



Auszug aus Schreiben vom 20.11.2023

Fragen und Vorschläge der Bürgerinitiative:

Wir vom Verein Lebenswertes Göggingen und Umgebung e.V. wenden uns deshalb nochmals an Sie mit unseren brennenden Fragen und Vorschlägen, die wir in der Vorstandssitzung am 15.11.23 zusammengetragen haben.

- 1. Wie groß ist die Entfernung von der F1- Trasse zur Bebauung von Igelswies und Menningen?*
- 2. Wird die Straße in Siedlungsnähe bei Igelswies und Menningen tiefer gelegt oder wie erfolgt der Schallschutz konkret? Ist es möglich, die o.g. Orte weiträumiger zu umfahren?*
- 3. Die Nord-Südverbindung Bodensee- Sigmaringen verläuft mit der F1+-Trasse direkt am Ortsrand von Göggingen, das ist noch näher an der Bebauung als bei der momentane Umfahrung Krauchenwies-Laiz. Warum muss das so nah sein?*
- 4. Die Verbindung der Ost-West-Achse bei der F1 mit der Nord-Südachse sollte möglichst kurz und direkt sein. Deshalb wäre eine Tunnelführung unter Krauchenwies die kürzeste und die allerbeste Anbindung über die L 456. Dadurch wären die Orte Bittelschieß, Göggingen, Ablach und Krauchenwies gut entlastet Ist das realisierbar? Bitte überprüfe Sie diese Alternative!*
- 5. Die F1+-Trasse stellt eine erhebliche Verlängerung der Anbindung nach Sigmaringen dar. Die Strecke wird durch die vorgesehene Dreispurigkeit Richtung Laiz attraktiv. Daraus ergibt sich die große Gefahr der Abkürzung der Strecke (Pfullendorf- Sigmaringen) durch die Orte Bittelschieß und Göggingen in Richtung Laiz oder durch Krauchenwies nach Sigmaringen. Wie die Erfahrung zeigt, fährt ein erheblicher Teil des Verkehrs den kürzesten Weg. Diese Abkürzung wäre für Bittelschieß und Göggingen absolut inakzeptabel.*
- 6. Warum braucht man bei der derzeit geplanten F1+-Trasse bei Göggingen ein Viadukt über das Ablachtal Richtung Laiz?
Ist das nötig wegen der Überschwemmungsgefahr?
Wie hoch und wie lang ist das geplante Viadukt am Ortsrand von Göggingen? Es erscheint uns sehr monumental.*
- 7. Warum muss die F1+-Trasse direkt am Ortsrand von Göggingen verlaufen? Diese Lösung stellt zwar eine erhebliche Entlastung des Durchgangsverkehrs durch Göggingen dar und gleichzeitig nimmt die Belastung am Ortsausgang Richtung Krauchenwies stark zu.*
- 8. Falls die oben vorgeschlagene Untertunnelung von Krauchenwies nicht realisiert werden kann, so müsste die F1+-Trassenführung u. E. zwischen Ablach und Göggingen erfolgen.
Welche Möglichkeiten gibt es, um die Problematik des Rutschgebietes zu lösen?
Wäre hier auch eine Untertunnelung oder eine andere Alternative möglich?*
- 9. Zwischen Göggingen und Krauchenwies soll ein bedeutender Wildkorridor sein. Welche Wildtiere kreuzen hier?*
- 10. Tangiert die Bodenseewasserversorgung die F1-Trasse und wie wird das Problem gelöst?*
- 11. Wie seriös ist der Inhalt der Pressemitteilung im Südkurier vom 07.11.2023 mit dem Artikel: "Zweifel an der Finanzierbarkeit der geplanten B 311n/B313" von B90/ Grüne zur neuen Trasse zu werten? Bisher haben wir vernommen, dass Geld für den Bau der Bundesstraße vorhanden ist.*
- 12. Wer finanziert die F1+-Trasse?*

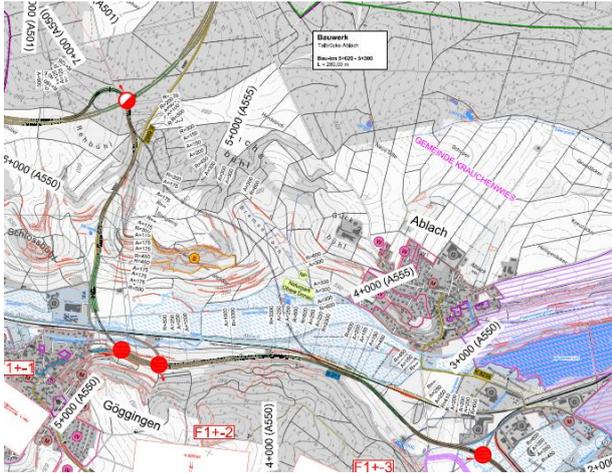


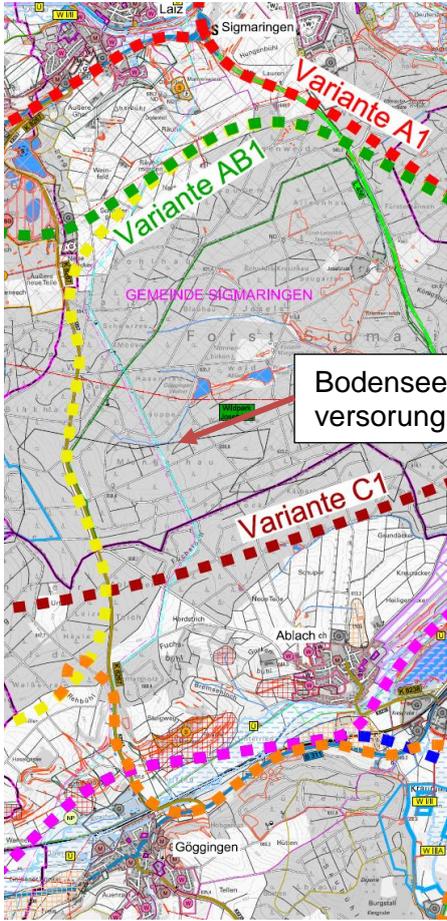
Synopse

<p>1. Wie groß ist die Entfernung von der F1- Trasse zur Bebauung von Igelswies und Menningen?</p>	<p>Igelswies z.B. Anton-Gabele-Straße ca. 450 m (nächstes Gebäude in rechtlich ausgewiesenem Wohngebiet gem. Baunutzungsverordnung BauNVO (W)).</p> <p>Menningen z.B. Felsenäcker ca. 300 m (nächstes Gebäude in Wohngebiet in rechtlich ausgewiesenem Wohngebiet gem. Baunutzungsverordnung BauNVO (W)).</p> <p>Wichtig ist darauf hinzuweisen, dass diese Angaben sich auf den Bearbeitungsstand 09/2023 beziehen. Im gesamten Jahr 2024 werden alle Varianten unter Berücksichtigung der Schutzgüter weiter optimiert. D.h. dass sich die Lage der Trasse im Raum (Lage, Höhe) noch wesentlich ändern kann.</p>
<p>2. Wird die Straße in Siedlungsnähe bei Igelswies und Menningen tiefer gelegt oder wie erfolgt der Schallschutz konkret?</p> <p>Ist es möglich, die o.g. Orte weiträumiger zu umfahren?</p>	<p>Igelswies z.B. Anton-Gabele-Straße ca. 450m (nächstes Gebäude im Wohngebiet) Abstand zur Variante F1, die Trasse befindet sich in diesem Abschnitt im Einschnitt (=tiefer als heutiges Gelände) befindet.</p> <p>Menningen z.B. Felsenäcker ca. 300m (nächstes Gebäude im Wohngebiet) Abstand zur Variante F1, die Trasse wird in diesem Abschnitt auf der Talbrücke „Talbach“ geführt.</p> <p>Aussagen zum konkreten Schallschutz können noch nicht gemacht werden, da für das Fachgutachten Lärmschutz als Grundlage die optimierte Trasse erforderlich ist.</p> <p>Wichtig ist darauf hinzuweisen, dass diese Angaben sich auf den Bearbeitungsstand 09/2023 beziehen. Im gesamten Jahr 2024 werden alle Varianten unter Berücksichtigung der Schutzgüter weiter optimiert. D.h. dass sich die Lage der Trasse im Raum (Lage, Höhe) noch wesentlich ändern kann.</p> <p>Die Optimierung Trasse befindet sich, wie bereits erwähnt, in Bearbeitung. In diesem Zusammenhang wird auch eine Verschiebung nach Norden geprüft.</p>
<p>3. Die Nord-Südverbindung Bodensee-Sigmaringen verläuft mit der F1+-Trasse direkt am Ortsrand von Göggingen, das ist noch näher an der Bebauung als bei der momentane Umfahrung Krauchenwies-Laiz. Warum muss das so nah sein?</p>	<p>Die Trasse der Querspange verläuft auf der heutigen B 311 bzw. K 8267. Die Trasse der Querspange verläuft somit nicht näher an der Bebauung von Göggingen, als die heutigen Straßen.</p> <p>Die Optimierung Trasse befindet sich, wie bereits erwähnt, in Bearbeitung.</p>



<p>4. Die Verbindung der Ost-West-Achse bei der F1 mit der Nord-Südachse sollte möglichst kurz und direkt sein. Deshalb wäre eine Tunnelführung unter Krauchenwies die kürzeste und die allerbeste Anbindung über die L 456. Dadurch wären die Orte Bittelschieß, Göggingen, Ablach und Krauchenwies gut entlastet. Ist das realisierbar? Bitte überprüfe Sie diese Alternative!</p>	<p>Die Planung sieht vor, durch die Querspange die Verkehre von Pfullendorf nach Sigmaringen sowie von Krauchenwies und Göggingen direkt auf die geplante F-Trasse zu führen. Die L 456 von Krauchenwies nach Sigmaringen soll bei diesem Szenario zurückgebaut, sowie eine Radwegverbindung etabliert werden. Dadurch wird das Naherholungsgebiet entlang der L 456 aufgewertet und die Zerschneidungswirkung der heutigen L 456 deutlich verbessert. Dies dient auch der Kompensation der verstärkten Zerschneidungswirkung der F-Trasse die auf der heutigen K 8267 Trasse verlaufen soll.</p> <p>Eine Tunnelführung der L456 führt zwar zu einer Entlastung von Krauchenwies, bündelt jedoch nicht die Verkehre auf eine einzige Trasse.</p> <p>Bei einer Anbindung über die L 456 und der damit einhergehenden Beaufschlagung der Verkehrsmengen sind erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets „Baggerseen Krauchenwies / Zielfingen“ zu erwarten und voraussichtlich nicht mit verhältnismäßigen Mitteln auszuschließen.</p> <p>Andererseits bietet der bei dieser Variante mögliche Rückbau der L 456 große Vorteile für das genannte Vogelschutzgebiet und ein hohes Kompensationspotenzial.</p>
<p>5. Die F1+-Trasse stellt eine erhebliche Verlängerung der Anbindung nach Sigmaringen dar. Die Strecke wird durch die vorgesehene Dreispurigkeit Richtung Laiz attraktiv. Daraus ergibt sich die große Gefahr der Abkürzung der Strecke (Pfullendorf - Sigmaringen) durch die Orte Bittelschieß und Göggingen in Richtung Laiz oder durch Krauchenwies nach Sigmaringen. Wie die Erfahrung zeigt, fährt ein erheblicher Teil des Verkehrs den kürzesten Weg. Diese Abkürzung</p>	<p>Die F1+-Trasse dient insbesondere der Entlastung von Krauchenwies und einer Bündelung der Durchgangsverkehre B311, B313 und L456 auf die neu geplante Trasse. Eine Abkürzung durch die Ortschaften Bittelschieß – Göggingen wird nicht gesehen, da nicht die längenkürzesten Routen bevorzugt werden, sondern die zeitkürzesten, die eindeutig auf der Querspange zu erwarten sind. Eine Neugestaltung der Ortsdurchfahrten (z.B. Rückbau, neue Aufteilung des Straßenraums) kann</p>

<p>wäre für Bittelschieß und Göggingen absolut inakzeptabel.</p>	<p>darüber hinaus dazu beitragen, dass Ausweichverkehre verhindert werden.</p>
<p>6. Warum braucht man bei der derzeit geplant F1+-Trasse bei Göggingen ein Viadukt über das Ablachtal Richtung Laiz? Ist das nötig wegen der Überschwemmungsgefahr? Wie hoch und wie lang ist das geplante Viadukt am Ortsrand von Göggingen? Es erscheint uns sehr monumental.</p>	<p>Die Querspange quert das Überschwemmungsgebiet. Um die Eingriffe in die Retentionsflächen der Ablach minimal zu halten, erfolgt die Querung des Überschwemmungsgebietes mittels einer Brücke (L=280m).</p> <p>Die Optimierung Trasse befindet sich, wie bereits erwähnt, in Bearbeitung.</p>
<p>7. Warum muss die F1+-Trasse direkt am Ortsrand von Göggingen verlaufen? Diese Lösung stellt zwar eine erhebliche Entlastung des Durchgangsverkehrs durch Göggingen dar und gleichzeitig nimmt die Belastung am Ortsausgang Richtung Krauchenwies stark zu.</p>	<p>Die Variante F1+ wurde bereits im Rahmen der Optimierung untersucht und eine Trasse nördlich von Göggingen entwickelt (siehe Planausschnitt, Achse A555). Die Variante berücksichtigt bereits das nahegelegene Rutschgebiet. Durch das Überschwemmungsgebiet und die Topografie wäre eine Talbrücke von 650 m Länge und ein Tunnel mit einer Länge von 630 m erforderlich.</p>  <p>Bezüglich Verkehrsbelastung verweisen wir auf unsere Stellungnahme zu Frage 5.</p>
<p>8. Falls die oben vorgeschlagene Untertunnelung von Krauchenwies nicht realisiert werden kann, so müsste die F1+-Trassenführung u. E. zwischen Ablach und Göggingen erfolgen.</p> <p>Welche Möglichkeiten gibt es, um die Problematik des Rutschgebietes zu lösen? Wäre hier auch eine Untertunnelung oder eine andere Alternative möglich?</p>	<p>Siehe Beantwortung der Frage 7.</p> <p>Die bautechnisch sinnvollste Lösung wäre es, die Straße außerhalb des Rutschgebiets zu trassieren, wie im Planausschnitt zu Ziffer 7 dargestellt. Welche bautechnischen Maßnahmen zur Trassierung der Straße innerhalb des Rutschgebiets möglich bzw. erforderlich sind kann derzeit nicht belastbar beurteilt werden. Hierzu müssten erst Baugrunduntersuchungen durchgeführt werden, die dem besonderen geologischen Baugrundrisiko innerhalb des</p>

	<p>Rutschgebietes Rechnung tragen und eine Beurteilung der Situation zulässt.</p>
<p>9. Zwischen Göggingen und Krauchenwies soll ein bedeutender Wildkorridor sein. Welche Wildtiere kreuzen hier?</p>	<p>Der Generalwildwegeplan der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA) weist für diesen Bereich einen Wildtierkorridor nationaler Bedeutung aus. Der Generalwildwegeplan ist in erster Linie eine waldbezogene Fachplanung für den landesweiten Biotopverbund. Zur konkreten artbezogenen Nutzung des Wildtierkorridors zwischen Göggingen und Krauchenwies liegen uns keine Daten vor. Allerdings liegen aus dem Umfeld des Planungsraums u. a. Nachweise des Luchses, der Wildkatze und des Goldschakals vor.</p>
<p>10. Tangiert die Bodenseewasserversorgung die F1-Trasse und wie wird das Problem gelöst?</p>	<p>Alle Varianten queren die Leitung der Bodenseewasserversorgung, die im Untersuchungsraum zwischen Laiz / Sigmaringen im Norden und Ringgenbach / Göggingen im Süden verläuft. Die Detailplanung der letztendlich zur Realisierung vorgesehenen Vorzugsvariante wird mit allen Leitungsträgern – so auch mit der Bodenseewasserversorgung – abgestimmt.</p> 

11. Wie seriös ist der Inhalt der Pressemitteilung im Südkurier vom 07.11.2023 mit dem Artikel: "Zweifel an der Finanzierbarkeit der geplanten B 311n/B313" von B90/ Grüne zur neuen Trasse zu werten? Bisher haben wir vernommen, dass Geld für den Bau der Bundesstraße vorhanden ist.

Grundsätzlich muss man zwischen Planung und Bau unterscheiden.

Planung

Der auf dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufsetzende und vom Bundestag beschlossene Bedarfsplan 2016 ist die Grundlage für die Entwicklung der Bundesfernstraßen bis ins Jahr 2030.

Die Bedarfspläne sind es, die festlegen, welches Verkehrsinfrastrukturprojekt in welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden.

Die B 311 n / B 313 zwischen Mengen und Meßkirch wurde im Bedarfsplan in den **Vordringlichen Bedarf (VB)** eingestuft. Der **verkehrliche Bedarf** ist somit gemäß Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) **verbindlich festgestellt** und die **Finanzierung der Planung** bis zum Baurecht gesichert.

Weiterhin wurde zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Landkreis Sigmaringen eine Planungsvereinbarung geschlossen. Auf der Grundlage der *Verwaltungsvorschrift des Verkehrsministeriums über die Finanzierung der Planung und des Baus von Lande- und Bundesstraßen durch Dritte (VwV Finanzierungsbeteiligung Straßen)* hat der Landkreis Sigmaringen, vertreten durch die Stabsstelle Straßenbauprojekt des Landratsamtes, die Aufgabe vom Land Baden-Württemberg übernommen, die Planung der Bundesstraßen B 311 n / B 313 zwischen Mengen und Meßkirch bis zum rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss zu erstellen.

Bau

Die Finanzierung der Bauausführung wird in der jährlichen Haushaltsplanung durch den Deutschen Bundestag beschlossen. Voraussetzung ist aber, dass ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist bei diesem Großprojekt nicht vor 2030 zu erwarten. Wie lange das sich anschließende Verfahren dauert, kann nicht prognostiziert werden, da der Planfeststellungsbeschluss und in der Folge der Baubeginn oftmals von Gerichtsverfahren verzögert wird. Insofern kann auch keine seriöse Aussage hierzu gemacht werden.

In diesem Zusammenhang sei der Hinweis erlaubt, dass im noch nicht beschlossenen Entwurf zum Bundeshaushaltsplan 2024 nicht, wie im Zeitungsartikel geschrieben, € 534 Mio. sondern € 524 Mio. für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen) vorgesehen sind.



<p>12. Wer finanziert die F1+-Trasse?</p>	<p>Grundsätzlich ist festzustellen, dass vom Vorhabenträger Bund noch keine Zielvariante festgelegt wurde, dies ist frühestens in 2025 zu erwarten.</p> <p>Wie bereits erwähnt, muss zwischen Planung und Bau unterschieden werden.</p> <p><u>Planung</u> Der Bund stellt dem Land gemäß § 6 (3) Bundesstraßenvermögensgesetz eine Pauschale (Zweckausgabe) für die Planung zur Verfügung. Gemäß Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Landkreis Sigmaringen erhält der Landkreis als Planungsträger diese Pauschale. Zusätzlich beteiligen sich 7 Kommunen, die Industrie- und Handelskammer und der Landkreis Sigmaringen (Kreistagsbeschluss April 2019) an den Planungskosten.</p> <p><u>Bau</u> Die Finanzierung der Bauausführung wird in der jährlichen Haushaltsplanung durch den Deutschen Bundestag beschlossen (siehe auch 11.)</p>
---	---

Sigmaringen, 15.01.2024

gez. Thomas Blum