

Regierungspräsidium Tübingen

- Referat 44- -

Datum: 17.11.2016

Az.: 44-5/-9/B 28, Bes. BÜ Blaustein / Stn. frühe ÖB 2016

Bearbeiter: Bettina Wöhrmann/Franz Feil/Katrin Meissner

Durchwahl: 07071 757-3450

Stellungnahme zu den Eingaben im Rahmen der frühen Bürgerbeteiligung im März und April 2016

1 Grundwassersituation und Baugrund in Blaustein, Schäden an Gebäuden / Gutachten zu den Auswirkungen der Unterführungsvarianten

Die Grundwassersituation im Zusammenhang mit den Baugrundverhältnissen in Blaustein ist sehr komplex. Das Regierungspräsidium hat daher mögliche Auswirkungen der geplanten Straßenbaumaßnahme auf das Grundwasser detailliert untersuchen und beurteilen lassen. Zur Bearbeitung dieser komplexen hydrogeologischen Aufgabe wurde als Gutachter das Ingenieurbüro für Geotechnik Henke und Partner GmbH beauftragt.

Das vollständige Hydrogeologische Gutachten ist auf der Website des Regierungspräsidiums Tübingen eingestellt:

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Abt4/B28-Blaustein-Bahn/Seiten/Buergerbeteiligung.aspx>

Das Gutachten gibt eine Empfehlung für die günstigste der drei geplanten Varianten hinsichtlich der Auswirkungen auf die Grundwassersituation. Ebenso enthält es Empfehlungen zum Bau der Grundwasserwanne. Basis für die Empfehlungen sind die Berechnungen zur Änderung der Grundwasserspiegel in der Bauzeit sowie nach Fertigstellung der Baumaßnahme (siehe Anlage 10 und fortfolgende des Gutachtens).

Zu den Themen „Grundwassersituation und Baugrund in Blaustein“ und „Schäden an Gebäuden in der Bauphase“ erreichten uns von den Bürgerinnen und Bürgern folgende Stellungnahmen und Fragen:

Grundwasser, Baugrund
Veränderungen des Grundwasserspiegels <ul style="list-style-type: none">• Mit dem Bau einer Grundwasserwanne, welche zwangsläufig mehrere Meter tief ins Erdreich reicht, wird der derzeitige Abfluss/Fließrichtung des Grundwassers massiv

<p>beeinträchtigt.</p> <ul style="list-style-type: none">• Durch den Anstieg des Grundwassers wird die Stabilität -Tragfähigkeit- des Untergrundes nicht mehr gegeben sein.
<p>Gebäude sind anfällig für GW-Schwankungen</p> <ul style="list-style-type: none">• Inwieweit beeinflusst der veränderte Verlauf des Grundwassers/Senkung/Erhöhung des GW-Spiegels die Gebäude, welche mit Pfählen auf dem alten Kiesbett der Urdonau stehen?• Es kommt zu Setzungen an den Häusern in der Ottostraße. Viele Häuser sind ohne Pfähle gebaut. Diese sind deshalb besonders anfällig für Grundwasserschwankungen.
<p>Variante 3</p> <ul style="list-style-type: none">• Variante 3 würde wahrscheinlich dem Grundwasser am ehesten entgegenkommen, da auch die Schieneneinbauten bereits für eine Veränderung im Untergrund gesorgt haben.
<p>Bauphase, Schäden durch Erschütterungen</p> <ul style="list-style-type: none">• Inwieweit betreffen die Erschütterungen beim Einbringen von Spundwänden und Pfahlbohrungen negativ die Gebäude?• Werden dazu Gutachten an den Gebäuden bezüglich Risse und Senkungen vor und nach den Baumaßnahmen erstellt?

Die Antworten des Planungsteams:

1.1 Wie wird das Hydrogeologische Gutachten erstellt?

Im Hydrogeologischen Gutachten werden zunächst die bestehenden Baugrund- und Grundwasserverhältnisse dargestellt. Die Grundwasserverhältnisse werden insbesondere durch den Grundwasserstand und die Grundwasserfließrichtung charakterisiert. Diese wurden mit Kernbohrungen, Wasserstandmessungen und Pumpversuchen ermittelt.

Anschließend hat das Ingenieurbüro zunächst die bestehenden Grundwasserverhältnisse digital modelliert und anschließend in das digitale Modell die jeweils notwendige Grundwasserwanne bei einer Trassierung im Bestand (Variante 1) sowie bei einer Trassierung mit Schrägunterführung (Varianten 2 und 3) integriert. Anhand dieses rechnerischen Modells kann der Gutachter die Risiken einer bauzeitlichen Grundwasserhaltung oder Grundwasserumlenkung sowie die Einwirkungen auf die umliegende Bebauung für jede Variante abbilden und bewerten.

1.2 Die Ergebnisse

Die Grundwasserfließrichtung im untersuchten Bereich ist nicht einheitlich. Detaillierte Erläuterungen hierzu finden sich in Kapitel 7.5 des Hydrogeologischen Gutachtens. In den Anlagen 7.1.1 bis 7.2.3 sind die Ergebnisse von drei Stichtagsmessungen der Grundwasserstände sowohl für die jungen Talfüllungen als auch für den tiefer liegenden Talkies dargestellt.

Die Variante 1 liegt im Hinblick auf den Eingriff in das Grundwasser am günstigsten, da sie auch im Bauzustand nur sehr geringe Veränderungen der Grundwassersituation bewirkt. In Anbetracht des sehr setzungsempfindlichen Untergrundes müssen die Veränderungen des Grundwassers möglichst gering gehalten werden. Der Bau der Grundwasserwanne sollte in zwei bis drei Teilabschnitten erfolgen, um die Auswirkungen möglicher jahreszeitlicher Grundwasserschwankungen ausgleichen zu können.

Die Sperrwirkung der Varianten 2 und 3 auf den Grundwasserfluss ist ungünstiger als die der Variante 1. Allerdings können für den Endzustand durch einen Einbau von Umläufigkeitsschichten mit Sperrriegeln unter der Grundwasserwanne Auswirkungen auf die Grundwasserfließrichtung nahezu vermieden werden. Die Sperrriegel verhindern hierbei eine Längsläufigkeit des Grundwassers am Bauwerk. Der Bau der Grundwasserwanne sollte zur Minimierung von Auswirkungen in der Bauzeit für die Variante 2 in mindestens drei Teilabschnitten, für die Variante 3 in drei bis fünf Teilabschnitten vorgesehen werden.

1.3 Auswirkungen auf Gebäude

Bei Berücksichtigung der gutachterlichen Empfehlungen sind während des Baus und im Endzustand nur marginale bzw. keine Änderungen der Grundwassersituation zu erwarten. Die ermittelten Änderungen im Grundwasserstand liegen im Bereich der bereits jetzt vorhandenen natürlichen Schwankungen des Grundwasserstands. Die Auswirkungen der Maßnahme auf Bauwerke/Gebäude können somit als gering eingestuft werden.

Bei Gebäuden, die auf intakten Pfählen gegründet sind, sind Beeinflussungen durch die Baumaßnahme unwahrscheinlich, da intakte Pfahlgründungen im vorliegenden Baugrund eine gute Gründungsmöglichkeit darstellen.

Zusätzlich sind im Rahmen der Bauausführung erschütterungsarme Bauweisen zu bevorzugen (vgl. auch Kap. 8.2 des hydrogeologischen Gutachtens) um Schäden an Gebäuden zu vermeiden.

1.4 Ausblick: Pegelablesungen und Monitoring

Um die Datengrundlage zur Beurteilung der Grundwasserschwankungen und Grundwasserfließverhältnisse weiter zu verbessern, hat das Regierungspräsidium im Mai 2016 permanente Pegelablesungen beauftragt. Sie sollen über einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren vorgenom-

men werden. Der Fachgutachter kann auf dieser Datengrundlage seine Annahmen im Gutachten stetig überprüfen und verfeinern.

Im Rahmen der Bauzeit wird auf Grund der komplexen Grundwassersituation ein Grundwassermo-
nitoring (d.h. u.a. die Aufzeichnung und Überprüfung der Grundwasserspiegel) einzurichten sein.
Auch kann ein sogenanntes Beweissicherungsverfahren während der Bauzeit avisiert werden, bei
dem die bestehenden Gebäude vor Baubeginn dokumentiert und während des Baus überwacht
werden können. Dieses Verfahren wäre bei einem tatsächlichen Schadenseintritt (z.B. Risse im
Mauerwerk oder Setzungen von Gebäuden) auch die Basis zur Beurteilung von Haftungsfragen.

2 Trassenführung und Anschlüsse an eine neue Bahnunterführung

Zu den Themen „Trassenführung“ und „Anschlüsse“ erreichten uns von den Bürgerinnen und Bürgern folgende Stellungnahmen und Fragen:

Anschluss Süd

- Wurde die Möglichkeit angedacht, bei Kapelle und Schulhaus nahe der Ulmer Straße aus Richtung Ulm kommend hinter der „Kalte Herberge“ entlang der Bahn und dann mit der künftigen Unterführung auf die Variante 3 zu fahren?
- Bei Variante 1 und Variante 2 fahren die Fahrzeuge aus Richtung Herrlingen kommend aus einer Rechtskurve über den Blaukanal nach links in den Kreisverkehr ein, um ihn nach rechts fahrend nahe des Comfort-Hotels wieder zu verlassen, aus Richtung Ulm kommend verlassen die Fahrzeuge diesen Kreisverkehr nahe des Comfort-Hotels nach rechts in eine Linkskurve. In kürzester Entfernung zu dieser Situation folgt bei Varianten 1 und 2 die Bahn- Unterführung und neue Probleme entstehen evtl. auch durch die veränderte Ein- bzw. Ausfahrt Otto-, Amegger- und Schloßstr. Und die erschwerte Abbiege-Situation vor / nach der Tunnel-Ein-/Ausfahrt. Ein ständiges Abbremsen und Beschleunigen erhöht das Gefahrenpotential und die Emissions- und Immissionsbelastung.
- Die Einmündung der Arnegger-, Otto- und Schloßstraße sollte nach Osten, bis nach der Kalten Herberge verlegt werden, wie es bereits eine frühere Planung vorgesehen hat. Der Kreisel Schloß-, Amegger- und Ottostr. könnte z.B. weiter Richtung Kapelle gerückt oder sogar eine Einfahr-Spur ausgebildet werden.
- Kein Kreisverkehr direkt vor der Haustüre!
- Klingensteiner Wasserspielplatz zwischen Arnegger- und Ottostraße soll erhalten bleiben.
- Der Anschluss der Anliegerstraßen Schloßstraße, Arnegger Straße und Ottostra-

ße an die neue Streckenführung der B 28 stellt ein Problem dar. Die Höhenunterschiede erschweren eine Zusammenführung dieser Straßen. Die Kreisverkehrslösung scheint hier am meisten Lösungspotential zu haben. Hier erscheint eine städtebauliche ansprechende und bürgerfreundliche Ausgestaltung dieses Kreisverkehrs in Zusammenhang mit der Renaturierung der „Bläle“ und der Bewirtschaftung der Kalten Herberge und mit wirksamem Lärmschutz erforderlich.

Anbindungs-Variante 1:

Hier würde die Ulmer Straße 17 abgerissen und die Ottostraße und die Arnegger Straße hinter dem bisherigen Gebäude zusammen geführt. Durch die Steigung ist diese Variante völlig unmöglich. Entweder müsste man die Schloßstraße im unteren Bereich wesentlich steiler machen oder man müsste den gesamten Verkehr der Ottostraße und Arnegger Straße auf einem Niveau, das 2 Meter über dem bisherigen Straßenniveau liegt, hochführen und diesen Verkehr an der Stelle, an der die Schloßstraße bisher in die B28 mündet, an die B28 anbinden. Denn es muss an der Kreuzung ein Aufstellplatz bestehen, der auch für LKWs geeignet ist.

Anbindungs-Variante 2:

Hier würde der Verkehr einschließlich LKWs zwischen dem Gebäude Arnegger Straße 1 und der gegenüberliegenden Betonmauer durchgeführt. Die Straße ist dort 4,60 m breit. Da kommen 2 PKWs aneinander vorbei, wenn sie langsam fahren. Diese Stelle ist für die Durchfahrt von 7500 Autos pro Tag nicht geeignet. Es kommt zwar auf einer Seite ein 2m breiter Gehweg dazu. Der ist teilweise oben durch einen Balkon überbaut. Auf der anderen Seite mündet ein Fußweg in die Arnegger Straße, da sind auch Garagen. Beides müsste wegkommen. Auf den Fußweg kann man jedoch nicht verzichten. Diese Variante kann man nicht ernst nehmen.

„Anbindungs-Variante 2a“:

Wenn das Gebäude Arnegger Straße 1 abgerissen würde, könnte ich mir die gemeinsame Anbindung der Ottostraße und Arnegger Straße über diese Strecke vorstellen. Beide Straßen würden an der Stelle in die B28 geführt, an der bisher nur die Arnegger Straße geführt wurde. Der Aufstellplatz für Fahrzeuge müsste dann natürlich rechtwinklig zur B28 sein. So könnte man die Variante 1 (Direktunterführung) mit der Anbindungs-Variante 2a kombinieren. Die Direktunterführung benötigt 320 m Länge, das wäre in der Kombination evtl. knapp möglich.

Diese Variante hätte jedoch folgende weitere Nachteile:

Für die Verkehrssicherheit ist es sicher schlecht, wenn zwei Straßen in 10-20 m Abstand in die B28 münden (Schloßstraße und die Kombination Ottostraße/Arnegger Straße). Außerdem müssen an der Stelle auch Fußgänger über die Straße geführt werden. Die Bushaltestelle muss dann wahrscheinlich an der Rampe angebracht sein.

Anbindungs-Variante 3:

Abbruch des Gebäudes Arnegger Straße 1 und Anbindung mit einem Kreisverkehr.

Grundsätzlich wäre das die sinnvollste Variante, da der Verkehr damit relativ gleichmäßig fließen kann (siehe „Verkehrsfluss“).

Aber dieser Kreisverkehr müsste relativ nahe an den bisherigen Bahnübergang gerückt werden, um die notwendige Breite zu bekommen. Außerdem muss dann die Schloßstraße direkt nach dem Kreisverkehr an die B28 einmünden.

Kombination der Anbindungs- Variante 3 mit der „Variante 1 Direktunterfahrung“ ist nicht möglich.

Begründung: Lt. Plan der Variante 1 sind 76 Meter mit 8% Steigung nötig. Wenn die Ottostraße über einen Kreisverkehr angebunden würde, wären aber nur ca. 50 m vorhanden.

Am besten ist es, wenn der Durchgangsverkehr nicht durch den Ort rollt. Wenn sich das nicht vermeiden lässt, sollte der Verkehr ruhig und gleichmäßig rollen. Das geht am besten, wenn Seitenstraßen über Kreisverkehre angebunden werden.

Nur wenn die Anbindung der K7383 (bei Variante 1+2), die neue Anbindung an der „Stadelwiese“ und die Anbindung der Ottostraße etc. über Kreisverkehre laufen, wird sich der Verkehrsfluss überhaupt verbessern. Wenn auch nur eine der Straßen durch eine Ampel angebunden werden muss, verbessert sich der Verkehrsfluss nicht.

Anschluss Süd: Lösung durch H4-Variante

- Bei Planungsvariante 1 ist keine vernünftige Anbindung der Schloss-, Arnegger- und Otto-Straße möglich.
- H4-Lösung mit der Option einer „kleinen Tunnellösung“ wäre jetzt die beste Variante zur Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs in Blaustein-Klingenstein.
- H4-Lösung (Schrägunterführung) sah vor, die Unterführung auf der Südseite bis nach dem Gasthaus „Kalte Herberge“ fortzuführen und im Bereich der Ortsmitte von Klingenstein zu überdeckeln. So könnten die Einmündungen von Schloss-, Arnegger- und Ottostraße wie heute verbleiben und auf Höhe der Einmündung Schulstraße an die B28 angeschlossen werden.
- Falls bei dieser Lösung ein paar Parkplätze bei der „Kalten Herberge“ verloren gehen würden, so könnten diese auf dem Gelände der ehemaligen Firma „Meteor“ angelegt werden.
- Ganz außer Acht gelassen wurde bisher bei der H4-Lösung die spätere Möglichkeit der Fortführung der Untertunnelung Richtung Süden in den Berg hinein zu einer „kleinen Tunnellösung“. Dadurch könnten die Anwohner der Ulmer

Straße in Klingenstein weitgehend vom Verkehr entlastet werden.
Anschluss Nord
Ist es absolut notwendig, einen Kreisverkehr auf dem Gelände der Stadelwiesen zu bauen?
Anbindung der Ehrensteiner Straße
Es sollte ein Kreisverkehr auf dem Gelände vor und auf dem Gelände der jetzigen Esso-Tankstelle gebaut werden. Das Grundstück der Esso-Tankstelle ist an der Stelle ca. 30 m breit. An diesen Kreisverkehr sollte dann die Ehrensteiner Straße angebunden werden, um den Verkehrsfluss weniger zu beeinträchtigen. An dem gleichen Kreisverkehr könnte das komplett neu geplante Wohngebiet bei den Stadelwiesen erschlossen werden. Dieser Kreisverkehr würde die bisher bei Variante 1 und 2 geplanten Kreisverkehre ersetzen.
Steigung und Gefälle im Bereich der Unterführung
Bei einer 8 %igen Auf- und Abfahrt müsste nicht nur der Schwerverkehr beim Abwärtsfahren schalten und bremsen, dann beim Aufwärtsfahren wieder schalte und beschleunigen. Dies verursacht mehr Lärm, Abgase und Abrieb, Feinstaub usw. als flachere Auf- und Abfahrten. Je flacher eine Unterführung angelegt wird, desto ruhiger kann der Verkehr fließen. Für die Ortsmitte von Klingenstein würde sich daher eine Verschlechterung ergeben. Auch bei Schnee und Eis würde eine flachere Auf- und Abfahrt Vorteile haben. Vor allem im Winter kann es im Bereich der Rampen glatt werden. Dort kann es auch feucht werden. Schneeverwehungen sind zu erwarten.

Die Antworten des Planungsteams:

2.1 Wie wird die Unterführung geplant?

Bei der Planung von Straßen sind viele Richtlinien und Normen zu beachten. Aus diesen Vorgaben entnehmen die Straßenplaner beispielsweise, wie groß und breit ein Kreisverkehr sein sollte. Auch die Kurvenradien und Längsneigungen rund um die möglichen Unterführungen werden gemäß den Richtlinien geplant. Denn nur so können die Voraussetzungen für ein sicheres aber auch flüssiges und zügiges Fahren geschaffen werden. Damit werden auch Lärm und Schadstoffausstoß verringert.

2.2 Wie werden die Anschlüsse geplant?

Egal, ob Variante 1, 2 oder 3 gewählt wird: Nach der Entscheidung für eine Variante müssen alle Straßen, südlich und nördlich der neuen Unterführung, verkehrssicher angebunden werden. Wei-

terhin müssen die Anschlüsse die Voraussetzung für den Erhalt eines geschlossenen übergeordneten Straßennetzes schaffen.

2.2.1 Rückblick

Bereits im Zuge der Planungen in den 1980-Jahren wurden mehrere Varianten mit unterschiedlichen Anbindungslösungen an das vorhandene Straßen- und Wegenetz untersucht (z.B. die so genannte „H4-Variante“). Diese Planungen wurden durch einen Bürgerentscheid mit dem Ziel einer „großen Lösung“ gestoppt. Im Jahr 2009 ist die Stadt Blaustein mit der Bitte um Wiederaufnahme der Planungen zur Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der B 28 in Klingenstein an das Regierungspräsidium Tübingen heran getreten. Insofern hat sich die Aufgabenstellung geändert, es geht nun um die Beseitigung des Bahnübergangs.

Auch die fachlichen Richtlinien und gesetzlichen Vorgaben haben sich geändert. Daher hat das Regierungspräsidium auf deren Basis im Jahr 2010 mehrere neue Bausteine für die drei relevanten Abschnitte „Anschluss Süd“, „Unterführung“ und „Anschluss Nord“ entwickelt. Aus diesen Bausteinen wurden in Abstimmung mit der Stadt Blaustein die Varianten 1, 2 und 3 mit den jeweiligen Anschlussvarianten zusammengesetzt. Für die schlussendlich gewählte Unterführungsvariante soll anschließend die jeweils bestmögliche realisierbare Anschlussvariante „Süd“ bzw. „Nord“ gewählt werden. Dabei gilt insbesondere zu beachten, dass die Anschlüsse nicht beliebig nah an die Unterführung geplant werden können, da einerseits das Gefälle/die Steigung zu berücksichtigen sind oder aber die notwendige Grundwasserwanne auch den jeweiligen Anschluss umfassen müsste.

2.2.2 Anschluss Süd

Für den südlichen Anschluss an eine neue Unterführung gibt es vier Bausteine. Ein Baustein beinhaltet eine Trassierung, die die B 28 neu zwischen der „Kalte Herberge“ und der Schule/dem Kindergarten entlang führen würde. Dieser Baustein muss aus städtebaulichen Gründen abgelehnt werden, da er den Entwicklungsabsichten der Stadt Blaustein entgegensteht. Er wird daher nicht weiter verfolgt.

Die drei verbleibenden Bausteine werden nach der Entscheidung für eine Unterführungsvariante im Detail geprüft und – sofern sie realisierbar sind – weiter ausgeplant. Die Überlegungen und Vorschläge der Bürger werden dabei in die Abwägung einfließen.

Sollte ein höhengleicher Anschluss der Ottostraße, Arnegger Straße und Schlossstraße gemäß den Richtlinien und Vorgaben nicht möglich sein, wäre eine Alternative zu entwickeln. Hierbei könnte eine Anschlussvariante entsprechend der „H4-Lösung“ aus dem Jahr in die Überlegungen einbezogen werden.

2.2.3 Anschluss Nord

Es können Lösungen sowohl mit Einmündungen oder Kreuzungen als auch mit Kreisverkehren entwickelt werden. Kreisverkehre haben bei einer ausreichenden Kapazität i.d.R. den Vorteil eines stetigeren Verkehrsflusses und damit geringere Lärm- und Schadstoffemissionen als Einmündungen oder Kreuzungen.

Die möglichen Bausteine für den Anschluss Nord werden maßgeblich von den städtebaulichen Entwicklungsabsichten der „Stadelwiesen“ beeinflusst und sind deshalb in enger Abstimmung mit der Stadt Blaustein zu gestalten.

2.3 Steigung und Gefälle im Bereich der Unterführung

Die Möglichkeiten der Verringerung der Steigung bzw. des Gefälles im Bereich der Rampen sind unter anderem abhängig von der erforderlichen Anbindung der untergeordneten Straßen und der Grundstücke. Bei Variante 3 sind weitere Zwangspunkte der bisher geplante Kreisverkehr im Bereich Stadelwiesen sowie eine erforderliche neue Straßenbrücke über die Blau, die hochwasserfrei auszuführen wäre.

In der Detailplanung werden die sich bietenden Spielräume ausgenutzt, um die Neigung zu minimieren. Entsprechend dem Regelwerk „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt, Ausgabe 2006), Tabelle 20, ist bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h eine Höchstlängsneigung von 8% zulässig.

Eine künftige Längsneigung von 8% lässt auch bei Winterwetter zu keine erheblich kritischeren Verkehrsverhältnisse erwarten als bei ebenen Straßen, da Hauptverkehrsstraßen bei Schneefall und Glatteisgefahr grundsätzlich bevorzugt geräumt werden und das Fahrverhalten grundsätzlich an die Witterungsverhältnisse anzupassen ist.

3 Bahnparallele Trassierung der B 28 (Variante 3) und Entlastung von Herrlingen

Zum Thema „Variante 3, bahnparallele Trassierung der B 28“ erreichten uns von den Bürgerinnen und Bürgern folgende Stellungnahmen und Fragen:

Variante 3

Ampelanlage B 28 beim Lokal „Schwarzbrenner“

Das verkehrstechnische Problem liegt seit ca. 10 Jahren (Umbau durch DB Netz AG) nicht mehr bei dem Bahnübergang, sondern an der Ampelanlage in Herrlingen.

Bei den Varianten 1 und 2 bleibt die Verkehrsbelastung an der Ampel vor dem „Schwarzbrenner“ mit Lärm- und Luftbelastung durch Abbremsen, Anfahren, Stehen, Abrieb, Feinstaub usw. hoch.

Starke Verkehrsbehinderungen entstehen vor allem bei geöffneten Bahnschranken. Der

Verkehr aus der Walter- bzw. Heinrich-Otto-Str., der Weiherstr. sowie der Ehrensteiner Str. kann besser in die B 28 abfließen, wenn die Bahnschranke geschlossen ist.

Des Weiteren hilft derzeit der Bahnübergang an der Regulierung des Verkehrs aus der Ehrensteinerstrasse.

Bei Variante 3 würde das Verkehrsaufkommen an der Ampelanlage „Schwarzbrenner“ und damit in Herrlingen reduziert.

Mit Variante 1 oder Variante 2 besteht immer noch das Nadelöhr in Herrlingen an der Ampelanlage.

Durchfahrt der B28 an der Einmündung Weiherstraße in Richtung Schwarzbrenner-Ampel sollte gesperrt werden, bzw. nur für Anliegerverkehr frei gegeben werden. Das Areal am alten Steinbruch könnte somit zusammengefasst werden oder besser eingeteilt werden und es gäbe keinen Durchgangsverkehr, würde sich für den Wohnungsbau somit gut anbieten.

Die Situation an der Einmündung Weiherstraße/B28 wäre entschärft.

Variante 3 und Auswirkungen auf Tiere

Die kleine Lauter, der Blaukanal und die „alte Blau“ sowie der noch nicht (wie erst auf der Inselspitze in diesem Bereich) gerodete alte Baumbestand, u. a. Weiden, am südlichen Ufer der „alte Blau“ wären nicht involviert.

Wasseramsel, Eisvogelpaar, Specht, Rotmilan, Mehl- und Rauchschnalbe, Bachstelze, Zaunkönig, Zwerg-, Haubentaucher, Mandarinentenpaar, Teich- und Blässhuhn, Libellen, Bläulinge, Zauneidechse, Blindschleiche, Ringelnatter, Spitzmaus, Bachnelkenwurz, Wasserlilie, rote Pestwurz, die sich im Bereich Blau-Kanal und „alte Blau“ befinden sowie Lachsforelle, Groppe und in der „alte Blau“ die Laichablage, für die der Auwald nicht mehr zur Verfügung steht, wären nicht involviert.

Im Bereich Blaukanal bis direkt vor das Kraftwerk, da sich dort durch die U-Form des Gebäudes und die damit verbundene Wärme immer Insekten aufhalten, und im gesamten Bereich „alte Blau“ (ab dem Wehr, durch das „Interglas“-Gelände, bis zum Einlauf nach B 28-Brücke und Comfort-Hotel in den Kanal) halten sich Fledermäuse, z. B. die Wasserfledermaus, die Zwergfledermaus und die Breitflügelfledermaus auf. Sogar im Kraftwerksraum suchten bei einem Wintereinbruch ca. 250 Mehlschwalben Schutz und fanden davor ihre Nahrung.

Kanal und „alte Blau“ sind ebenfalls Jagd- und Aufenthaltsquartier eines Eisvogelpaars. Würden die Tiere bei neuerlichen Baumaßnahmen in Form eines Kreisverkehrs nahe diesem früheren „Interglas“-Eingangsbereich wieder in Mitleidenschaft gezogen?

Die „Interglas“-Überbauten über die „alte Blau“ und die Alte-Blau-Brücke wurden dort von mindestens 20 Fledermäusen zur Jagd unterflogen. Im Blau-Bereich auf Höhe der Wohnhäuser hinter dem Comfort-Hotel jagen in größerer Höhe ebenfalls Fledermäuse. Quartier

haben die Fledermäuse sicherlich nicht nur unter den „Interglas“-Überbauten über die Blau oder den schon länger stehenden Hallen, Gebäuden und sonstigen Unterschlüpfen in dieser Umgebung gefunden.

Alternative zu Variante 3

- Variante 3 leitet den Verkehr durch Herrlingen, der bis jetzt von und nach Blaubeuren über Arnegg verläuft.
- Bahnübergang in der Nähe des Herrlinger Bahnhofs muss erhalten bleiben. Wie soll der Verkehr bei geschlossener Schranke laufen?
- Es gibt auch bestimmt andere Möglichkeiten, die Verkehrslage in Herrlingen zu entspannen. Zum Beispiel ein Kreisell bei der Einmündung der Kreisstraße aus dem Weiherbachtal.
- Oder, dass die Zufahrt von Weidach aus in die B28 nur in Richtung Hauptbahnhof möglich ist. Dies in Verbindung mit einem Fußgängerüberweg würde den Verkehrsfluss erheblich beschleunigen.
- Um das Interglasgelände als potentielles Wohngebiet attraktiv zu machen, wird anstelle der Durchquerung des Interglasgeländes für die Umfahrung der Ampel folgende Änderung zu Variante 3 (Umfahrung Ortskern Herrlingen) angeregt. Der Anschluss der Ehrensteiner Straße und des Verkehrs aus Richtung Bollingen (Weiherstraße) und Mähringen soll durch eine Verlegung der B28/Blautalstraße geschehen
 - Entweder entlang des Nordrands der Blau über das Bauhofgelände mit einer Lauterbrücke und einem Kreisverkehr etwa auf dem Gelände des öffentlichen Kiesparkplatzes östlich des Nettomarkt.
 - Oder über den Kiesplatz östlich der Flüchtlingsunterkunft, dann über eine Blaubrücke und mit einem Kreisverkehr auf dem Gelände der alten Violla („Schnakenvilla“) im Blauwinkel.

Als Vorteil dieser Lösung erscheint, dass das dafür benötigte Gelände teilweise bereits in kommunalem Besitz und teilweise unbebaut ist, so dass mit der Maßnahme eventuell zeitnah begonnen werden könnte.

Die Antworten des Planungsteams:

3.1 Vorteile für die Einmündung K 7383 / B 28 (Blautalstraße/Bahnhofstraße) in Herrlingen („Schwarzbrenner“)

Das vorliegende Verkehrsgutachten prognostiziert bei Variante 3 im Jahr 2025 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 6.500 Kfz/24h auf der jetzigen B 28, Blautalstraße (vgl. Ver-

kehrsgutachten, Plan 11.1). Im Prognosebezugsfall, d.h. ohne Beseitigung des Bahnübergangs, werden im Jahr 2025 19.000 Kfz/24h auf der B 28 berechnet (vgl. Verkehrsgutachten, Plan 8.1). Durch die Variante 3 ist insofern eine Entlastung der Einmündung K 7383 / B 28 und damit einhergehend eine Verringerung der dortigen Rückstaus zu erwarten.

Zur vertieften Beurteilung der Situation an dieser Einmündung beabsichtigt das Planungsteam wie folgt vorzugehen:

- An der Einmündung K 7383 / B 28 soll zunächst eine Verkehrsschau stattfinden. Die Verkehrsschau wird von der Verkehrskommission durchgeführt. Zu ihr gehören die Polizei, die Stadt Blaustein, die Straßenverkehrsbehörde im Landratsamt sowie die Straßenbaulastträger, also das Regierungspräsidium für die B 28 und das Landratsamt für die K 7383. Im Rahmen der Verkehrsschau erörtern die Beteiligten, welche unmittelbaren Möglichkeiten zur Verbesserung der Qualität der Kreuzung bestehen.
- Im Rahmen der Fortschreibung des vorliegenden Verkehrsgutachtens wird der Verkehrsgutachter die Leistungsfähigkeit dieser Einmündung sowie des bestehenden Kreisverkehrs in Herrlingen für die Varianten 1 bis 3 untersuchen.

3.2 Sperrung der B 28 alt zwischen Kreisverkehr Herrlingen und Einmündung B 28 / L 1239 für den Allgemeinverkehr

Bei einer Realisierung der Variante 3 verbleibt gemäß Verkehrsgutachten auf der Blautalstraße/B 28 alt ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von 6.500 Kfz (vgl. Verkehrsgutachten, Plan 11.1). Der Streckenabschnitt würde nach der Beseitigung des Bahnübergangs zu einer Gemeindestraße abgestuft. Weiterführende Maßnahmen, wie z.B. die Verkehrsberuhigung in einzelnen Gemeindestraßen, könnten dann durch die Stadt Blaustein vorgenommen werden.

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsgutachtens soll ein Planfall untersucht werden, der eine Nutzungsbeschränkung des genannten Streckenabschnitts vorsieht.

3.3 Überlastung Knotenpunkt B 28 / L 1239 (Blautalstraße / Weiherstraße)

Auch für diese Einmündung soll die Leistungsfähigkeit für die Varianten 1 bis 3 im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsgutachtens untersucht werden.

Die von den Bürgern eingebrachten Beschreibungen der aktuellen Verkehrssituation rund um die genannten Kreuzungen werden der Verkehrskommission und dem Verkehrsgutachter zugeleitet. Die Ergebnisse der Verkehrsschau sowie des Verkehrsgutachtens fließen in die weitere Variantenabwägung ein.

3.4 Negative Auswirkungen einer bahnparallelen Führung (Variante 3)

Beim Vergleich der Variante 3 mit den Varianten 1 und 2 ist zu beachten, dass Variante 3 neben der Beseitigung des Bahnübergangs eine Neutrassierung eines ca. 550 m langen Teilstücks der B 28 beinhaltet. Variante 3 stellt damit auch eine „kleine Umfahrung“ von Blaustein dar. Da die aktuelle Aufgabenstellung „Beseitigung des Bahnübergangs“ lautet, ist auch das „Umfahrungsstück B 28“ mit all seinen Belangen in den Vergleich mit den „reinen“ Beseitigungs-Varianten 1 und 2 einzubeziehen:

3.4.1 Tiere/Pflanzen und Artenschutz

Der Flächenverbrauch von bisher unversiegelten Flächen auf den Stadelwiesen ist auf Grund der erforderlichen Dimensionierung der B 28 für etwa 17.000 Kfz/Tag sowie des erforderlichen Abstands zur Bahnlinie bei Variante 3 erheblich höher.

Im Untersuchungsgebiet hat der vom Regierungspräsidium beauftragte Biologe insgesamt fünf Fledermausarten nachgewiesen. Sämtliche Arten sind streng geschützt. Die Arten nutzen das Gebiet und hier speziell die Blau als Jagdgebiet. Für die Wasserfledermaus besteht darüber hinaus sehr wahrscheinlich ein Quartier an der Eisenbahnbrücke über die Blau.

Variante 3 tangiert des Weiteren lokal bedeutende Brut- und Jagdgebiete verschiedener Vogel- und Fledermausarten sowie Fließgewässerabschnitte von Blau und Kleiner Lauter, die aufgrund von Vorkommen gefährdeter Vogel- und Fischarten von regionaler Bedeutung sind.

Im Vergleich zu den Varianten 1 und 2 sind bei Variante 3 somit verschiedene artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen abzusehen, die abgearbeitet werden müssen. Bei den Varianten 1 und 2 sind aus faunistischer Sicht die mit Abstand geringsten Beeinträchtigungen zu erwarten. Grundsätzlich sind erhebliche Beeinträchtigungen von wertgebenden und geschützten Tierarten zu vermeiden und ggf. zu kompensieren. Dies schreibt das Naturschutzgesetz vor. In einem Landschaftspflegerischen Begleitplan erfolgt dies über geeignete Vermeidungs-/Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Da die faunistischen Bestandserfassungen bereits 2010 stattfanden, wird in diesem Jahr der Biologe eine Überprüfung und Aktualisierung der Daten vornehmen. Die Hinweise der Bürger auf Vorkommen von Tierarten gibt das Planungsteam an den Gutachter weiter.

3.4.2 Städtebauliche Entwicklungsabsichten der Stadt Blaustein auf den Stadelwiesen

Die Stadelwiesen würden bei Variante 3 vom Verkehr „eingeschlossen“. Denn auf der Blautalstraße verblieben ca. 6.500 Kfz/Tag und auf der neuen B 28 würden durchschnittlich ca. 17.000 Kfz/Tag fahren (vgl. Verkehrsgutachten, Plan 11.1). Die Folge ist eine Verlärmung von mehreren Seiten, was die städtebauliche Entwicklung sehr stark einschränkt (siehe dazu auch Punkt 5).

3.4.3 Bahnübergang westlich des Bahnhofs Herrlingen

Ob die Aufrechterhaltung des Bahnübergangs bei einer Realisierung der Variante 3 möglich ist, ist in Abstimmung mit der DB Netz AG zu überprüfen. Falls die Aufrechterhaltung nicht möglich ist, sind Alternativen zu entwickeln.

4 Lärm und Schadstoffe

Zu den Themen „Lärm und Schadstoffe“ erreichten uns von den Bürgerinnen und Bürgern folgende Stellungnahmen und Fragen:

Lärm und Schadstoffe

- Auf den Plänen zum Lärm ist die Belastung bei einer Straßenführung auf der Ebene und bei Steigungen gleich bewertet. Daraus schließe ich, dass beim Lärmgutachten nicht berücksichtigt wurde, dass bei der starken Steigung nach der Unterführung zusätzlicher Lärm durch die Berg-Fahrt entsteht.
- Bedenken der Anwohner Blautalstr./Bahnhofstr. sind wegen Schallschutz unbegründet. Hinzu kommt, dass diese Straße (Variante 3) dann auf der Rückseite der Grundstücke mindestens 3x so weit entfernt ist wie jetzt auf der Vorderseite dieser Grundstücke.
- Bei Variante 2 und 3 wären die Häuser Ottostraße 1 – 9/1 von starkem zusätzlichem Lärm betroffen. Die Nutzung der Gärten und damit die Wohnqualität wäre bei den Gebäuden Ottostraße 1-7 stark eingeschränkt.
- Bei der Betrachtung des Lärms bringt keine der vorgestellten Varianten einen Vorteil für die Blausteiner Bürger.
- Die Lärmbelastung durch eine bahnparallele Führung der B 28 würde sich an der bisherigen B 28 verringern und in diesem Maße an die Trassenführung entlang der Bahn, die bereits lärmbehaftet ist, anschließen.
- Die Fahrstrecke von der Ortsmitte Klingenstein bis zum Bahnhof Herrlingen ist bei der Planungsvariante 3 deutlich kürzer und ohne stauerzeugende Ampelanlage. Dadurch wird bei jeder Fahrt Kraftstoff eingespart und weniger CO₂ ausgestoßen.

Die Antworten des Planungsteams:

4.1 Einfluss der Straßenneigung auf Lärm und Schadstoffe

Für den vom Straßenverkehr verursachten Lärm und den ausgehenden Schadstoffen gibt es gesetzlich vorgegebene Grenzwerte, die nicht überschritten werden dürfen. Sollte eine Überschreitung berechnet worden sein, muss das Regierungspräsidium (bzw. der Bund) Schutzmaßnahmen ergreifen und bezahlen, so dass die Grenzwerte eingehalten werden.

Sowohl die Straßenneigungen als auch die Art einer Kreuzung (z.B. Kreisverkehr oder Einmündung ohne Ampel) fließen in die geltenden Berechnungsprogramme zu Lärm und Schadstoffen ein.

Um festzustellen, ob bei Variante 1 der Lärm zunimmt, werden die berechneten Lärmwerte mit dem sogenannten Prognosebezugsfall verglichen (vgl. Verkehrsgutachten, Kap. 4.2). Der aktuelle Prognosebezugsfall ist die Verkehrssituation im Jahr 2025, für den Fall, dass der Bahnübergang nicht beseitigt würde. Der Vergleich zeigt, dass bei einer lärmabsorbierenden Ausführung der Stützwände entlang der Rampen keine Lärmzunahme im Bereich der neuen Straßenunterführung zu erwarten ist.

Bei der Beurteilung der Schadstoffemissionen ist zu berücksichtigen, dass es derzeit viele Rückstauungen gibt. Dies führt dazu, dass die Emissionen über einen längeren Zeitraum an der gleichen Stelle ausgestoßen werden und ein stetes Abbremsen und Anfahren erforderlich ist.

Daher muss es Ziel der weiteren Detailplanung sein, einen stetigeren Verkehrsfluss und damit geringere Lärm- und Schadstoffemissionen zu erreichen. Dazu gehört auch, die sich bietenden Spielräume auszunutzen, um ggf. die Neigung zu minimieren.

4.2 Variante 3 verlärmte Stadelwiesen weiterhin von Norden sowie auch von Süden

Die Lärmberechnungen für Variante 3 zeigen, dass auf Grund der verbleibenden Verkehrsbelastung von ca. 6.500 Kfz/Tag entlang der Blautalstraße weiterhin Lärmimmissionen zwischen 64 und 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts zu erwarten sind. Dies bedeutet, dass im Vergleich zum Prognosebezugsfall die Lärmreduktion zwischen 3 und 6 dB(A) liegt.

Entlang der verlegten B 28 (Variante 3) ergeben sich durchgängig Werte von über 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts.

Die Stadelwiesen würden demnach sowohl von der B 28 alt (Blautalstraße) wie auch von der neuen bahnparallelen B 28 verlärmte. Eine städtebauliche Entwicklung in Richtung Wohnen könnte damit unattraktiv werden und würde ggf. eine hohe Lärmschutzwand auf der Südseite erforderlich machen, die durch die Stadt zu finanzieren wäre.

Möglicherweise würde eine Durchfahrtsbegrenzung der jetzigen B 28 (Blautalstraße) eine Verringerung des Lärms für die Stadelwiesen bringen (siehe dazu auch Punkt 3.2).

5 Private Belange

Zu den Themen „Eigentum“ und „Erreichbarkeit privater Grundstücke“ erreichten uns von den Bürgerinnen und Bürgern folgende Stellungnahmen und Fragen:

private Belange
Eigentum <ul style="list-style-type: none">• Bei Planungsvariante 1 müsste das Wohn- und Geschäftshaus in der Ulmer-Str. 17 weichen.• Eine Abklärung der Eigentums-Aufgabe der jeweils Betroffenen vor einer Varianten-Entscheidung wäre sinnvoll.
Erreichbarkeit von privaten Grundstücken <ul style="list-style-type: none">• Mit Variante 1 ist das Grundstück Ulmer Str.11 (Flurgrundstück 299/2 und 301/1) abgeschnitten.• Nach LBO müssen „Zur Durchführung wirksamer Lösch- und Rettungsarbeiten durch die Feuerwehr (...) geeignete und von öffentlichen Verkehrsflächen erreichbare Aufstell- und Bewegungsflächen für die erforderlichen Rettungsgeräte vorhanden sein.“

Es folgen hier die Stellungnahmen und Antworten zu den Fragen:

5.1 Eigentum muss soweit wie möglich geschützt werden

Eingriffe in das Eigentum Privater sind möglichst gering zu halten. Bei der vorliegenden Maßnahme lassen sie sich voraussichtlich bei allen Varianten jedoch nicht vermeiden. Spätestens nach der Festlegung einer Vorzugsvariante nimmt das Regierungspräsidium zusammen mit der Stadt zu den betroffenen Grundstückseigentümern direkten Kontakt auf, um ggf. Grundstücke frei zu erwerben. Sollte dies nicht möglich sein, werden im späteren Genehmigungsverfahren (Planfeststellung) die privaten und öffentlichen Belange gegeneinander abgewogen.

5.2 Erreichbarkeit von privaten Grundstücken muss gewährleistet sein

Die im März 2016 vorgestellten Trassenvarianten basieren auf der so genannten „Vorplanung“. Details, wie z.B. die Wiederherstellung von Zufahrten zu den einzelnen Grundstücken, sind darin noch nicht enthalten. Nach der Variantenentscheidung ist die Vorzugsvariante planerisch detailliert auszuarbeiten. Dabei ist auch die Erreichbarkeit der privaten Grundstücke mit zu planen.

6 Sonstiges

Darüber hinaus erreichten uns die folgenden Anmerkungen und Fragen:

Sonstiges
Hochwasserschutz <ul style="list-style-type: none">• Welche Auswirkungen haben die Rahmenbedingungen des Hochwasserschutzes?
Berücksichtigung des Bläle <ul style="list-style-type: none">• Wenn das Kleingewässer „Bläle“ im Bereich der Brücke Ehrensteinerstrasse (Flurgrundstück 144/9 und 271/2) gestaut wird, folgt in ca. 2 Tagen nach Stauung Wassereintritt im Keller.• Im Bereich 299/2 und 144/10 gab es bis vor ca. 20 Jahren eine Brücke unter der B28. Ein Kleingewässer, welches entlang der Eisenbahn führte, wurde hier ins das „Bläle“ entwässert. Dieser damalige Rückbau der Brücke führte zu einer Grundwasserpegelerhöhung.
Verkehrsbehinderungen während der Bauphase <ul style="list-style-type: none">• In der Bauphase bringt die Maßnahme eine erhebliche Zusatzbelastung. Man muss ja mit einer Bauphase von 1,5 Jahren rechnen. Baustelle und ggf. Umleitungen können negative Auswirkungen auf Unternehmer und Gastwirte haben. Bei Variante 2 und 3 kann die Bauphase zu einem großen Teil ohne Beeinträchtigung des bisherigen Verkehrs durchgeführt werden.• Falls die Variante 1 ausgeführt wird, kann die Bauphase besonders schwierig sein. Der Platz direkt neben der bestehenden B28 Richtung Osten sollte für eine mögliche Umleitungsstrecke während der Bauphase genutzt werden.
Kosten/Nutzen <ul style="list-style-type: none">• Für die Beseitigung des Bahnübergangs sollen 10-15 Mio. € Steuergelder eingesetzt werden. Als Ergebnis wird erwartet, dass es für die Autofahrer und Bürger nicht schlechter als vorher wird. Die Bürger vor Ort profitieren jedoch nicht davon.• Die Bahn hat durch die Schließung des Bahnübergangs Klingenstein den Vorteil, dass die Bahnlinie z.B. für eine S-Bahn besser genutzt werden kann. Von einer möglichen S-Bahn würden die Bürger Blausteins profitieren.
Erhalt Bahnwärterhäuschen <p>Kann das alte Bahnwärterhäuschen stehen bleiben, ebenso wie die alte Kastanie und die Birken auf dem Gelände des Bahnwärterhäuschens zur Ulmer Str. hin?</p>
Rad- und Fußverkehr <p>Welche Konsequenzen für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen hat die geplante Un-</p>

terführung der B 28? Die Verbesserungen für Bahn- und Kraftfahrzeuge sollten keine negativen Auswirkungen auf Fußgänger und Radfahrer haben, d.h. an dem Platz oder in zumutbarer Entfernung des bisherigen Bahnübergangs sollte eine barrierefreie Fußgänger- und Radfahrerüberführung der Bahnlinie gebaut werden.

Die Antworten des Planungsteams:

6.1 Regierungspräsidium erstellt ein Hochwasserschutz-Konzept

Das Regierungspräsidium Tübingen, Fachreferat „Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz: Donau – Iller“ erarbeitet derzeit ein Hochwasserschutzkonzept. Die Ergebnisse werden in die Planungen zur Beseitigung des Bahnübergangs übernommen. Ob das Gebiet „Stadelwiesen“ nach der Umsetzung von Hochwasserschutzmaßnahmen dann noch als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen ist, bleibt abzuwarten.

6.2 Bläle wird berücksichtigt

Die Informationen zum „Bläle“ und dem bahnparallelen früheren Abflussgraben der Blau werden an die Gutachter weiter gegeben, damit sie bei der Fortschreibung des Hydrogeologischen Gutachtens und der Hydraulischen Untersuchung sowie bei der Thematik „Hochwasserschutz Blaustein“ berücksichtigt werden können.

Bei der technischen Detailplanung zur Beseitigung des Bahnübergangs wird der Verlauf des Bläle ebenfalls berücksichtigt und ggf. in Abstimmung mit den Wasserbehörden und der Stadt angepasst.

6.3 Verkehrsbehinderungen während der Bauphase müssen möglichst vermieden werden

Die Dauer des Baus der Unterführung ist abhängig von der gewählten Variante. Aufgrund der komplexen Grundwasser- und Baugrundverhältnisse sollte Variante 2 in mindestens drei Teilabschnitten, Variante 3 in drei bis fünf Teilabschnitten gebaut werden, wodurch sich die Bauzeit jeweils verlängert. Möglicher Weise könnte bei einer Realisierung der Variante 2 oder 3 jedoch die bestehende B 28 mit Bahnübergang offen bleiben.

Variante 1 kann voraussichtlich zügiger gebaut werden. Da sie aber im Bestand verläuft, müsste auf längere Zeit eine Umleitung erfolgen.

6.4 Kosten/Nutzen-Verhältnis der Maßnahme

Zwei große Ziele werden mit der Beseitigung des Bahnübergangs verfolgt: Die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straße und Schiene durch den Entfall der höhengleichen Kreuzung der beiden Verkehrsträger sowie die zügigere und flüssigere Abwicklung des Straßenverkehrs. Damit werden

insbesondere für die Kraftfahrer Reisezeiten verkürzt und Lärm- und Schadstoffemissionen verringert. Die Bahn kann ohne Auswirkungen auf den Straßenverkehr ihre Taktung erhöhen und beispielsweise einen S-Bahn-Verkehr einführen.

Diese Vorteile kommen allen Verkehrsteilnehmern zugute. Dem sind die Kosten entgegen zu stellen. Zweifelsohne sind diese aufgrund der schwierigen und komplexen Ausgangsbedingungen relativ hoch. Letztendlich entscheidet der Baulastträger, der Bund, ob eine Beseitigung des Bahnübergangs in Blaustein wirtschaftlich ist.

6.5 Der Erhalt des Bahnwärterhäuschens ist abhängig von der Variantenentscheidung

Die Möglichkeit des Erhalts des Bahnwärterhäuschens sowie des Baumbestands auf diesem Gelände hängt u.a. von der gewählten Variante und dem dafür erforderlichen Baufeld aber auch von den Planungen eines Bahn-Haltepunktes in Klingenstein ab.

Grundsätzlich wird in der Planung versucht, Eingriffe in das Eigentum sowie die Umwelt zu minimieren. Falls dies nicht möglich ist, muss der Vorhabenträger eine Kompensation vorsehen.

6.6 Verkehrsführung für Radfahrer und Fußgänger

In den nun folgenden Planungsschritten wird die Verkehrsführung für Radfahrer und Fußgänger in die Planung integriert und mit den an der Planung Beteiligten abgestimmt. Neben möglichst geringen Umwegigkeiten für Radfahrer und Fußgänger ist auch die eventuelle Reaktivierung des Haltepunkts Blaustein-Klingenstein bei den Planungen zu berücksichtigen.

6.7 Hinweise an die Stadt Blaustein

In den Eingaben waren auch die nachfolgenden Hinweise enthalten, die in den Aufgabenbereich der Stadt Blaustein fallen und an diese weiter gegeben werden:

- unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse an der Heinrich-Otto-Straße und der Walter-Otto-Straße
- Ablagerung von Gartenabfällen im Bereich des früheren Abflussgrabens
- möglichst umweltschonende Straßenbeleuchtung
- Nichteinhaltung der Einwurfzeiten in die Glascontainer im Bereich der B 28