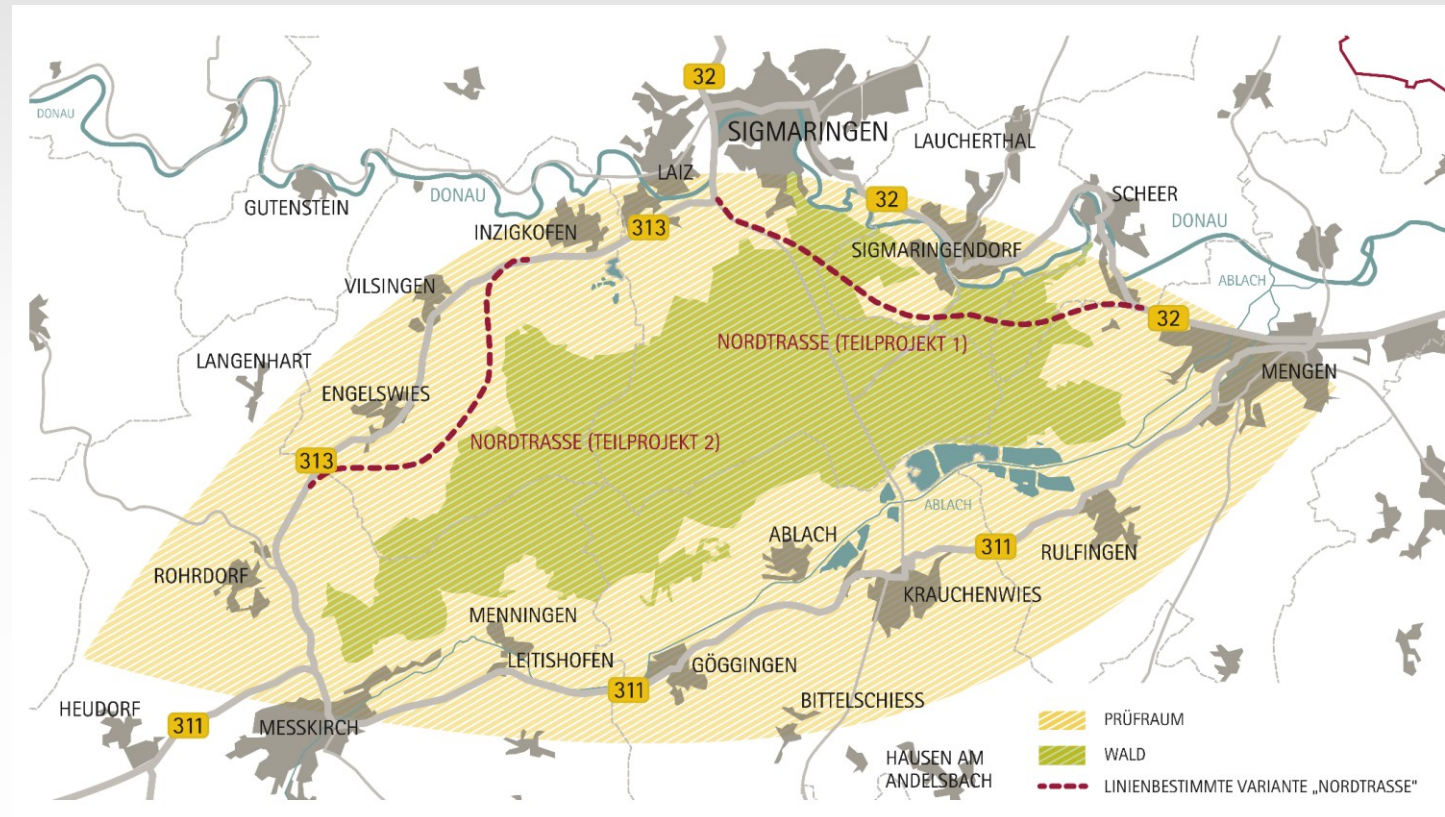
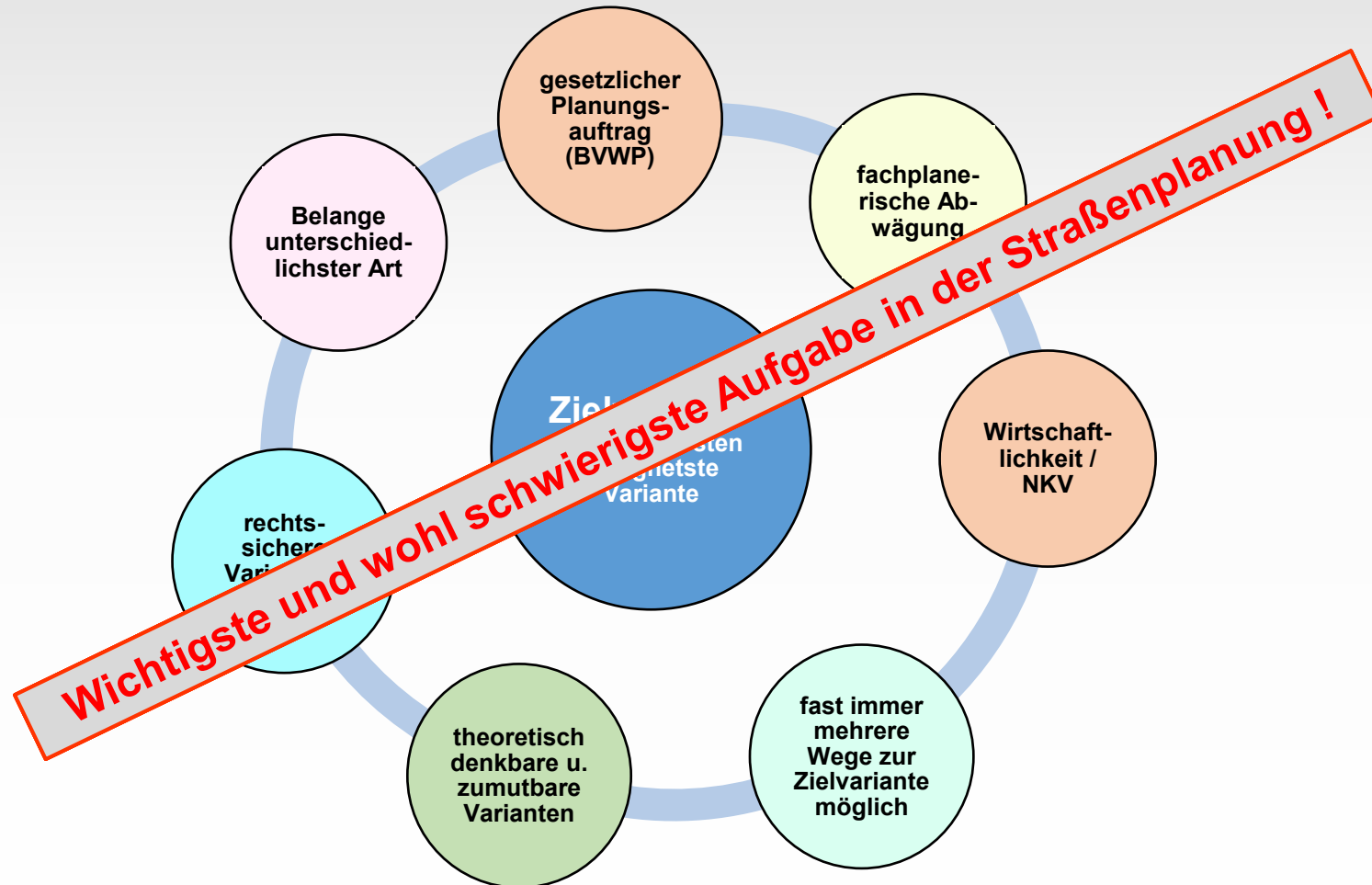


B 311 n / B 313 zwischen Meßkirch und Mengen
Informationen zum aktuellen Stand im Planungsprozess und zur Bund-Länder-Abstimmung (PA 1)

Herzlich willkommen!

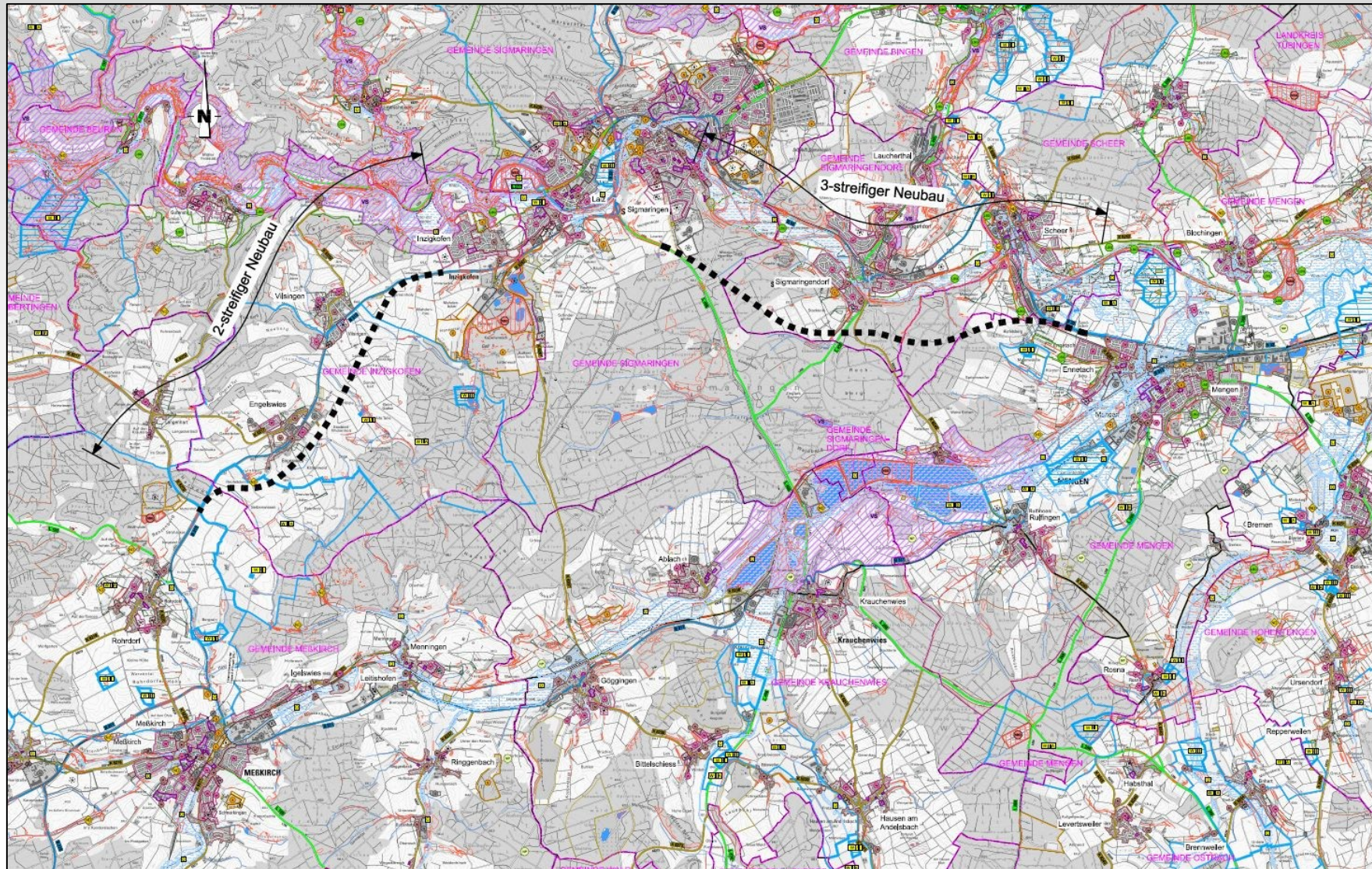


Wie findet man die „richtige“ Variante?



B 311 n / B 313 zwischen Meßkirch und Mengen

Informationen zum aktuellen Stand im Planungsprozess und zur Bund-Länder-Abstimmung (PA 1)



BVWP-Anmeldung

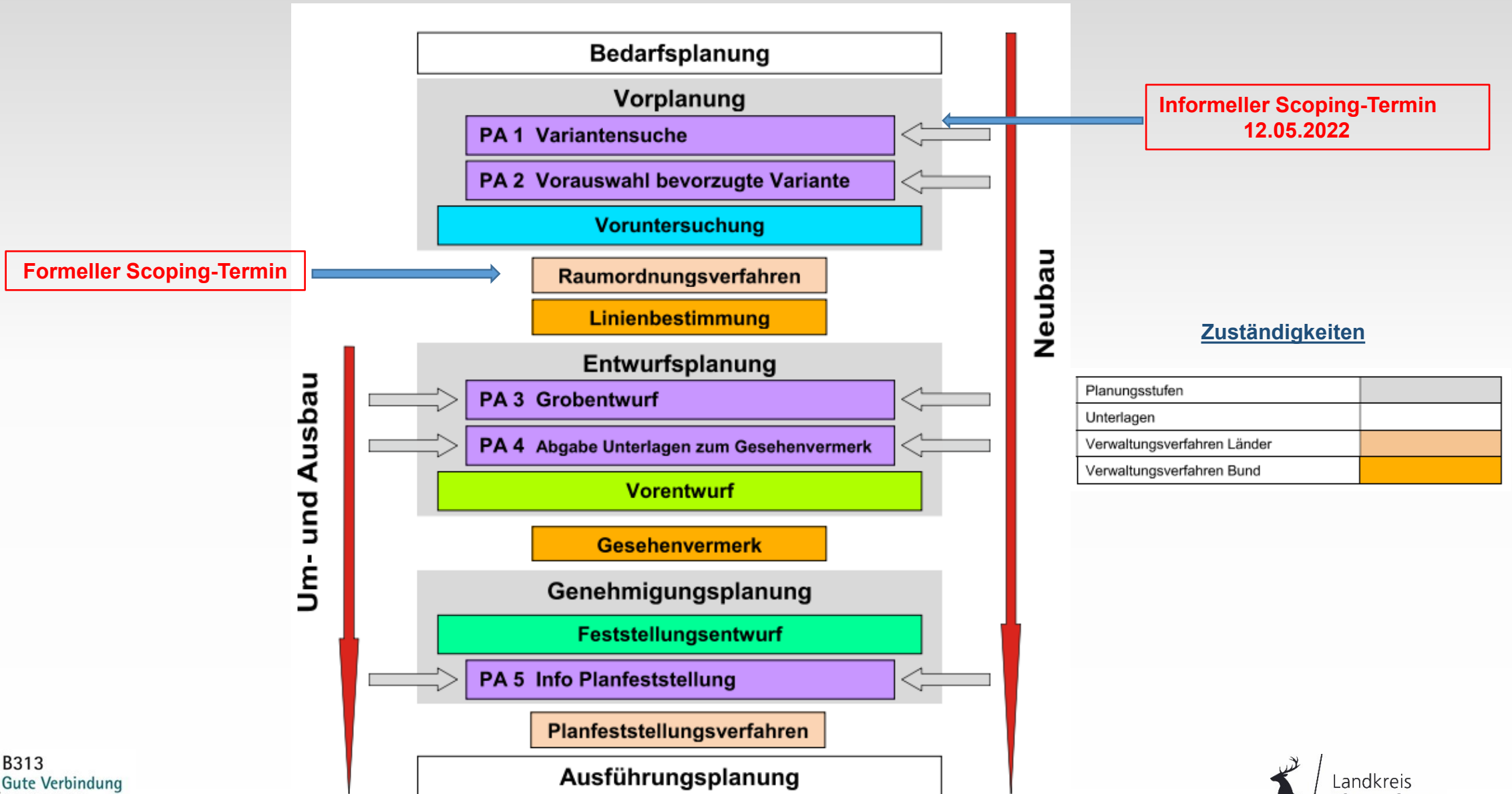


Auszug aus dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen 2030
(Stand 08/2016)



Verfahrensverlauf der Projektabstimmung 1 (PA 1)

26.10.2023	1. Abstimmungstermin (kein Abschluss)
16.05.2024	2. Abstimmungstermin (kein Abschluss)
02.12.2025	3. Abstimmungstermin (Abschluss PA 1)



Planungsstufen	Unterlagen	Übliche Verfahren
Bedarfsplanung	Bundesverkehrswegeplan/Bedarfsplan (Bundesfernstraßen), Bedarfspläne auf Landes- bzw. Regional-ebene und vergleichbare Pläne	Bundesverkehrswegeplanung, vergleichbare Verfahren für Landes- und Kreisstraßen
Vorplanung	Voruntersuchung	Raumordnungsverfahren, Verfahren nach Landesrecht, Linienbestimmung, Flächennutzungsplan
Entwurfsplanung	Vorentwurf	technische und haushaltsrechtliche Prüfung (Gesehenvermerke), behördeninterne Genehmigungen
Genehmigungsplanung	Feststellungsentwurf	Planfeststellungsverfahren, Plangenehmigungsverfahren, Bebauungsplanverfahren
Ausführungsplanung	Ausführungsentwurf/Bauentwurf	bauaufsichtliche Freigabe

Geltungsbereich der RE



aktuelle Planungsstufe

ProjektAbstimmung (PA 1) mit BMV, VM BW, RP Tü und (teilweise) Planungsträger (LRA SIG)

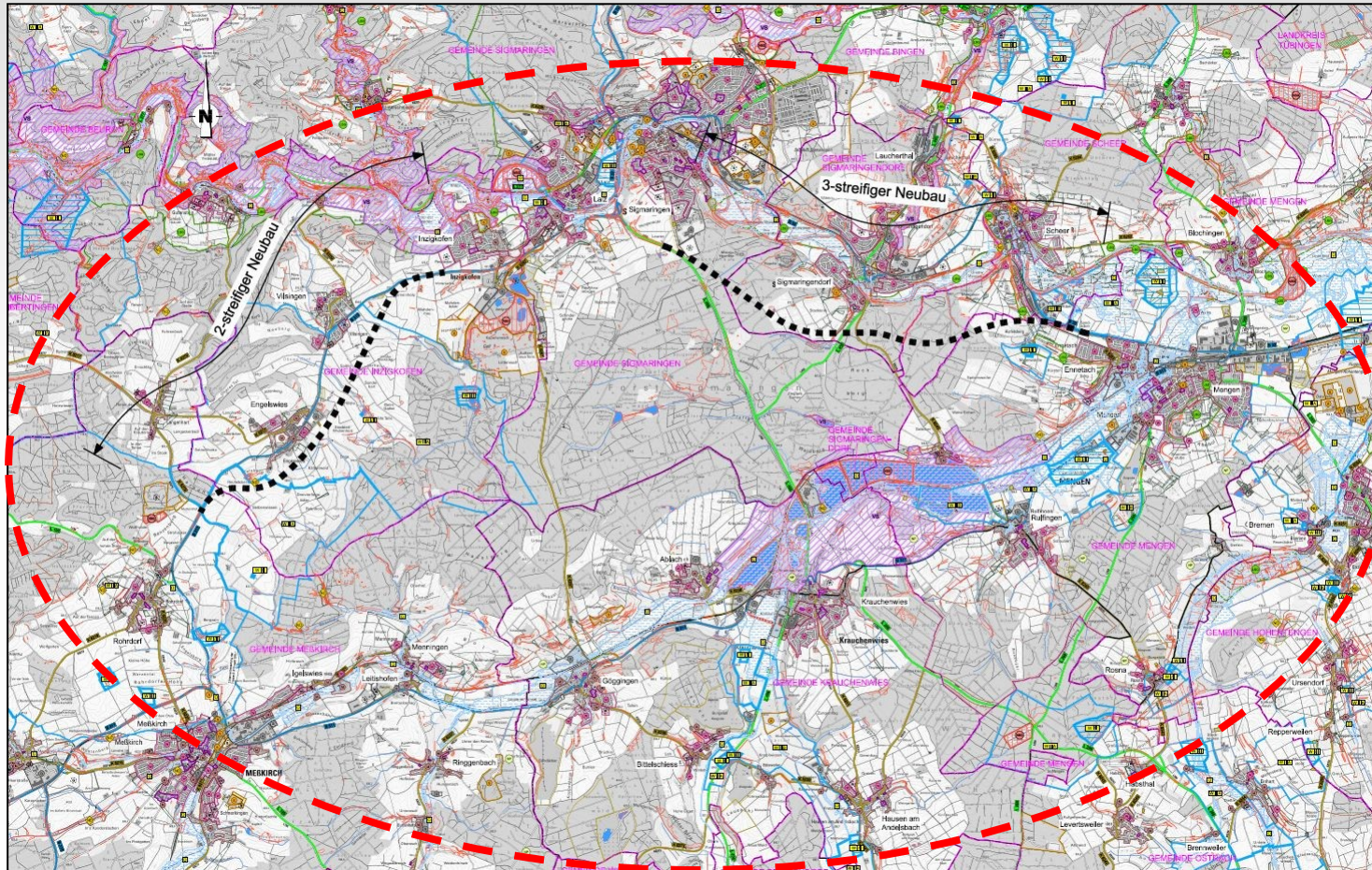
Inhalte der Bund-Länder-ProjektAbstimmung PA 1

- Untersuchungsraum
- 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)
- Termin ProjektAbstimmung PA 2 (Ziel: Ende 2026)

→ TerminAbstimmung wird zwischen Land Baden-Württemberg und Bund durchgeführt

→ Bund-Länder-Abstimmung führt das Land durch, der Landkreis wirkt als Planungsträger mit

Untersuchungsraum gem. Bund-Länder-Abstimmung (PA 1)

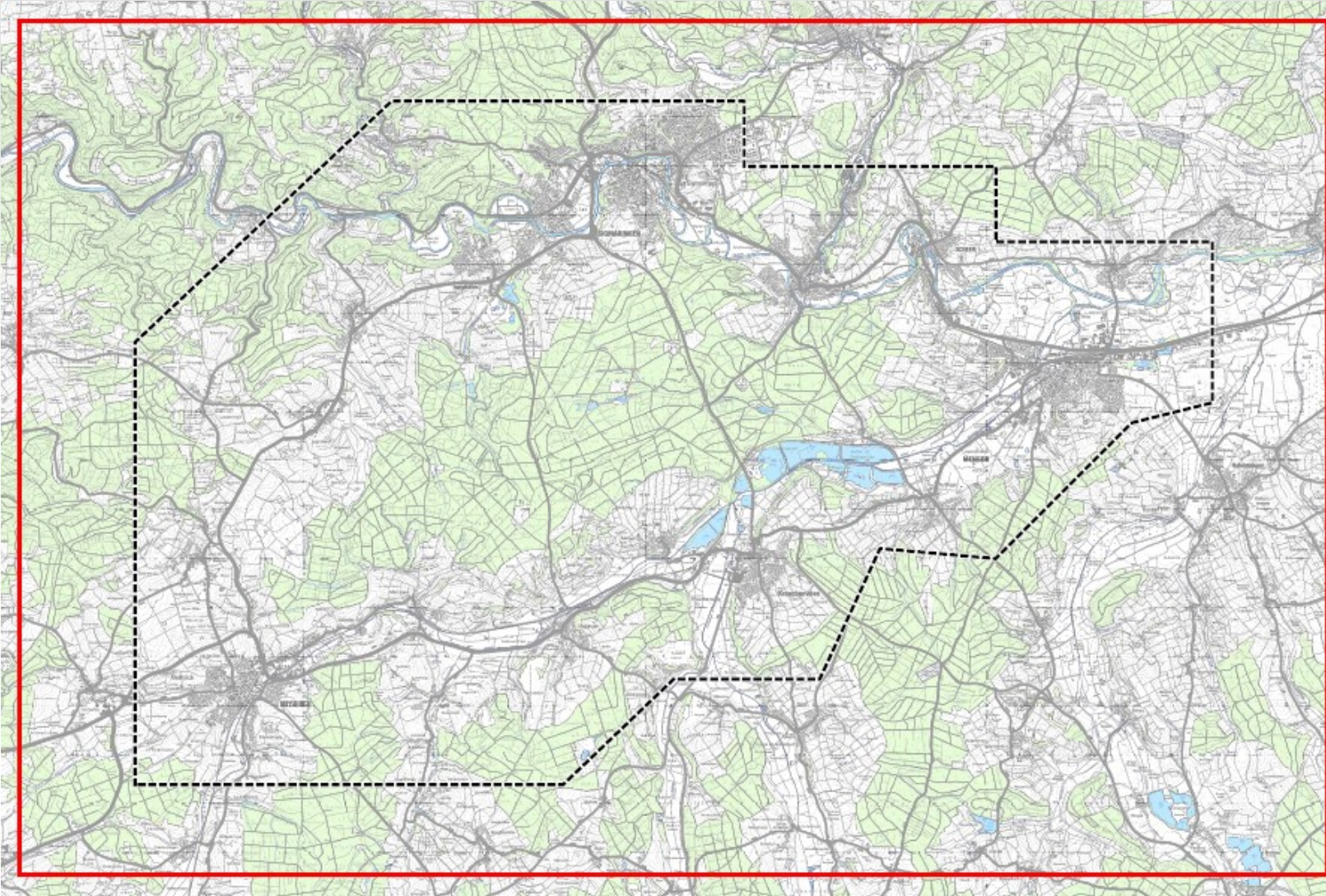


BVWP-Anmeldung



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

Untersuchungsraum gem. Bund-Länder-Abstimmung (PA 1)



Untersuchungsraum der UVS
ca. 16.000 ha

Entwurfs- und Betriebsmerkmale gem. Bund-Länder-Abstimmung (PA 1)

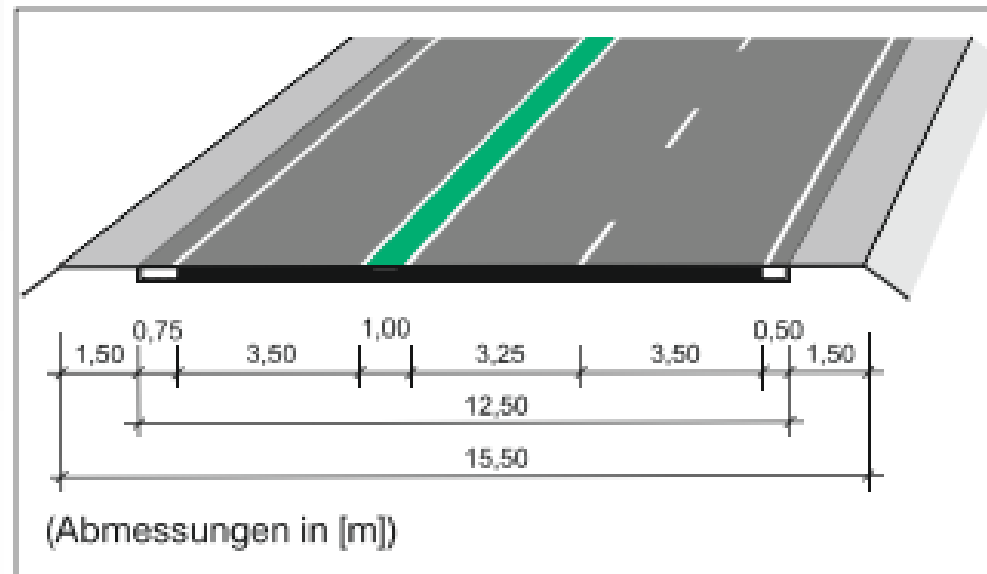
Entwurfs- klasse	Entwurfs-/Betriebsmerkmale					Führung auf der Strecke				Führung im Knotenpunkt
	Planungs- geschwindigkeit [km/h]	Betriebsform	Querschnitt	gesicherte Überhol- abschnitte pro Richtung	Führung des Radverkehrs	Linienführung	empfohlener Radien- bereich R [m]	Höchstlängs- neigung max s [%]	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 und Straßenkategorie gem. Bund-Länder-Abstimmung (PA 1)








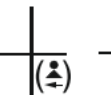

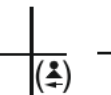

Straßenkategorie	Entwurfsklasse
LS I	EKL 1
LS II	EKL 2
LS III	EKL 3
LS IV	EKL 4

Regelquerschnitt für EKL 1








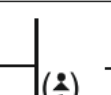
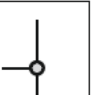




Knotenpunktarten gem. Bund-Länder-Abstimmung (PA 1)

4-armige Knotenpunkte

übergeordnete Straße \ untergeordnete Straße	EKL 1	EKL 2	EKL 3	EKL 4
EKL 1		Legende:  Lichtsignalanlage mit Linksabbiegerschutz  Einsatz der Lichtsignalanlage prüfen		
EKL 2			Die übergeordnete Straße ist senkrecht dargestellt. Die vorfahrtberechtigte Straße ist als Breitstrich dargestellt. weitere Einsatzbereiche der Knotenpunktarten siehe Abschnitt 6.3.3	
EKL 3				
EKL 4	nicht zu vertreten	nicht zu empfehlen *		

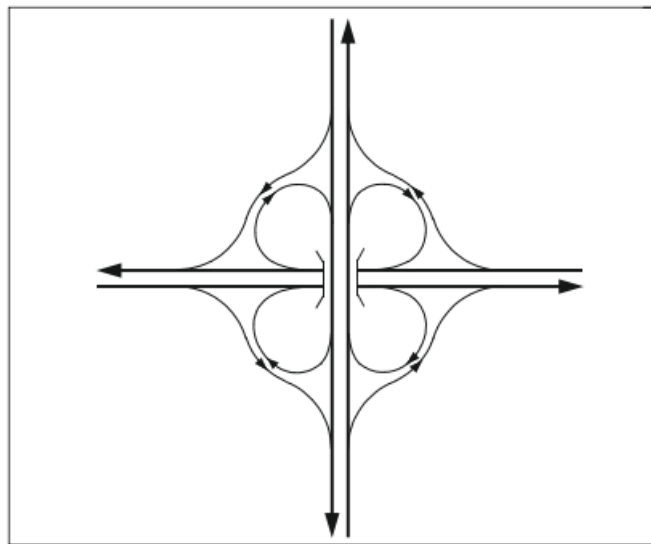
3-armige Knotenpunkte

übergeordnete Straße \ untergeordnete Straße	EKL 1	EKL 2	EKL 3	EKL 4
EKL 1		Legende:  Lichtsignalanlage mit Linksabbiegerschutz  Einsatz der Lichtsignalanlage prüfen		
EKL 2			Die übergeordnete Straße ist senkrecht dargestellt. Die vorfahrtberechtigte Straße ist als Breitstrich dargestellt. weitere Einsatzbereiche der Knotenpunktarten siehe Abschnitt 6.3.3	
EKL 3				
EKL 4	nicht zu vertreten	nicht zu empfehlen *		

Knotenpunktarten gem. Bund-Länder-Abstimmung (PA 1)

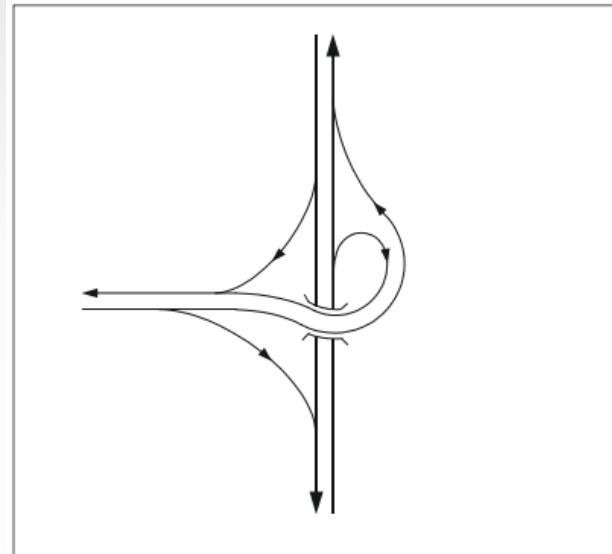
Kleeblatt

(4-armiger Knotenpunkt - planfrei)



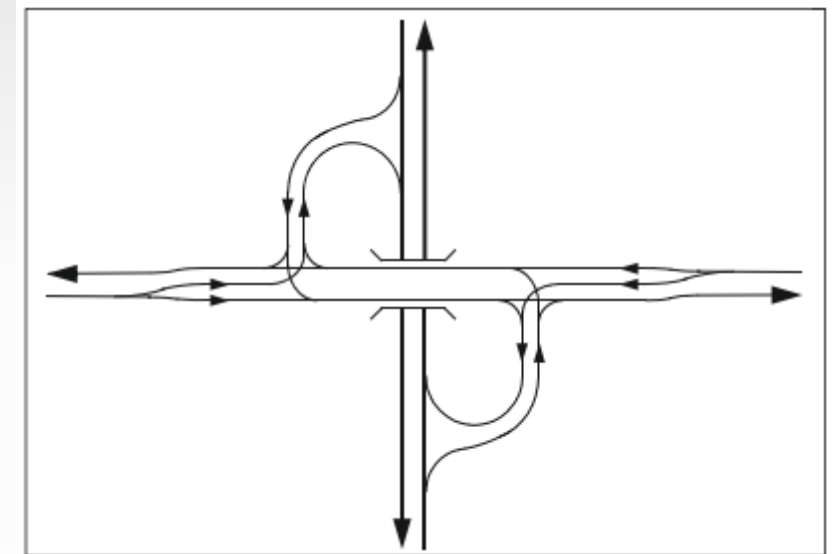
Linksliegende Trompete

(3-armiger Knotenpunkt - planfrei)



Halbes Kleeblatt

(4-armiger Knotenpunkt - teilplanfrei)



Variantenuntersuchung gem. Bund-Länder-Abstimmung (PA 1)

Varianten	Ursprüngliche Bezeichnung	Hinweise / Bemerkungen / Ursprung
Variante A0	Nordtrasse	Gemäß BVWP 2030 / ROV 1995 / Linienbestimmung nach § 16 FStrG 1998
Variante A0.1	-	Optimierte Variante A0 zusätzlicher Ausbau Knotenpunkt B311 / B313 bei Meßkirch
Variante A5	Variante A1	Optimierte Variante A0 mit A0.1 zusätzlicher Ausbau der Bestandsstrecken
Variante AB1	Waldtrasse	ROV 1995
Variante C1	-	Bürgerinitiativen
Variante C3A	-	Optimierte Variante C1
Variante D2	Südtrasse	Optimierte Variante D1 / ROV 1995
Variante DE1	Grenzwegtrasse	ROV 1995
Variante F1	-	vom Planungsteam entwickelt
Variante G1	-	aus Variante F1 entwickelt

Abkürzungen :

BVWP = Bundesverkehrswegeplan 2030
 ROV = Raumordnungsverfahren 1995
 BI = Bürgerinitiativen
 FStrG = Bundesfernstraßengesetz

Spalte Varianten in Abb.

rot = gem. der Raumanalyse / UVS u. fachübergreifender Abwägung
 hohes Konfliktpotenzial → Ausschluss

grün = weiterhin Bestandteil der Vorplanung

Der Weg zur Vorzugsvariante

1. Definition der vertieft zu prüfenden Varianten (bisherige Entwicklung)

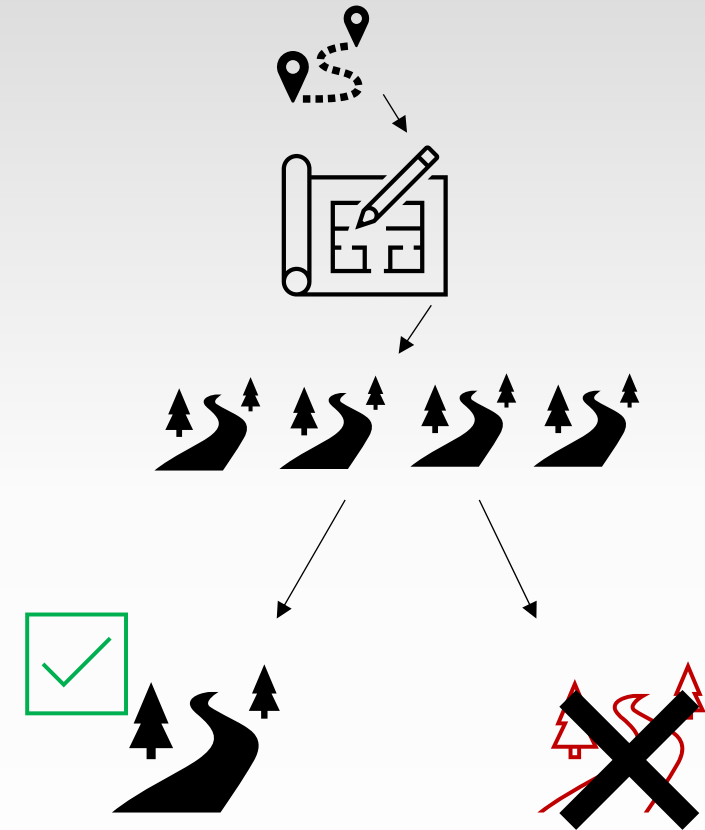
1. Entwicklung denkbarer Trassen (unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Trassenvorschläge)
 2. Verwerfen offensichtlich ungeeigneter / nicht zulassungsfähiger Trassen (z.B. Waldtrasse)
 3. Optimierung verbleibender Trassen, Segmentvergleich
- Festlegung der vertieft zu prüfenden Varianten (PA1)

2. Vertiefte Variantenprüfung und Herleitung der Vorzugsvariante (weiteres Vorgehen)

1. Zu berücksichtigende Aspekte / Auswirkungskriterien
2. Methode des Variantenvergleichs
 1. Formalisiertes Vergleichsverfahren
 2. Besondere Betrachtung zulassungskritischer Aspekte
 3. Validierung der Gewichtung / Überprüfung der Ergebnisse

Bisherige Entwicklung - Entwicklung denkbarer Trassen

- Grobe Trassenentwicklung entlang der vorhandenen Anbindungen und Planungszielen
- Berücksichtigung von raum- /umweltbedingten Planungshindernissen
- Berücksichtigung von technischen Einschränkungen (Kurvenradien, Steigung, Baugrund, Zwangspunkte ...)
- Aufgreifen der bereits vorhandenen Trassen früherer Planungen unter aktuellen Planungsgegebenheiten und Entwicklung weiterer Alternativen
- **Verwerfen offensichtlich ungeeigneter / nicht zulassungsfähiger Trassen**
- **Vertiefte Prüfung der verbleibenden Varianten**



Bisherige Entwicklung - Optimierung der verbleibenden Trassen

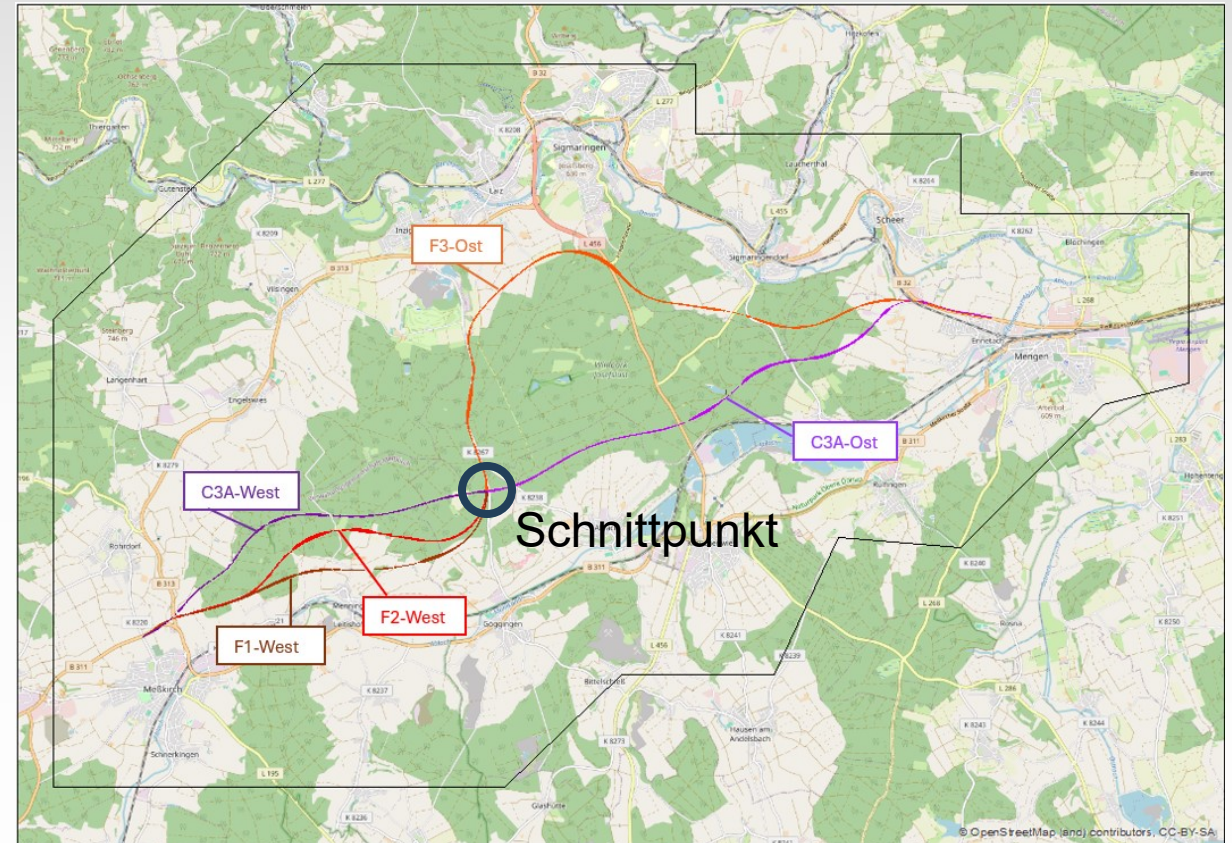
- Berücksichtigung kleinräumiger Planungshemmnisse (Naturdenkmale, FFH-Gebiet, Artvorkommen)
- Vermeidung / Verringerung absehbar vermeidbarer Umweltauswirkungen
- Technische Optimierung (Anbindung, Knotenpunkte, Großbauwerke)
- Führt zu zahlreichen kleinräumigen (Sub-)Varianten, die sich im großräumigen Verlauf wenig unterscheiden
 - Verkehrliche Wirkung (nahezu) gleichbleibend
 - Deutliche Unterschiede bei lokalen umweltbezogenen Konflikten
 - Weitere Verfolgung der voraussichtlich konfliktärmsten Sub-Variante
- Prüfung ob bei sich kreuzenden Trassen mögliche Verbindungen günstiger sind als die jeweils durchgehenden Trassen (sog. **Segmentvergleich**)

Bisherige Entwicklung - Segmentvergleich F / C Trassen

Segmentvergleich im zur Trassenoptimierung der F-Trasse:

- Optimierte C-Trasse (C3A) X zwei Untervarianten der F-Trasse (F1, F2) im westlichen Bereich bzw. lagegleicher Verlauf der F-Trassen im östlichen Bereich (F3)

Ziel: Einschränkung der zu prüfenden Varianten ohne Abwägungsfehler



Bisherige Entwicklung - Segmentvergleich F / C Trassen

Segmentvergleich im zur Trassenoptimierung der F-Trasse:

- Optimierte C-Trasse (C3A) X zwei Untervarianten der F-Trasse (F1, F2) im westlichen Bereich bzw. lagegleicher Verlauf der F-Trassen im östlichen Bereich (F3)

Ziel: Einschränkung der zu prüfenden Varianten ohne Abwägungsfehler

Ergebnisse:

- ✓ C3A West X F3-Ost verbindet konfliktarmen Teilverlauf im Westen mit besserer Anbindung im Norden → **G1**
- ✗ F2 West führt zu Konflikten mit Natura 2000
- ✗ F1 West führt zu Konflikten mit Lärmschutz, Artenschutz und beinhaltet zusätzliche Talbrücke (Kosten)
- ✓ Konfliktpotenzial von C3A-Ost im Osten indifferent zu F3-Ost → C3A wird weiter betrachtet
- ✗ F1/F2 West mit C3A-Ost bringt keine Vorteile

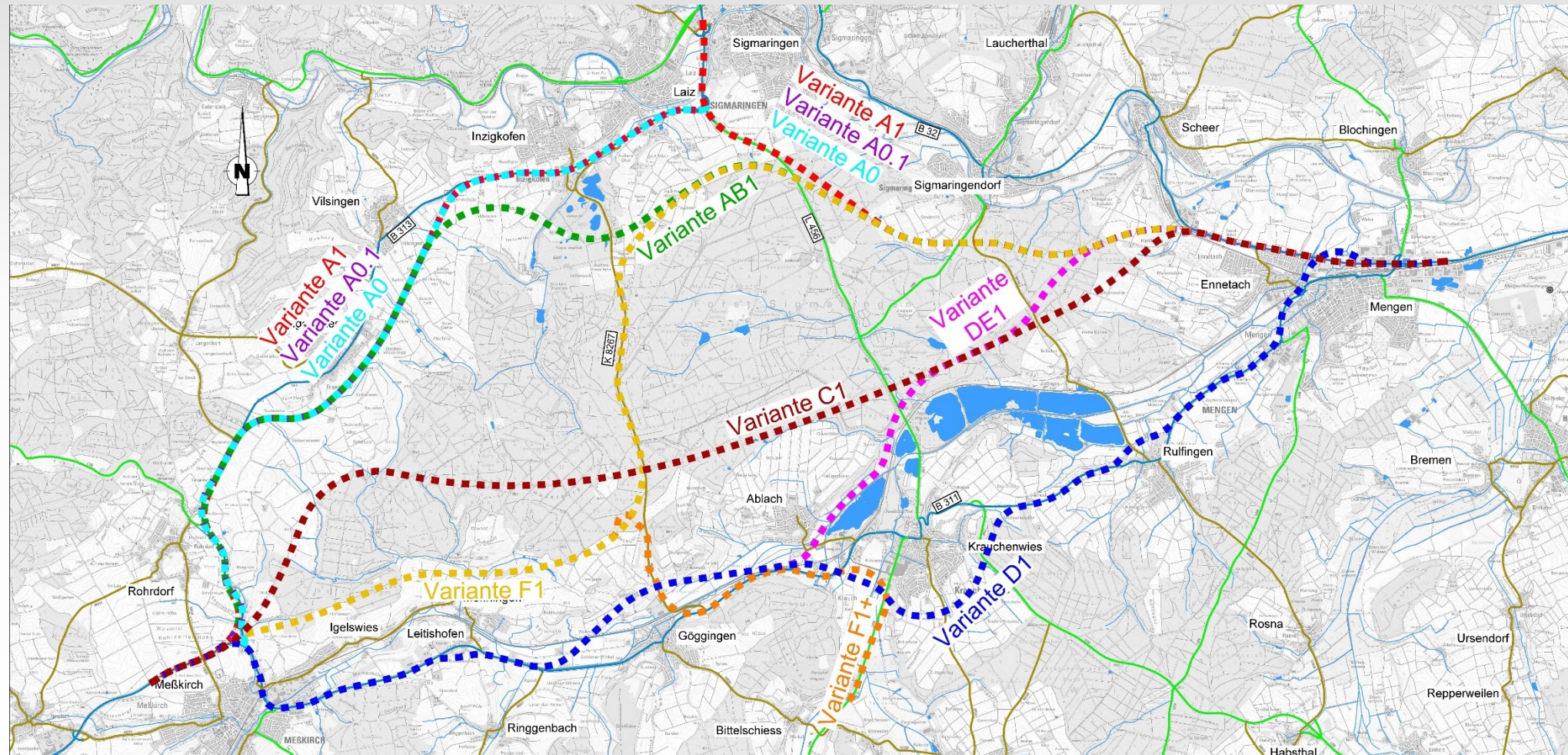


Bisherige Entwicklung - Vertieft zu prüfenden Trassenvarianten

- A0** Teilausbau auf der Nordtrasse entsprechend BVWP
 - A0.1** Teilausbau auf der Nordtrasse entsprechend BVWP zzgl. planfreier Umbau am Knoten Meßkirch
- A5** Vollausbau auf der Nordtrasse auf EKL1, in weiten Strecken Parallelneubau zur B313 erforderlich
- C3A** Optimierte Fassung der sog. „Bürgertrasse“, vollständiger Neubau
- D2** Optimierte Südtrasse, Teilausbau
- G1** Optimierte Variante der sog. „Planertrasse“, Neubau mit teilweise Aufgreifen des Verlaufs der K8267

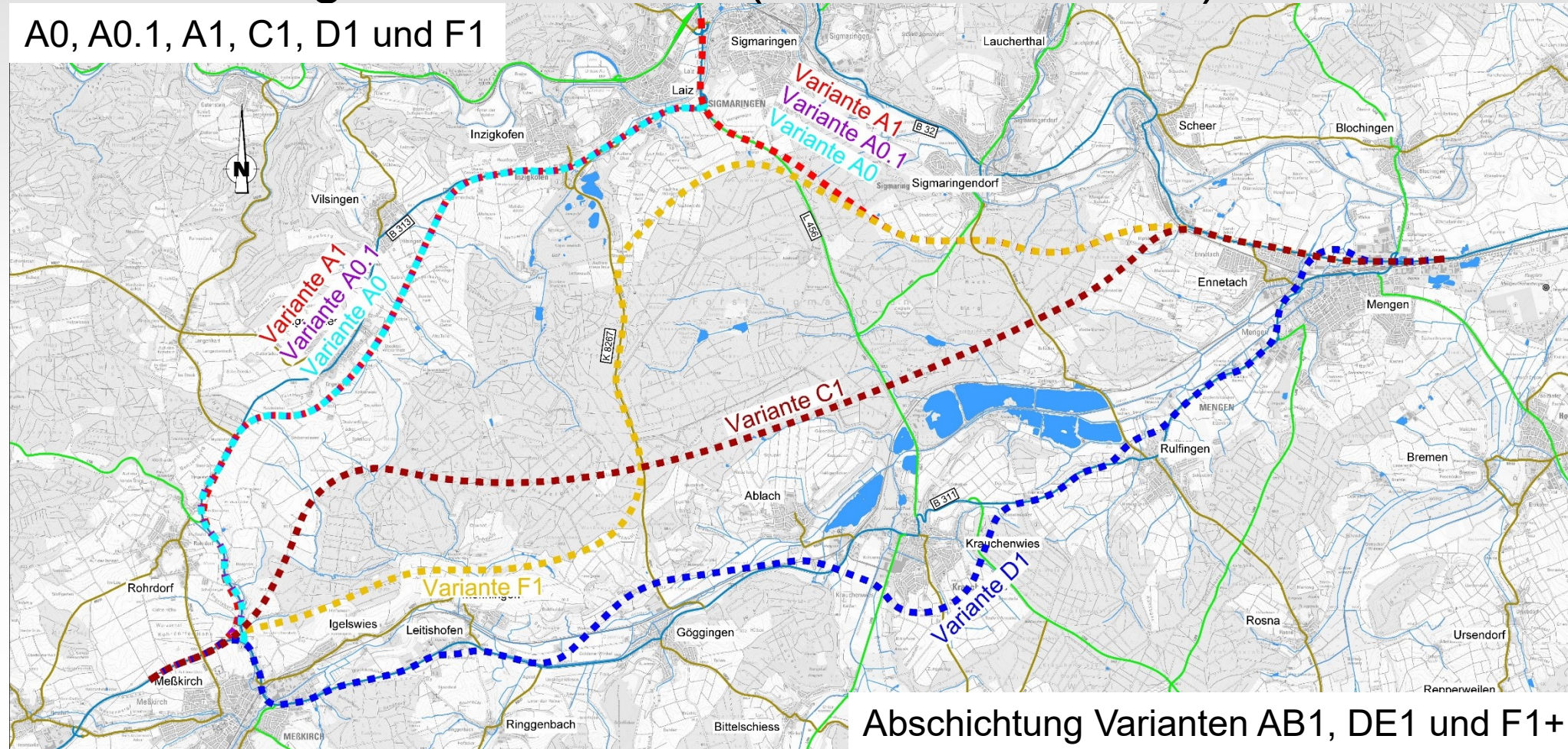
→ Vorstellung der Trassen

Varianten PA1-Termin



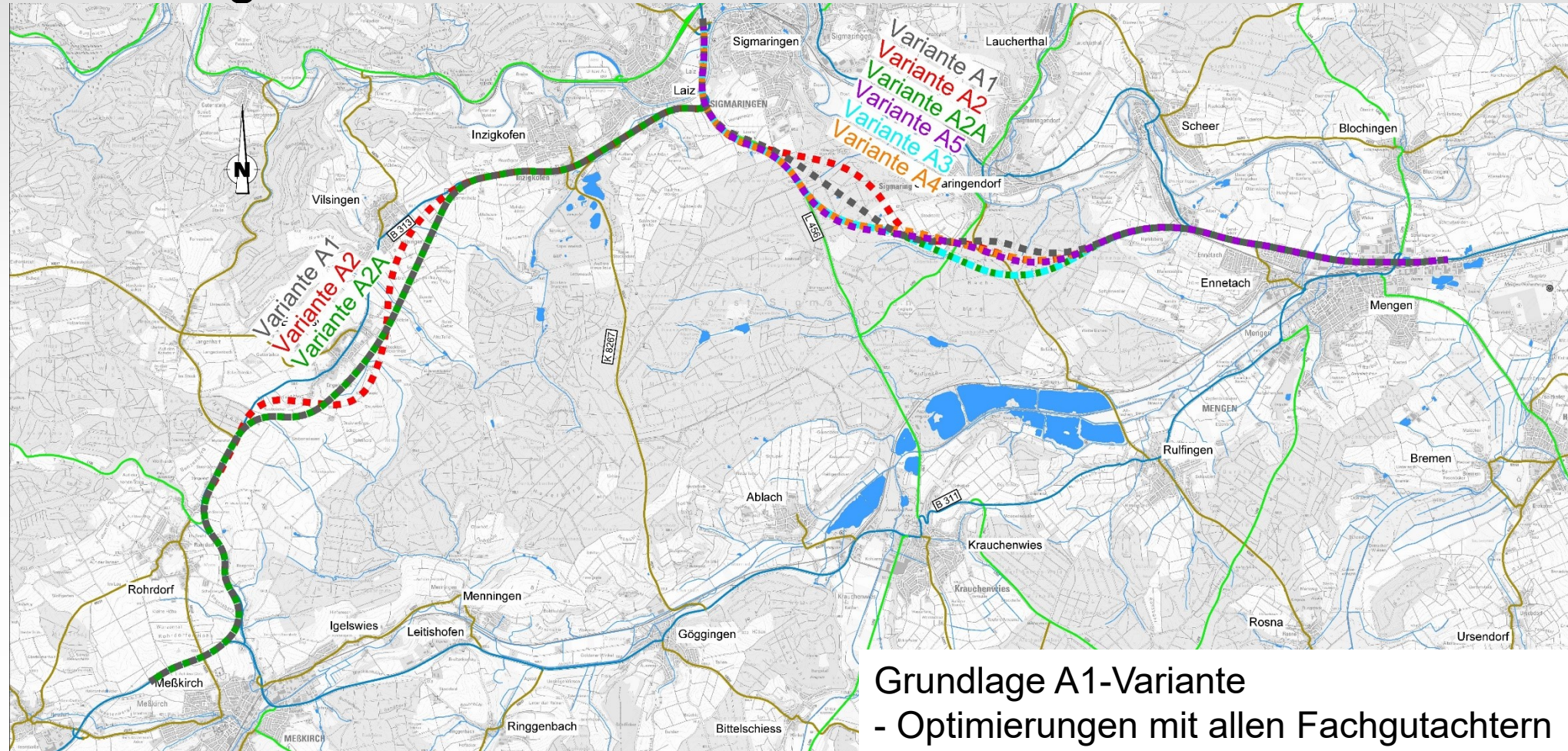
Weiterzuverfolgende Varianten (nach PA1-Termin)

A0, A0.1, A1, C1, D1 und F1



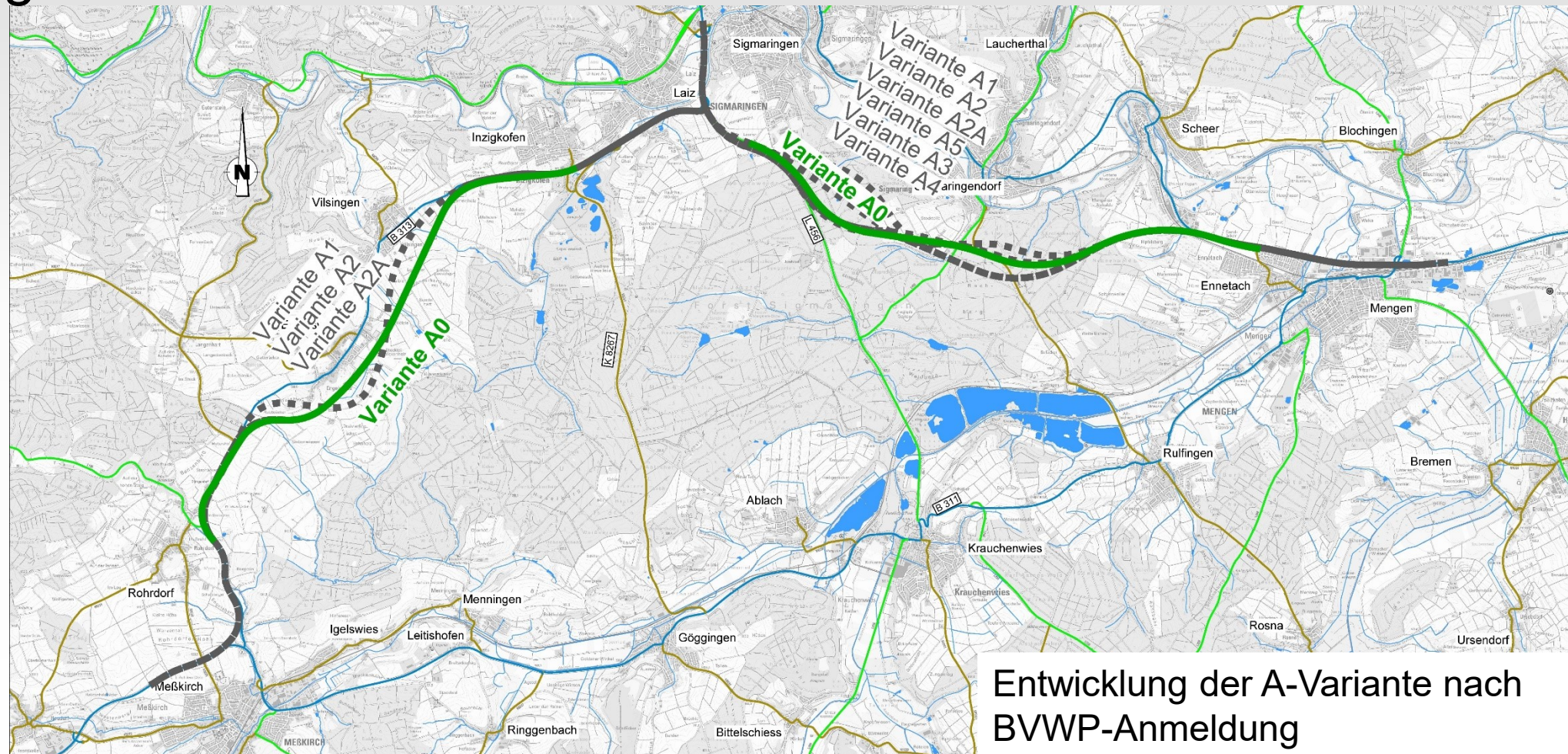
Abschichtung Varianten AB1, DE1 und F1+

Optimierung Variantenbündel A



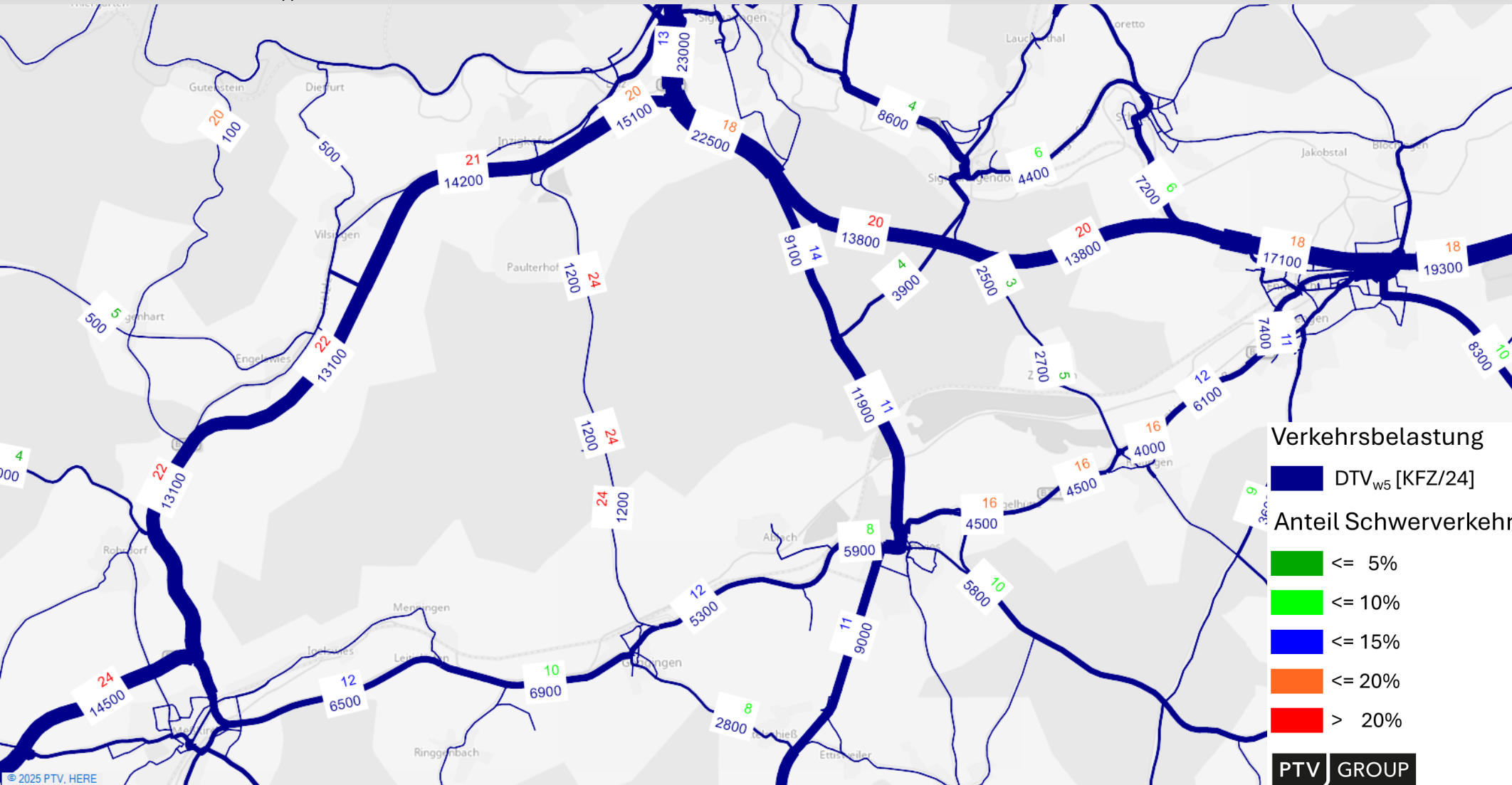
Grundlage A1-Variante
- Optimierungen mit allen Fachgutachtern

Ergebnis Zielvarianten Variantenbündel A: A0

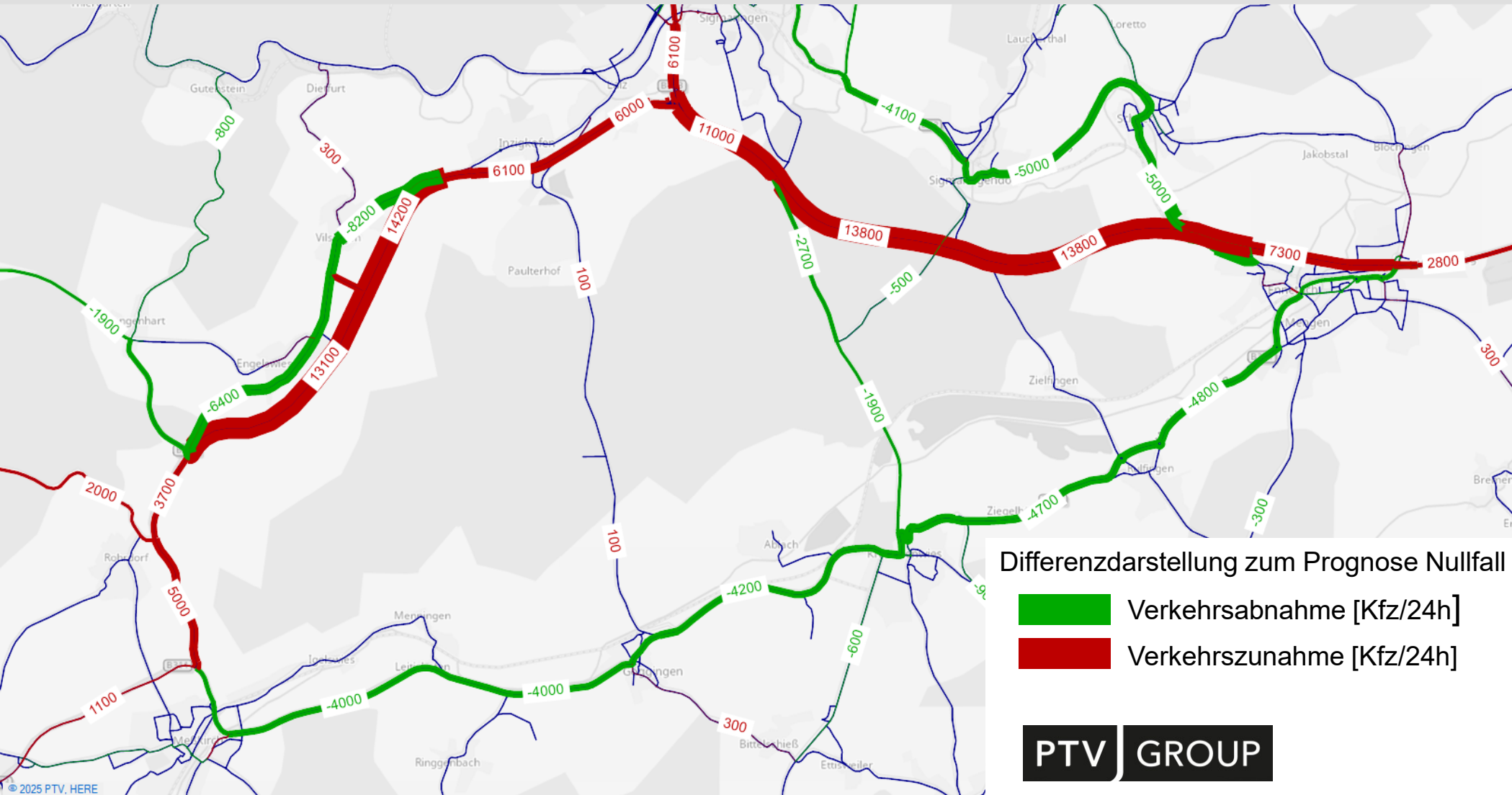


Entwicklung der A-Variante nach
BVWP-Anmeldung

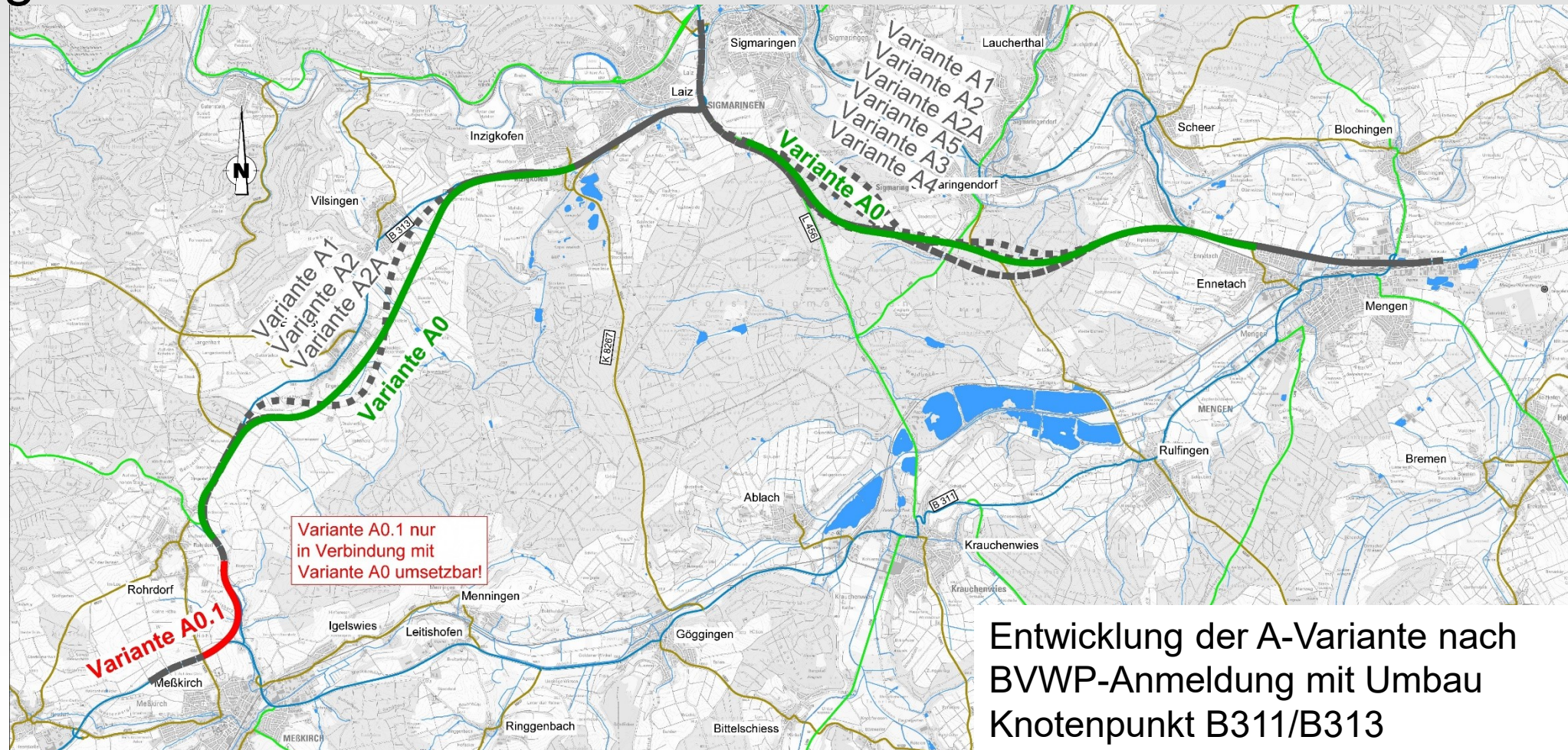
Variante A0 „BVWP-Trasse“



Variante A0 „BVWP-Trasse“

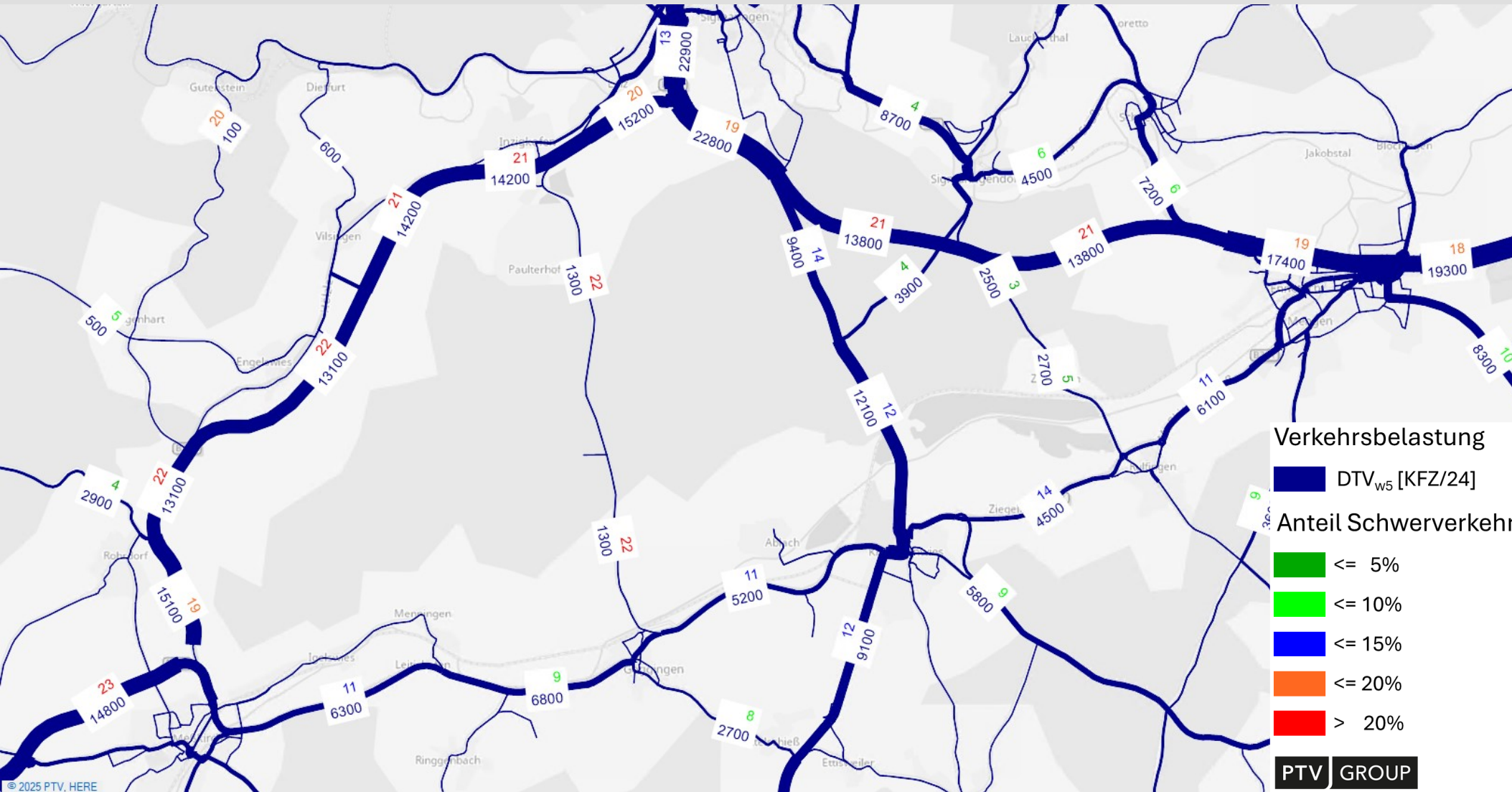


Ergebnis Zielvarianten Variantenbündel A: **A0.1**

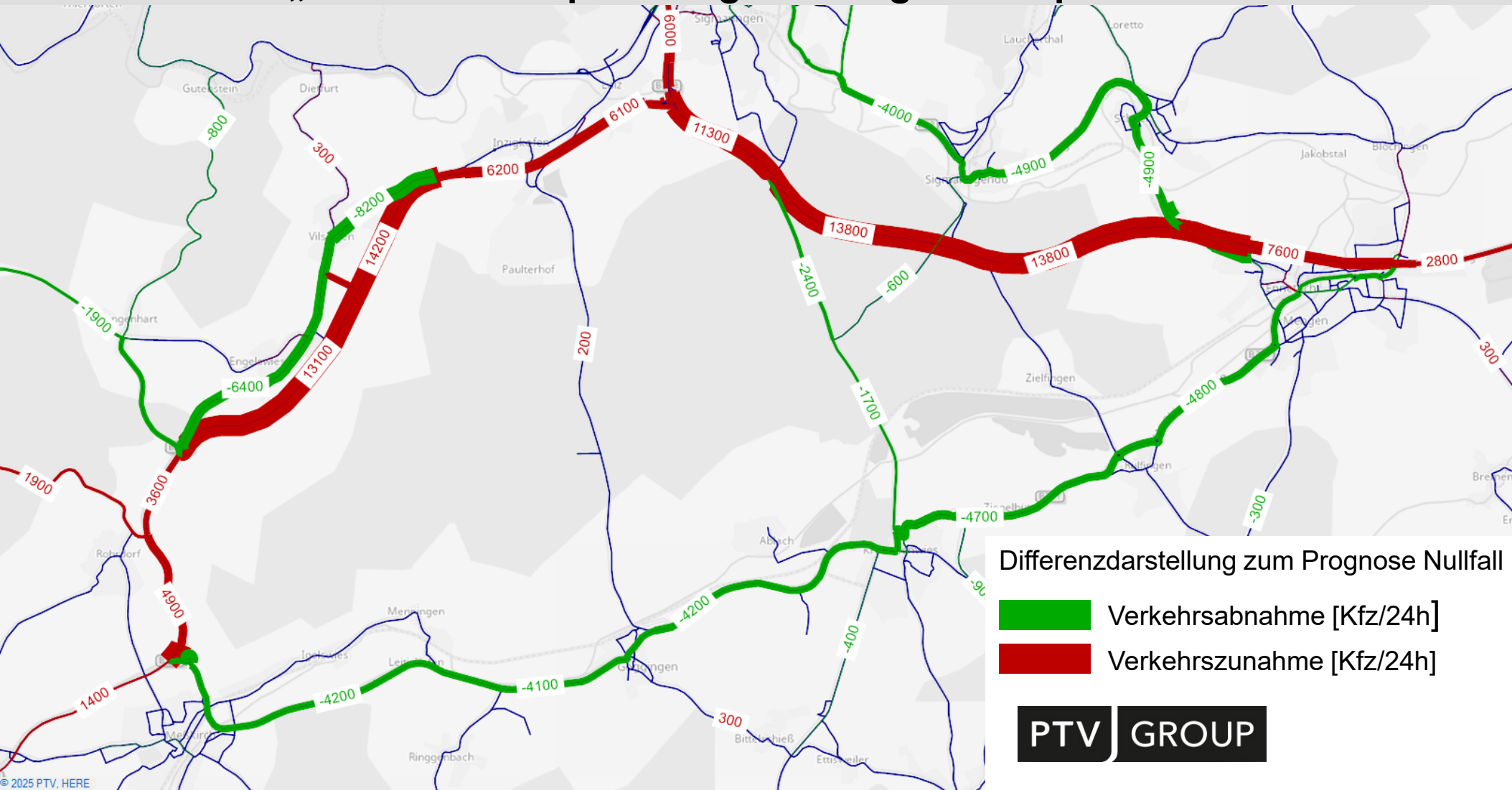


Entwicklung der A-Variante nach
BVWP-Anmeldung mit Umbau
Knotenpunkt B311/B313

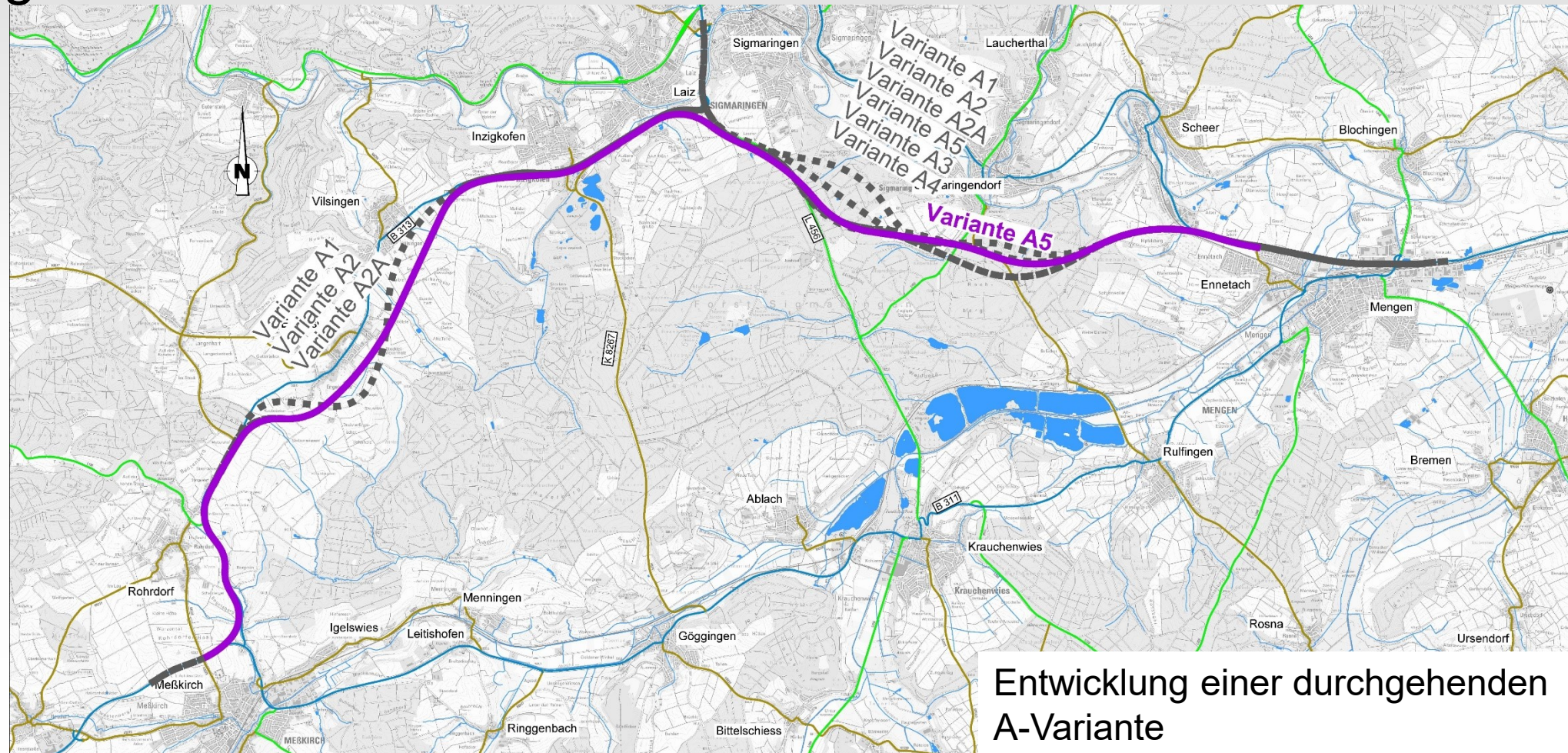
Variante A0.1 „BVWP-Trasse plus Umgestaltung Knotenpunkt B311/B313 Meßkirch“



Variante A0.1 „BVWP-Trasse plus Umgestaltung Knotenpunkt B311/B313 Meßkirch“

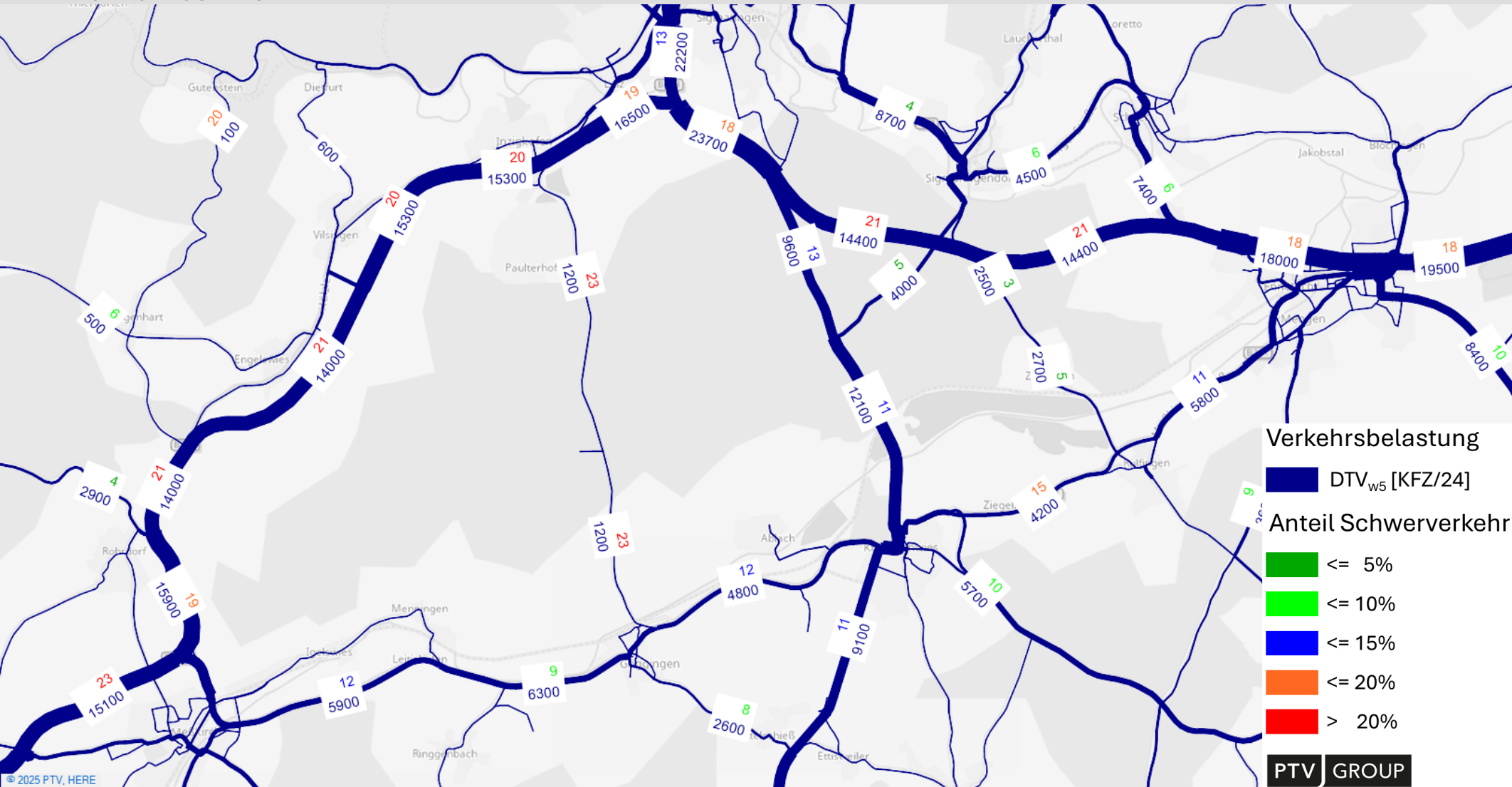


Ergebnis Zielvarianten Variantenbündel A: **A5**

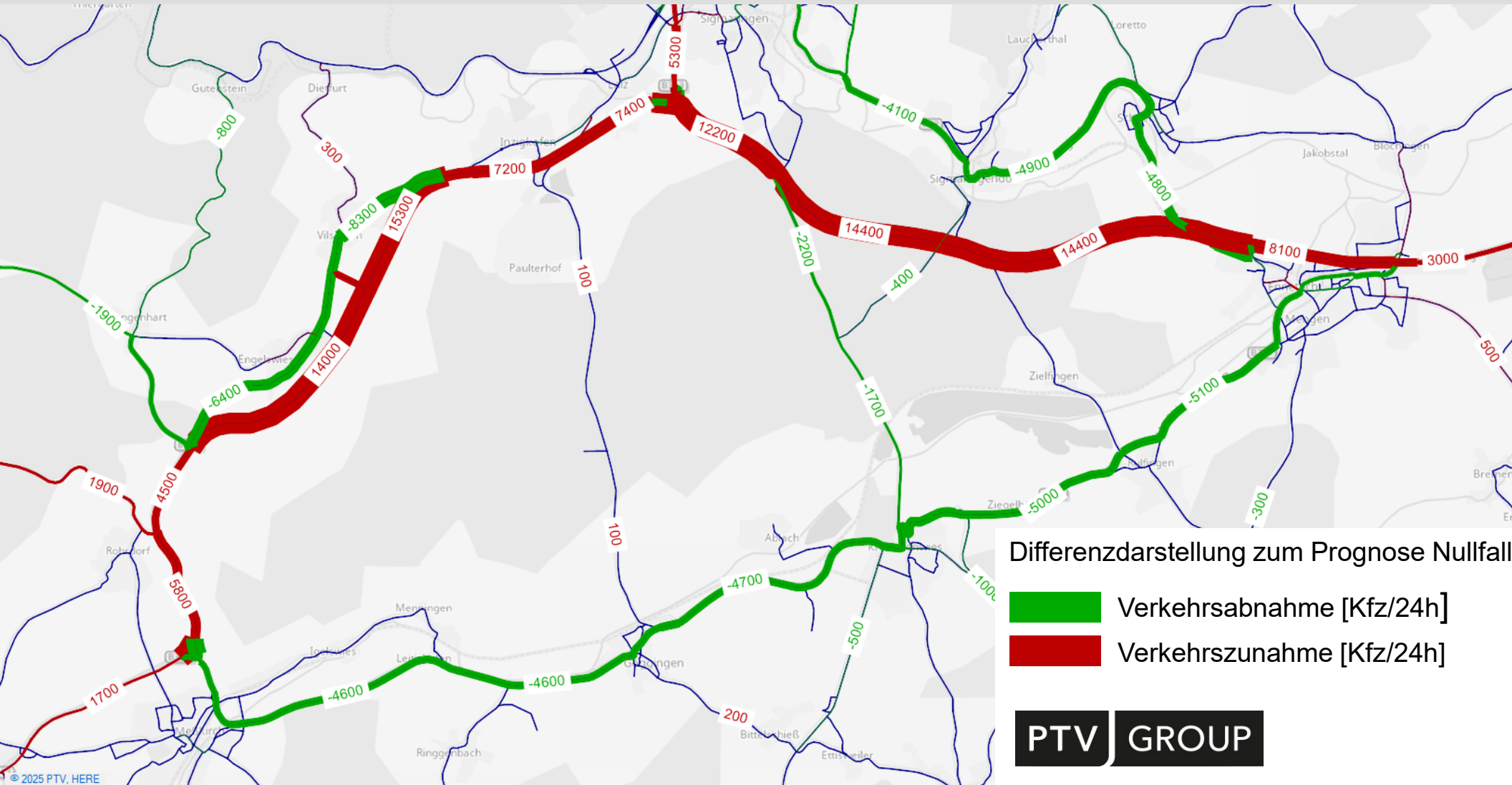


Entwicklung einer durchgehenden A-Variante

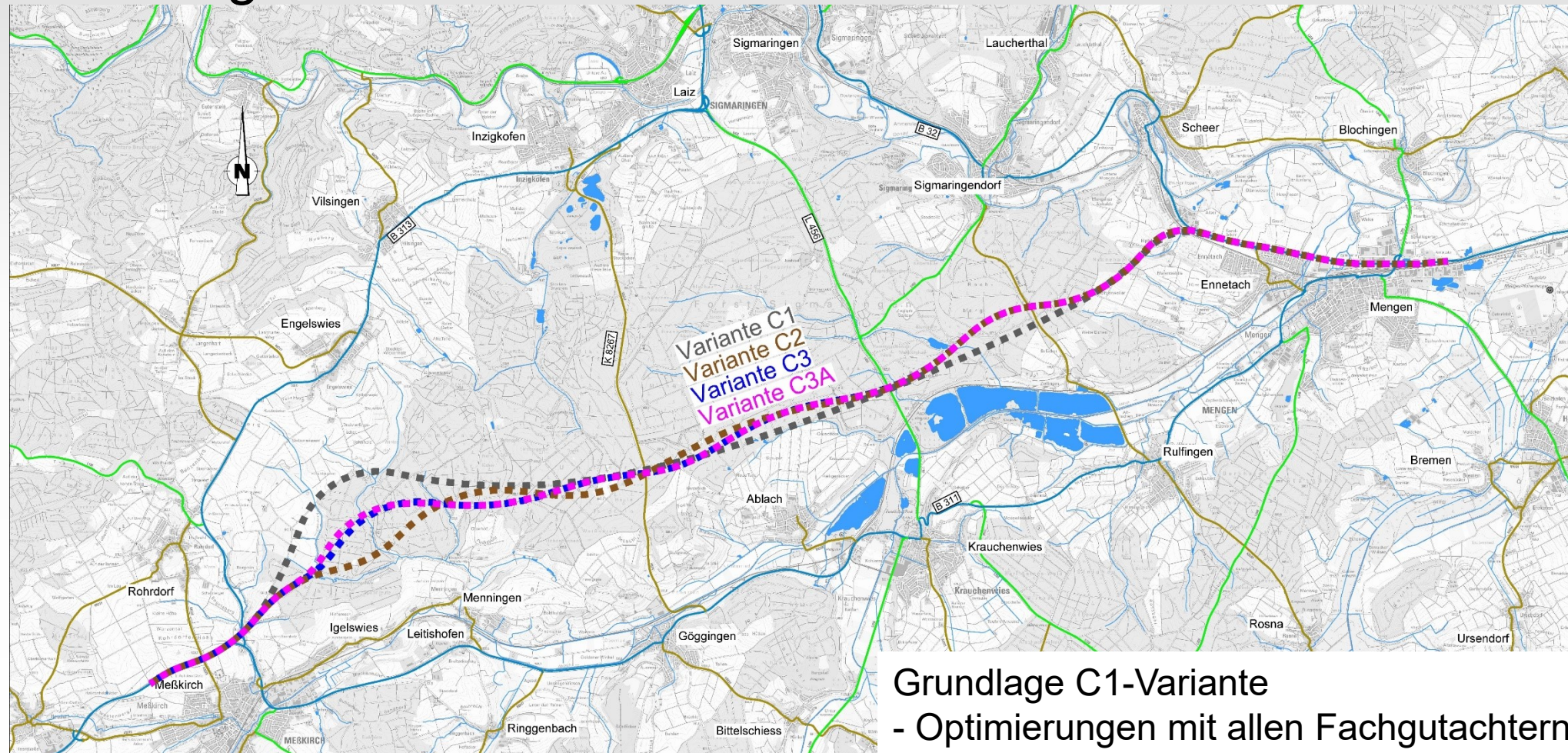
Variante A5



Variante A5

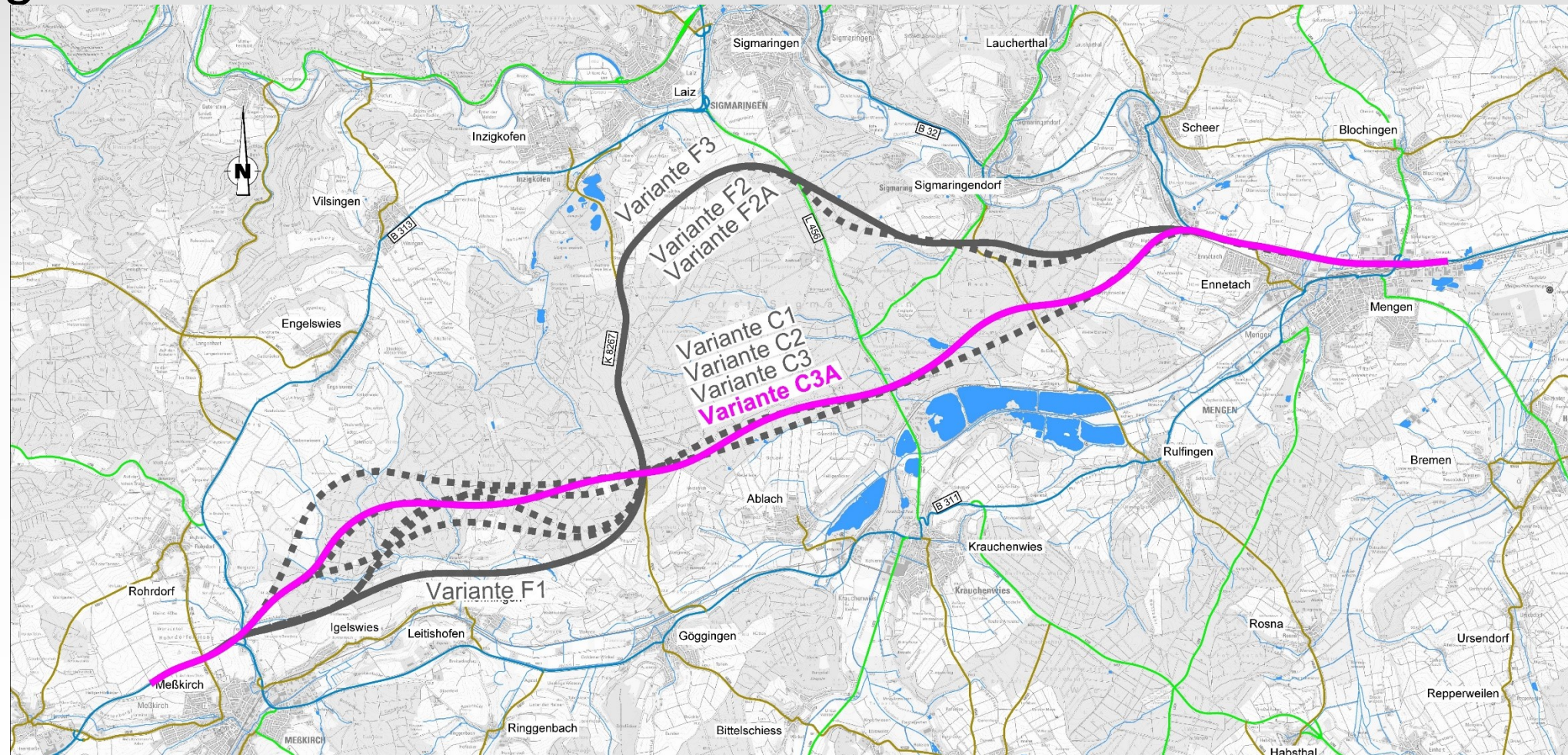


Optimierung Variantenbündel C

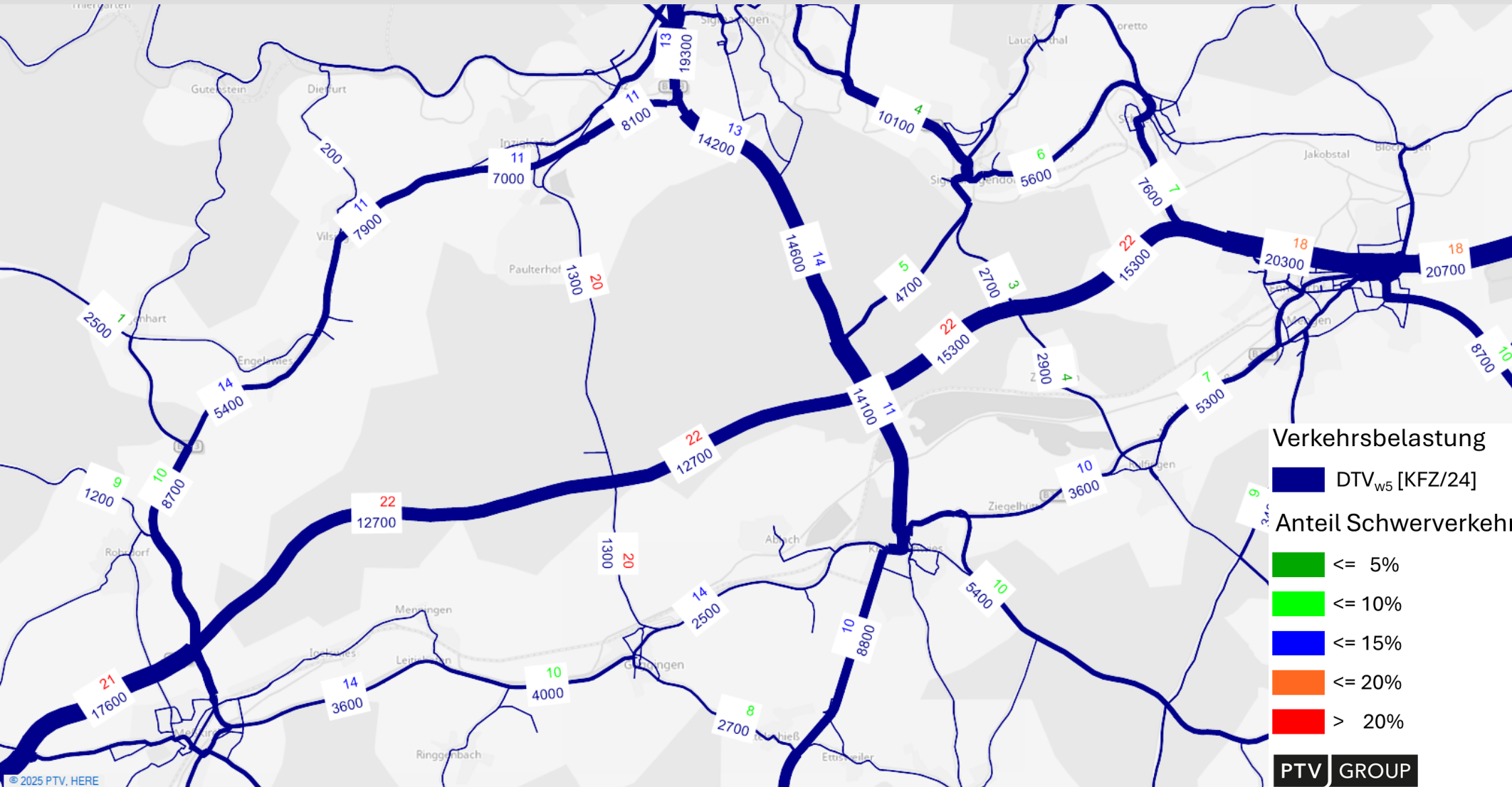


Grundlage C1-Variante
- Optimierungen mit allen Fachgutachtern

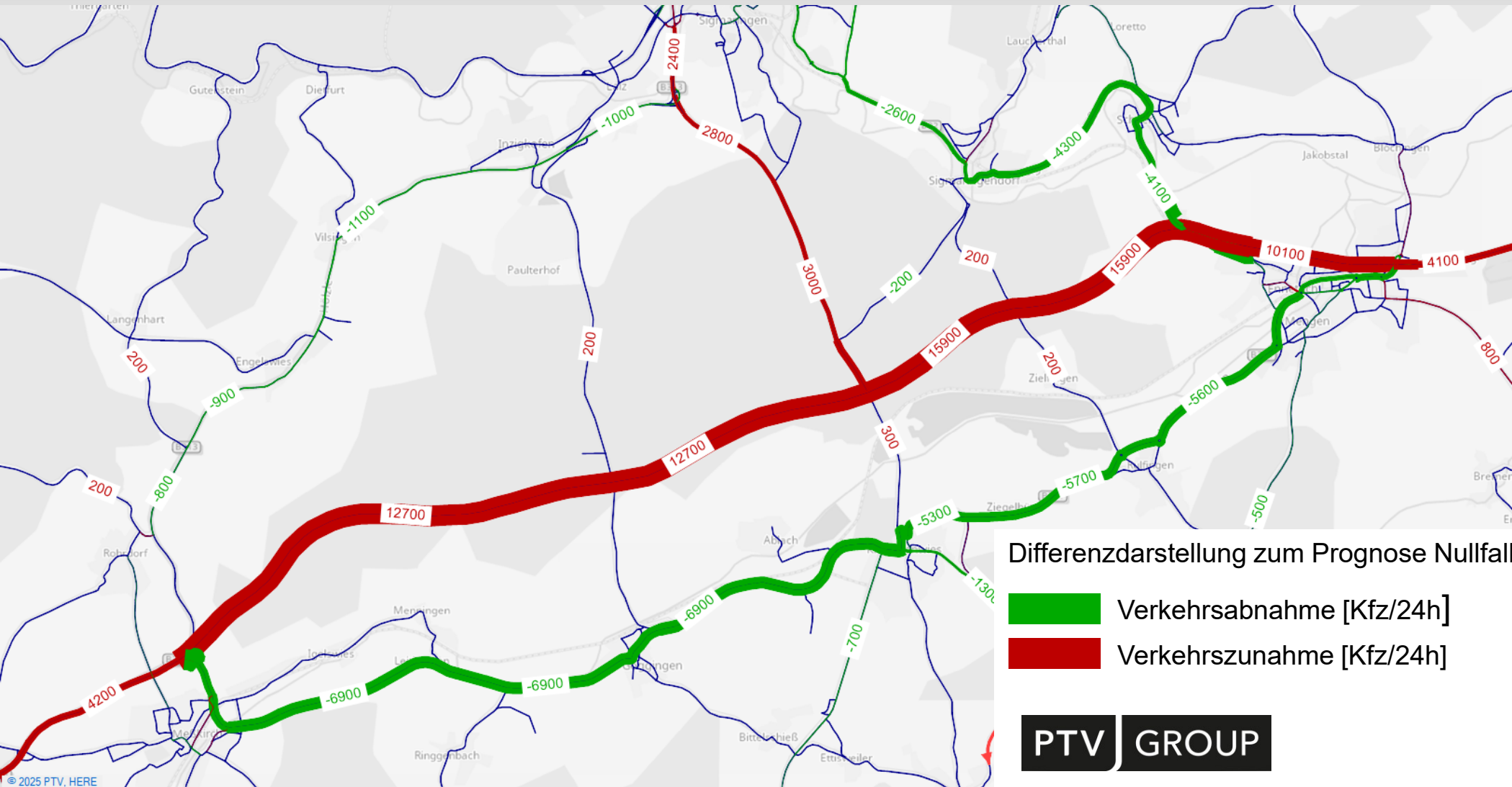
Ergebnis Zielvarianten Variantenbündel C: C3A



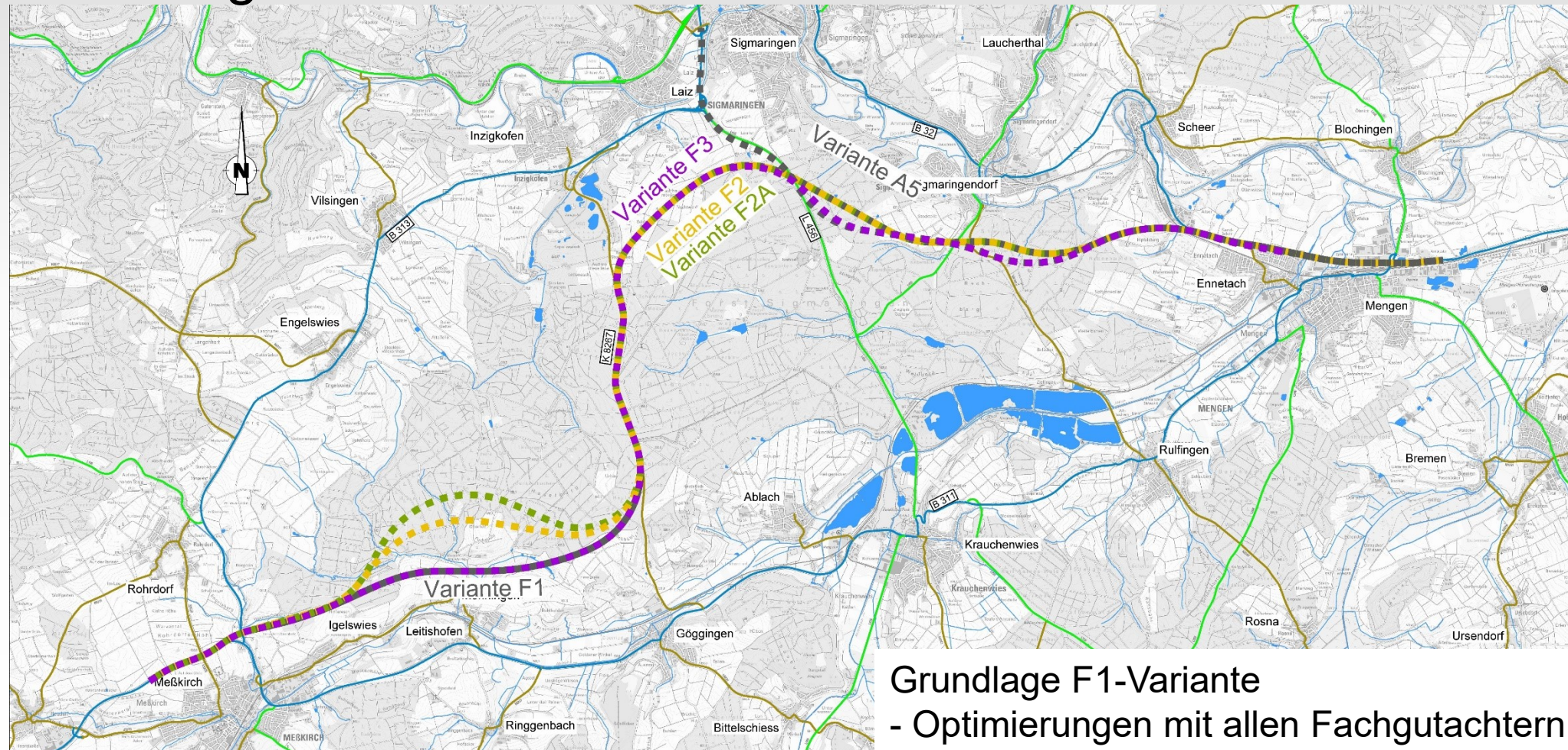
Variante C3A



Variante C3A



Optimierung Variantenbündel F

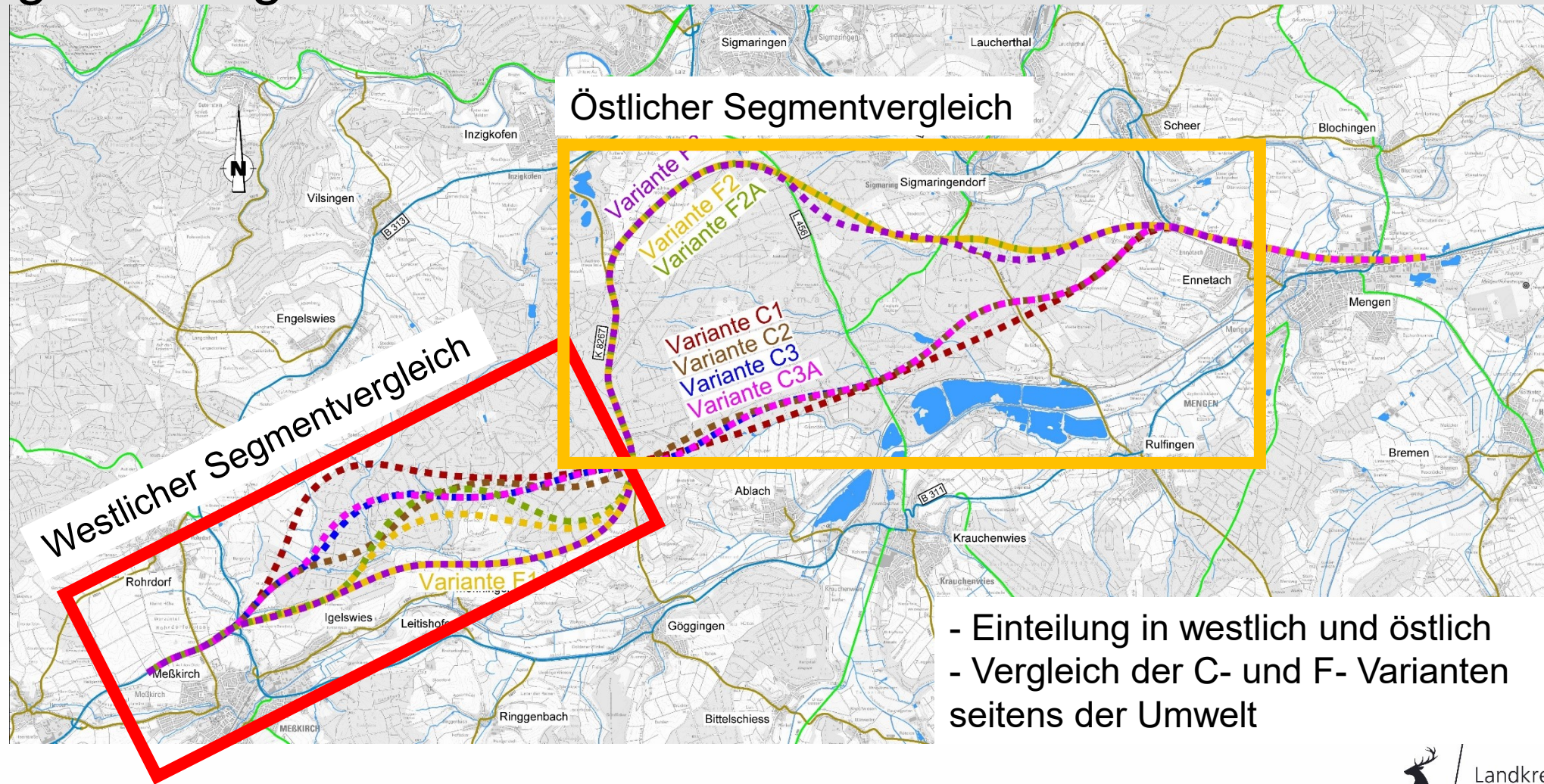


Grundlage F1-Variante
- Optimierungen mit allen Fachgutachtern

Variante F

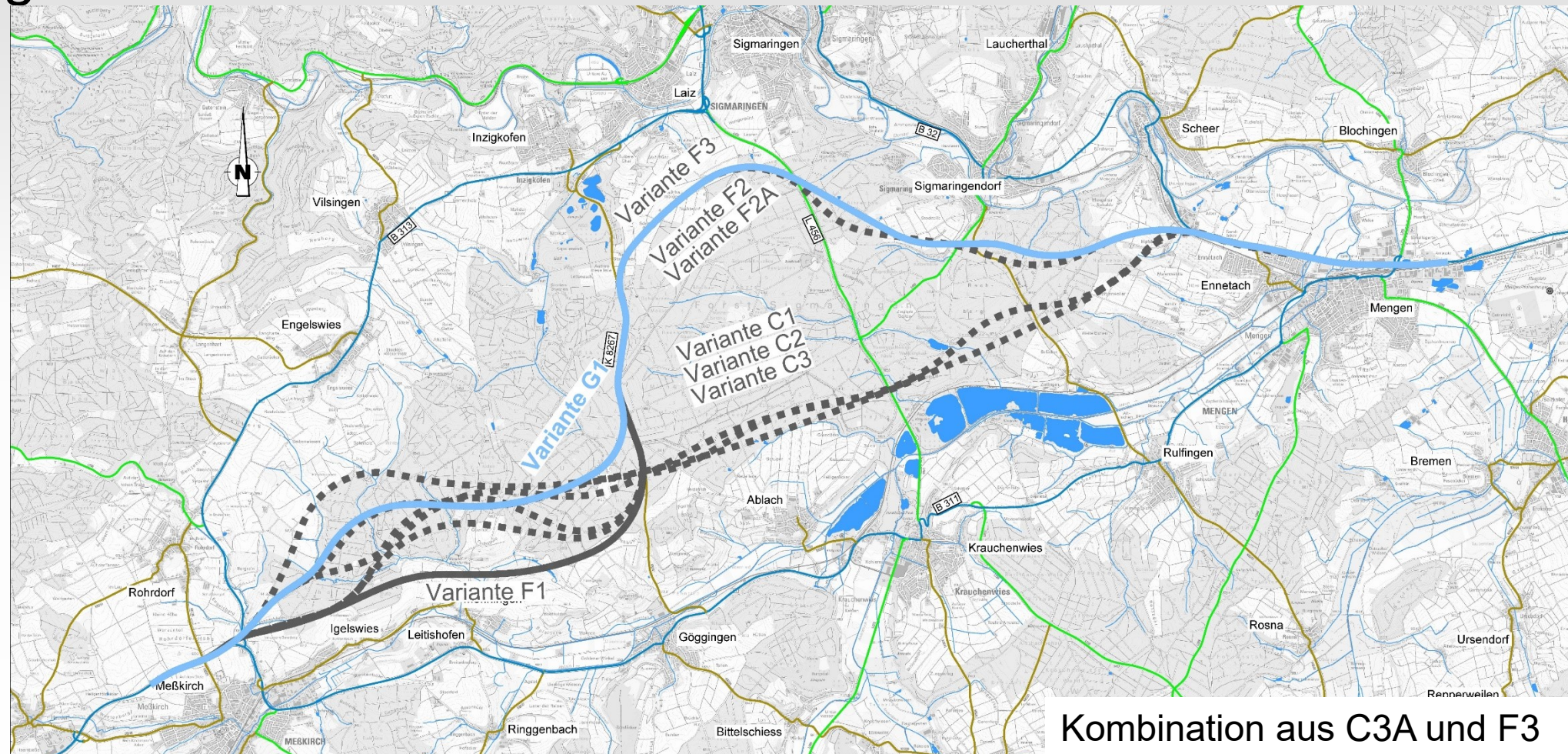


Segmentvergleich zwischen C- und F-Varianten



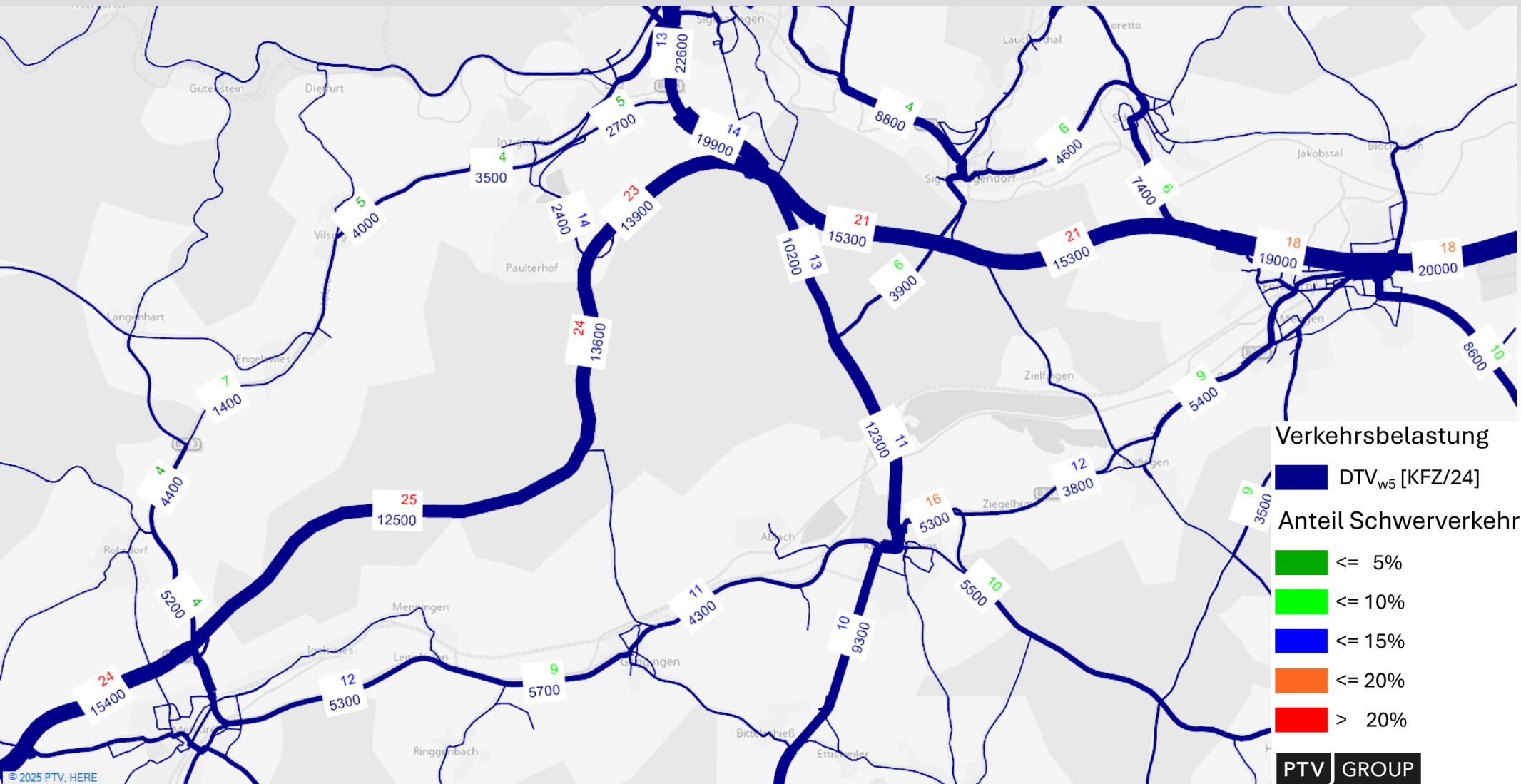
- Einteilung in westlich und östlich
- Vergleich der C- und F- Varianten seitens der Umwelt

Ergebnis Zielvarianten Variantenbündel F: G1

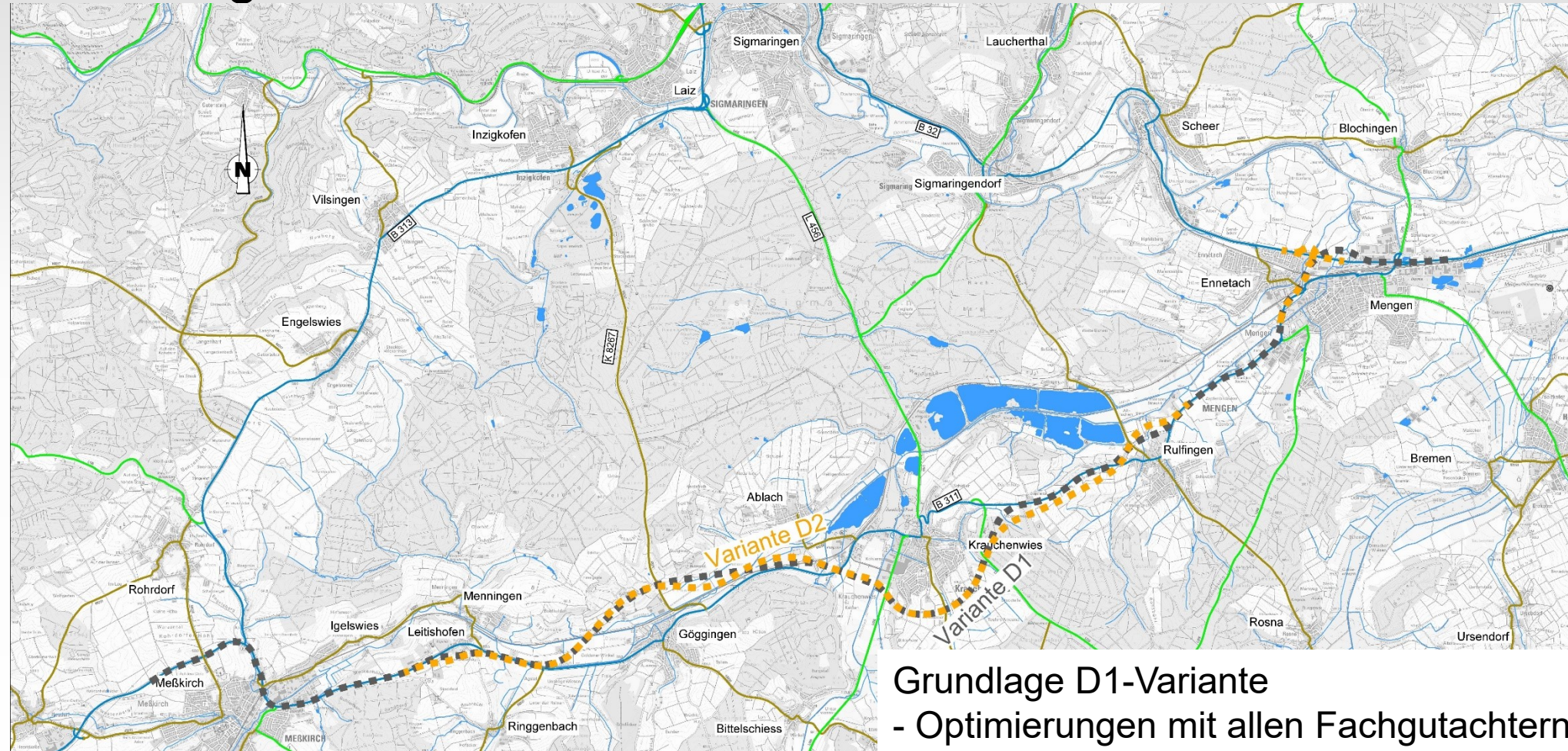


Kombination aus C3A und F3

Variante G1



Optimierung Variantenbündel D

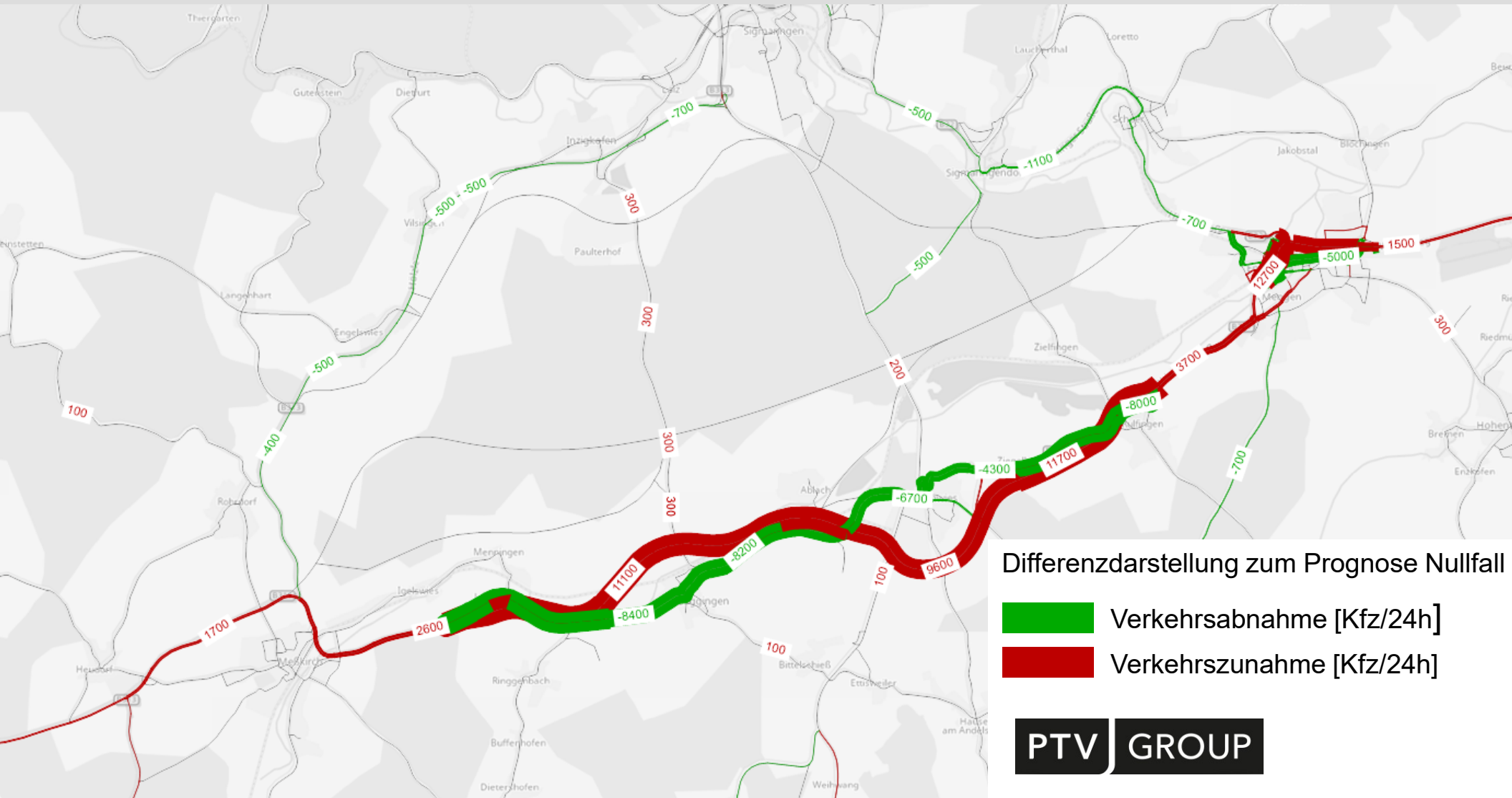


Grundlage D1-Variante
- Optimierungen mit allen Fachgutachtern

Variante D2



Variante D2



Der Weg zur Vorzugsvariante - Abwägungsprozess

Zielstellung

- Optimale **Verwirklichung der Planungsziele gemäß Bundesverkehrswegeplan (BVWP)**
 - Verkehrliche Anbindung der Zentren, neue Bündelungstrasse über Sigmaringen
 - Entlastung der Ortsdurchfahrten (sehr hoher SV-Anteil), keine Aneinanderreihung von Ortsdurchfahrten
 - Verkürzte Reisezeit / Verbesserung der Verkehrsqualität (großräumige Verbindungsfunktion)
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Gleichzeitig
 - Größtmögliche Vermeidung oder Verringerung von Umweltauswirkungen
 - Größtmögliche Vermeidung oder Verringerung von Raumnutzungskonflikten
 - wirtschaftliche Lösung (Nutzen-Kosten-Verhältnis)
- **Zulassungsfähige Planung** und gesamtökonomisch **wirtschaftliche Variante**
 - Insbes. Natura 2000- / Artenschutzkonformität
 - Günstiges **Nutzen-Kosten-Verhältnis** (NKV)

Der Weg zur Vorzugsvariante - Abwägungsprozess



Der Weg zur Vorzugsvariante - Abwägungsprozess

Daher:

- **Abwägung widerstreitender Ziele ist erforderlich**
- Formalisiertes Abwägungs- und Gewichtungsverfahren für die abwägungsrelevanten Belange



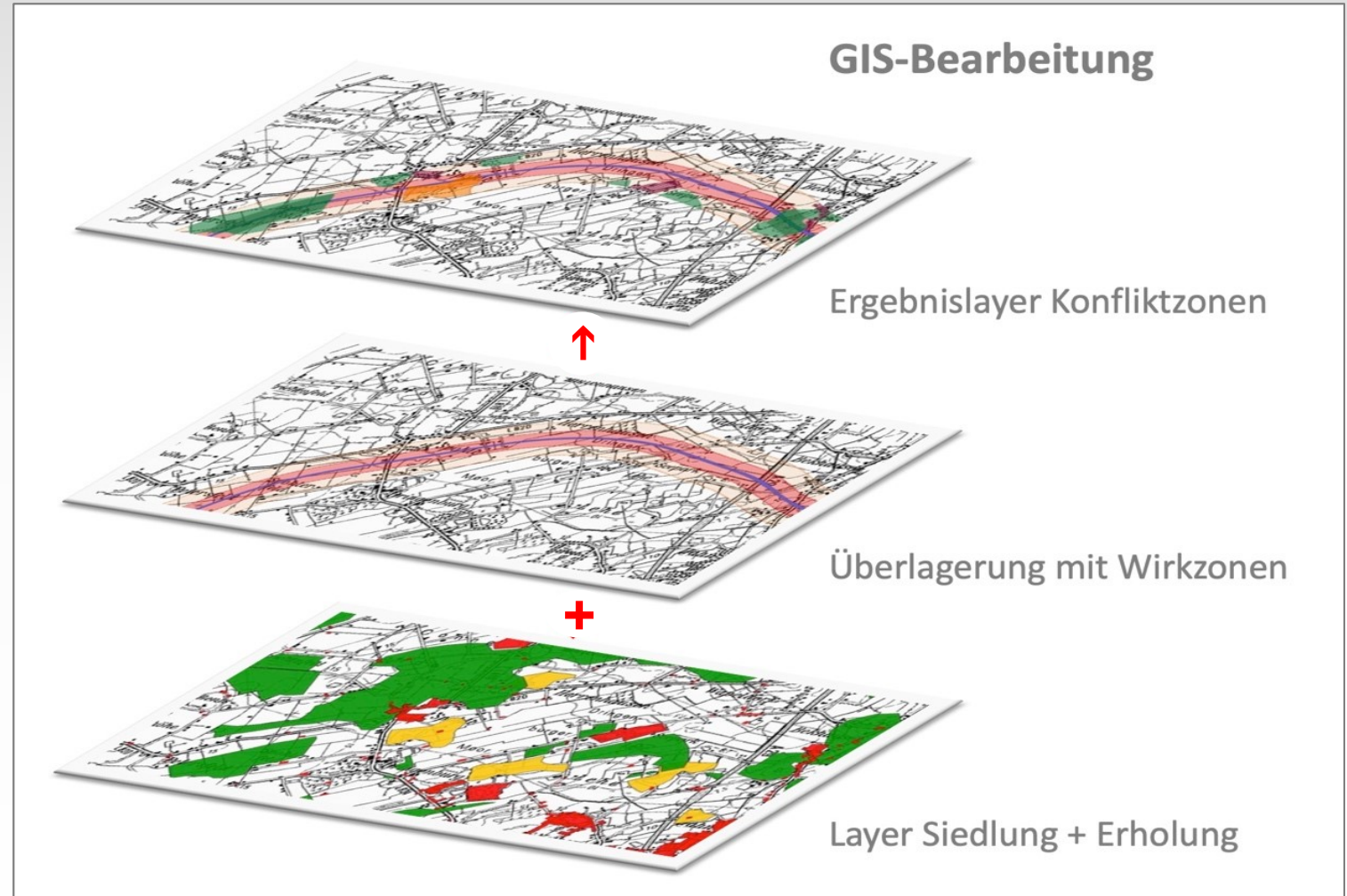
Gesonderte Betrachtung zulassungskritischen Aspekte **Natura 2000, Artenschutz**

- Strengere Maßstäbe bezgl. der Abwägung (**Ausnahmevoraussetzungen**), geringerer Abwägungsspielraum
- Hürde der Zulässigkeit ist insbesondere bei Natura 2000-Betroffenheiten hoch (Unzumutbarkeit der Alternativen)
- Keine Verrechnung im formalisierten Verfahren sondern separate fachgutachterliche Bewertung



Ermittlung der Betroffenheit (sog. Sachebene)

- Sachebene = tatsächliche (messbare) Größe der Betroffenheit (m, ha, Stück)
- Ermittlung durch GIS-technische Überlagerung des wertgebenden Bestands mit der Planung
- Überlagerungsergebnis = **Auswirkung innerhalb der Auswirkungskategorie**



Beispiel für Auswirkungskategorien:

Auswirkungskategorien bezgl. Schutzgut Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit

- Anlage- / Baubedingter Abriss von Gebäuden mit Wohnnutzung
- Anlage- / Baubedingte Flächeninanspruchnahme von Siedlungsräumen (mit/ohne Bebauung)
- Betriebsbedingte Lärmbelastung von sensiblen Wohnbereichen (Neubelastung und Änderung)
- Betriebsbedingte Änderung der Luftschadstoffbelastung
- Anlage- / Baubedingte Inanspruchnahme von Erholungsinfrastruktur
- Anlagebedingte Flächeninanspruchnahme von siedlungsnahen Erholungsflächen
- Anlagebedingte Zerschneidung von siedlungsnahen Erholungsflächen
- Betriebsbedingte Änderung der Lärmbelastung in erholungsrelevanten Freiraumbereichen (Erholungswald & siedlungsnahen Erholungsflächen)

Insgesamt ca. 40 Auswirkungskategorien innerhalb der UVPG-Schutzgüter

Transformation von der Sach- in die Wertebene: Ermittlung von Zielerreichungsgraden

- „Ziel“ ist i.d.R., auf einzelne wertgebende Funktionen möglichst geringe (negative) Auswirkungen zu verursachen *bzw. einen möglichst großen positiven Effekt zu erzielen*
- Die Variante mit den geringsten Auswirkungen erhält den Zielerreichungsgrad 100%, jene mit den größten Auswirkungen den Zielerreichungsgrad 0 %
- Die übrigen Varianten werden entsprechend der relativen Abstände zu den Extremen einsortiert



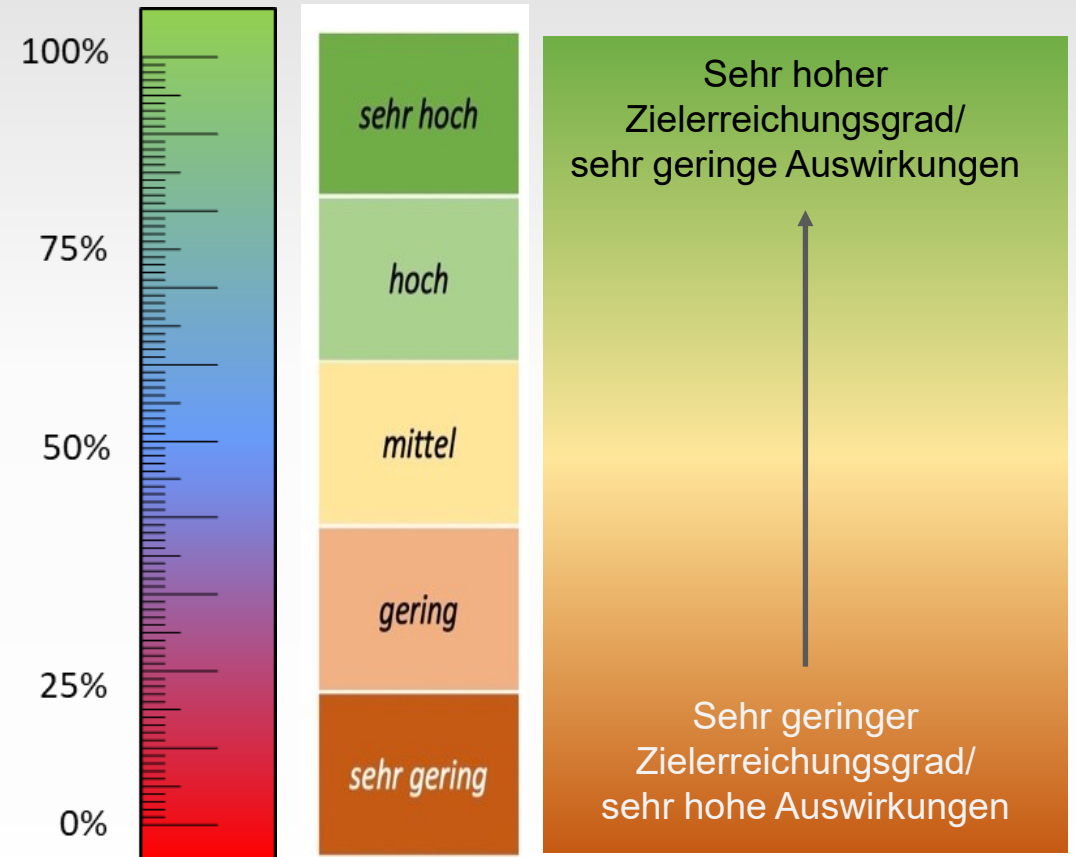
nachvollziehbare Logik durch Rahmenskala



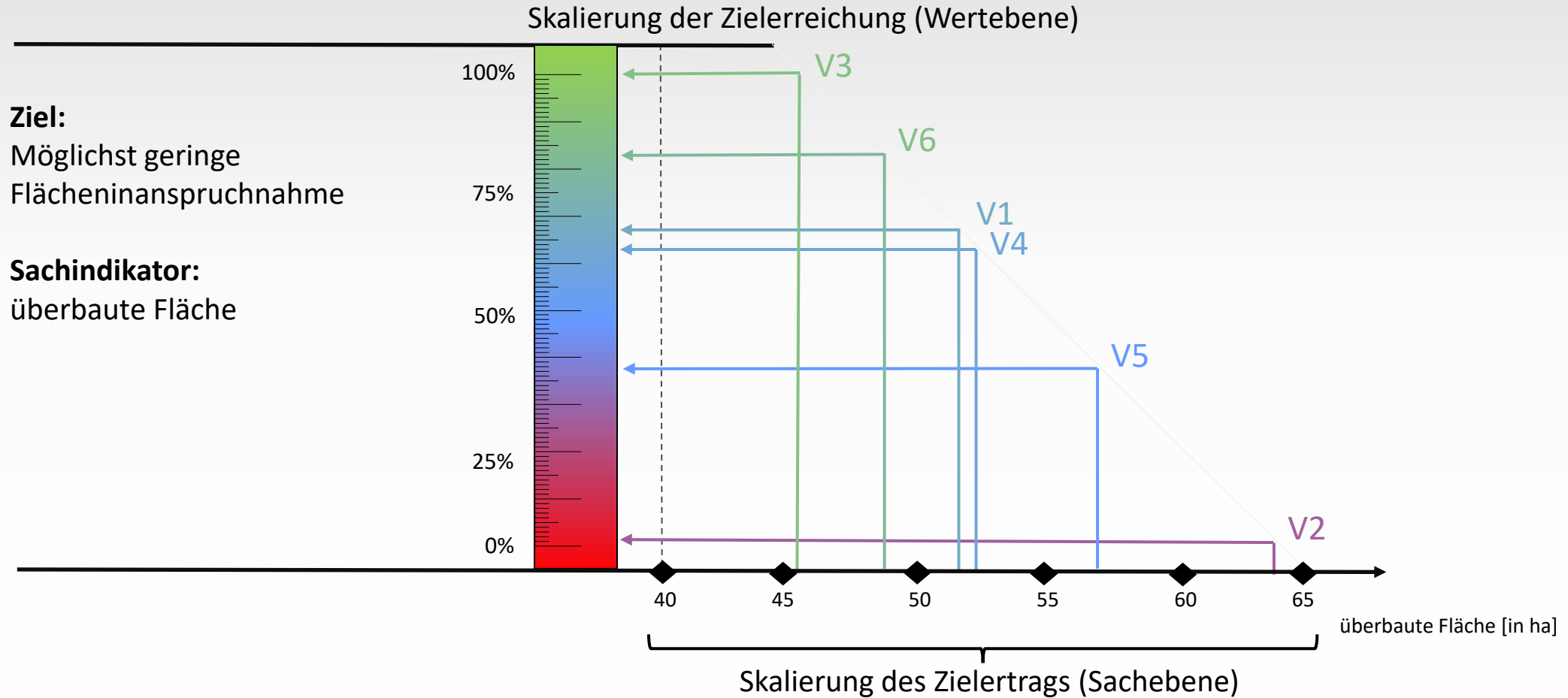
numerisch gewichtbar



Bei sehr ähnlichen Betroffenheiten der Varianten
Gleichsetzung der Bewertung erforderlich
(**Irrelevanzkriterium**)



Beispiel: Ermittlung der Zielerreichungsgrade



Gewichtung (aktueller Vorschlag)

- Gewichtung der **Umweltbelange** insgesamt: **50 %**
 - **Menschen**, insbesondere die menschliche Gesundheit,
 - Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt,
 - Boden, Wasser, Klima und Luft sowie das Landschaftsbild,
 - Kulturelles Erbe (und sonstige Sachgüter)
 - Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern
 - Belange der Land- und Forstwirtschaft
- Die verbleibenden **50 %** entfallen auf die Belanggruppen
 - Raumstrukturelle Belange inkl. Ziele und Grundsätze der Regionalplanung
 - Verkehrliche Beurteilung
 - Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung
 - Wirtschaftlichkeit

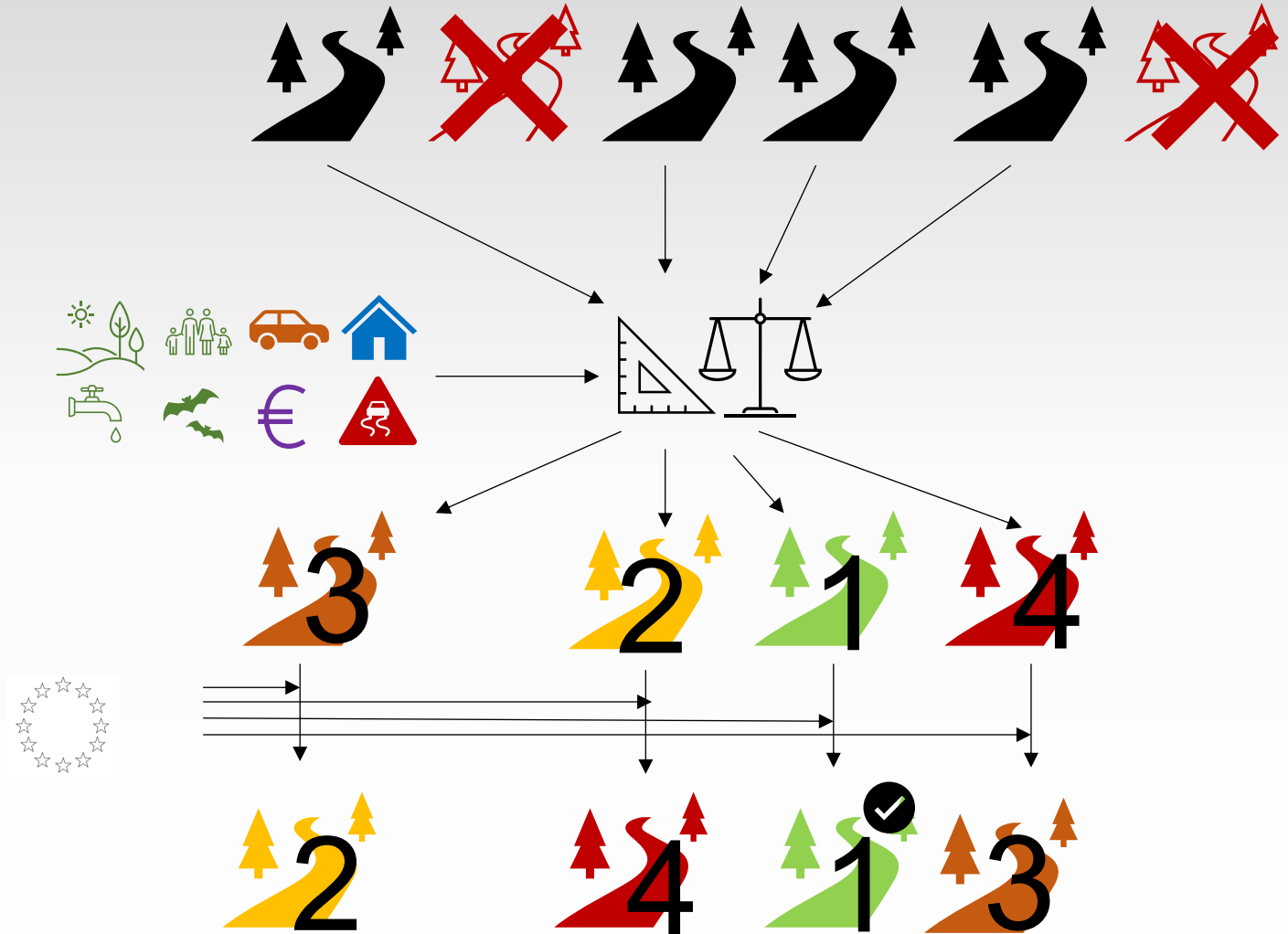


Validierung der Ergebnisse

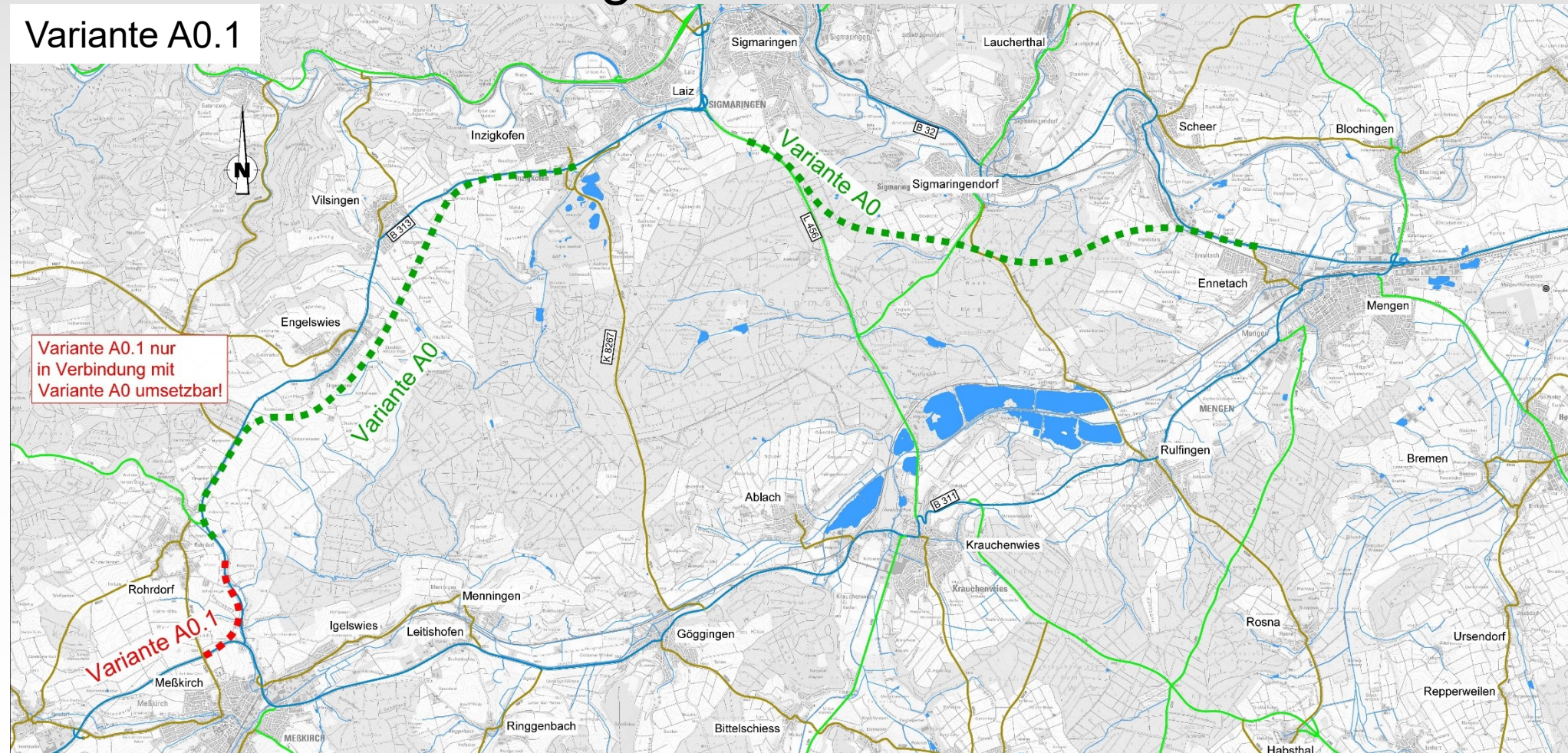
- Formalisiertes Verfahren **ersetzt nicht die fachgutachterliche Prüfung und Begründung** der Vorzugsvariante
 - Hilfreiches Vergleichs- und Veranschaulichungsinstrument
 - Erleichtert objektive Handhabung großer Mengen an Auswirkungskategorien und Sachindikatoren
 - Stützt die Argumentation
 - Kein Automatismus
- Gewichtung ist immer werte- und zielabhängig
- **Sensitivitätsanalyse**, um Auswirkung der Gewichtung (und ggf. Gewichtungsfehler) zu erkennen.
 - Veränderung der Gewichte / Extreme Gewichtungsszenarien, um Effekte der Gewichtung aufzuzeigen

Zusammenfassung

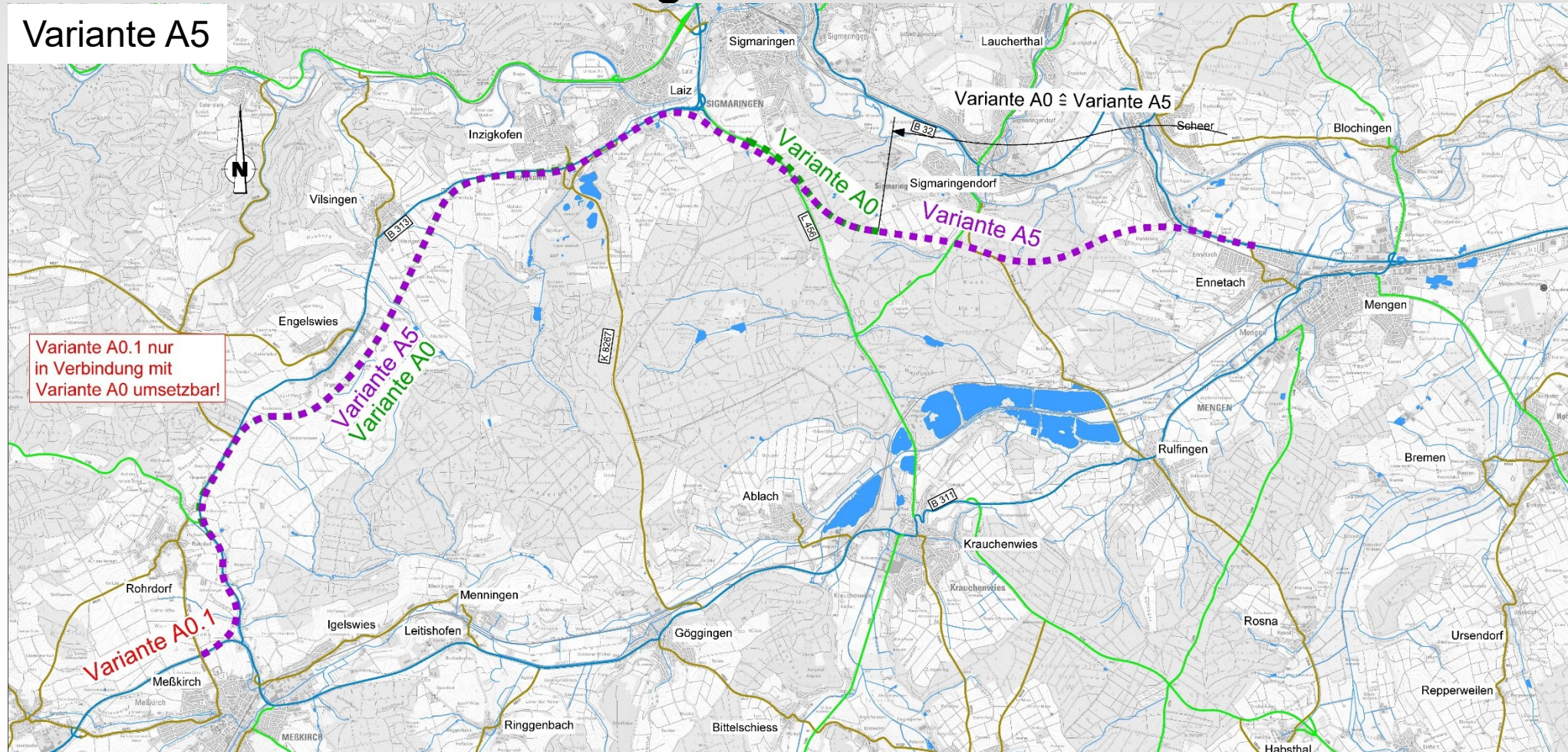
- Abschichtung ungeeigneter Varianten
- Formalisiertes Abwägungsverfahren für die vertieft geprüften Trassen bezüglich der abwägungsrelevanten Belange
- Zusammenfassende und belangübergreifende Bewertung und Rangfolge der Varianten
- Prüfung Natura 2000-Verträglichkeit und europäischer Artenschutz
- Finale Rangfolge und Empfehlung der Vorzugsvariante



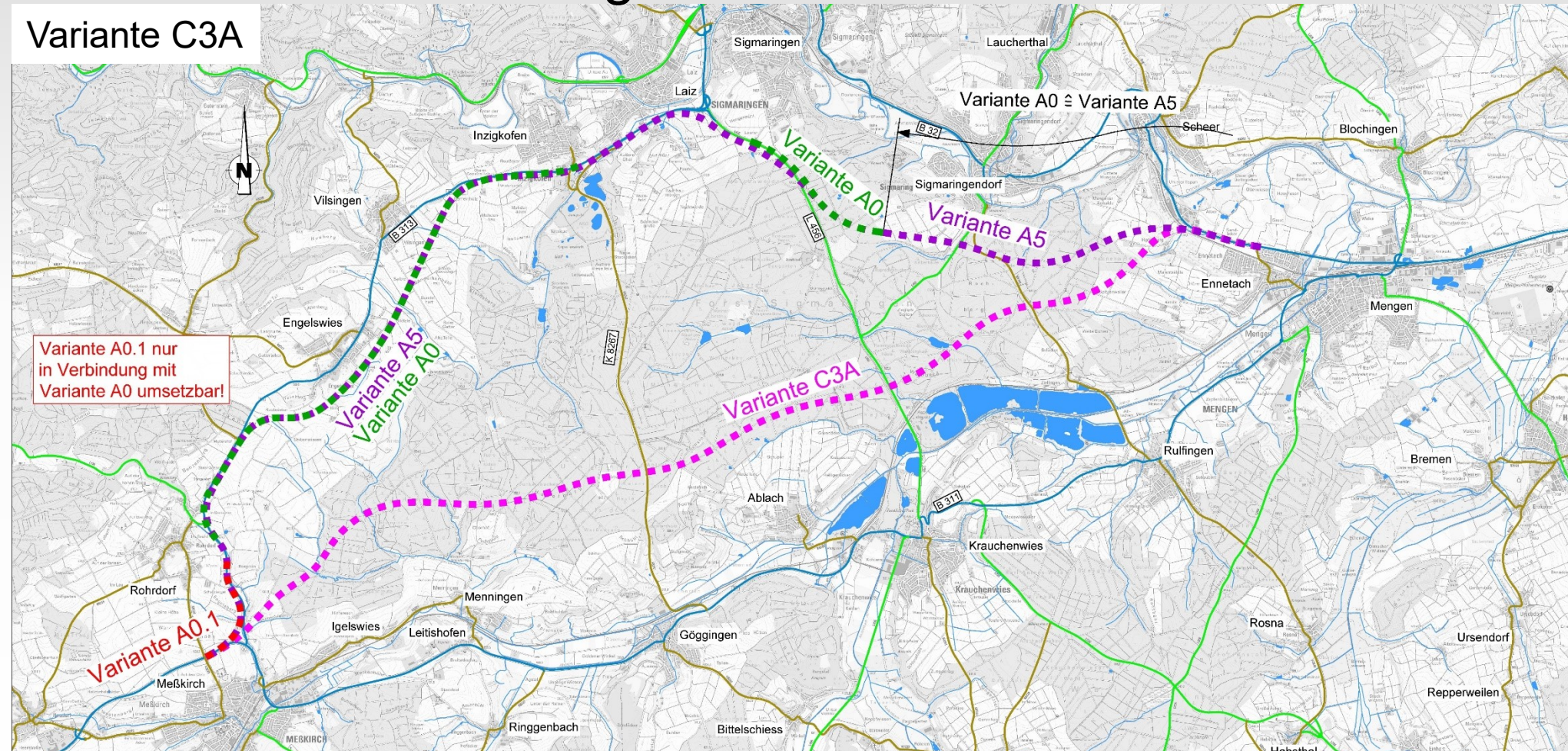
Varianten im Variantenvergleich



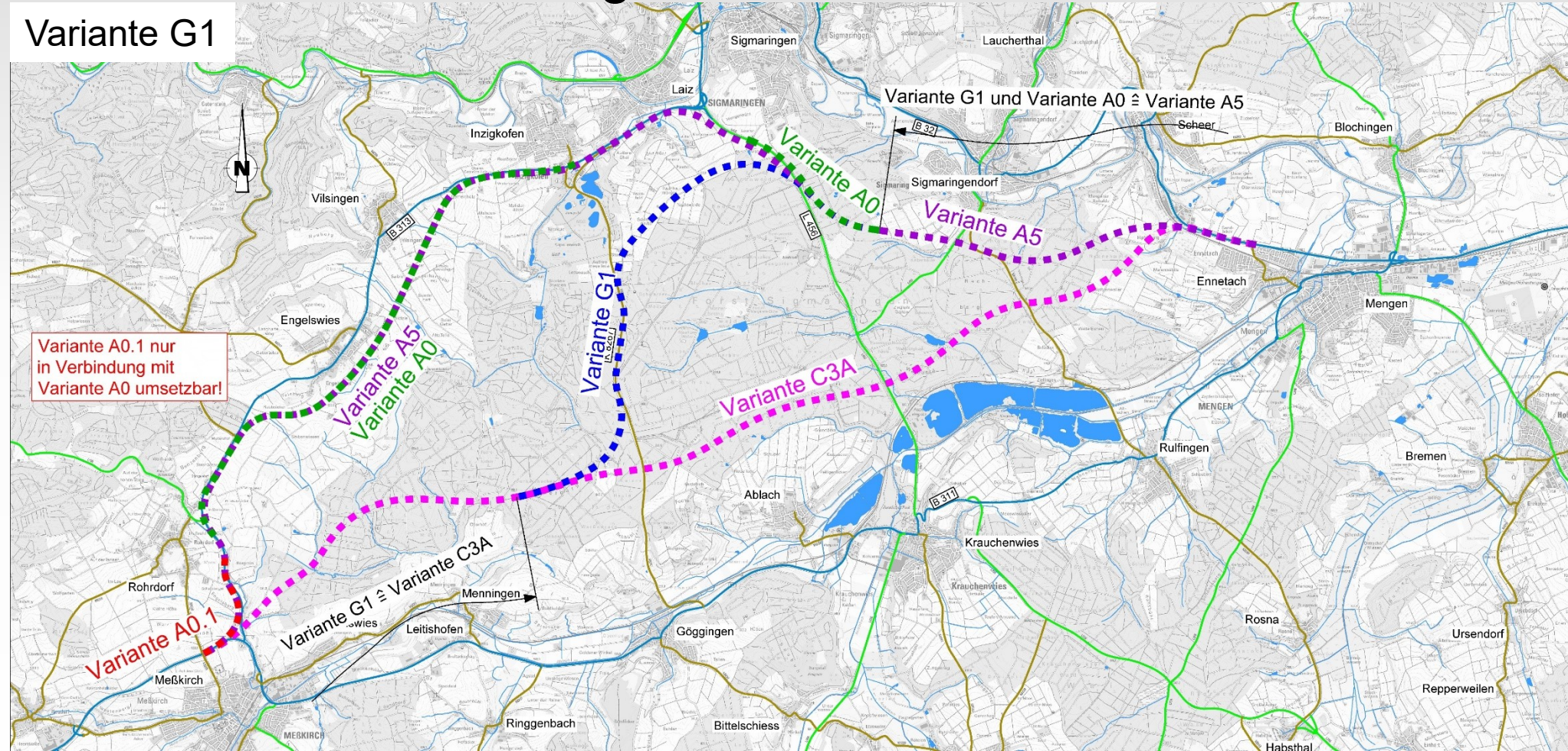
Varianten im Variantenvergleich



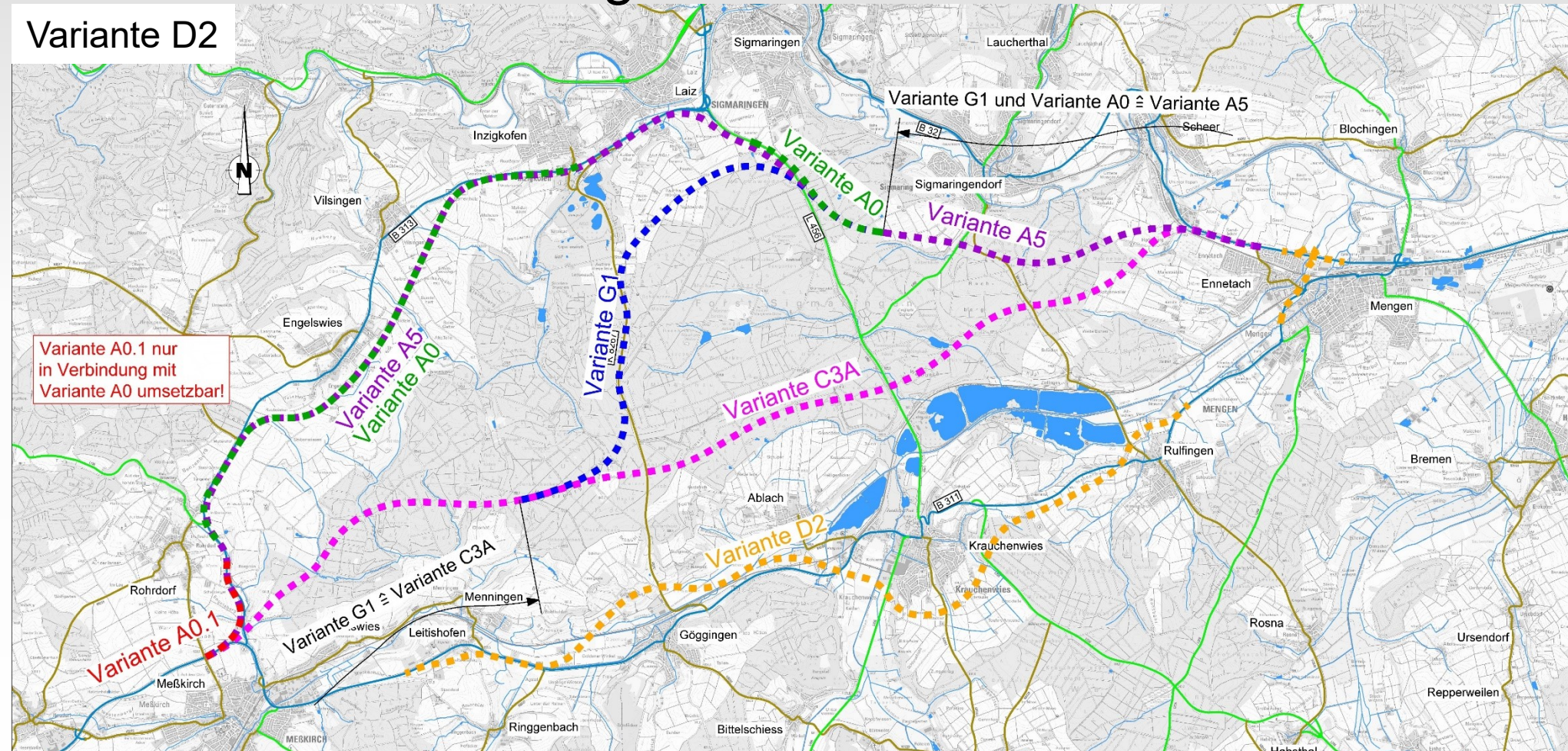
Varianten im Variantenvergleich



Varianten im Variantenvergleich



Varianten im Variantenvergleich



Öffentlichkeitsarbeit / Bürgerbeteiligung im März 2026



18.03.2026 | 09:30 Uhr – 12:00 Uhr
Stadt Sigmaringen | Innovationscampus
Beratender Begleitkreis (nicht öffentlich)

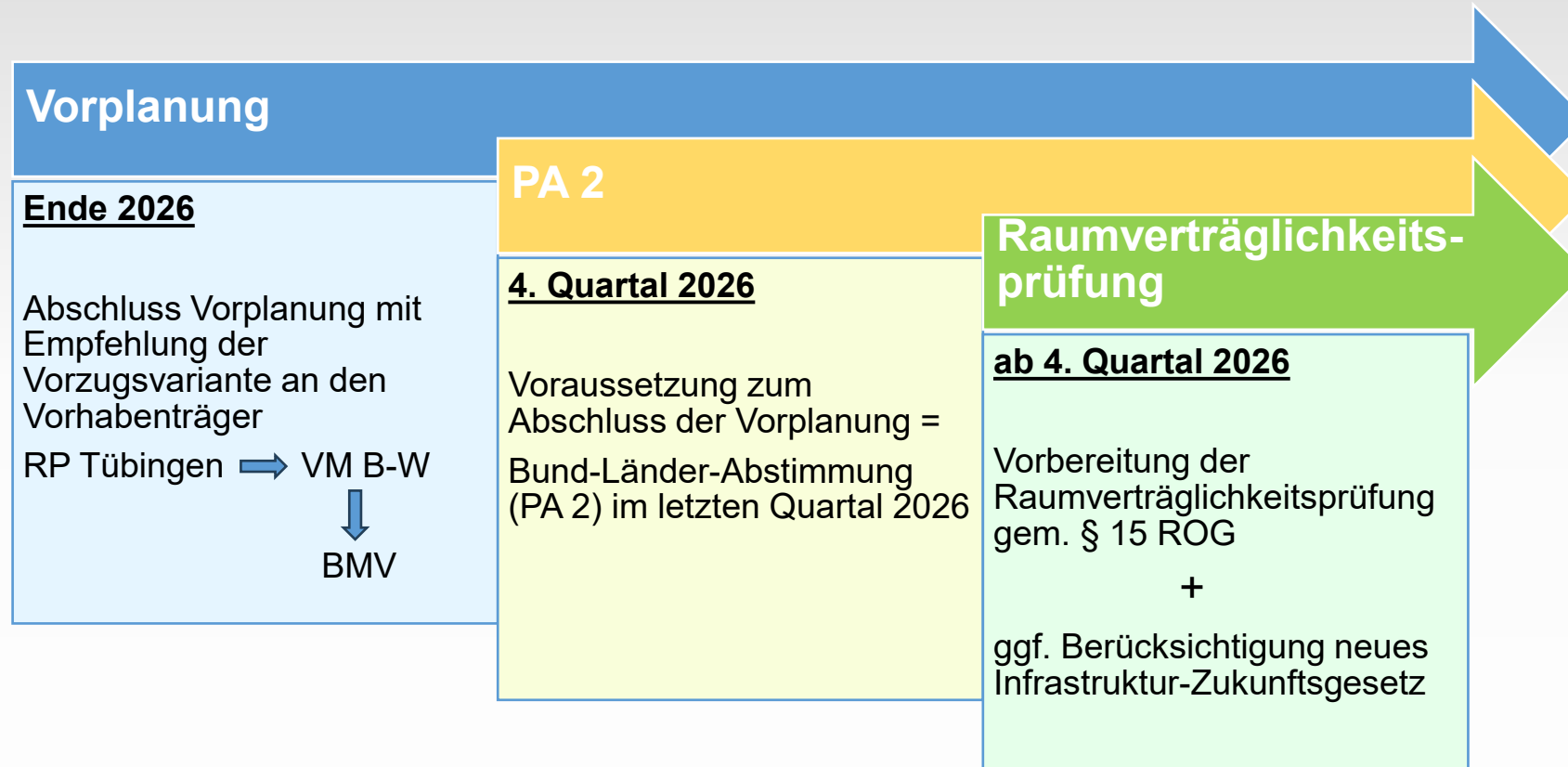


19.03.2026 | 14:00 Uhr – 17:00 Uhr
LRA Sigmaringen | Hauptgebäude Räume A - C
Facharbeitskreise Verkehr und Umwelt (nicht öffentlich)



20.03.2026 | 16:00 Uhr – 18:00 Uhr
LRA Sigmaringen | Hauptgebäude Räume A - C
Informationsveranstaltung (öffentlich)

Weiteres Vorgehen (mittelfristig)



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