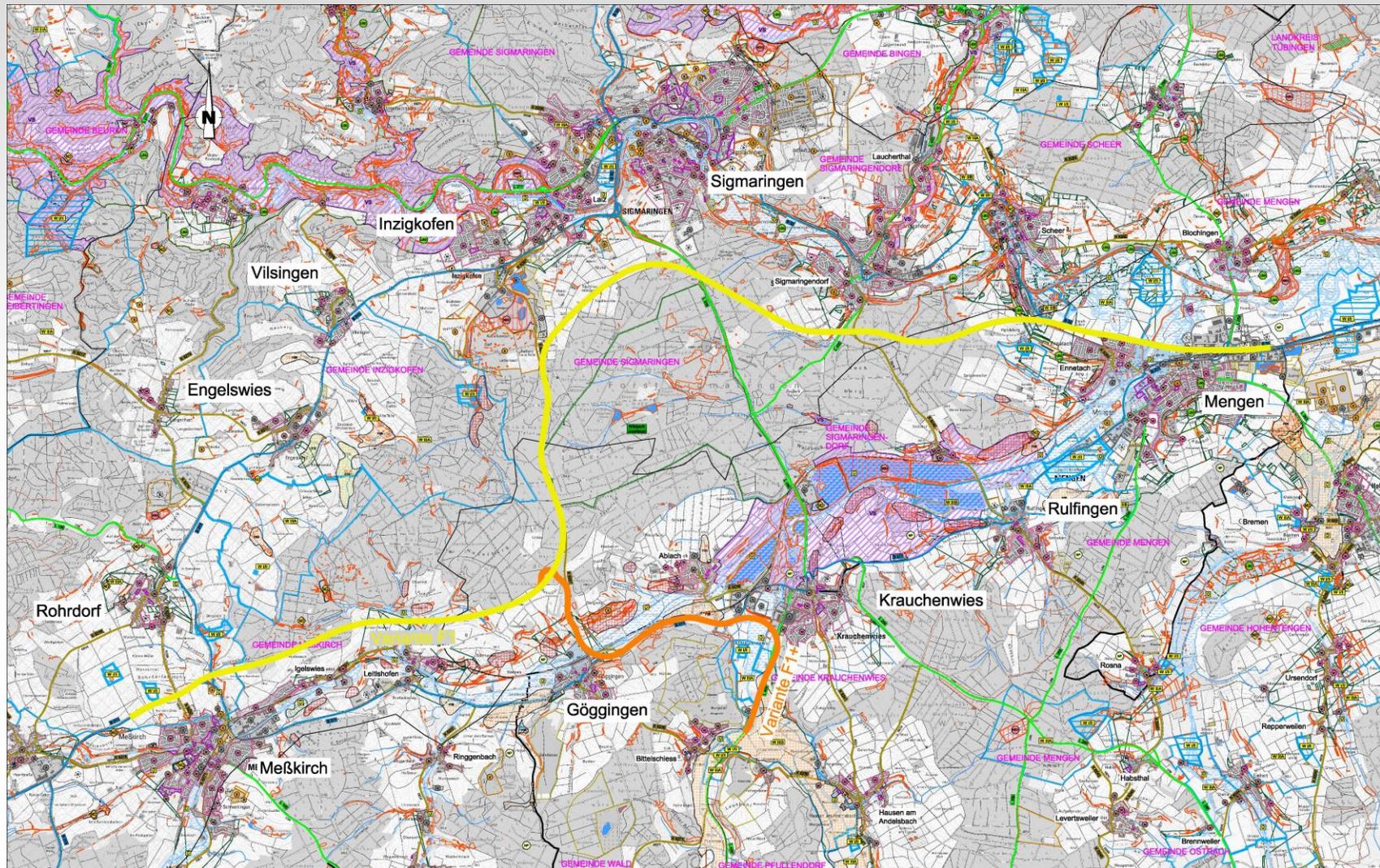


**hohe Konflikte:**

- Betroffenheit von geschützten Biotoptypen, FFH-LRT und Standorten bedeutsamer Pflanzenarten
- Betroffenheit von Dolinen, naturnahen Fließ- und Stillgewässern, Magerwiesen, Buchen-Wäldern, einem Hainbuchen-Eichen-Wald und Eichen-Sekundärwäldern
- Wildtierkorridor nationaler Bedeutung betroffen
- erhebliche Betroffenheit der Feldvogelfauna (Feldlerche) in Teilabschnitten
- Erhebliche und umfangreiche, nur teilweise minderbare Konflikte mit der Waldfauna (Grauspecht, Feldschwirl, Fitis, Fledermäuse, Gelbbauchunke u. a.);  
diesbzgl. sehr hoher erwarteter Bedarf an kompensatorischen/funktionserhaltenden Maßnahmen
- geringere Waldneuzerschneidung als C1 durch tlw. Mitbenutzung der Bestandstrasse (K 8267), dennoch auch dort Zusatzbelastung

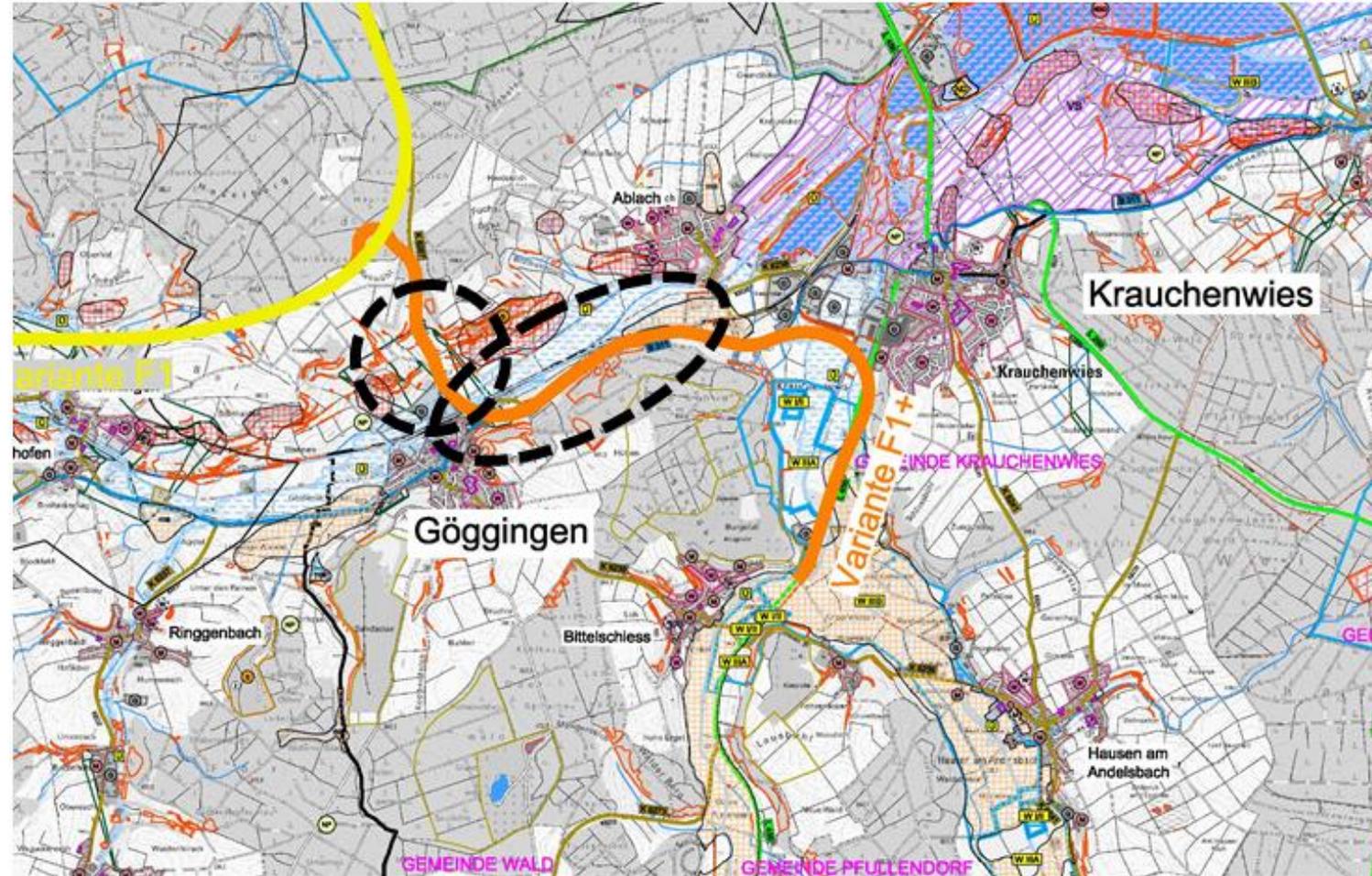
## Variante F1+

- Trassenkorridor
- Strecke  
Länge 23,3 km
- Querspange  
Länge 6,6 km
- Baubeginn: Meßkirch
- Bauende: Mengen





# Variante F1+ → maßgebliche Konfliktbereiche aus umweltfachlicher Sicht



## Variante F1+

- **HQ100**



**hohe Konflikte:**

→ Betroffenheit eines Überschwemmungsgebietes im Ablachtal zwischen Göggingen und Ablach

- **Biotope / Fauna / Artenschutz**



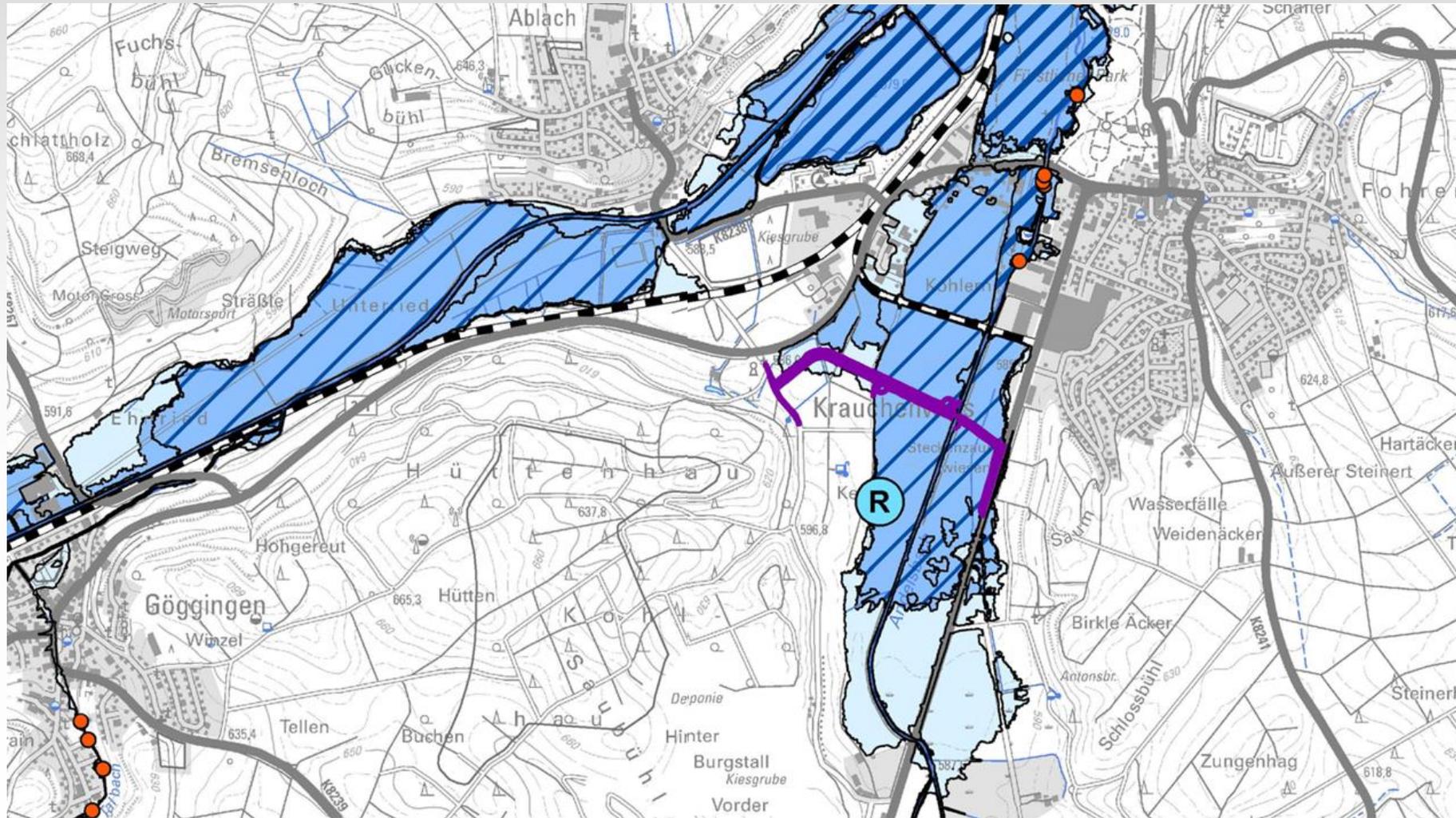
**hohe Konflikte:**

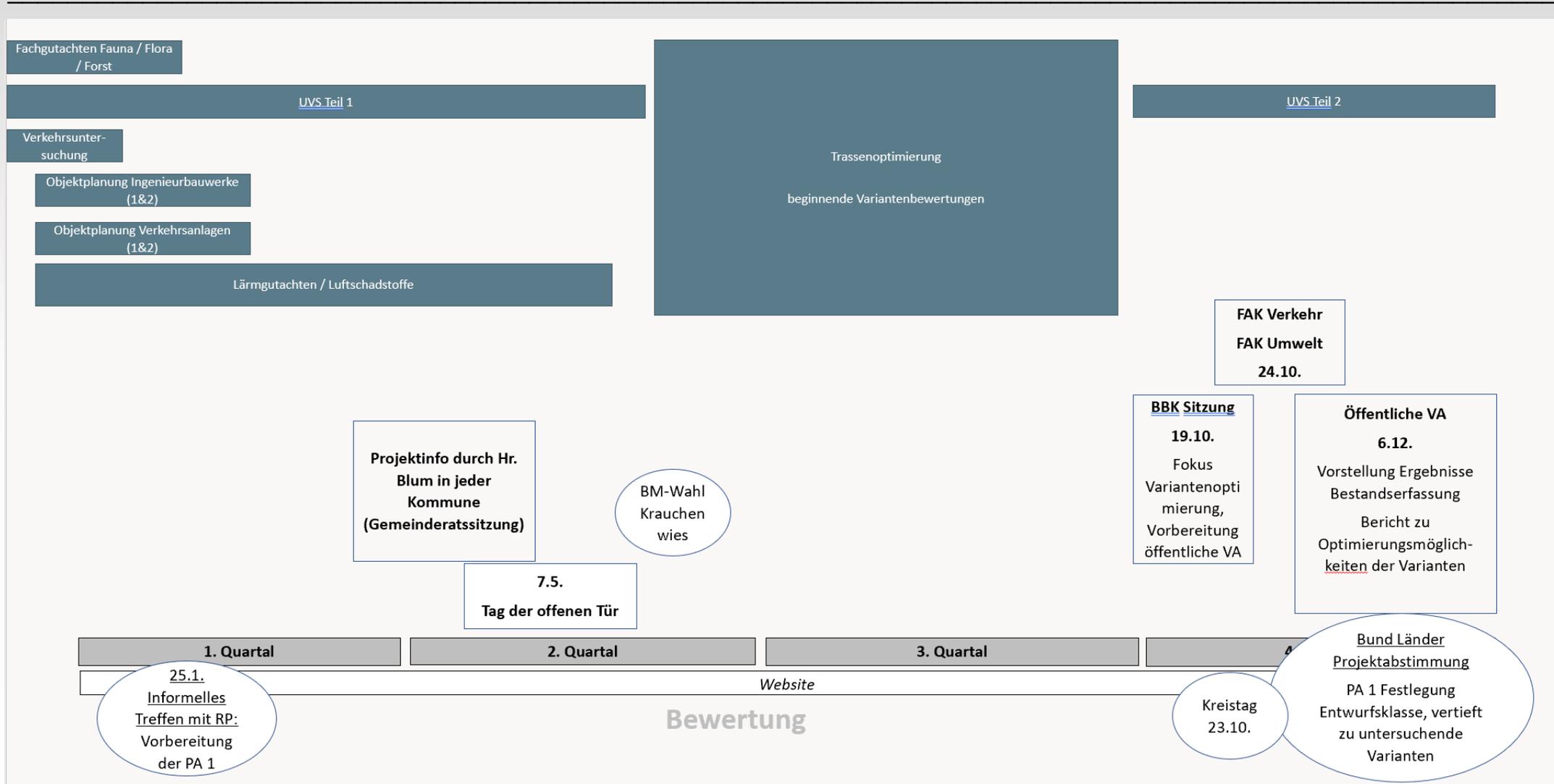
→ Betroffenheit von geschützten Biotoptypen und FFH-LRT

→ Betroffenheit von Feldgehölzen und Feldhecken, mäßig ausgebauten Bachabschnitten mit flutender Wasservegetation, Gewässerbegleitenden Auwaldstreifen, Buchen-Wäldern sowie Feuchtbiotopen mit Röhrichten, Großseggenrieden und Gebüschern feuchter Standorte

→ Wildtierkorridor nationaler Bedeutung betroffen

→ erhebliche und nur teilweise minderbare Konflikte mit der Feldvogelfauna (Raubwürger) und abschnittweise Vogelarten von Wald-Offenlandübergangsbereichen (Wendehals)





---

Öffentliche Informationsveranstaltung geplanter Ablauf  
Sandbühlhalle Bingen, ab 17.30

1. Begrüßung Landrätin Stefanie Bürkle
2. Einführung in die Planung B311n/B313, Thomas Blum
3. Vorstellung Ergebnisse der Raumanalyse
4. Vorstellung Erarbeitung und Untersuchung von Trassenoptionen / Bewertungsmatrix
5. *Rückfragen im Plenum*
6. Ausblick auf das weitere Vorgehen
7. offizielles Ende der Veranstaltung

*Möglichkeiten für Gespräche an Ständen zu den Themen Verkehr, Umwelt, Lärm, technische Planung mit den verantwortlichen GutachterInnen und Projektmanager Thomas Blum*

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