



Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Freiburg



DOKUMENTATION

B 311 Ortsumfahrung Immendingen
Infomarkt des Regierungspräsidiums
Freiburg

23. Juni 2026

Inhalt

Begrüßung und Einführung	2
Infomarkt.....	5
Varianten Westteil.....	5
Ostteil	6
Überblick zu den Varianten	6
Bewertungskriterien für die Varianten	6
Landschaftsplanung/Umweltverträglichkeitsstudie	6
Allgemeiner Ablauf einer Straßenplanung	7
Weiße Wand.....	7
Kontakt	8
Anhang	9
Variantenübersicht.....	9
Plakate	10

Begrüßung und Einführung

Am Dienstag, den 23.06.2026, lud das Regierungspräsidium Freiburg ab 18:30 Uhr zu einem Infomarkt in die Donauhalle nach Immendingen ein. Ziel der Veranstaltung war es, über den aktuellen Planungsstand des West- und Ostteils im Projekt B 311 Ortsumfahrung Immendingen zu informieren, mit den Bürgerinnen und Bürgern ins Gespräch zu kommen und ihre Hinweise aufzunehmen.

Katharina Riedel und **Lukas Hofmann vom Moderationsbüro translake** eröffneten die Veranstaltung und baten zu Beginn Herrn Bürgermeister Manuel Stärk als Vertreter der Gemeinde Immendingen auf die Bühne.

Bürgermeister Manuel Stärk begrüßte alle Teilnehmenden und erklärte zunächst, dass die Gemeindeverwaltung Immendingen als solche nicht Teil der Planungen sei, sondern die Aufgabe der Planung der Ortsumfahrung beim Regierungspräsidium Freiburg liege. Er betonte, dass eine Ortsumfahrung schon seit Jahrzehnten dringend notwendig und für die Gemeinde von großer Bedeutung zur Steigerung der Lebensqualität sei. Dabei wurde auch deutlich, dass Bürgermeister Manuel Stärk für seine Gemeinde die Hangvarianten am vielversprechendsten hält und er die Interessen für seine Gemeinde weiterhin sachlich und konstruktiv vertreten werde.



Abbildung 1: Begrüßung durch Bürgermeister Manuel Stärk

Anschließend begrüßte **Karl Kleemann, Leiter der Abteilung 4 (Mobilität, Verkehr, Straßen) des Regierungspräsidiums Freiburg**, die Anwesenden. Er dankte ihnen für ihr Interesse und die Zeit, die sie sich nähmen, um sich zu informieren und lud zu einem konstruktiven Austausch im Laufe des Abends ein. Ziel der Ortsumfahrung sei es, Immendingen zu entlasten und die B 311 in ihrer Funktion als überregionale Verbindungsstraße zu stärken. Über die Planungen zum Ost- und Westteil werde getrennt informiert, da die Planungen unterschiedlich weit fortgeschritten seien: Während für den Ostteil bereits eine Variante feststehe und genehmigt sei, stünden im Westteil derzeit noch fünf Varianten zur Diskussion. Diese werde Projektleiter Steffen Hartmann später im Einzelnen vorstellen. Betont wurde durch Karl Kleemann, dass es bei den verbliebenen Varianten im Westteil keine Vorfestlegung gibt und in der heutigen Veranstaltung nun die vorgegebenen Bewertungskriterien erläutert werden. Die Kriterien sind Grundlage für den anstehenden fachübergreifenden Variantenvergleich. An dessen Ende steht dann eine sogenannte Vorzugsvariante, die in der nächsten Planungsphase im Detail ausgearbeitet wird.

Zum Abschluss der Begrüßung erhoben Katharina Riedel und Lukas Hofmann per Handzeichen ein **Stimmungsbild** der Anwesenden. Dabei zeigte sich, dass sich die Mehrheit der Teilnehmenden bereits seit Längerem mit der Ortsumfahrung beschäftigt haben und einiges zum Thema wissen.



Abbildung 2: Begrüßung durch Abteilungsleiter Karl Kleemann

Nach der organisatorischen Einführung stellte Steffen Hartmann, Projektleiter für den westlichen Teil der Ortsumfahrung, zunächst den allgemeinen Ablauf einer Straßenplanung vor und ging dabei erneut auf die Erforderlichkeit der Ortsumfahrung Immendingen ein. Der gesetzliche Planungsauftrag für das Regierungspräsidium Freiburg im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes ergibt sich aus dem Fernstraßenausbaugesetz mit dem Bedarfsplan als Anhang, dem der Bundesverkehrswegeplan zugrundliegt. In diesem ist das Projekt in den „vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Anschließend präsentierte er den aktuellen Stand der Variantenentwicklung für den Westteil. Das Projekt befinde sich derzeit in der Vorplanungsphase (Leistungsphase 2 nach HOAI): Ziel dieser Phase sei es, eine Vorzugsvariante zu identifizieren und dem Bundesministerium vorzuschlagen. In der laufenden Leistungsphase 2 seien mehrere Varianten entwickelt worden und teilweise aus fachlichen Gründen bereits wieder verworfen.

Steffen Hartmann gab einen Überblick über die **fünf Varianten** (siehe Variantenübersicht auf S. 9), die allesamt südlich von Immendingen verlaufen: Die ortsnahe Variante „**Bahnparallele**“ folgt dem Verlauf der Bahnstrecke durch das Gewerbegebiet „Impuls“. Die „**Donautangente**“ unterscheidet sich davon nur dadurch, dass sie nicht auf der Trasse bestehender Straßen des Gewerbegebiets, sondern südlich des Industriegebiets verläuft. Die „**Mittelvariante**“ verläuft noch etwas weiter entfernt, zwischen der Donau und dem Gewerbegebiet durch die Donauaue. Die beiden **Hangvarianten** schlagen eine Umfahrung südlich der Donau vor: Nach einem Tunnel von der L 225 bis zur Josefskapelle führen sie nah am Mercedes-Benz-Gelände und anschließend am Hang entlang, bis die Trasse über eine Brücke über Donau und die Bahnstrecke zwischen den Ortsteilen Zimmern und Hintschingen wieder an die bestehende B 311 anbindet. Der Unterschied zwischen beiden liegt, so Steffen Hartmann, in einem zweiten Tunnel: Hangvariante 3 sieht einen im Bereich Zimmern vor, Hangvariante 2 umgeht ihn durch eine andere Linienführung.

Im Anschluss erläuterte Steffen Hartmann die **Oberkriterien**, nach denen die Varianten verglichen werden. Diese Bewertung sei standardisiert und Sorge dafür, dass am Ende eine umfassend und nachvollziehbar abgewogene Variante stehe. Die fünf Kriterien sind Raumstruktur, Verkehr, Entwurf, Wirtschaftlichkeit und Umwelt. Nach Abschluss von Bewertung und Vergleich lege das Regierungspräsidium den Verkehrsministerien von Bund und Land eine Vorzugsvariante vor. Das Bundesministerium für Verkehr sei dann für Prüfung und Genehmigung der Variante zuständig.

Anschließend stellte **Yvonne Schmid, Referatsleiterin des Baureferats Ost**, die bereits weiter fortgeschrittene **Planung des Ostteils** vor. Hier stehe die Variante bereits fest und sei von den Ministerien genehmigt. Als nächstes müsse ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, das dazu diene, das notwendige Baurecht zu erhalten. Dabei werden alle rechtlichen, technischen und ökologischen Fragen aufgearbeitet und im Verfahren gegeneinander abgewogen. Anhand der aktuellen Pläne erläuterte Yvonne Schmid die ausgewählte Variante und verwies für detaillierte Nachfragen auf den anschließenden Infomarkt, an dem sie die Station zum Ostteil betreute.

Zum Abschluss der Vorträge wurde der Ablauf des nun startenden Infomarkts erläutert. In der Halle standen an verschiedenen Stationen Ansprechpersonen bereit, um zu unterschiedlichen Themen ins Gespräch zu kommen und Fragen zu klären. Nachdem die Moderation alle Stationen samt Ansprechpersonen vorgestellt hatte, wünschten sie den Teilnehmenden einen guten Austausch.

Die Präsentationsfolien zum Input finden Sie unter:

https://rpf.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Freiburg/Abteilung_4/Referat_44/B_311_Ortsumfahrung_Immendingen/Pr%C3%A4sentation_23.06.26.pdf

Infomarkt

Nach den im Plenum erfolgten Beiträgen hatten die Teilnehmenden Zeit, sich an den aufgebauten Informationsständen zu informieren, Hinweise für die weitere Planung einzubringen, Fragen zu stellen und sich auszutauschen. Dazu waren in der Halle Stationen mit Plakaten verteilt, die vom Planungsteam betreut wurden.

Die Plakate zu den einzelnen Stationen befinden sich im Anhang dieses Dokuments.

Eine detaillierte Auflistung der eingebrachten Fragen und Hinweise inkl. Antworten des Planungsteams finden Sie in Kürze unter <https://rpf.baden-wuerttemberg.de/abt4/ref44/strassenplanungen/b-311-ou-immendingen/>. Im Folgenden sind die Themen, die an den jeweiligen Ständen aufkamen, zusammengefasst.

Varianten Westteil

Ansprechpersonen an dieser Station:

- Steffen Hartmann, Regierungspräsidium Freiburg, Projektleiter
- Sabine Klumpp, Regierungspräsidium Freiburg, Referatsleiterin Planung
- Dirk Röhrich, Ingenieurbüro Breinlinger

In Bezug auf die Varianten im Westteil kam unter anderem die Frage auf, ob die Mittelvariante mit der Hangvariante 2 bei Hintschingen kombiniert werden könnte. Außerdem wurden Sorgen insbesondere zu den ortsnahen Varianten geäußert. Viele Teilnehmende wünschen sich eine Hangtrasse und stehen den ortsnahen Varianten kritisch gegenüber. Wichtig sei, dass die Ortsumfahrung eine Entlastung an der Ortsdurchfahrt bringe und gleichzeitig nicht stattdessen andere Ortslagen belastet würden (z. B. im Ortsteil Zimmern). Weitere Hinweise behandelten die Berücksichtigung von Überschwemmungsgebieten (bspw. zwischen Hintschingen und Donau). Hier wurden negative Auswirkungen durch bauliche Eingriffe befürchtet.



Abbildung 3: Bürger*innen informieren sich und diskutieren über die Varianten zum Westteil.

Ostteil

Ansprechpersonen an dieser Station:

- Yvonne Schmid, Regierungspräsidium Freiburg, Referatsleiterin Baureferat Ost
- Bernd Schwär, Ingenieurbüro Breinlinger

Beim Ostteil wurde mehrmals nachgefragt, wie lange es dauern wird, bis der Ostteil finalisiert und gebaut ist und wie die Trasse genau verlaufen werde. Die Planung des Kreisverkehrs wurde positiv aufgefasst. In diesem Kontext kam der Vorschlag auf, den Mittelteil vorzuziehen. Dies ist allerdings aus fachlicher Sicht nicht machbar, da hierfür u. a. statt eines gemeinsamen drei verschiedene Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden müssten.

Überblick zu den Varianten

Ansprechpersonen an dieser Station:

- Thibaud Clipet, Regierungspräsidium Freiburg, Leiter der Neubauleitung Singen
- Matthias Krause, Regierungspräsidium Freiburg, Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Auf einem Tisch in der Mitte des Raumes war eine große Karte mit den aktuellen Varianten der Trassenführungen ausgebreitet. Die Bürgerinnen und Bürger konnten sich an dieser Station nochmals einen Überblick über alle Varianten verschaffen, hierzu in Austausch kommen sowie Fragen und Anregungen zur Planung äußern.

Bewertungskriterien für die Varianten

Ansprechpersonen an dieser Station:

- Benedict Buchberger, Regierungspräsidium Freiburg, Landschaftsplanung
- Jonas Jundt, Regierungspräsidium Freiburg, Referat Planung
- Nils Orwat, Regierungspräsidium Freiburg, Referat Planung

Bezüglich der Bewertungskriterien zum Variantenvergleich kam die Frage auf, wann die Entscheidung fallen wird. Zudem wurde nachgefragt, ob dem Thema Natur/ Umwelt mehr Bedeutung beigemessen werde als dem Thema Mensch. Hierzu wurde erläutert, dass der Mensch u.a. als eigenes Schutzgut im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie berücksichtigt wird. Belange, die den Menschen betreffen, werden direkt und indirekt bei mehreren der vorgegebenen Oberkriterien im Rahmen des Variantenvergleichs berücksichtigt. Beispiele sind die Einhaltung von Grenzwerten bei Lärm und Luftschadstoffen, die Wahrung der Verkehrssicherheit oder die Auswirkungen auf die Raumstruktur hinsichtlich des Abstands von Siedlungsflächen.

Landschaftsplanung/Umweltverträglichkeitsstudie

Ansprechpersonen an dieser Station:

- Donata Helmstädter, Regierungspräsidium Freiburg, Stellvertretende Sachgebietsleiterin Landschaftsplanung
- Dr. Ralph Bergmüller, Planungsbüro Baader Konzept
- Thomas Bauer, Planungsbüro Baader Konzept

Am Stand der Umweltplanung stellte Donata Helmstädter, stellvertretende Sachgebietsleitung Landschaftsplanung beim Regierungspräsidium Freiburg, vor, wie eine Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt wird. Die unterschiedlichen Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

wurden vorgestellt und Fragen hierzu beantwortet. Auch an dieser Station wurde insbesondere das Thema Hochwasser angesprochen.

Allgemeiner Ablauf einer Straßenplanung

Ansprechperson an dieser Station:

- Karl Kleemann, Regierungspräsidium Freiburg, Abteilungsleiter Abteilung 4 Mobilität, Verkehr, Straßen

An diesem Stand wurde der Ablauf einer Straßenplanung grundsätzlich vorgestellt und erklärt. Dazu stand Herr Kleemann bereit, um die Fragen der Bürgerinnen und Bürger zu beantworten. Auf den einzelnen Plakaten (s. Anhang) wurden noch einmal die Informationen, die für die einzelnen Planungsschritte relevant sind, dargestellt. Beispielsweise auch die Gründe, warum einzelne Varianten abgeschichtet wurden, konnten erfragt werden.



Abbildung 3: Teilnehmende am Stand zum allgemeinen Ablauf einer Straßenplanung

Weißer Wand

Ansprechperson an dieser Station:

- Nick Dölker, Moderationsteam translake

Für weitere Hinweise zu übergreifenden Themen gab es die „weiße Wand“. Hier wurden verschiedene Hinweise aufgeschrieben. Alle aufgeschriebenen Fragen und Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger wurden im Nachgang zur besseren Lesbarkeit abgetippt und werden nach Beantwortung ebenfalls auf der Projektseite veröffentlicht.

Die Hinweise betrafen vor allem die Trassenführung, den Hochwasser- und Lärmschutz sowie technische und kommunikative Aspekte. Zur Trasse wurden Alternativen vorgeschlagen und die Hangvariante auch kritisch bewertet. Zudem gab es Fragen zur Zukunftssicherheit der Brücken, zu den eingesetzten Bauverfahren sowie zur Berücksichtigung von Hochwasser- und Lärmschutz. Darüber hinaus wurde ein Newsletter zur besseren Information angeregt.

Kontakt

Bei Fragen oder Anmerkungen wenden Sie sich gerne an folgende Ansprechpersonen:

Regierungspräsidium Freiburg

Matthias Krause

b311-immendingen@rpf.bwl.de

Weitere Informationen finden Sie unter:

<https://rpf.baden-wuerttemberg.de/abt4/ref44/strassenplanungen/b-311-ou-immendingen>

Prozessbegleitung und Moderation:

translake GmbH

Katharina Riedel und Lukas Hofmann

+49 (0) 7531 365 92 30

info@translake.org

Plakate

Im Folgenden sind alle Originalplakate der Stationen aufgeführt:

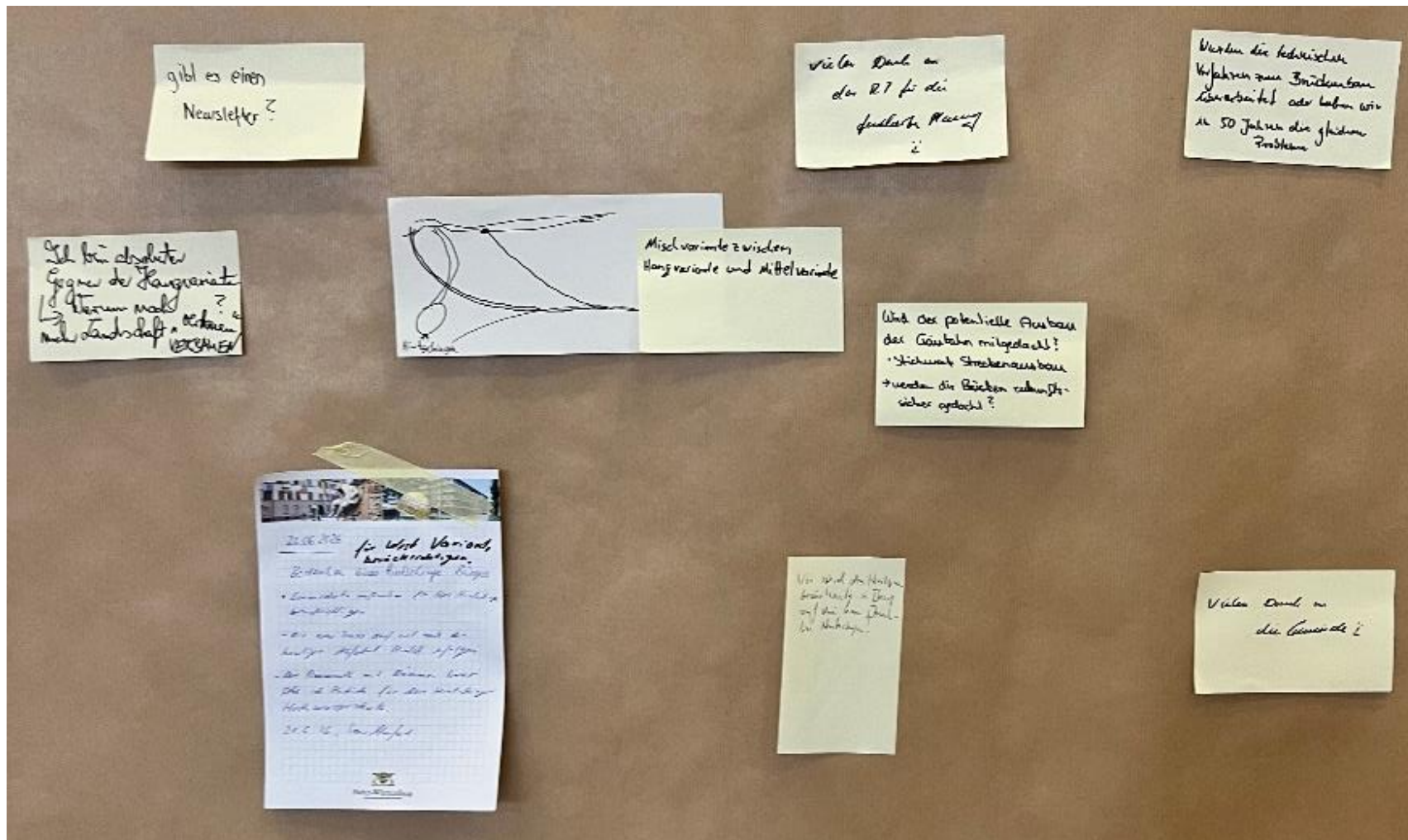
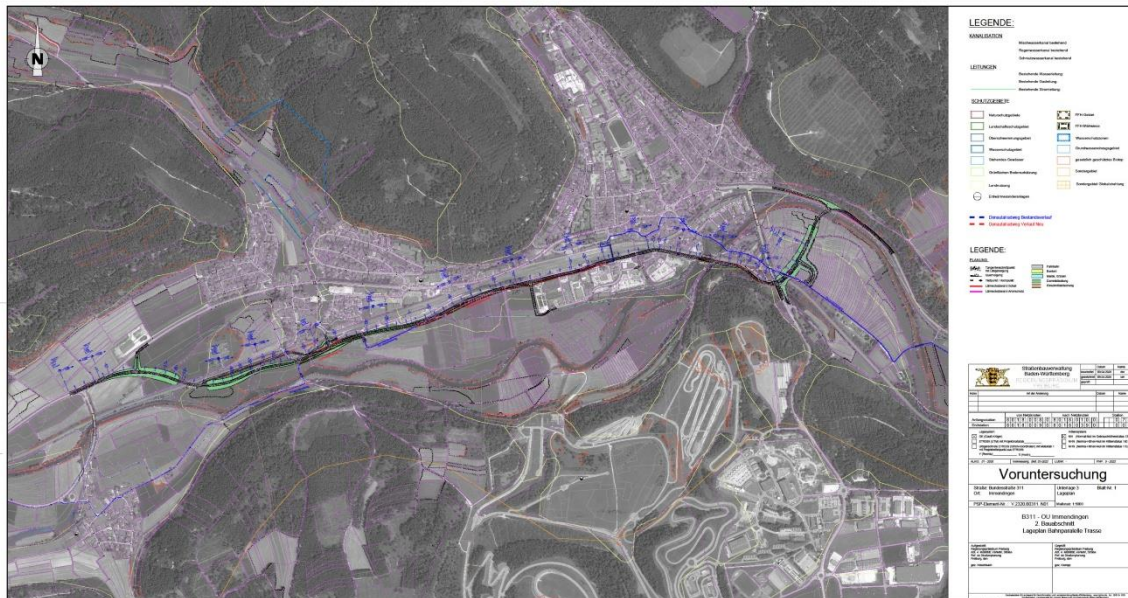


Abbildung 4: Originalabbildung der Hinweise auf der „weißen Wand“

Varianteninformationen

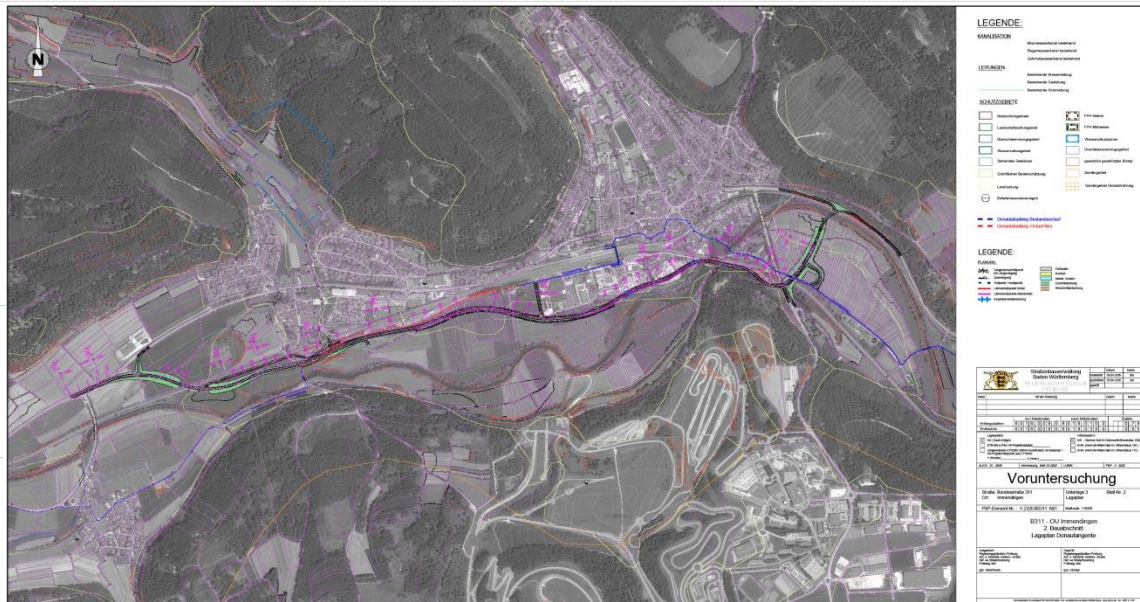
Bahnparallele



- Beginn an der L 225 (Ende des Ostteils)
- Verläuft auf der Trasse der Güterbahnhofstr., dann weiter parallel zur Bahnlinie bis Zimmern
- Neuer, direkter Anschluss des Gewerbeparks "ImPuls" an die B 311
- Wirtschaftswegbrücke zwischen Holzbrücke und Dorfstr. (Donauradweg)
- Brücke über die Bahnlinie
- Anschluss der Ortsdurchfahrt von Zimmern kommend an die B 311
- Einmündung K 5922 von Hintschingen mit Donaubrücke bleibt erhalten
- Trassenlänge ca. 4,5 km
- Prognostizierte Verkehrsstärke 7.600 Kfz/ 24 h (Schwerverkehr 9,7 %)

Varianteninformationen

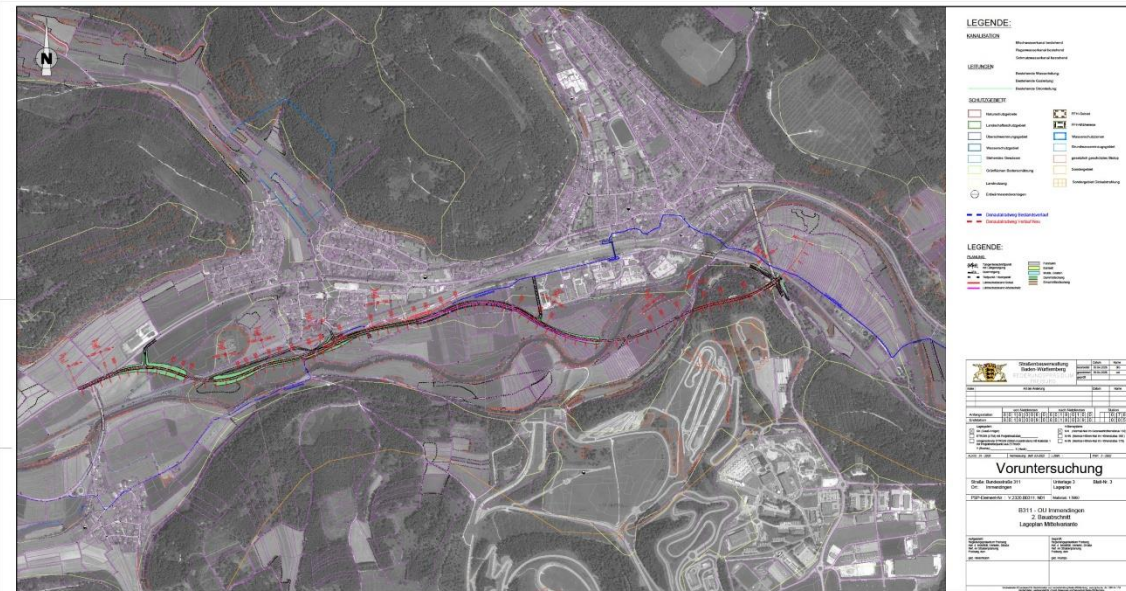
Donautangente



- **Beginn an der L 225 (Ende des Ostteils)**
- **Auf der Trasse der Güterbahnhofstraße bis zur Donau**
- **Dann südlich durch und entlang des Gewerbegebiets entlang der Donau**
- **Neuer, direkter Anschluss des Gewerbeparks "ImPuls" an die B 311**
- **Wirtschaftswegbrücke zwischen Holzbrücke und Dorfstr. (Donauradweg)**
- **Brücke über die Bahnlinie**
- **Anschluss der Ortsdurchfahrt von Zimmern kommend an die B 311**
- **Einmündung K 5922 von Hintschingen mit Donaubrücke bleibt erhalten**
- **Trassenlänge ca. 4,5 km**
- **Prognostizierte Verkehrsstärke 7.500 Kfz/ 24 h (Schwerverkehr 9,7 %)**

Varianteninformationen

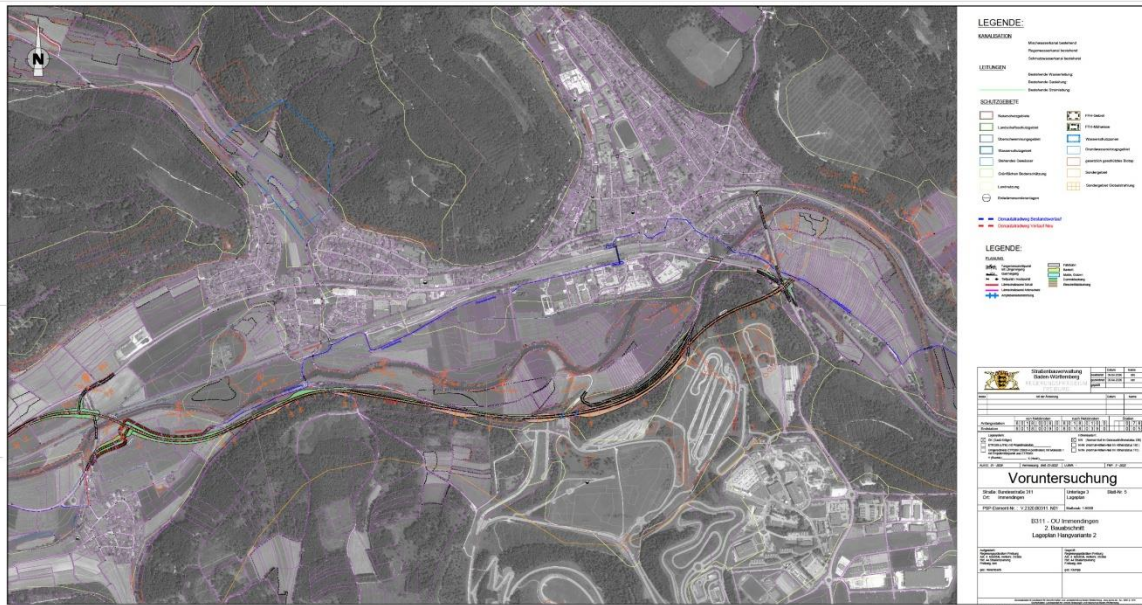
Mittelvariante



- Beginn an der L 225 (Ende des Ostteils)
- Tunnel zwischen L 225 und Ziegelhütte
- Vom Tunnel direkter Übergang zu Großbrücke über die Donauaue
- Neuer, direkter Anschluss des Gewerbeparks "ImPuls" an die B 311
- Wirtschaftswegbrücke zwischen Holzbrücke und Dorfstr. (Donauradweg)
- Brücke über die Bahnlinie
- Anschluss der Ortsdurchfahrt von Zimmern kommend an die B 311
- Einmündung K 5922 von Hintschingen mit Donaubrücke bleibt erhalten
- Trassenlänge ca. 4,5 km
- Prognostizierte Verkehrsstärke 8.200 Kfz/ 24 h (Schwerverkehr 8,1 %)

Varianteninformationen

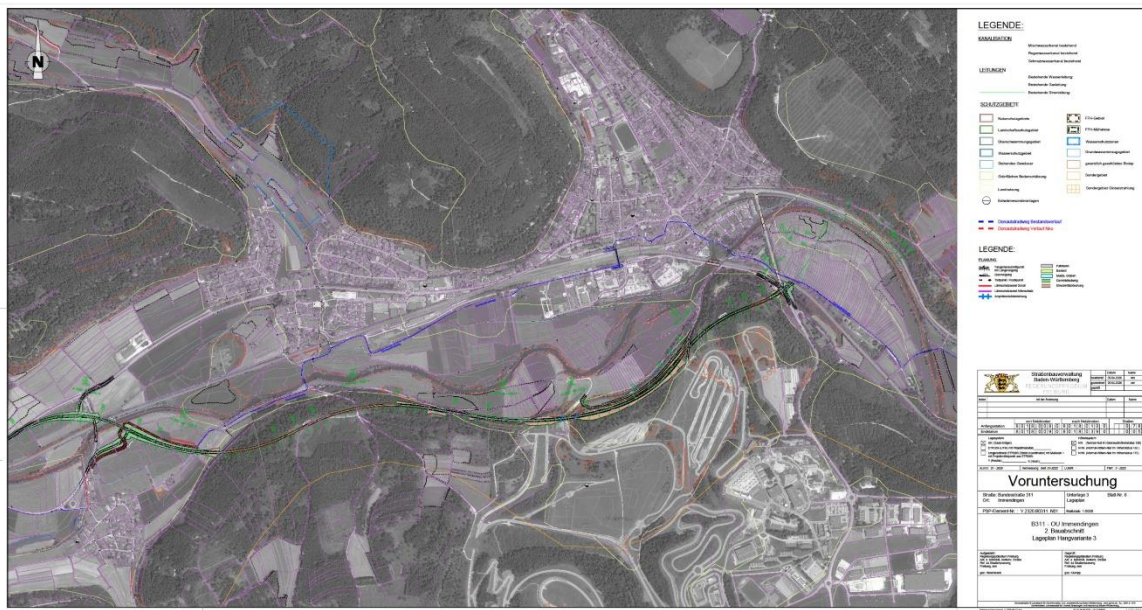
Hangvariante 2



- **Beginn an der L 225 (Ende des Ostteils)**
- **Tunnel zwischen L 225 und Ziegelhütte Höhe Josefskapelle**
- **Trasse bis Prüf- und Testzentrum ähnlich bestehender Straße „Ziegelhütte“**
- **Kein neuer Anschluss für Gewerbegebiet "ImPuls"**
- **Weiterer Verlauf entlang des Hangs**
- **Überquerung des Donauradwegs in Dammlage und Querung des Tals**
- **Neuer Anschluss K 5922 von Hintschingen südlich der Donau**
- **Brücke über Donau und Bahnlinie**
- **Rückbau der bestehenden Donaubrücke der K 5922**
- **Anschluss der Ortsdurchfahrt von Zimmern kommend an die B 311**
- **Trassenlänge ca. 5 km**
- **Prognostizierte Verkehrsstärke 8.300 Kfz/ 24 h (Schwerverkehr 8,1 %)**

Varianteninformationen

Hangvariante 3



- Beginn an der L 225 (Ende des Ostteils)
- Tunnel zwischen L 225 und Ziegelhütte Höhe Josefskapelle
- Trasse bis Prüf- und Testzentrum ähnlich bestehender Straße „Ziegelhütte“
- Kein neuer Anschluss für Gewerbegebiet "ImPuls"
- Zweiter Tunnel im Bereich Zimmern
- Überquerung des Donauradwegs in Dammlage und Querung des Tals
- Neuer Anschluss K 5922 von Hintschingen südlich der Donau
- Brücke über Donau und Bahnlinie
- Rückbau der bestehenden Donaubrücke der K 5922
- Anschluss der Ortsdurchfahrt von Zimmern kommend an die B 311
- Trassenlänge ca. 5 km
- Prognostizierte Verkehrsstärke 8.300 Kfz/ 24 h (Schwerverkehr 8,1 %)

Bewertungskriterien für Variantenvergleich



Raumstrukturelle Wirkungen

- Siedlungsentwicklung
- Landwirtschaft
- Forstwirtschaft
- Infrastruktureinrichtungen
- Eigentumsverhältnisse

Unterkriterien
vergleichen + bewerten



Verkehrliche Beurteilung

- Be- und Entlastungswirkungen
- Netzstrukturelle Wirkungen
- Verkehrsqualität
- Verknüpfungen im Straßennetz
- Verkehrswirksame Abschnitte

Unterkriterien
vergleichen + bewerten

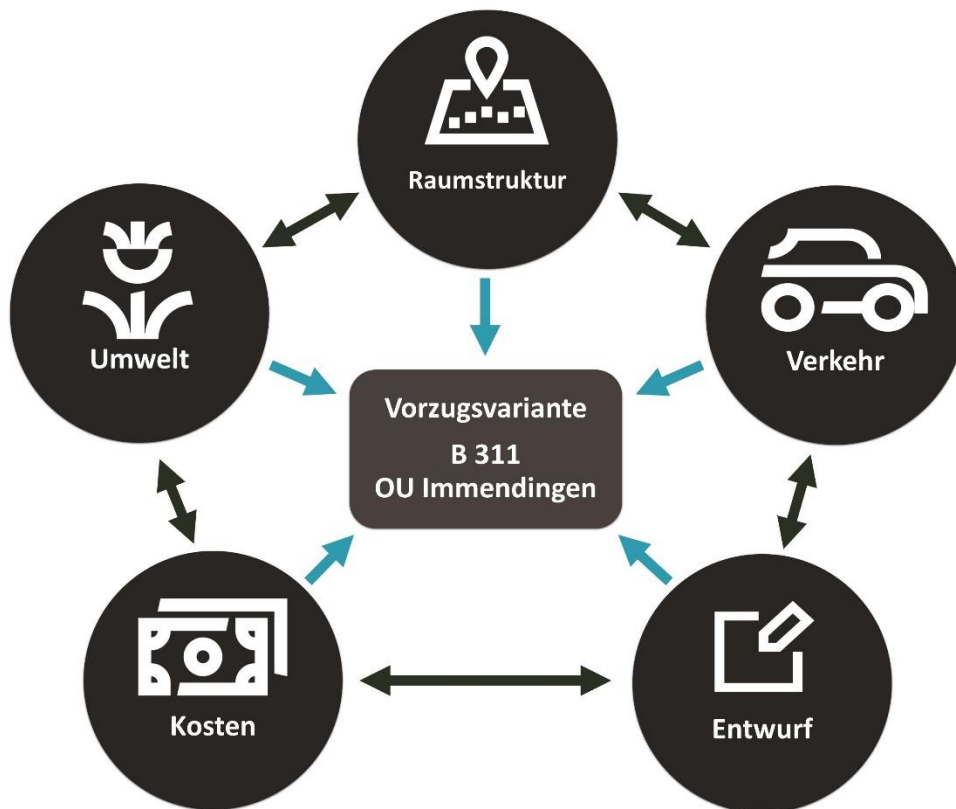


Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

- **Straßenentwurf gemäß RAL**
(Richtlinien für die Anlage von Landstraßen)
 - Lage- und Höhentrasseierung
 - Anordnung von Knotenpunkten
 - Knotenpunktausbildung
 - Erdmengen- und Flächenbilanz
- **Straßengestaltung**
- **Sicherheitseffekte**

Unterkriterien
vergleichen + bewerten

Bewertungskriterien für Variantenvergleich



Bewertungskriterien für Variantenvergleich



Kosten

Investitionskosten

• Kostenschätzung gemäß AKVS

- Standardisiert mit vorgegebener Kostenstruktur
- Für jede Variante gleichermaßen durchzuführen

• Abhängig vom Straßenentwurf + Umweltplanung

Lage- und Höhentrasseierung
Anordnung von Knotenpunkten
Knotenpunktausbildung
Erdmengen- und Flächenbilanz
...



Kostenschätzungen der
Varianten vergleichen



Umwelt

Bedeutende Unterkriterien der Umwelt

• Schutzgut Mensch

- Lärm; Naherholung; Wohnumfeld; Wegebeziehungen und Weiteres

• Arten- und Gebietsschutz

- Besonders und streng geschützte Arten
- Schutzgebiete (FFH, Vogelschutz, Naturschutz und Weiters)

• weitere Schutzgüter nach UmweltverträglichkeitsprüfungsG

- | | |
|----------|--------------------|
| • Fläche | • Wasser |
| • Klima | • Landschaftsbild |
| • Luft | • kulturelles Erbe |
| • Boden | und sonstige |
| | Sachgüter |



Umweltverträglichkeitsstudie

Untersuchung der Varianten hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Schutzgüter: Menschen, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen.

→ **Ergebnis:** umweltfachliche Vorzugsvariante



Mensch und menschliche Gesundheit



Betrachtete Aspekte:

- Wohnbebauung
- Siedlungsnähe Erholung
- Anlagen für Erholung, Sport und Spiel
- Landschaftsgebundene Erholungs-, Freizeit- und Erlebnisqualität

Potenzielle Wirkungen:

- Verlust von Erholungsflächen
- Beeinträchtigung von Wohnbebauung und Erholungsflächen durch Lärm und Schadstoffe beim Bau und Betrieb
- Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen
- Reduzierung von Stau, Lärm und Schadstoffen an der Bestandsstrecke



Boden



Betrachtete Aspekte:

- Bodenfunktionen:
 - natürliche Fruchtbarkeit
 - Ausgleichskörper im Wasserhaushalt
 - Filter und Pufferfunktion für Schadstoffe
 - Standort für natürliche Vegetation
- Altlasten
- Bodenschutzwald
- Geotope, Bodendenkmale

Potenzielle Beeinträchtigungen:

- Inanspruchnahme / Standortveränderung
- Flächenversiegelung
- Schadstoffbelastung
- Störung besonderer Schutzfunktionen des Bodens



Wasser



Grundwasser

- Wasserschutzgebietszonen/Trinkwasserschutz
- Grundwasserflurabstand
- Deckschichtmächtigkeit und Filterfunktions-fähigkeit der Überdeckung

Oberflächenwasser

- Verlegung von Gewässern
- Gewässerquerungen
- Hochwasserschutz und Retentionsraum
- Einträge in Oberflächengewässer



Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Freiburg



Umweltverträglichkeitsstudie



Tiere



Betrachtete Aspekte:

- Artvorkommen aus Bestandserfassung 2019-2021
- Lebensstätten
- Wanderkorridore
- Fokus bei UVS auf besonders und streng geschützte Arten gemäß § 44 BNatSchG und planungsrelevante Arten:
 - Vögel
 - Fledermäuse
 - Reptilien
 - Amphibien
 - Haselmaus
 - Wildkatze
 - Biber
 - Fischotter
 - Libellen
 - Aquatische Arten

Potenzielle Beeinträchtigungen:

- Tötung, Störung, Verletzung beim Bau- und Betrieb
- Zerstörung von Lebensstätten
- Zerschneidung von Teillebensräumen
- Barriere im Populationsaustausch
- Bestandsbewertungskriterien:
 - Schutzstatus Artenschutz
 - Rote Liste Deutschland und BaWü
 - Bewertung der Lebensräume in Anlehnung an Reck&Kaule
 - Ansprüche an potenzielle CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) und/oder FCS-Maßnahmen (Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes)



Pflanzen und biologische Vielfalt



Betrachtete Aspekte:

- Biotoptypen
- Schutzgebiete (FFH-, Naturschutzgebiete,...)
- geschützte Biotope
- FFH-Mähwiesen
- Streuobstbestände
- landesweiter Biotopverbund und Wildtierkorridore

Potenzielle Beeinträchtigungen:

- Verlust von (hochwertigen) Biotopflächen teilweise mit langen Entwicklungszyklen (→ schwer kompensierbar) und speziellen Standortansprüchen

Bestandsbewertungskriterien:

- Wertigkeit der Biotope gemäß Ökokontoverordnung (ÖKVO)
- Schutzstatus der Fläche
- Kernflächen des landesweiten Biotopverbundes



Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Freiburg



Umweltverträglichkeitsstudie



Fläche



Betrachtete Aspekte:

- Nutzung und potenzielle Nutzungen der Fläche
- Landwirtschaftliche Flurbilanz

Potenzielle Beeinträchtigung:

- Absoluter Flächenverlust
- Nutzungseinschränkungen angrenzender Flächen durch Emissionen von Lärm und Schadstoffen
- Bedarf an Fläche für Kompensationsmaßnahmen



Landschaft



Betrachtete Aspekte:

- Landschaftsbild Ausgangssituation
- Landschaftsbildrelevante Flächen/Elemente
- Sichtbeziehungen

Potenzielle Beeinträchtigungen:

- Verlust ästhetisch wirksamer Landschaftselemente
- Überprägung der Landschaft mit techn. Bauwerken
- Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen durch Bauwerke und Hochlage der Fahrbahn



Klima und Luft



Betrachtete Aspekte:

- Treibhausgasemissionen
- Luftschadstoffe
- Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete
 - Wald, Gewässer
- Kaltluftabfluss

Potenzielle Wirkungen:

- Beeinträchtigung von Wohn- oder Erholungsflächen durch Luftschadstoffe entlang der Neubaustrecke
- Reduzierung der Luftschadstoffe im Bereich der Bestandsstrecke
- Verlust von klimatischen Entlastungsflächen



Kulturgüter



Betrachtete Aspekte:

- Baudenkmäler
- archäologische Fundstellen
- Besonderheiten

Potenzielle Beeinträchtigungen:

- Zerstörung oder Zerschneidung von Kulturdenkmälern
- Beeinträchtigung der Kulisse



Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Freiburg



Ablauf einer Straßenplanung

