



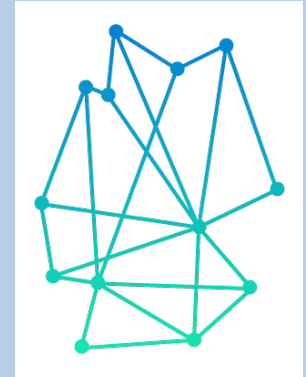
Vorschlag "Alternativtrasse M&M"



Gibt es einen besseren Weg?

Überlegung: Eine **ideale** Trasse sollte...

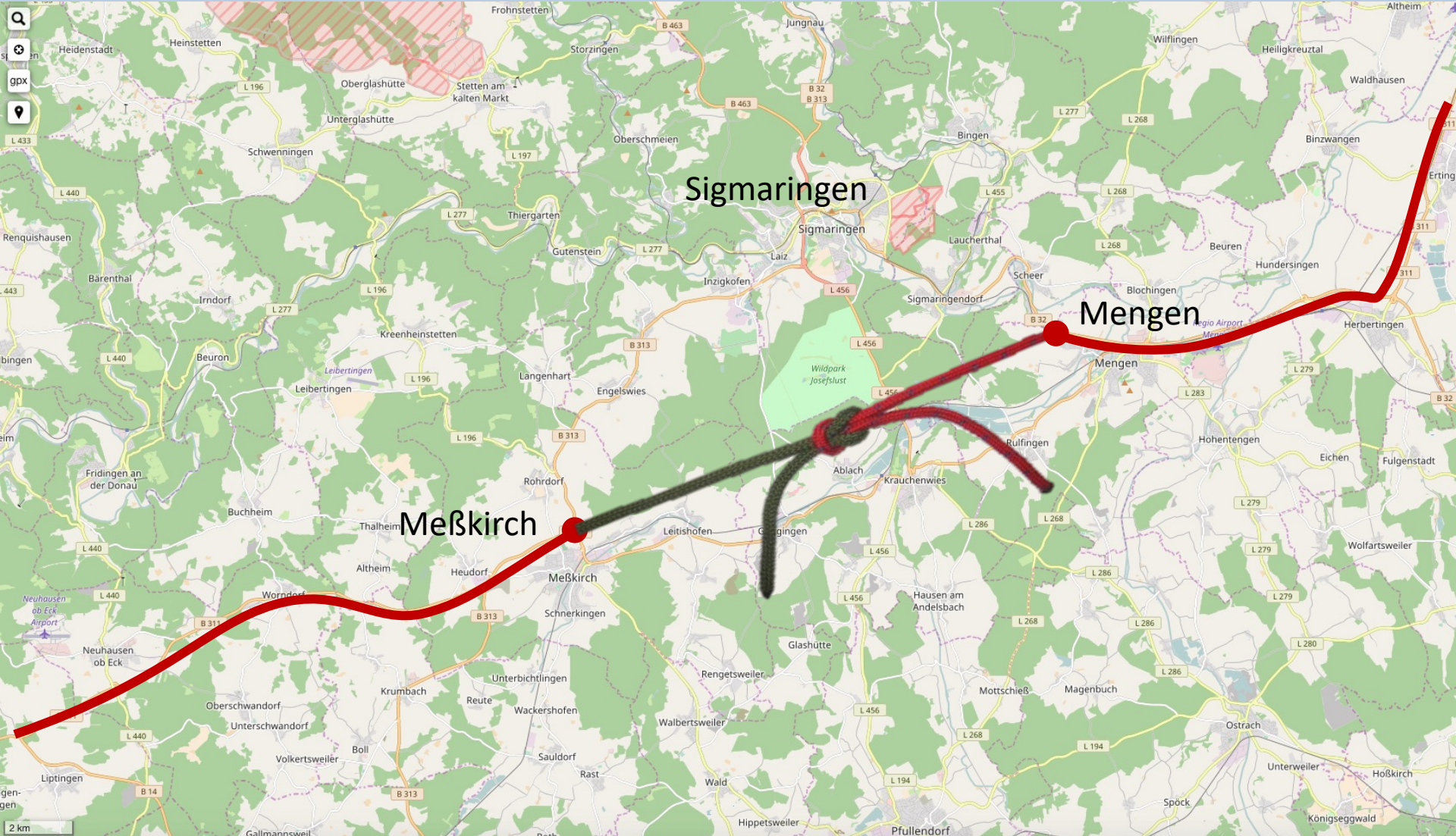
- ✓ **Alle Menschen** und Gemeinden entlasten
- ✓ **Natur- und Klimaschutz** berücksichtigen
- ✓ Verkehr **überregional ökonomisch leiten**, d.h. kurz und eben
- ✓ **Schnellstmöglich** gebaut werden können, Ziel 2030
- ✓ Während der **Bauzeit** keine Verbindungstraßen blockieren
- ✓ Kultureinrichtung **Waldbühne** schützen
- ✓ Wildpark **Josefslust** unberührt lassen
- ✓ Finanziell **günstiger** sein als eine Nordtrasse
- ✓ **Sozialen Frieden** wahren, Politik & Bürger **begeistern!**



Gesucht wird ein **gemeinsamer** Weg



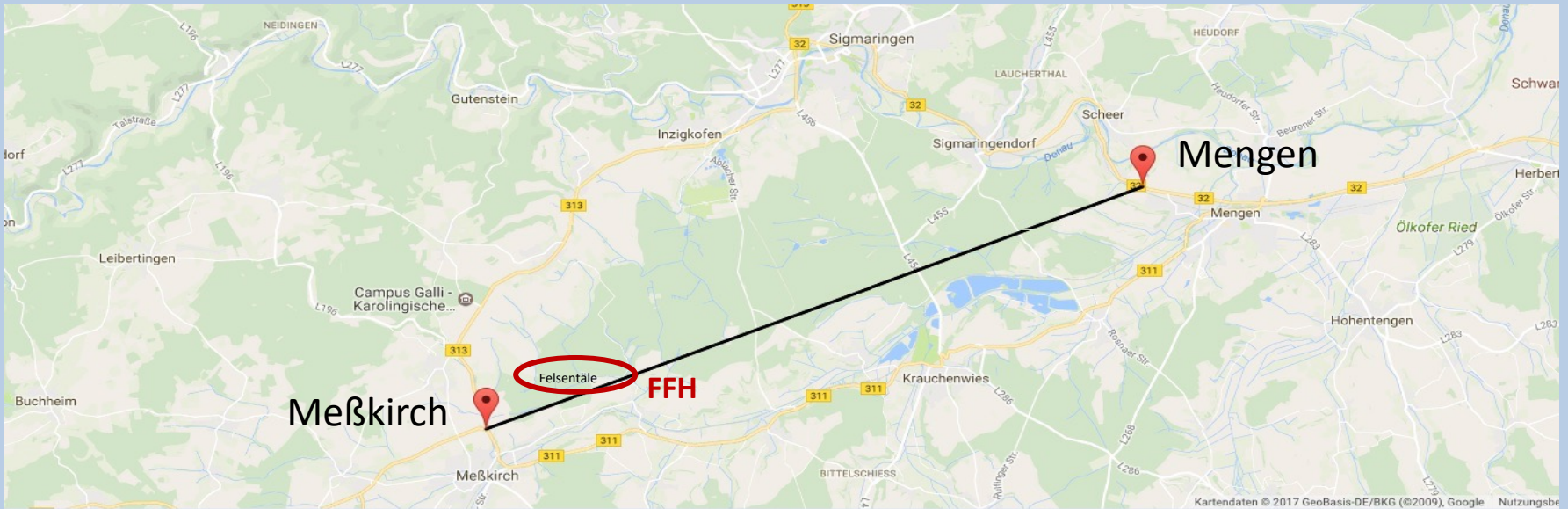
„Knotenpunkte“ - Bürgerfrage





Direktlinie Meßkirch - Mengen

Kürzeste Strecke Meßkirch-Ennetach, aber Höhenprofil nicht ideal





Geografische Mittellinie

Rohrdorf nach Ennetach verläuft gleichmäßiger, Höhendifferenz 40m

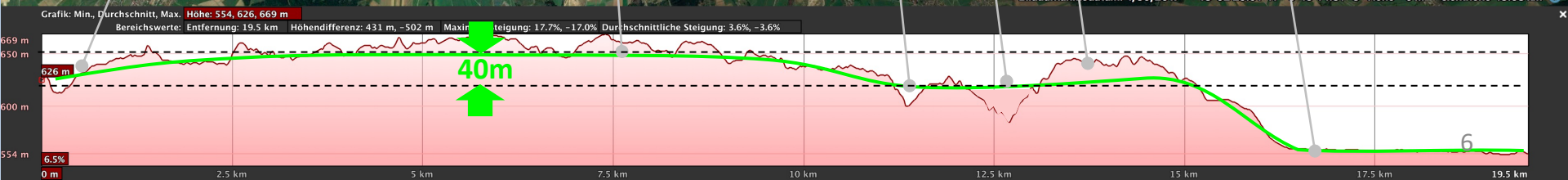
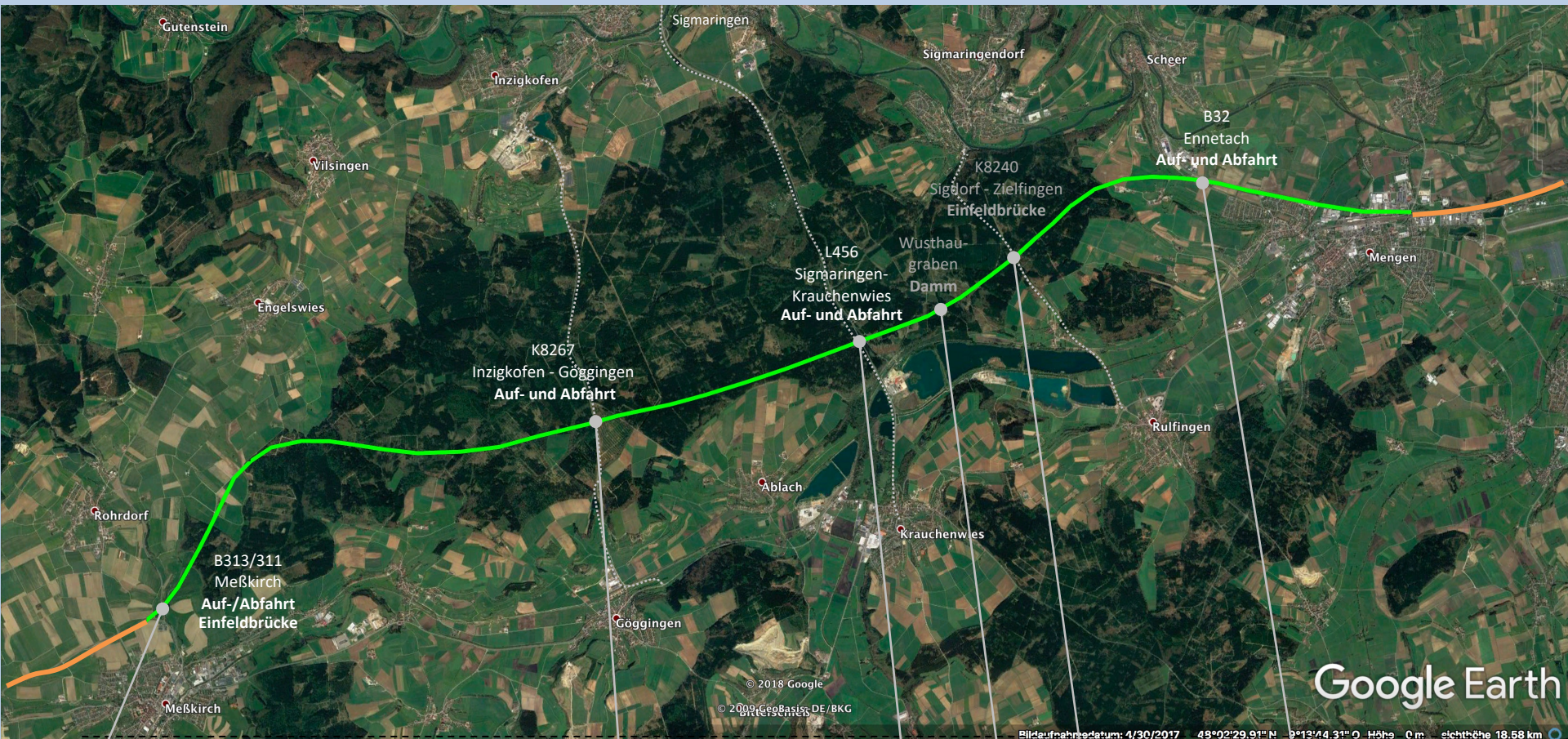


Die gemeinsame Trasse der Zukunft



Alternativtrasse MM – Gemeinden ohne Belastung

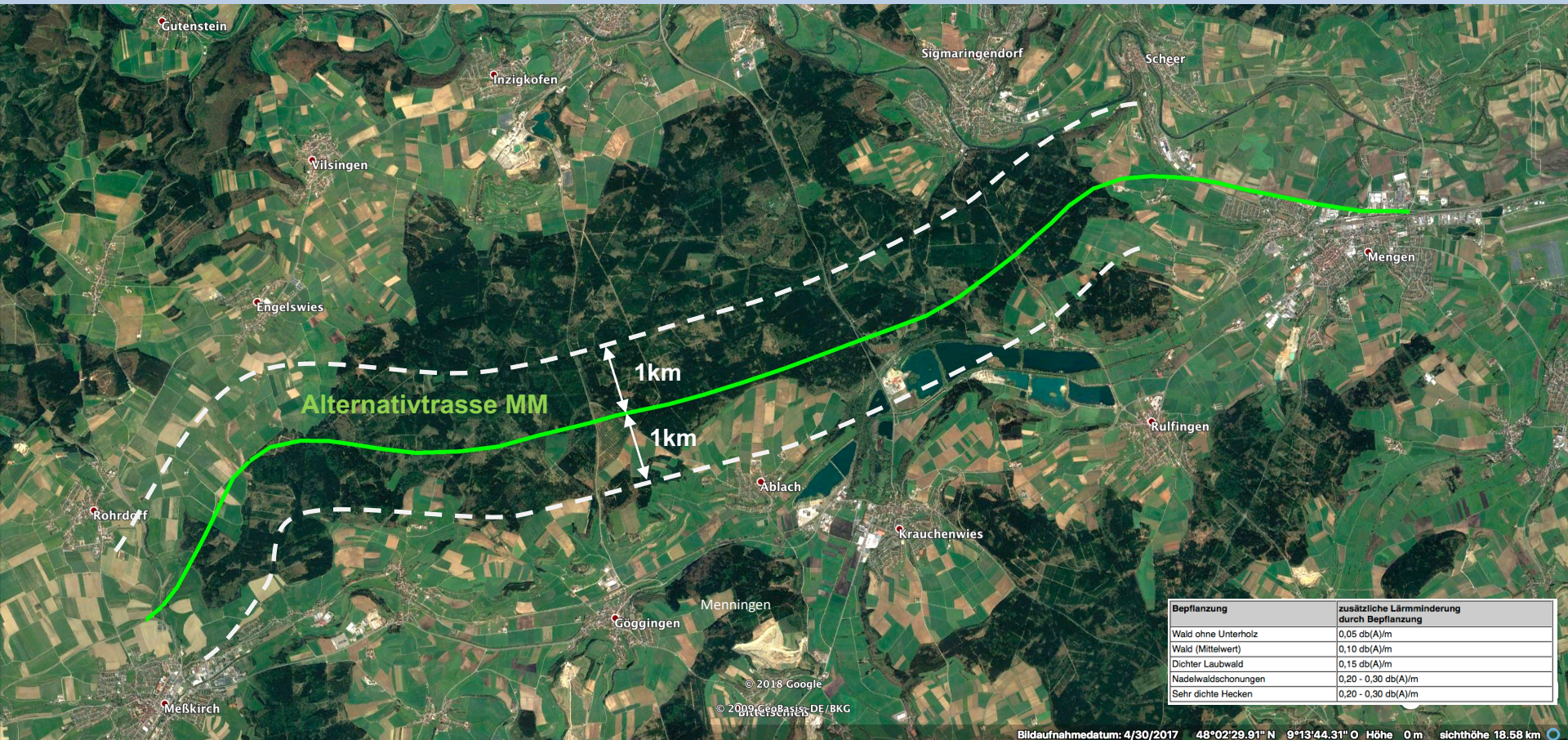
Fahrgefühl ähnlich wie Trasse von Sigmaringen nach Albstadt





Abstand zur **Alternativtrasse MM**

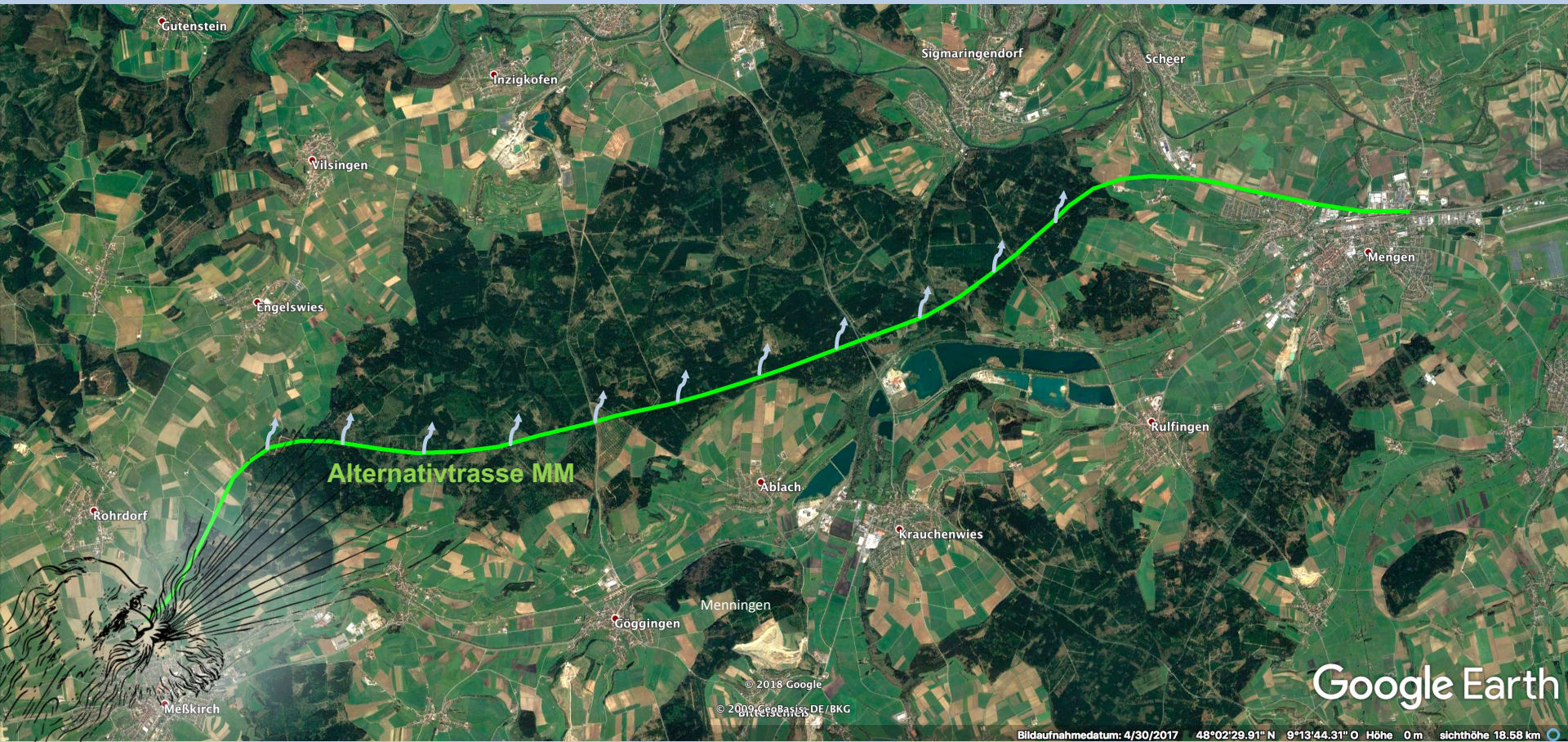
Keine Wirkzonen auf Menschen und Gemeinden, durch ca. 1km Mindestabstand





Alternativtrasse MM günstig zur Windrichtung

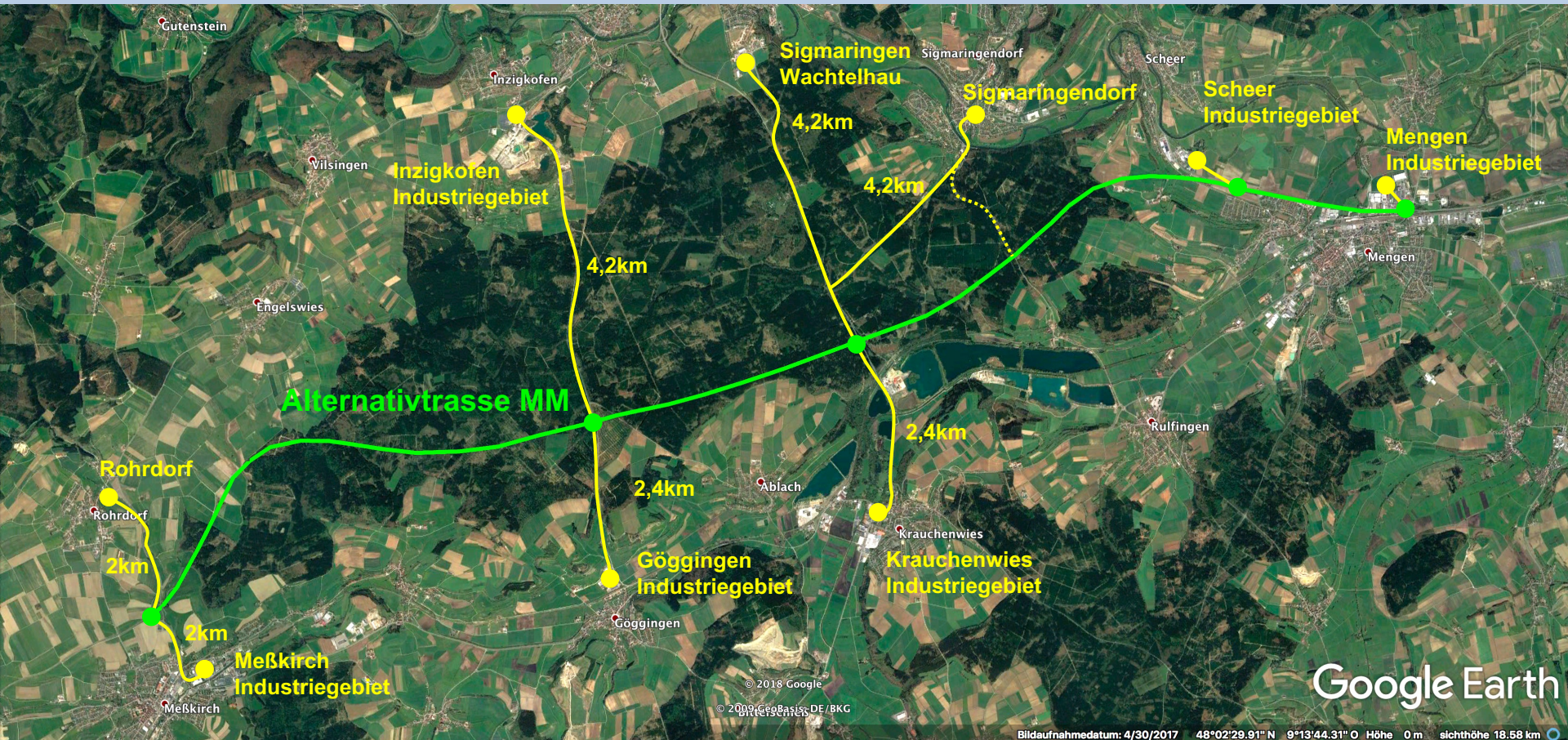
Vorwiegender West- / Südwestwind transportiert Lärm und Staub nach Norden in den Wald





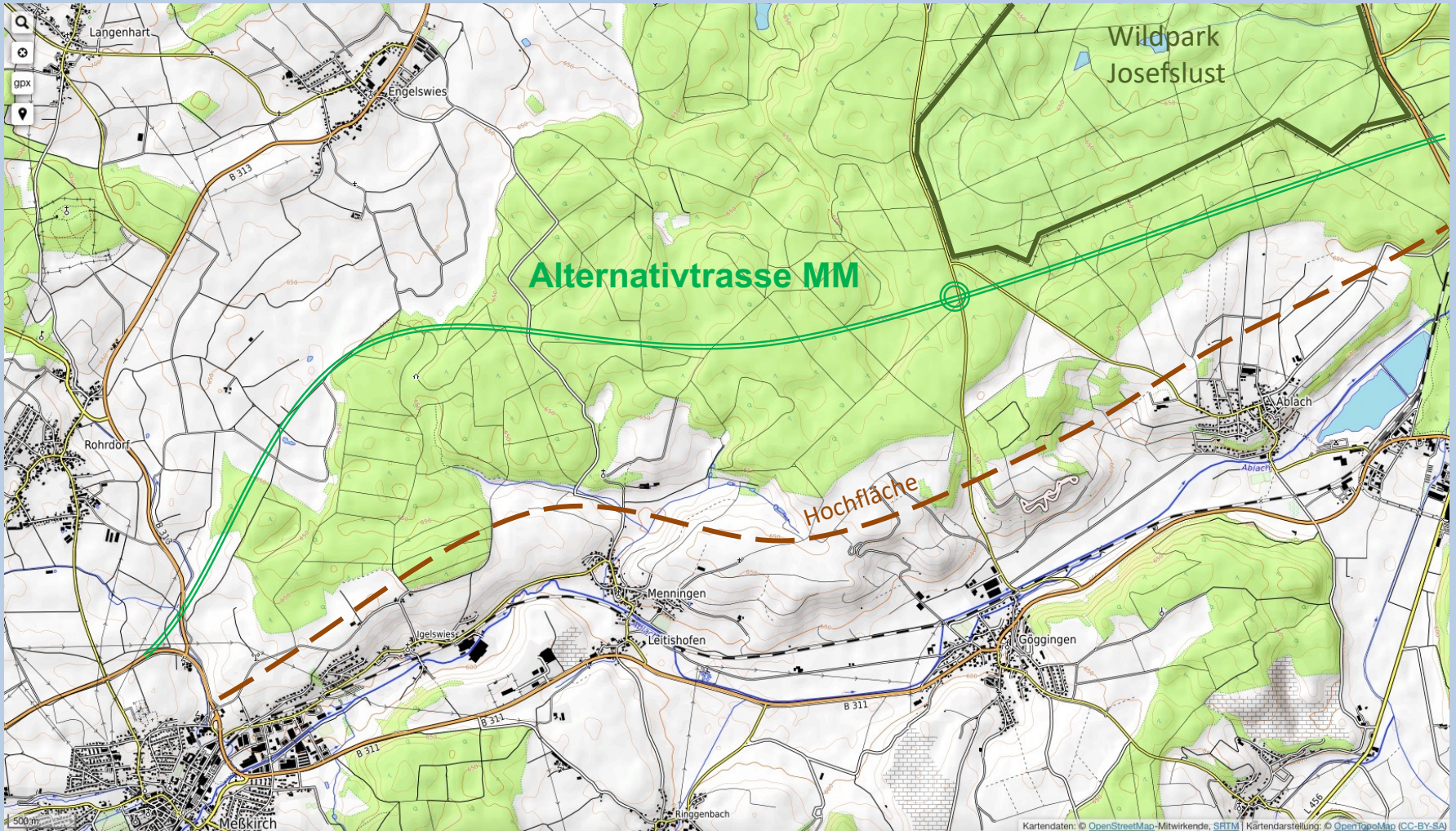
Schnelle Anbindungen an **Alternativtrasse MM**

Bestehende Straßen schließen Gemeinden und Industriegebiete mit kurzen Anschlusswegen an



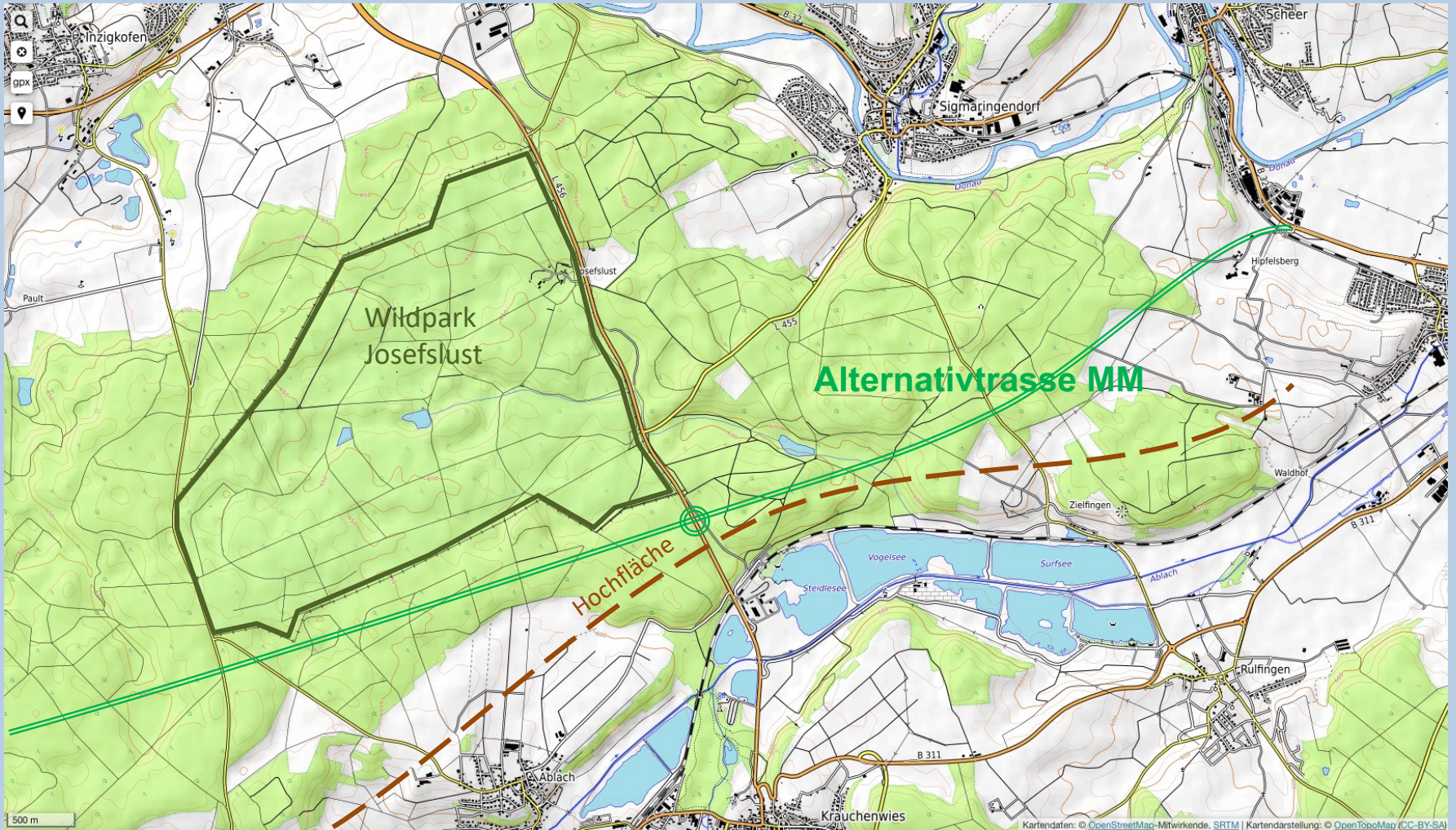


Topografie im Westen





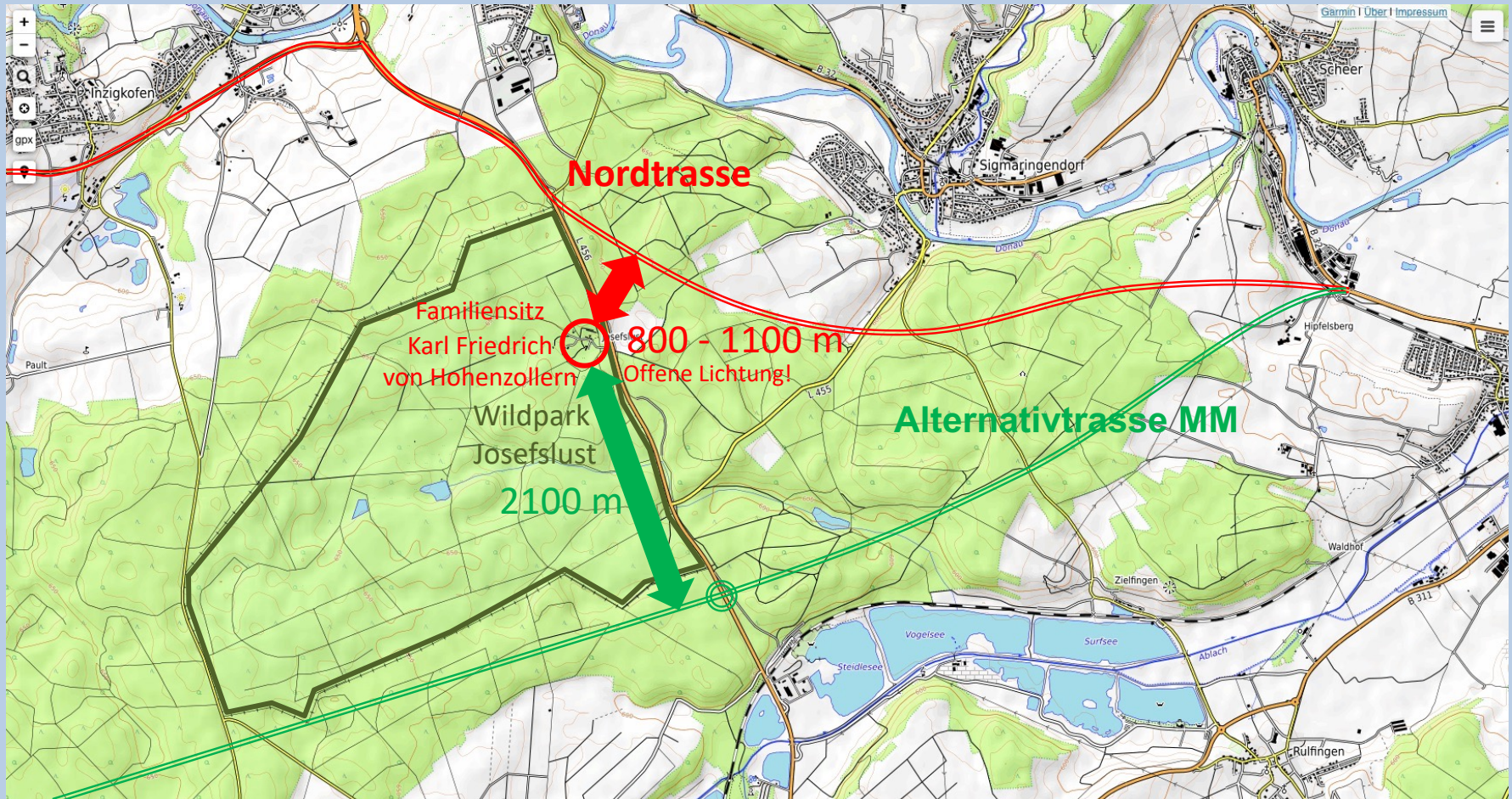
Topografie im Osten





Situation Sitz Josefslust

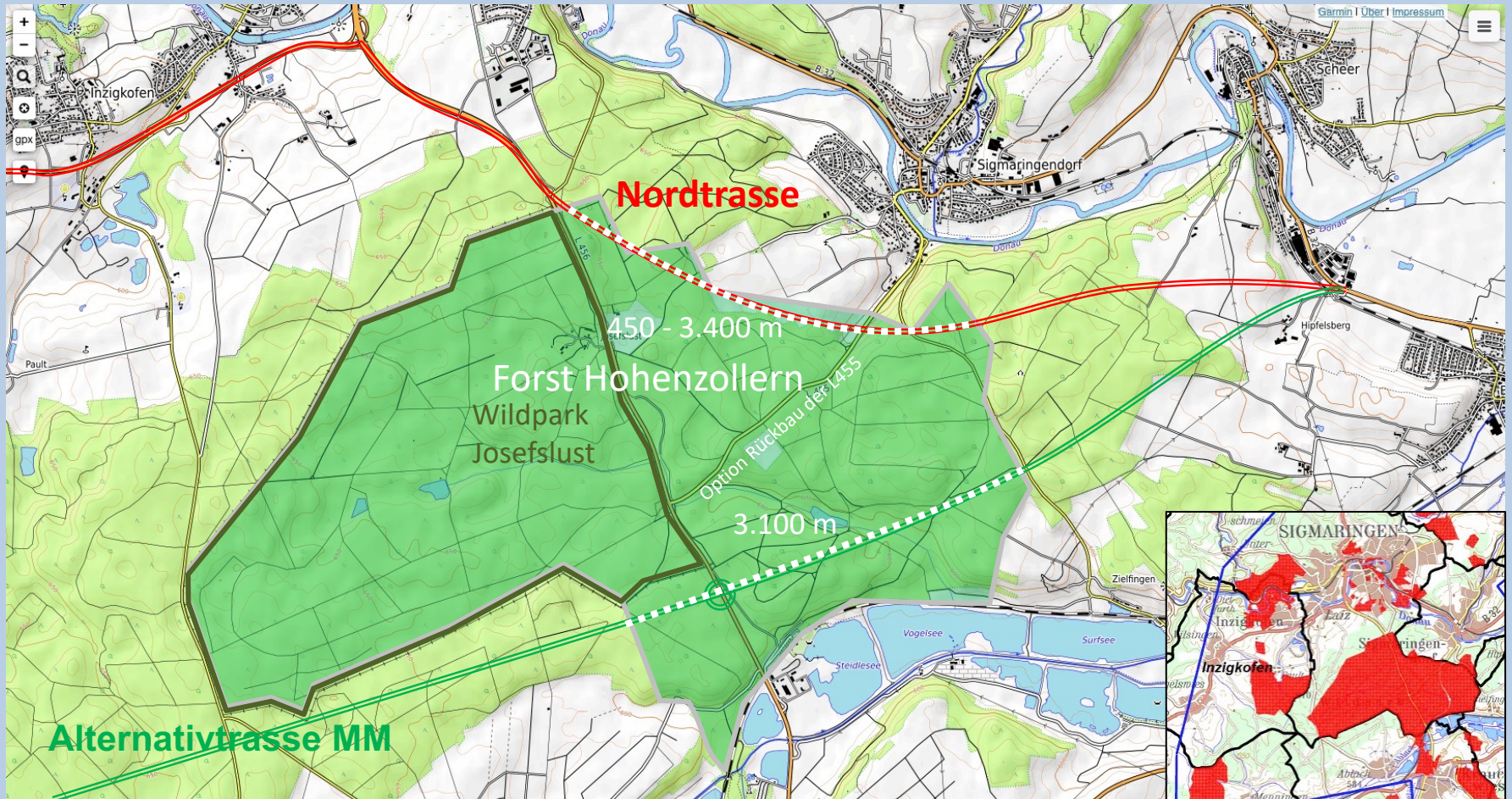
- **Alternativtrasse MM** vergrößert den Abstand zum Familiensitz
- Verläuft unterhalb von Josefslust im Stadtwald Krauchenwies





Situation Forst Hohenzollern

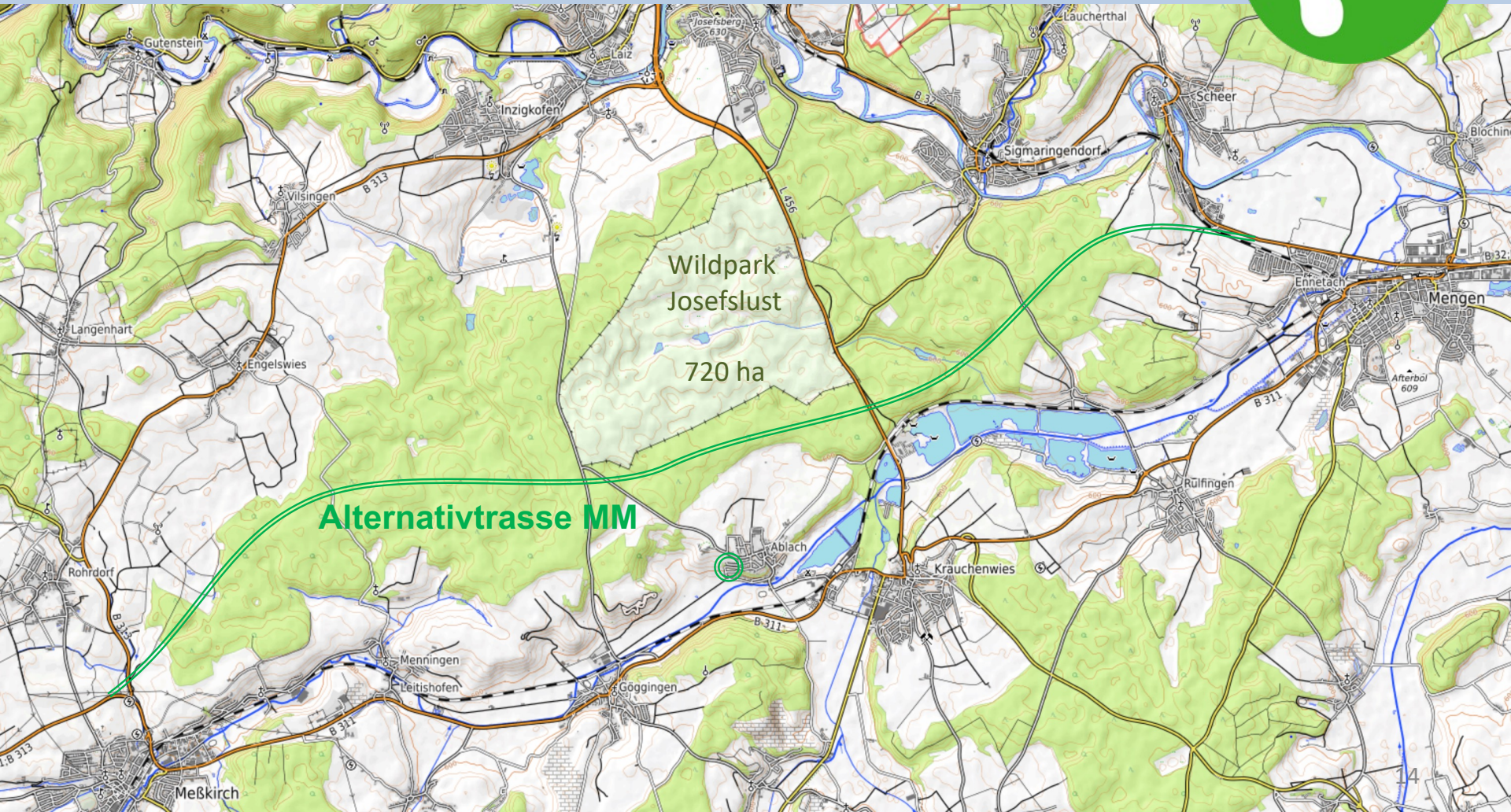
- Nord- und Alternativtrasse, verlaufen etwa gleichlang, 3,1 km durch Forst HZ
- Alternativtrasse verläuft 13,4 km durch Wald, davon nur 3,1 km durch Forst HZ





Ausgleichsflächen

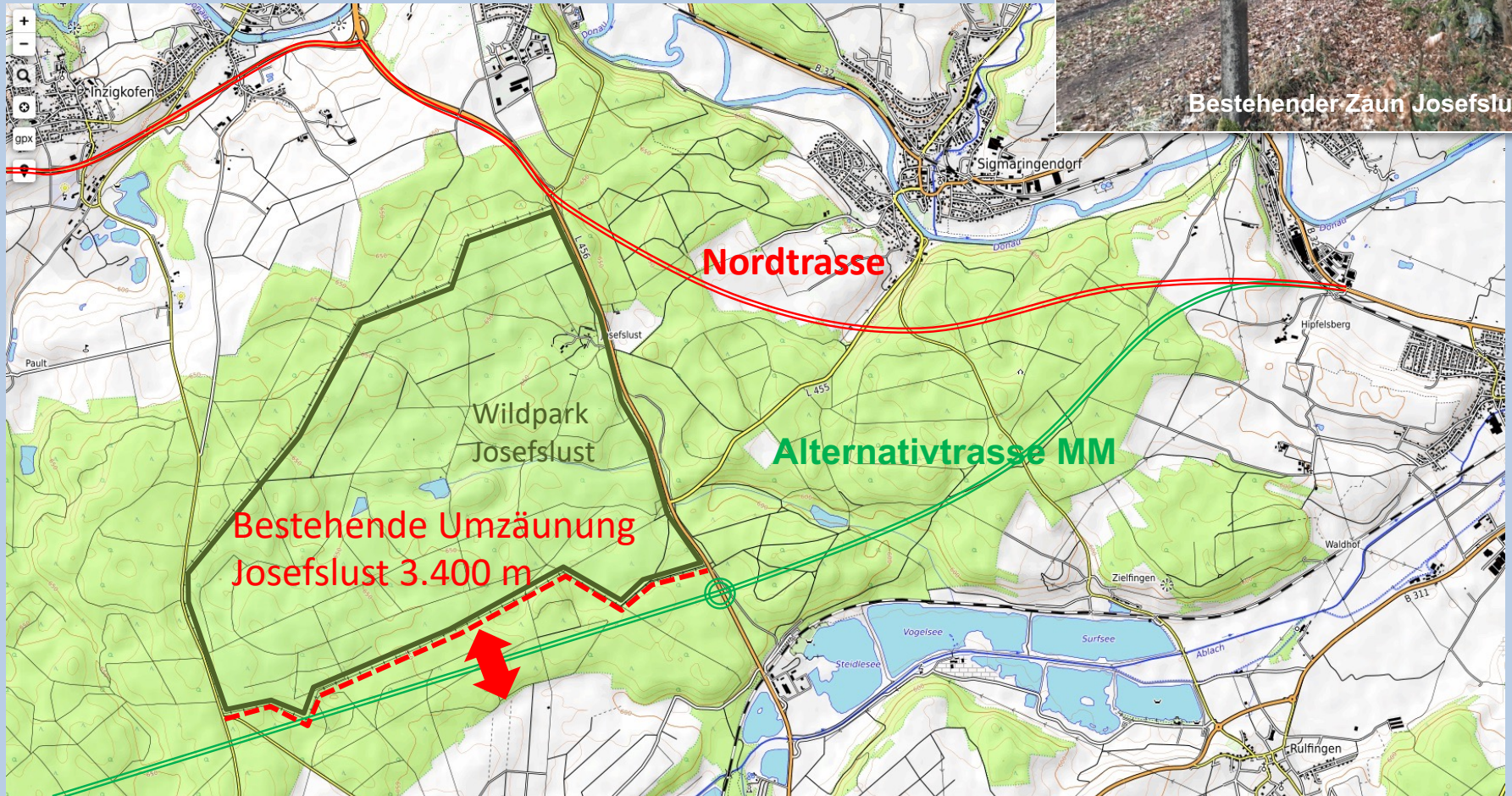
- Benötigte Waldflächen müssen ökologisch ausgeglichen werden
- 2- bis 3-spurige Trasse: Länge x Breite: 13,4 km x 40 m = 54 ha





Situation Großwild

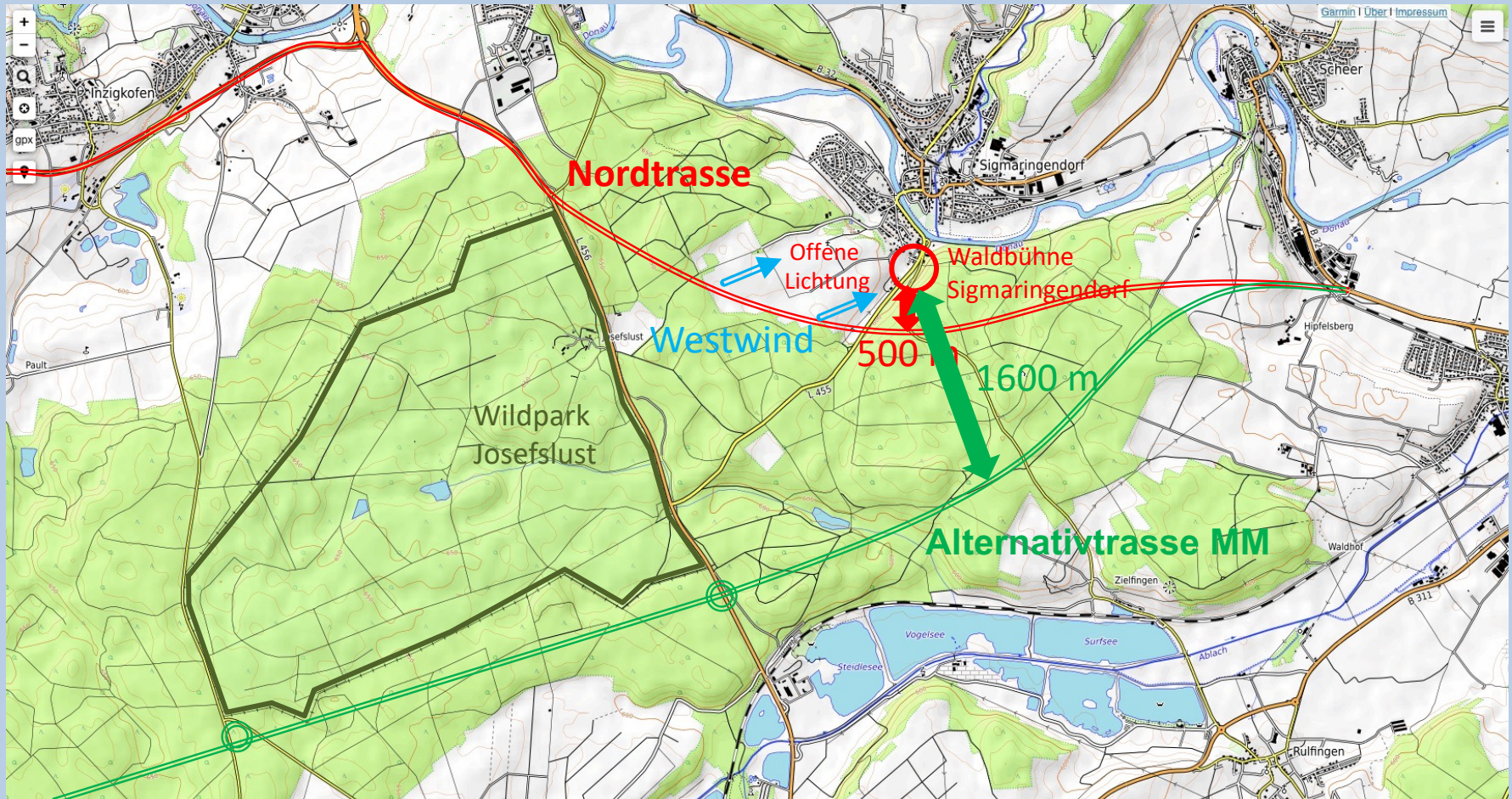
- Zaun trennt Wald & Wild bereits seit Jahrzehnten ab
- Bestehender Wildschutz für **Alternativtrasse MM**





Situation Sigmaringendorf

- Entfernung des Naturtheaters Waldbühne zur Nordtrasse lediglich 500 m
- Entfernung zur **Alternativtrasse MM** 1.600 m, Schutz hinter Bergrücken

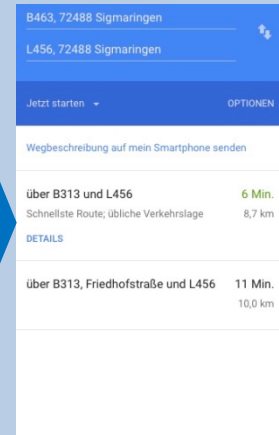
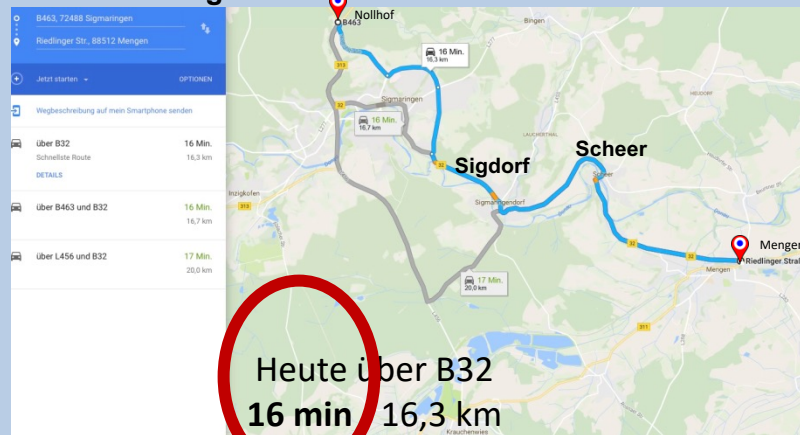




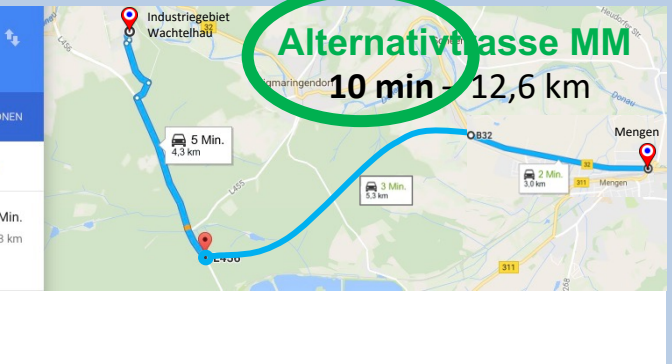
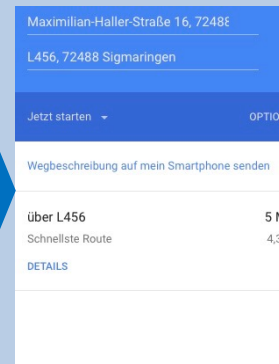
Bündelungsfunktion B32 mit **Alternativtrasse MM**

- Sigmaringendorf und Scheer werden vollständig entlastet
- Zeitersparnis für Fahrzeuge jeweils 5 Minuten

Nollhof → Mengen

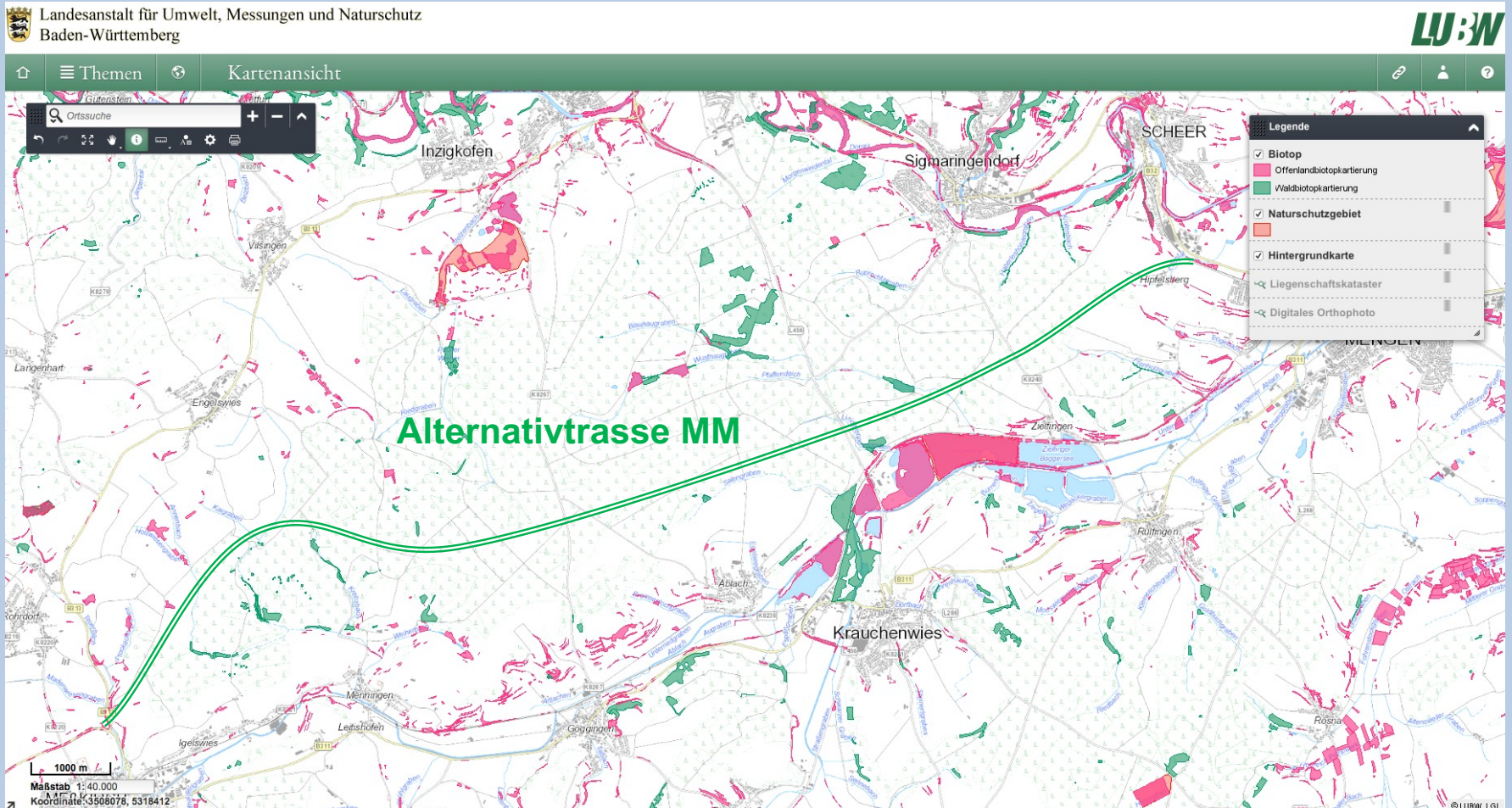


Wachtelhau → Mengen



Naturschutz- und Biotop-Situation

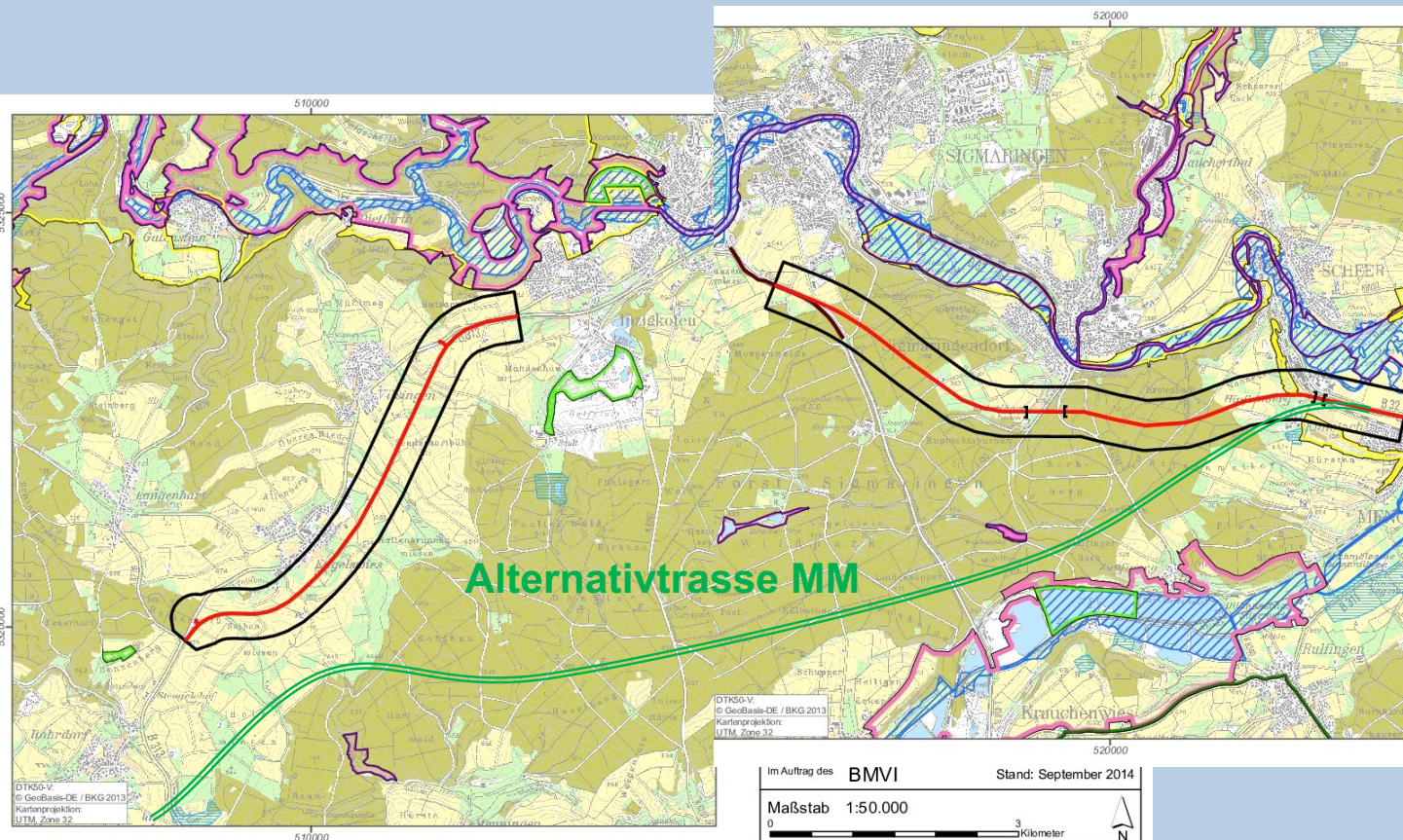
- Praktisch keine Beeinträchtigung von Biotopen
- Wald dämpft Lärm und Staub sehr effektiv





Alternativtrasse MM aus Sicht des BVWP

- Berührt keine umwelttechnisch sensiblen Bereiche
- Entlastet alle Bürger und Gemeinden vollständig



Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen des BVWP

Karte 1: Geschützte Gebiete

Projekt: B311N-B313-G50-T1-BW

Projektwirkungen

- Trasse-Neubau
- Trasse-Ausbau
- Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen
- Großbauwerk
- Tunnel

Schutzkategorien

- FFH-Gebiet
- Vogelschutzgebiet
- Nationalpark
- Naturschutzgebiet
- Naturpark
- Landschaftsschutzgebiet
- Biosphärenreservat
- Ramsargebiet
- Überschwemmungsgebiet
- Wasserschutzgebiet (WSG / HQSG) Zone I
- WSG / HQSG Zone II
- UNESCO Weltkulturerbe
- UNESCO Weltnaturerbe

Sonstiges

- Ortslage, Bebauung*
- Wald, Forst*
- Gewässer*
- Ackerland**
- Grünland**
- Sonderkultur**

* DTK50-V (Layerinformation)

** Basis-DLM (AAA Ebenen)

Bearbeitung: bosch & partner Gruppe Freiraumplanung und Landschaftsarchitektur BAADER KONZEPT

Im Auftrag des **BMVI** Stand: September 2014

Maßstab 1:50.000

0 3 Kilometer

N

Im Auftrag des **BMVI** Stand: September 2014

Maßstab 1:50.000

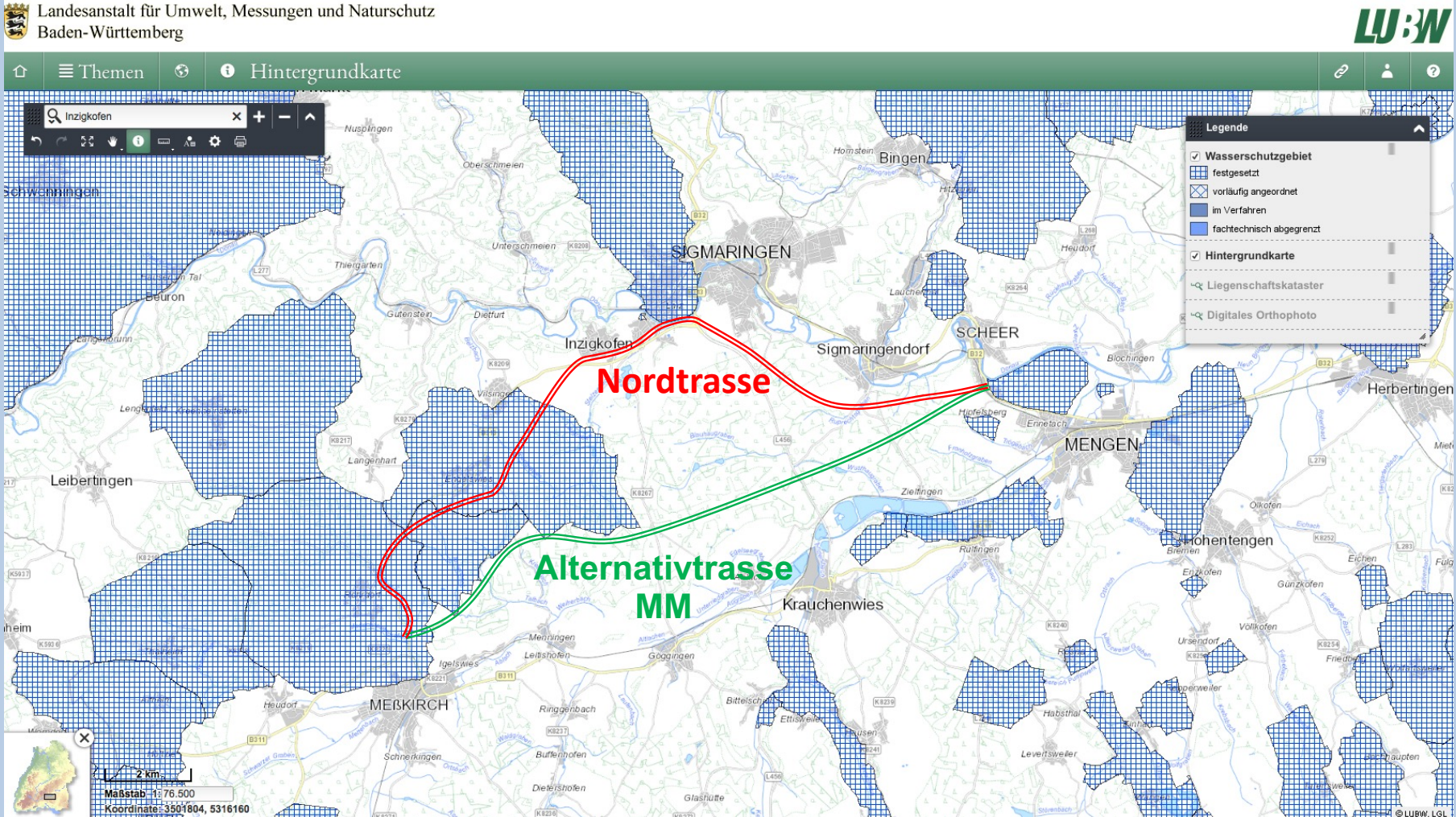
0 3 Kilometer

N



Wasserschutzgebiete

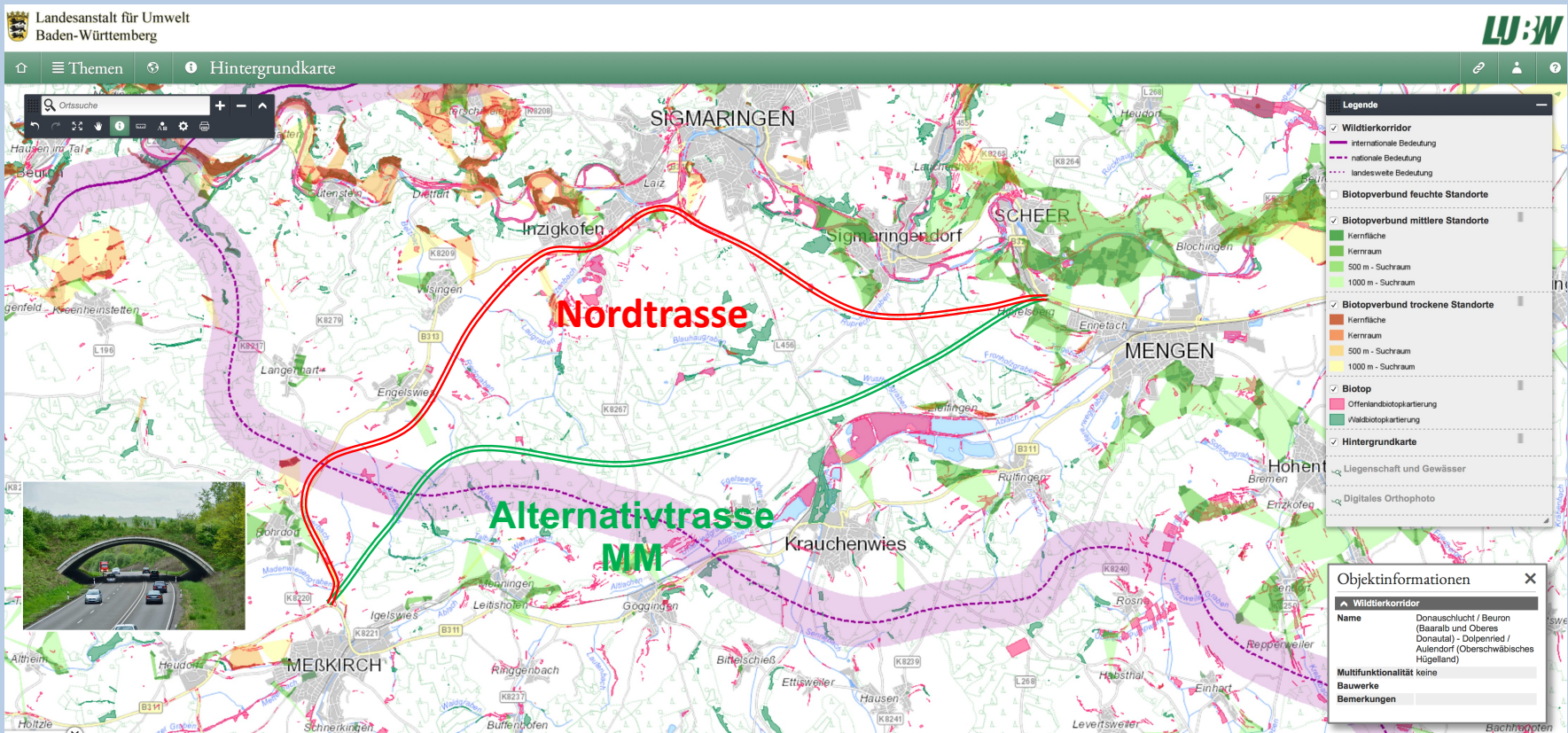
Alternativtrasse MM verläuft praktisch außerhalb von festgesetzten Wasserschutzgebieten





Wildtierkorridor **Alternativtrasse MM**

Sowohl **Nordtrasse** als auch **Alternativtrasse MM** queren Wildkorridor





Eigentümersituation - **Alternativtrasse MM**

- Überschaubare Anzahl von Grund- und Waldbesitzern
- Fläche ist praktisch reiner Fichten-Nutz-/Wirtschaftswald



Forstamt Sigmaringen

Waldbesitzer von West nach Ost:

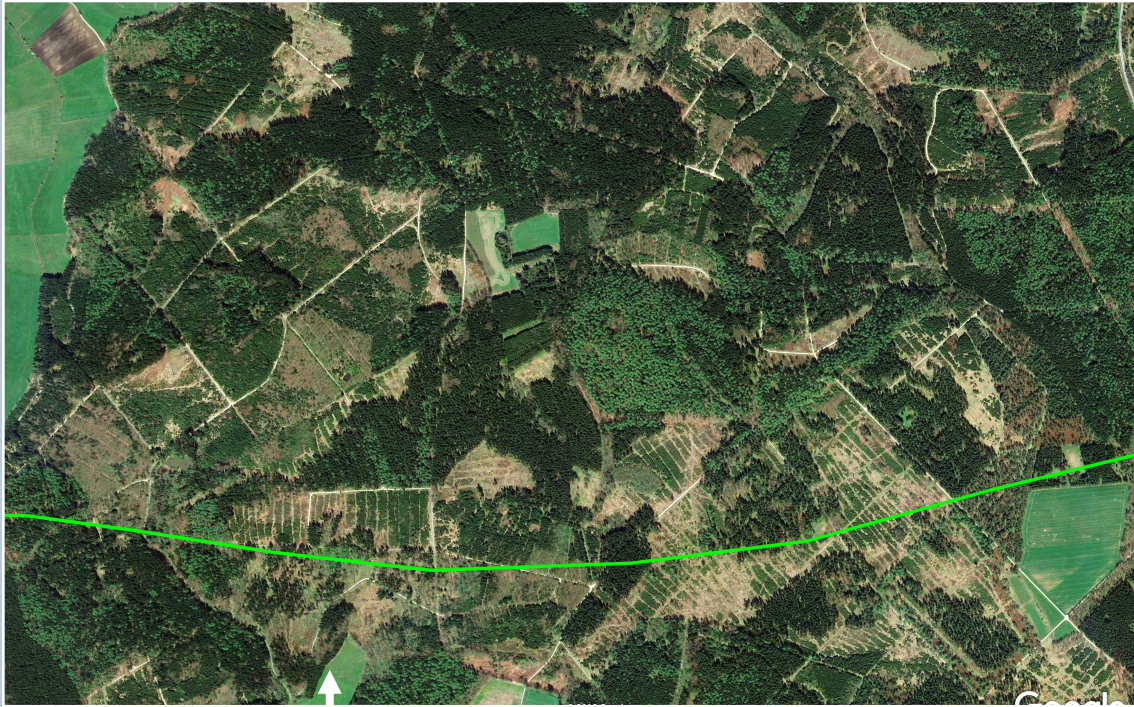
1. Gem. Meßkirch
2. Gem. Inzigkofen
3. Haus Württemberg
4. Gem. Krauchenwies
5. Fürst Hohenzollern
6. Gemeinde Mengen
oder Scheer,
evtl. 3 Private bei
Mengen, wenn Verlauf
etwas südlicher

Einschätzung Breinlinger Ingenieure TUT

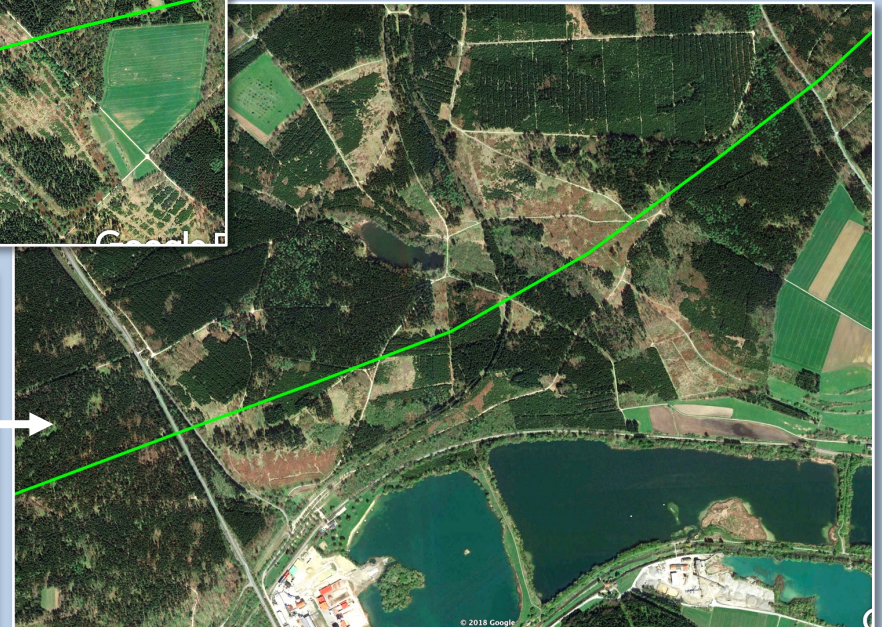
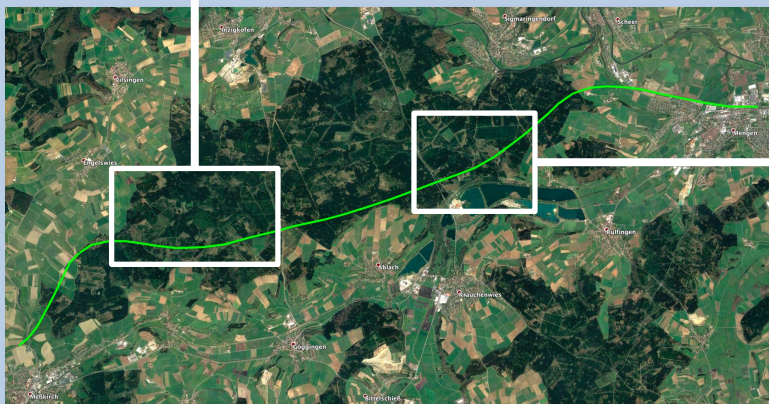
„Eine Projektzeiteinsparung von 4-5 Jahren wäre möglich, wenn sich diese Grundbesitzer frühzeitig auf einen Verkauf einigen“



Waldsituation **Alternativtrasse MM**

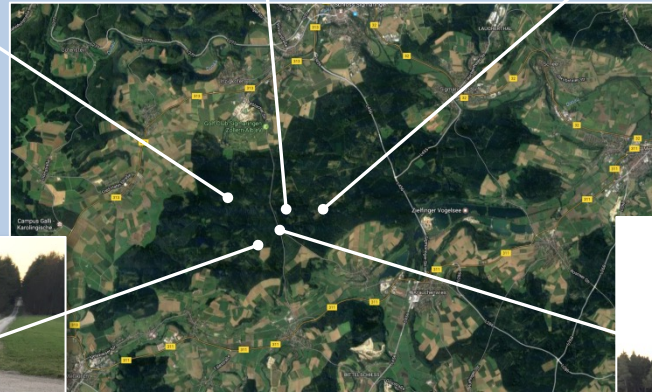


Sehr intensiv genutzter
Wirtschaftswald,
vorwiegend
Fichtenbestand





Einschätzung Waldsituation - **Alternativtrasse MM**

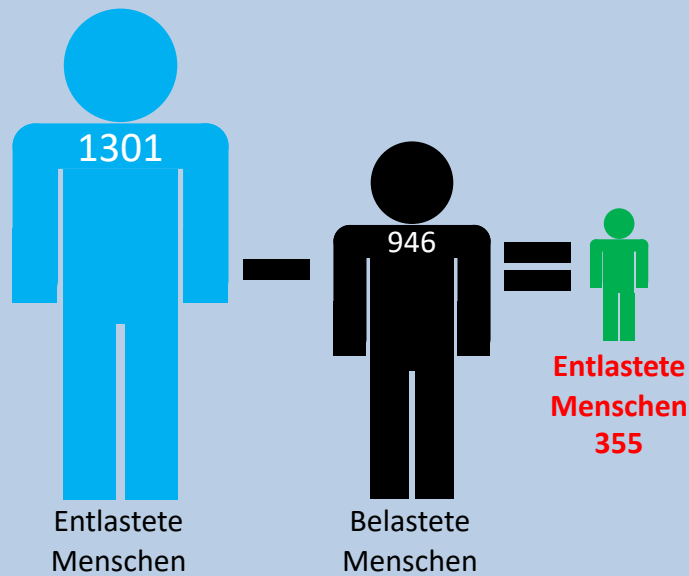




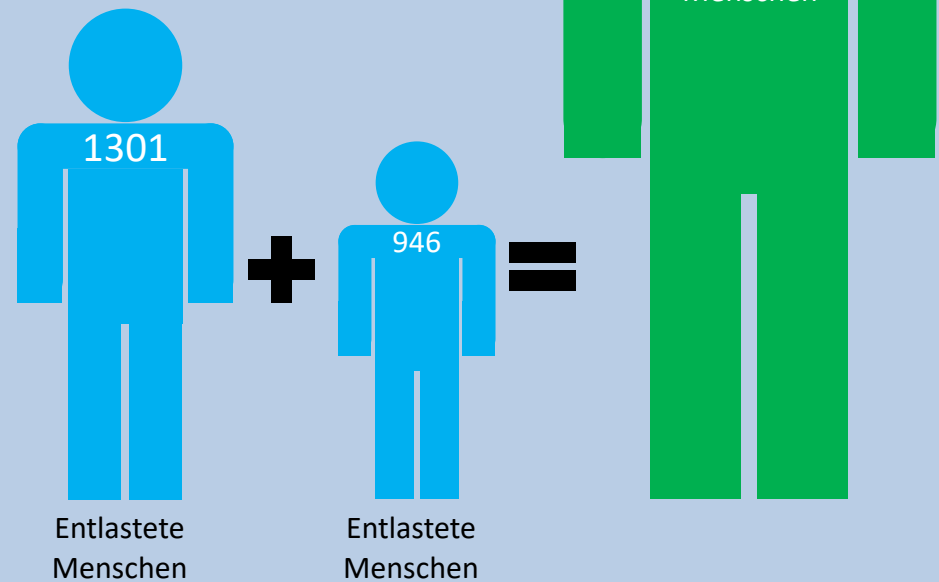
Entlastungsbilanz **Alternativtrasse MM**

Entlastung ohne Belastung
Alle Daten aus Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030

Entlastungsbilanz der **Nordtrasse**



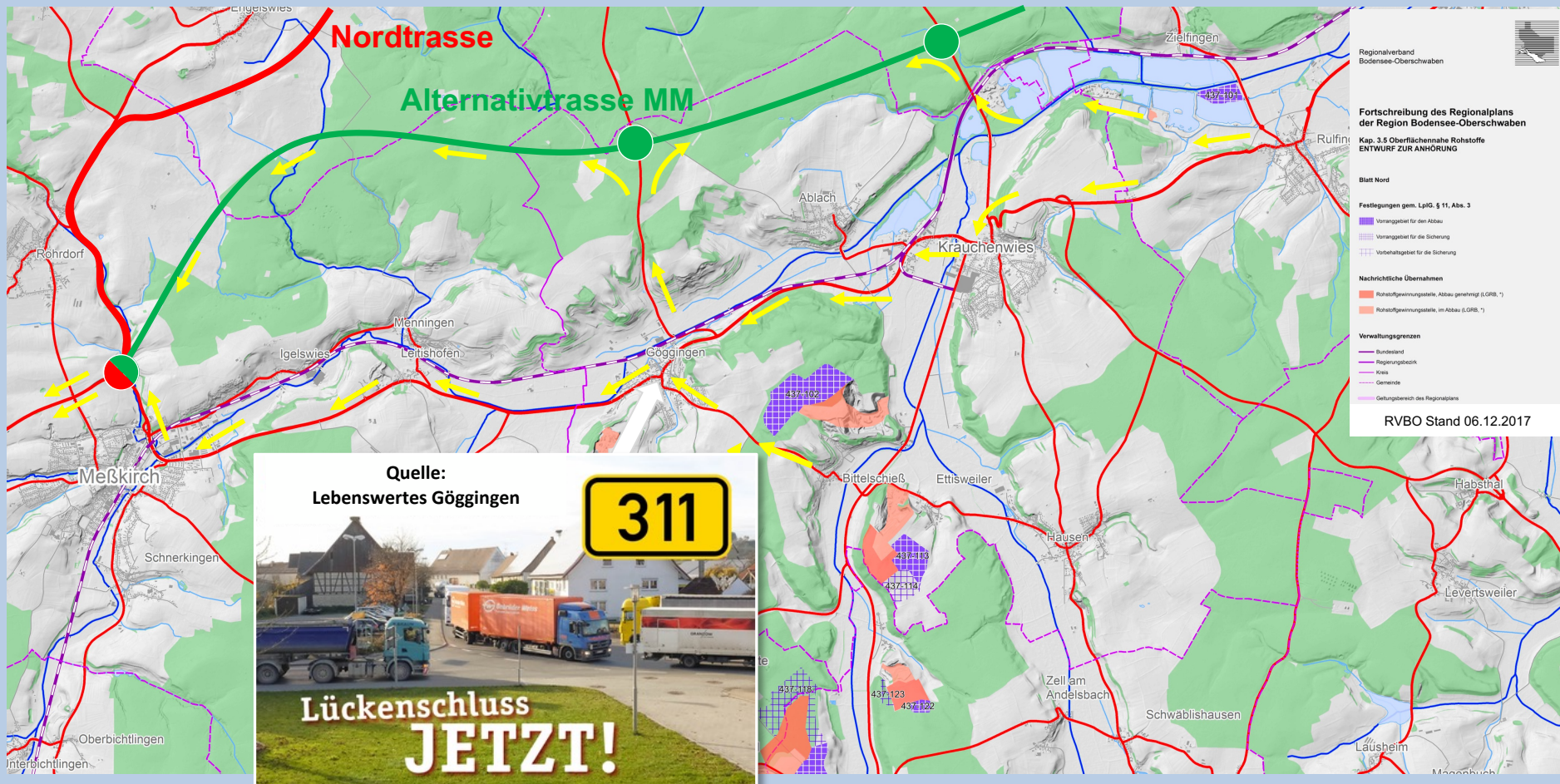
Entlastungsbilanz der **Alternativtrasse MM**





Alternativtrasse MM - Entlastung vom Kiesverkehr

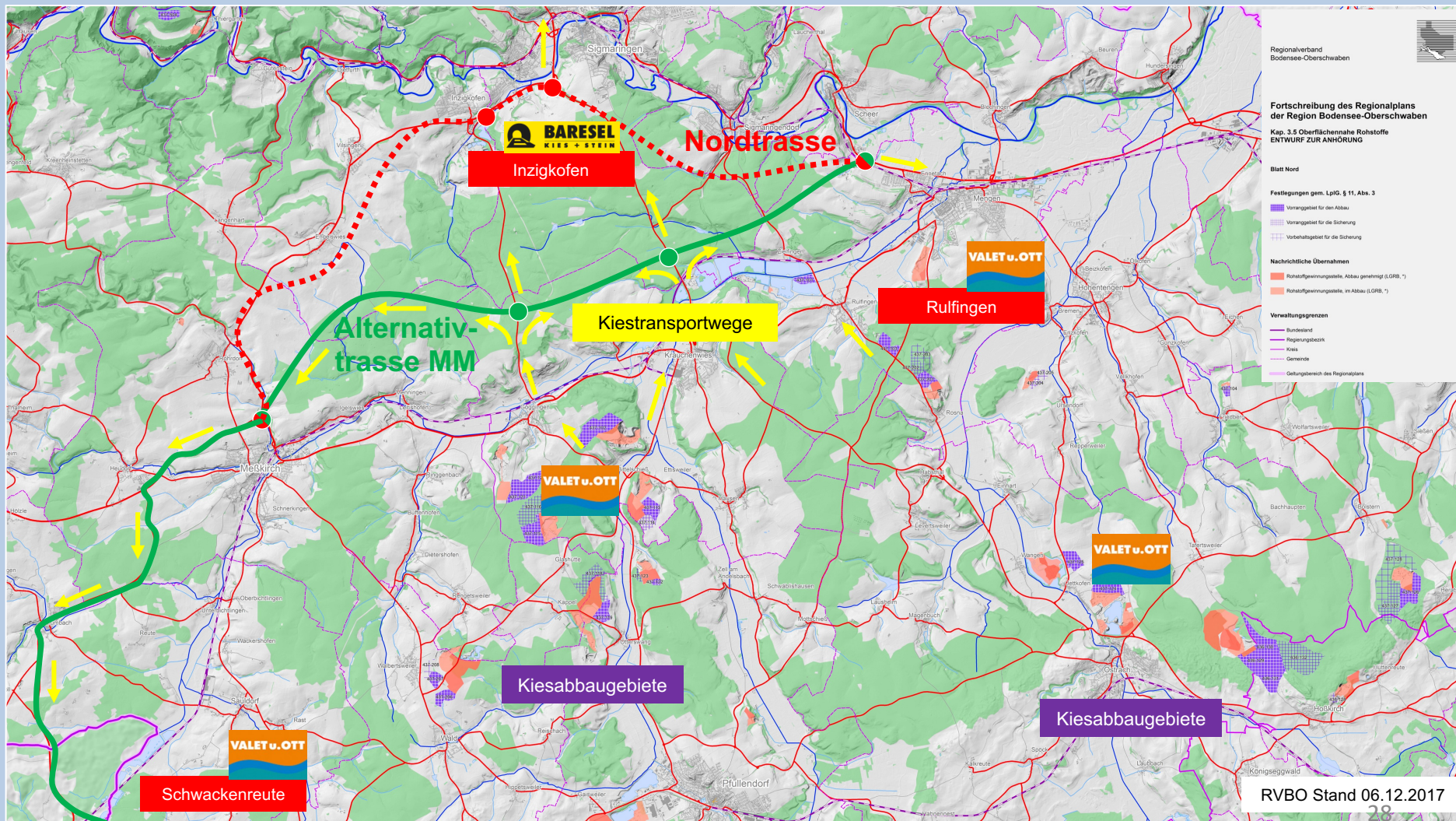
Entlastung Göggingen, Leitishofen, Meßkirch von B311 und Kies





Gewinnung oberflächennaher Rohstoffe (Kies)

Bessere überregionale Anbindung der **Alternativtrasse MM** an Transportwege 9 Mio t/Jahr





Trassen im Vergleich zur **Alternativtrasse MM**





Freiburg - Ulm

- Entscheidend ist die **überregional** verkehrstechnisch ideale Einbettung
- Entscheidend ist die **Zukunftssicherheit**, 3- oder sogar 4-spurig ausbaubar





Höhenvergleich der Trassen

- Die Überwindung von Höhen hat direkten Einfluss auf die Umweltbilanz
- Doppelte Höhe bedeutet doppelte Energie und doppelte Menge CO2

Nordtrasse 103m



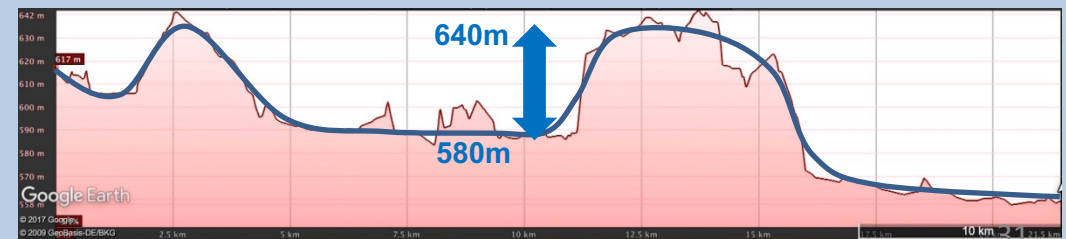
Alternativtrasse MM 40m



Heutige Trasse 60m

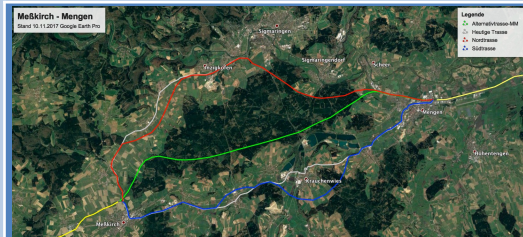


Südtrasse 60m





Trassen im Vergleich zur **Alternativtrasse MM**



	Nordtrasse	Alternativtrasse MM (Referenz)	Heutige Trasse	Südtrasse
Gesamtlänge	23,5 km ❌	19,4 km ✅	20,8 km	21,5 km
Höhenprofil	103 m ❌	40 m ✅	60 m	60 m
Fahrzeit Meßkirch - Mengen	16 min ❌	12 min ✅	20 min	15 min
Mehr Fahr-Kilometer / Jahr	21,2 Mio. ❌	0 km ✅	7,3 Mio.	10,8 Mio.
Mehr Höhenkilometer / Jahr	342.000 km ❌	0 km ✅	104.000 km	104.000 km
Mehr CO2 / Jahr	18.970 t ❌	0 t ✅	6.080 t	7.560 t
Entlastung für alle Gemeinden	Nein ❌	Ja ✅	Nein ❌	Nein ❌
Entlastungsfunktion B32	Ja ✅	Ja ✅	Nein ❌	Nein ❌
Entlastung Meßkirch & Mengen	Ja ✅	Ja ✅	Nein ❌	Nein ❌
Entlastung Kiesverkehr	Nein ❌	Eventuell ✅	Nein ❌	Teilweise
Zukunftssicher erweiterbar	Nein ❌	Ja ✅	-	Teilweise



Gegenüberstellung der Lösungsvorschläge

Nordtrasse vs. **Alternativtrasse MM**



Kostenschätzung BVWP

Annahmen	Baukosten
Zweispurige Bundesstraße pro km	3.900.000 €
Mehrfachfeldbrücke 720 m Länge	16.000.000 €
Kreisverkehr, Abzweiger, Einfachfeldbrücke über K/L-Straße je	1.000.000 €

Kostenschätzung	Nordtrasse	Alternativtrasse MM
Straßenkilometer neu	13,6 km	16,4 km
Straßenkosten	53.000.000 €	64.000.000 €
Zubringer, Einfachbrücken (5/5)	5.000.000 €	5.000.000 €
Bahnbrücke (1/1)	7.000.000 €	7.000.000 €
Mehrfachfeldbrücke (1/0)	16.000.000 €	-
Lärmschutzkosten im Plan	3.000.000 €	-
Lärmschutz Inzigkofen, Laiz, Sigdorf	Nicht berücksichtigt	-
Komplettausbau 3 spurig	Nicht berücksichtigt	-
Ausbau „Sigmaringer Ohr“	Nicht berücksichtigt	-
Ausbau Altstrecken	Nicht berücksichtigt	-
Grund, Planung, Naturschutz	22.000.000 €	22.000.000 €
Gesamtkosten Stand '14/'18	106.000.000 €	98.000.000 €

**Kosten laut
BVWP**



Kostenschätzung **Update**

Annahmen	Baukosten
Zweispurige Bundesstraße pro km	3.900.000 €
Mehrfachfeldbrücke 720 m Länge	16.000.000 €
Kreisverkehr, Abzweiger, Einfachfeldbrücke über K/L-Straße je	1.000.000 €

Kostenschätzung	Nordtrasse	Alternativtrasse MM
Straßenkilometer neu	13,6 km	16,4 km
Straßenkosten	53.000.000 €	64.000.000 €
Zubringer, Einfachbrücken (5/5)	5.000.000 €	5.000.000 €
Bahnbrücke (1/1)	7.000.000 €	7.000.000 €
Mehrfachfeldbrücke (1/0)	16.000.000 €	-
Lärmschutzkosten im Plan	3.000.000 €	-
Lärmschutz Inzigkofen, Laiz, Sigdorf	~ 12.000.000 €	-
Komplettausbau 3 spurig	Nicht berücksichtigt	-
Ausbau „Sigmaringer Ohr“	~ 8.000.000 €	-
Ausbau Altstrecken	~ 26.000.000 €	-
Grund, Planung, Naturschutz	<u>22.000.000 €</u>	<u>22.000.000 €</u>
Gesamtkosten Stand '14/'18	~ 152.000.000 €	98.000.000 €



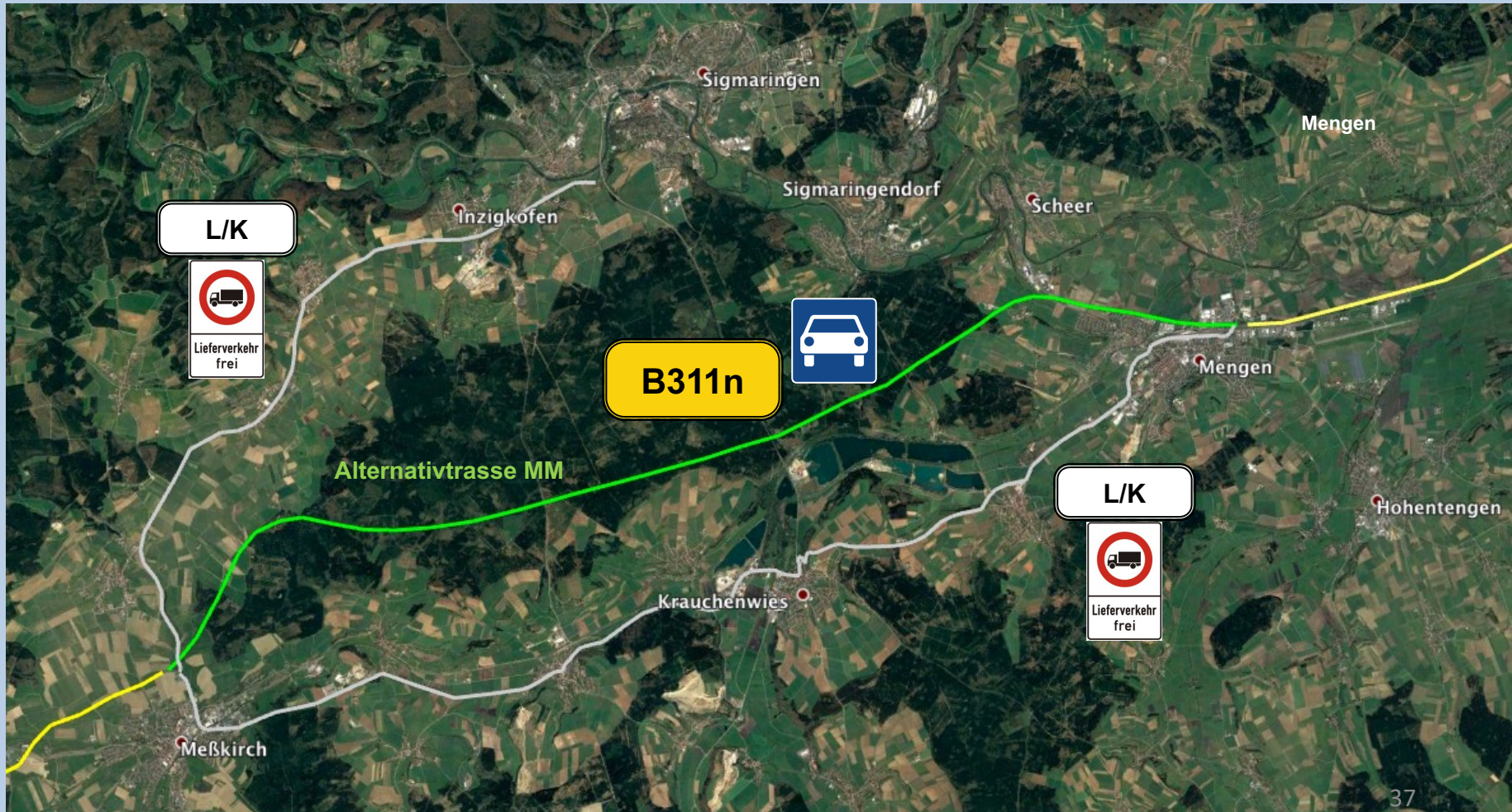
Faktenvergleich

	Nordtrasse	Alternativtrasse MM
Gesamtrassenlänge	23,5 km	19,4 km
Gesamtprojektkosten	106.000.000 € / 152.000.00 €	98.000.000 €
Abschnitt durch Wald	5,4 km	13,4 km
Lärmschutz	teilweise	vollständig
Höhenmeter	103 m	40 m
Betroffene Gemeinden	Inzigkofen, Laiz, Sigmaringen	keine
Entlastungsfunktion	355 Menschen	> 2.247 Menschen
Nächste Gemeinde	50 m	1.000 m
Entfernung zu Waldbühne	500 m	1.600 m
Entlastungsfunktion B32	Ja	Ja
Entlastungsfunktion Kies	Nein	eventuell
Naturschutzproblematik	Wald	Wald
Teure Mehrfachfeldbrücken	1	keine
Straßenspuren	Altbestand, zumeist 2-spurig	komplett neu, 3-spurig möglich
Ausbaufähigkeit	problematisch	unproblematisch
Konsensfähigkeit	gering	hoch
Bauzeitziel	unklar	2030
Grundstückseigentümer	sehr viele	wenige
Spezielle Problempunkte	Sigmaringer „Ohr“, Steilstrecken für Transitverkehr	-



Bundes- / Landes- / Kreisstraße

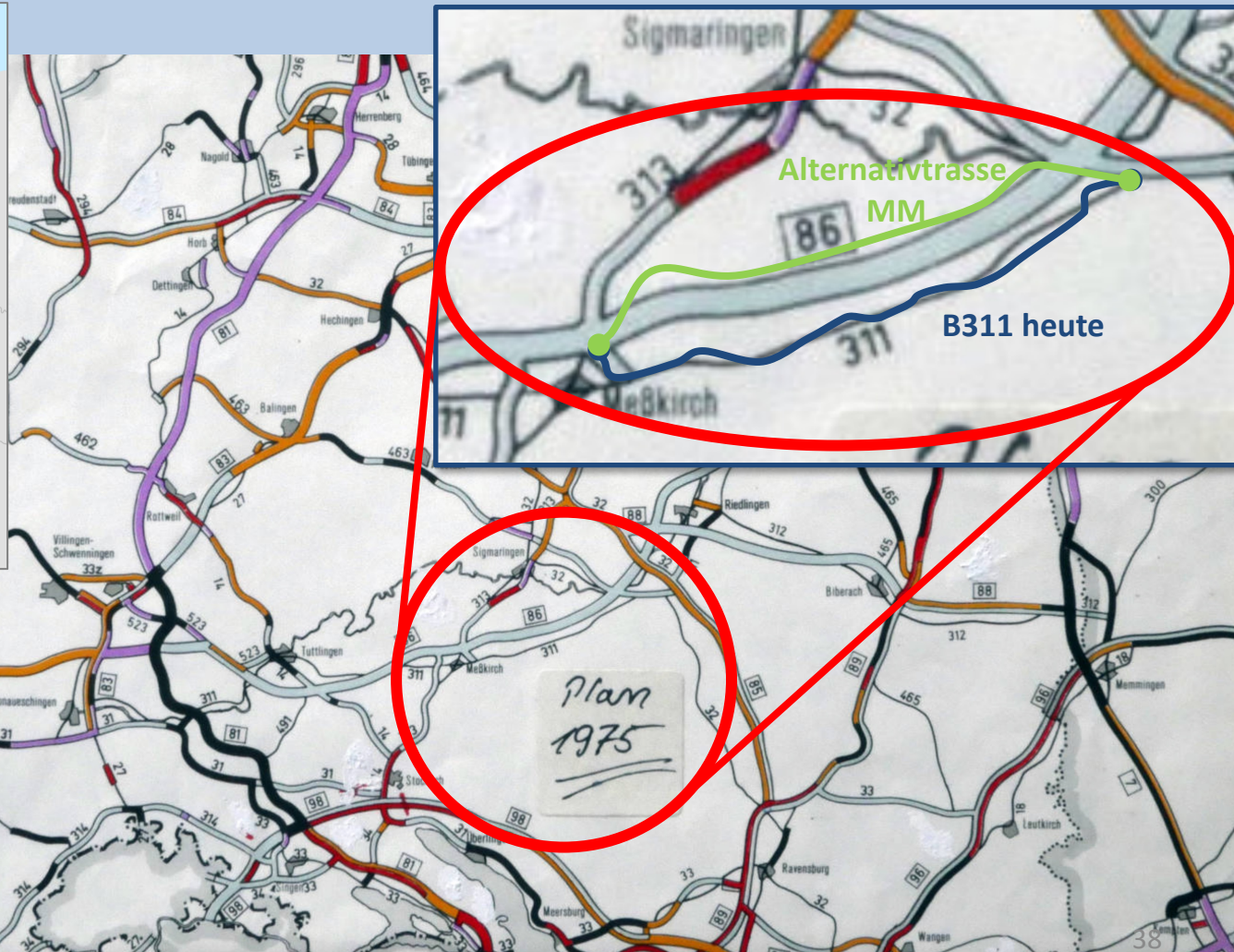
- Bundesstraße B311n kann die komplette Raumschaft entlasten
- Die heute bestehenden Straßen könnten rein lokale Funktionen übernehmen





Plan von 1975: A86 von Freiburg nach Ulm

Entdeckung im Mai 2018: Die Grundidee existierte behördlicherseits(!) schon 1975





Zusammenfassung **Alternativtrasse MM**

- ✓ **Überregional ökonomisch und ökologisch** sinnvollste Verkehrsvariante
- ✓ Geografische **Alternative** zwischen Süd- und Nordtrasse
- ✓ Schnellstmögliche **Entlastung** für Ablachtal-Gemeinden
- ✓ Bestmöglicher **Lärmschutz** für alle Menschen
- ✓ **Zukunftssicher**, jederzeit 3- oder 4-spurig erweiterbar
- ✓ Eventuell geringere **Unfallzahlen**, weniger Problempunkte
- ✓ **Sozialer Frieden**, Vermeidung von **Rechtsstreitigkeiten**
- ✓ Wenige **Grundstückseigentümer**
- ✓ Bau ohne **Streckensperrungen**
- ✓ Finanziell **günstigere** Lösung
- ✓ **Gemeinschaftsaufgabe** aller Gemeinden, Politiker, BI und Bürger!



→ **Alternative für Straßenplanung!**



Quellenverzeichnis

Alle Informationsquellen öffentlich

- Automatisches Höhenprofil Ernst Basler & Partner <http://geo.ebp.ch/gelaendeprofil/>
- Google Maps Nutzungsbedingungen https://www.google.com/intl/de_de/help/terms_maps.html
- Google Maps und Google Earth Pro <https://www.google.de/maps/@48.0512456,9.221929,13z?hl=de>
- Topografische Karten <https://opentopomap.org/#map=13/48.03723/9.21650>
- Umweltkarten BW <http://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/map/default/index.xhtml>
- Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030 http://www.bvwp-projekte.de/map_street.html
- Bundesverkehrsministerium für Verkehr PRINS System http://www.bvwp-projekte.de/map_street.html
- Bundesstraßentypologie https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien_für_die_Anlage_von_Straßen_-_Querschnitt
- Wildpark Josefslust <https://de.wikipedia.org/wiki/Josefslust>
- Grundstücke Fürstlicher Wald <http://www.hohenzollern.com/forst/reviere.html>
- Kosten Schallschutz <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/49310/>
- Schallschutz Wald <http://www.staedtebauliche-laermfibel.de/?p=71&p2=7.1.6>
- Direktlink zum Höhenprofil Alternativtrasse MM
[http://geo.ebp.ch/gelaendeprofil/?latlngs=\[\[48.00479012289559,9.114038944244385\],\[48.020666136012174,9.124317169189453\],\[48.02801395536649,9.135689735412598\],\[48.024899870757494,9.169549942016602\],\[48.02903998350891,9.193968772888184\],\[48.0287099347266,9.201822280883789\],\[48.04092033199219,9.240918159484863\],\[48.044779420909876,9.266281127929688\],\[48.05705772063904,9.295034408569336\],\[48.05915162438644,9.303789138793945\],\]&travelMode=direct](http://geo.ebp.ch/gelaendeprofil/?latlngs=[[48.00479012289559,9.114038944244385],[48.020666136012174,9.124317169189453],[48.02801395536649,9.135689735412598],[48.024899870757494,9.169549942016602],[48.02903998350891,9.193968772888184],[48.0287099347266,9.201822280883789],[48.04092033199219,9.240918159484863],[48.044779420909876,9.266281127929688],[48.05705772063904,9.295034408569336],[48.05915162438644,9.303789138793945],]&travelMode=direct)
- Direktlink zum Höhenprofil Nordtrasse
[http://geo.ebp.ch/gelaendeprofil/?latlngs=\[\[48.00531413803008,9.113931655883789\],\[48.0235436783283,9.10667896270752\],\[48.03201032743535,9.114532470703125\],\[48.04076251922914,9.1426420211792\],\[48.066952817314714,9.16785478591919\],\[48.06818598591186,9.181732535362244\],\[48.07687468512305,9.20654296875\],\[48.06597773285482,9.225296974182129\],\[48.054978074409846,9.257376194000244\],\[48.062765559274006,9.299583435058594\],\]&travelMode=direct](http://geo.ebp.ch/gelaendeprofil/?latlngs=[[48.00531413803008,9.113931655883789],[48.0235436783283,9.10667896270752],[48.03201032743535,9.114532470703125],[48.04076251922914,9.1426420211792],[48.066952817314714,9.16785478591919],[48.06818598591186,9.181732535362244],[48.07687468512305,9.20654296875],[48.06597773285482,9.225296974182129],[48.054978074409846,9.257376194000244],[48.062765559274006,9.299583435058594],]&travelMode=direct)