Blaustein

Gemeinde Blaustein
Alb-Donau-Kreis
Beschlussvorlage

Beratungsgremium:	**Gemeinderat**	
Sitzung am	**20.03.2012**	
Vorlagen Nr.	22/**2012**	☒ öffentlich ☐ nicht-öffentlich

Beratungsgegenstand:

Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs im Zuge der Bundesstraße 28 in Blaustein-Klingenstein
Öffentliche Vorstellung des Stands der Planung durch das Regierungspräsidium Tübingen

Beschlussantrag:

Kenntnisnahme

Vorberatungen:

Gemeinderat 15.03.2011

Empfehlung der Vorberatung:

Kenntnisnahme zum Stand der Planung

Thomas Kayser
Bürgermeister

Im Zuge der vom Regierungspräsidium Tübingen (RPT) wieder aufgenommenen Planung wurden als erste Schritte zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsstudie und eine Trassenplanung begonnen (siehe Anlagen).

Zur Koordination der Planung wurde ein Projektarbeitskreis (PAK) ins Leben gerufen, an dem Vertreter der Gemeinde, der Fachbehören, der Träger öffentlicher Belange und Verbände teilnehmen. Bei der ersten Sitzung des PAK am 22.11.2012 in Blaustein wurde der Stand der Planung vorgestellt und besprochen.
Dieser Stand und ein Ausblick auf das geplante weitere Vorgehen soll jetzt in öffentlicher Sitzung des Gemeinderats vom RPT vorgestellt werden.

Als nächste Schritte werden zunächst weitere Fachgutachten erstellt:

- Verkehrsgutachten-
- Lärmgutachten
- Schadstoffgutachten
- Hydraulische Untersuchung
- Hydrogeologische Untersuchung
- Baugrunduntersuchung.

Auf Grundlage dieser Gutachten soll die Planung weiter entwickelt werden.

Aus derzeitiger Sicht kann noch keine fundierte Aussage über den zukünftigen Verlauf der Trasse getroffen werden. Die Variante 4 (Verkehrsführung über die bestehnde Ehrensteiner Straße) muss der Vollständigkeit halber in die Untersuchung mit einbezogen werden, stellt aber keine tatsächlich gewollte Lösungsmöglichkeit dar.

Markus Krämer
Ortsbaumeister

Anlage 1

STAND DER UMWELTFACHLICHEN BEITRÄGE
Vorstellung der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit Fachbeiträgen zu Vegetation und Fauna
Frau Lenz, Büro „Lenz – Landschaftsplanung, Güglingen"

KURZFASSUNG

- **Funktion der UVS**
  Die UVS
  - ist der wesentliche Fachbeitrag des Straßenbaulastträgers zur Prüfung der Umweltverträglichkeit nach UVPG.
  - hat gutachterlichen Charakter.
  - dient der Linienfindung, d. h. der Findung der nach jetzigem Kenntnisstand machbaren / zielführenden Linienvarianten, die vergleichend zu untersuchen sind.
  - hat zum Ziel, in enger Zusammenarbeit mit dem Straßenbaulastträger, dem technischen Planer und auch in Austausch mit Trägern öffentlicher Belange unter mehreren Varianten die relativ gesehen umweltverträglichste Trassenvariante zu ermitteln.
- **Lösungsansätze**
  - Trassierung im Bestand: Unterführung der B28;
    in der UVS ebenfalls vergleichend zu diskutieren sind die Vor- und Nachteile einer Überführung der B 28.
  - Auf Grund der beengten Verhältnisse im innerörtlichen Bereich ist ggf. eine Schrägunterführung günstiger – in Verbindung mit einer Schrägunterführung bietet sich eine bahnparallele Weiterführung der B 28 bis zum Bahnhof in Herrlingen an.
  - Da beide Lösungsansätze - Trassierung im Bestand und Schrägunterführung - aufgrund der beengten Verhältnisse im Innerortsbereich von Klingenstein zu gravierenden Eingriffen, darunter auch in privates Eigentum, führen werden, müssen auch mögliche Lösungsansätze diskutiert werden, die solche Eingriffe u. U. vermeiden können. Geprüft wird deshalb auch, ob eine Trassierung über die Ehrensteiner Straße und die Mitbenutzung der z. Zt in Bau befindlichen neuen Bahnüberführung östlich Ehrenstein eine funktionierende, d. h. verkehrlich und städtebauliche sinnvolle Lösung sein kann.
  - Darüber hinaus ist in der UVS auch zu diskutieren, welche Folgen zu erwarten sind, wenn das Vorhaben nicht realisiert wird (Prognose-Nullfall / Vergleichsfall).
- **Untersuchungsraum der UVS**
  Auf Grundlage dieser verschiedenen Lösungsansätze ist ein vorläufiger Untersuchungsraum festgelegt worden, in dem alle direkten be- und entlastenden Wirkungen der zu untersuchenden Trassenvarianten diskutiert werden können, darunter z.B.
  - die Flächeninanspruchnahme,
  - die Verlärmung,
  - der (Luft-)Schadstoffeintrag und
  - die Trennwirkungen / Störung funktionaler Bezüge u. ä.
- **Aufbau einer UVS**
  Die UVS besteht aus
  - der Raumanalyse und
  - der Risikoanalyse.

  Die Raumanalyse mit
  - den Bestandsaufnahmen / Bestandsbewertungen,
  - der Abgrenzung von hochwertigen, schutzwürdigen oder empfindlichen Bereichen,
  - der Definition von Flächen, die aufgrund der Wertigkeit / Schutzwürdigkeit / Empfindlichkeit nicht (Tabuflächen) oder möglichst nicht (Problemflächen) in Anspruch genommen werden sollen und – darauf aufbauend -
  - den Hinweisen zur Ausformung von Trassierungslinien

  ist abgeschlossen und wird im Folgenden erläutert.

  Zur Raumanalyse sind bereits folgende Fachbeiträge bearbeitet worden:
  - Vegetationskundlicher Fachbeitrag:
    Bearbeitung: Institut für Botanik und Landschaftskunde, Th. Breunig, Karlsruhe
  - Faunistischer Fachbeitrag:
    Bearbeitung: Dipl.-Biol. M. Kramer, Tübingen

- **Schutzgüter nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG)**
  § 2 UVPG schreibt vor, dass in einer UVS die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter
  - Mensch
  - Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt,
  - Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaft,
  - Kulturgüter und sonstige Sachgüter
  - sowie die Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern

  zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten sind. Hinter diesen, im § 2 UVPG genannten Schutzgütern verbergen sich zahlreiche Teilaspekte, die zwar alle zu untersuchen, aber nicht in jedem Untersuchungsraum gleichermaßen relevant sind. Es hängt vielmehr vom jeweiligen Raum ab, welche dieser Teilaspekte für die Trassenfindung und die Trassenbeurteilung eine Rolle spielen.
  Die für die Maßnahme „Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs" relevanten Sachverhalte werden im Folgenden angesprochen:

- **Grundwasser**
  Bei Beseitigung des Bahnübergangs wird im Bereich des Porengrundwassers in den quartären sandig-kiesigen Talfüllungen der Blauniederung trassiert. Es ist davon auszugehen, dass dieser oberflächennahe Grundwasserkörper in direktem hydraulischen Kontakt mit dem darunter liegenden Kluft- und Karstgrundwasserleiter im Oberen Jura steht, einer geologischen Schicht, die eines der ergiebigsten und deshalb wasserwirtschaftlich relevanten Grundwasservorkommen birgt.
  In diesem Zusammenhang gibt es zwei kritische Sachverhalte:
  - die Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers – auch des wasserwirtschaftlich interessanten Grundwassers und
  - die Grundwasserwanne bei Unterführung der B 28, wenn diese quer zur Grundwasserfließrichtung liegt und ein Um- und Unterfließen des Baukörpers nicht gewährleistet werden kann.

  Offene Fragen hierzu müssen im weiteren Planungsablauf durch ein hydrogeologisches Gutachten beantwortet werden.

- **Hochwasserschutz**
  Das Gewann Stadelwiesen, das zum potentiellen Eingriffsgebiet einer bahnparallelen Trassierung gehört, ist als fachtechnisch abgegrenztes Überschwemmungsgebiet ausgewiesen.
  Zur Zeit werden für die Blauniederung Hochwassergefahrenkarten erstellt, die nach Fertigstellung für die Beurteilung der Trassenvarianten herangezogen werden: Sind Flächen, die bei einem 100jährigen Hochwasser überflutet werden (HQ100) betroffen – und davon ist im Moment auszugehen – ist in der weiteren Planung
  - sicherzustellen, dass die bei Unterquerung der Bahnlinie erforderliche Grundwasserwanne hochwassersicher ausgebaut werden kann und
  - darüber hinaus muss durch ein hydraulisches Gutachten geklärt werden, ob und wenn ja welche Konsequenzen eine weitere Versiegelung von Retentionsflächen im Bereich des HQ 100 hat.

- **Naturschutz**
  Blaustein ist umgeben von Landschaftsschutzgebieten, die nicht von der Maßnahme berührt werden. Auch die punktuellen und flächenhaften Naturdenkmale sind nicht betroffen.
  Durch ein faunistisches Gutachten konnte inzwischen auch abschließend geklärt werden, dass es keine Zusammenhänge zwischen den nahe gelegenen Teilflächen des Vogelschutzgebietes „Täler der Mittleren Flächenalb" und der geplanten Maßnahme „Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs" gibt.
  Kritische Sachverhalte bei Realisierung einer Schrägunterführung mit bahnparalleler Führung bis zum Bahnhof Herrlingen sind jedoch im Zusammenhang mit
  - der Betroffenheit des FFH-Gebietes „Blau und Kleine Lauter" bei Querung der Blau, darunter die Inanspruchnahme von den beiden für das Gebiet gemeldeten FFH-Lebensraumtypen [3260] Fließgewässer mit flutender Wasservegetation und [91E0*] Auenwälder mit Erle, Esche, Weide (prioritärer Lebensraumtyp) sowie von den für das Gebiet gemeldeten Fischarten Groppe und Bachneunauge,
  - der Betroffenheit von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz und § 32 Landesnaturschutzgesetz, darunter ein naturnaher Flussabschnitt der Blau, ein gewässerbegleitender Auwaldstreifen und Feldhecken / -gehölze.

- **Fauna**
  Untersucht wurde der gesamte Außerortsbereich des Untersuchungsraumes incl. der eingriffsnahen Siedlungsränder, d. h. auch die Randbereiche des VSG und die betroffenen bzw. eingriffsnahen Teilflächen des FFH-Gebietes.

Schwerpunkte der faunistischen Untersuchung waren die Arten / Artengruppen Brutvögel, die Fischfauna, die Fledermausfauna sowie weitere streng geschützte Arten, die eingriffsnah zu erwarten waren.

Bewertungsrelevante Ergebnisse zur flächendeckenden Brutvogeluntersuchung:
Eingriffsnahe Revierzentren
- des stark gefährdeten und streng geschützten Zwergtauchers,
- des gefährdeten und streng geschützten Teichhuhns,
- der gefährdeten Rauch- und Mehlschwalbe sowie
- sonstiger, auf der Vorwarnliste stehende Arten wie z. B. Blässhuhn, Wacholderdrossel und Grauschnäpper.

Bewertungsrelevante Ergebnisse zur Fischfauna:
Nachweise in der Blau und der Kleinen Lauter der gemäß RL Donausystem
- gefährdeten Arten Bachneunauge und Groppe (beide Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie) sowie der ebenfalls gefährdeten Äsche (letztere in großer Anzahl) und
- der potentiell gefährdeten Bachforelle.

Ergebnisse zur Fledermausfauna (alle Fledermausarten sind streng geschützt):
Vorkommen
- der landesweit stark gefährdeten Breitflügelfledermaus,
- der landesweit gefährdeten Zwerg- und Wasserfledermaus (letztere in großer Anzahl) und
- der landesweit gefährdeten wandernden Arten Rauhautfledermaus und Großer Abendsegler.

Vermutete Wochenstube der Wasserfledermaus in der Bahnbrücke über die Blau sowie ein weiteres vermutetes Baumquartier in einem alten Gehölz neben der Fußgängerbrücke über die Blau

Sonstige bewertungsrelevante Arten
- Vorkommen / Fundpunkte und potentieller Lebensraum der streng geschützte Zauneidechse im Bereich des Bahndamms.

Nicht nachgewiesen werden konnte der Biber, der wie die beiden Fischarten Groppe und Bachneunauge ebenfalls für das FFH-Gebiet „Blau und Kleine Lauter" gemeldet wurde. Es ist jedoch bekannt, dass sich der Biber im Moment in der nahen Umgebung (Donautal bei Ulm) in rasanter Geschwindigkeit ausbreitet – es besteht also durchaus die Möglichkeit, dass man im Laufe des hier diskutierten Planungsverfahrens noch mit dem Biber zu tun haben wird.

Herr Kramer kommt im faunistischen Gutachten zu folgender zusammenfassenden Bewertung nach Kaule:
- Blau und Kleine Lauter mit Randstrukturen weisen regionale Bedeutung auf (Begründung: gefährdete und stark gefährdete Brutvogelvorkommen, Fischfauna sowie Jagdgebiet und Leitstruktur für transferfliegende Fledermäuse, ggf. Wochenstube / Baumquartier)
- Der sonstige untersuchte Außerortsbereich incl. Ortsrandbereiche weist lokale Bedeutung auf (Begründung: charakteristische und einzelne rückläufige Brutvogelarten, Lebensraum der Zauneidechse)

- **Mensch**

Im Zusammenhang mit dem im UVPG genannten Schutzgut Mensch lag der Schwerpunkt der Bestandsaufnahme bei den entscheidungsrelevanten Teilaspekten
- Wohnnutzung / Wohnumfeldnutzungen
- Empfindliche Einrichtungen (Schule, Kindergarten, ...)
- städtebauliche Nutzungen
- Stadtbild
- Entwicklungsabsichten der Kommune,
- Erholung- / Freizeitnutzungen
- Erholungs- / Freizeitinfrastruktur sowie
- Baudenkmale.

Aufgrund der innerörtlichen Fragestellung wurde darüber hinaus eine über das übliche Maß einer UVS hinaus detaillierte Nutzungskartierung im potentiellen Eingriffsbereich bzw. im eingriffsnahen Bereich durchgeführt, um mögliche Betroffenheiten durch eine der Trassenvarianten dezidiert benennen zu können.

- **Städtebauliche Qualitäten / Störfaktoren**

Es geht in der UVS u. a. auch darum, die Chancen und Risiken aufzuzeigen, die die Realisierung des Vorhabens für das Ortsbild nach sich ziehen kann. Deshalb wurden die städtebaulichen Qualitäten und die gravierenden städtebaulichen Störfaktoren in einer Karte zusammengefasst dargestellt.

Zu den Qualitäten im Untersuchungsraum zählen
- herausragende / außergewöhnliche Alleinstellungsmerkmale wie
  - Schloss Klingenstein,
  - Lindenpark mit Villa und Torhaus in Herrlingen und
  - der Löwenfels über dem Ortszentrum Ehrenstein.
- die Quartiere mit einer Häufung Identität stiftender Gebäude und Nutzungen, darunter:
  - der historisch gewachsene Ortskern Herrlingen mit Rathaus, Schule, Jugendhaus, Kirchen, Friedhof, Gastwirtschaften, Hotel, ...,
  - der neue Ortskern in Ehrenstein mit Rathaus, Marktplatz, Einkaufsmöglichkeiten, Kirche, Seniorenheim, Bücherei, ... sowie
  - der Ortskern Klingenstein mit der Kalten Herberge (Baudenkmal / ehem. Brauerei, Kino und Gastwirtschaft, heute Leerstand), Kindergarten, Musikschule, Schule (Bauschäden, heute Leerstand), Turnhalle, Feuerwehr (steht heute kurz vor dem Umzug in neue Gebäude), Kapelle (Baudenkmal), ..., wenngleich sich dieser Bereich heute in eher problematischem städtebaulichem Zustand befindet. (In der UVS sind aber immer auch die Entwicklungspotentiale eines Gebietes in die Beurteilung von Varianten mit einzubeziehen; siehe hierzu Teilaspekt „Städtebauliche Entwicklungsabsichten").

Zu den Störfaktoren gehören insbesondere
- die hoch belastete B 28 – insbesondere auch im Zusammenhang mit den Rückstauerscheinungen am Bahnübergang und
- die großen Gewerbekomplexe Kalksteinabbau und Interglas-Areal.

- **Städtebauliche Entwicklungsabsichten**

In der UVS geht es nicht nur darum, den heutigen Bestand in die Variantenbeurteilung einzubeziehen, sondern auch, künftige Entwicklungen oder Entwicklungsabsichten Blausteins zu berücksichtigen, darunter z. B. Entwicklungen in den Sanierungsgebieten Herrlingen und Stadelwiesen (siehe hierzu auch **Anlage 2** / Erläuterung durch Herrn Krämer, Gemeinde Blaustein). Darüber hinaus hat sich Blaustein zum Ziel gesetzt,
- die Funktionen der Ortsteilzentren von Herrlingen, Ehrenstein und Klingenstein zu stärken,
- die Freizeitfunktionen des Lix-Geländes weiter auszubauen,
- die Blau im Stadtbild stärker zu thematisieren und im Zuge dessen die Fuß- und Radwegverbindungen entlang der Blau weiter auszubauen,
- eine bessere Vertaktung des Bahnverkehrs (1/2 Takt) einzurichten und in diesem Zusammenhang
- die Haltepunkte Herrlingen und Ehrenstein attraktiver auszugestalten sowie
- einen zusätzlichen Haltepunkt in Klingenstein einzurichten.

Des Weiteren sind Maßnahmen zur Minderung der Verkehrsbelastungen vorgesehen, darunter
- die Ortseingangsgestaltung (KVP) bei Herrlingen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten auf der B 28 (Realisierung in 2012),
- die Entlastung des Ortskerns Ehrenstein durch den Bau der Querspange mit Bahnüberführung und Anschluss an die B 28 im Osten (zur Zeit in Bau),
- Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehren im Zuge der Mähringer Straße / Martinstraße (K 9912 / K 7388) und
- Maßnahmen zur Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs, darunter die Einrichtung einer südlichen und einer nördlichen Schnellroute für den Radverkehr in Verbindung mit einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit der Bahnlinie, die Einrichtung einer direkten fußläufigen Anbindung der Wohngebiete in Klingenstein an das Zentrum in Ehrenstein sowie die Einrichtung weiterer sicherer Querungsstellen im Zuge der B 28.

- **Netzbetrachtung**

Beseitigt man den heute schienengleichen Bahnübergang, sind weit reichende Änderungen der Verkehrsbelastungen auch im weiter entfernt liegenden Straßennetz zu erwarten: So werden z. B. heutige Schleichverkehre im Zuge der L 1244 und im Zuge der K 9912 / K 7388 entfallen, was sich positiv für Arnegg oder Ehrenstein auswirken wird.
Völlig unklar ist aber z. Zt noch die Größenordnung der Restverkehre auf der B 28 alt zwischen Herrlingen und Klingenstein bei der Variante „Schrägunterführung mit bahnparalleler Führung bis Bahnhof Herrlingen". Dies und vieles mehr muss ein Verkehrsgutachten beantworten.

- **Fachgutachten**
  Neben diesem
  - Verkehrsgutachten

  sind für die weitere Bearbeitung der UVS (Teil 2 / Risikoanalyse) auch ein
  - ein Lärmgutachten und
  - ein Luftschadstoffgutachten,

  die beide auf diesem Verkehrsgutachten aufbauen, sowie
  - eine hydraulische Untersuchung, die auf der Hochwassergefahrenkarte aufbaut,
  - eine hydrogeologische Untersuchung (insbesondere zur Klärung der Grundwasserströme) und
  - eine Baugrunduntersuchung

  erforderlich.

Gez. Lenz

Anlage 4

STAND DER TRASSENPLANUNG – KURZZUSAMMENFASSUNG
Vorstellung der Trassenvarianten durch Herrn Scheuer (Büro Pirker + Pfeiffer, Münsingen)
(siehe hierzu auch Anlage 5 „Übersicht der Trassenvarianten")

Variante 1 (Bausteinkombination 1b + 6 + 12 b)

Bei Variante 1 quert die B 28 in der bestehenden Trasse, d.h. am heutigen Bahnübergang in einer Grundwasserwanne Bahnlinie Ulm-Sigmaringen. Die Längsneigungen der Unterführung betragen im Norden und Süden jeweils 8 %. Parallele Radwege sind mit einer Steigung von ≤ 6 % möglich.

Der nördliche Anschluss an die B 28 erfolgt über einen Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 35 m, der auch die Straßen Im Stadelwiesen und Ehrensteiner Straße an das überörtliche Netz anbindet. Für den Anschluss der Ehrensteiner Straße ist der Abbruch der Tankstelle (Ulmerstraße 18 u. 18/1) erforderlich.

Am südlichen Knotenpunkt wird die Ottostraße (L 1244) auf Höhe der heutigen Einmündung Schloßstraße neu an die B 28 angeschlossen. Die Arnegger Straße und die Schloßstraße erhalten eine untergeordnete Anbindung an die Ottostraße, hierfür muss das Gebäude Ulmerstraße 17 abgebrochen werden. Ein Anschluss der Ottostraße an die B 28 an heutiger Stelle würde Längsneigungen von ca. 15% in der Unterführung erfordern.

Variante 2 (Bausteinkombination 2 + 7 + 11)

Die Unterquerung der Bahnlinie Ulm-Sigmaringen wird bei Variante 2 nach Westen verschoben. Hierdurch ergeben sich größere Abwicklungslängen in Verbindung mit geringeren Längsneigungen von ca. 7% im Norden und ca. 6 % im Süden. Nach dem Kreuzen der Bahnlinie verschwenkt die B 28 neu auf kurzem Weg zurück auf die bestehende B 28.

Im Norden wird die Unterführung über einen Kreisverkehrsplatz mit dem heutigen Straßennetz verknüpft. Die Straßen Im Stadelwiesen und Ulmer Straße werden an den KVP angeschlossen. Dabei kann das bestehende Straßennetz größtenteils erhalten bleiben.

Im Süden wird die Ottostraße (L 1244) verschwenkt und auf Höhe der Arnegger Straße an die B 28 neu angeschlossen. Die Arnegger Straße erhält eine untergeordnete Anbindung an die verlegte Ottostraße.

Variante 3 (Bausteinkombination 3a + 7 + 9)

Die Querung der Bahnlinie Ulm-Sigmaringen erfolgt bei dieser Variante wie bei Variante 2 im Westen des heutigen Bahnübergangs. Die Längsneigungen der Unterführung betragen im Norden 5 % und im Süden 8 %.

Dann jedoch schwenkt sie Richtung Westen und wird parallel zur Bahnlinie bis zum Bahnhof Herrlingen geführt. Dort schließt die B 28 neu über einen Kreisverkehrsplatz an die B 28 alt an.

Nördlich des heutigen Bahnübergangs erfolgt die Verknüpfung mit dem bestehenden Straßennetz über einen Kreisverkehrsplatz. Dabei bleibt das bestehende Straßennetz nördlich der Bahnlinie fast vollständig erhalten.

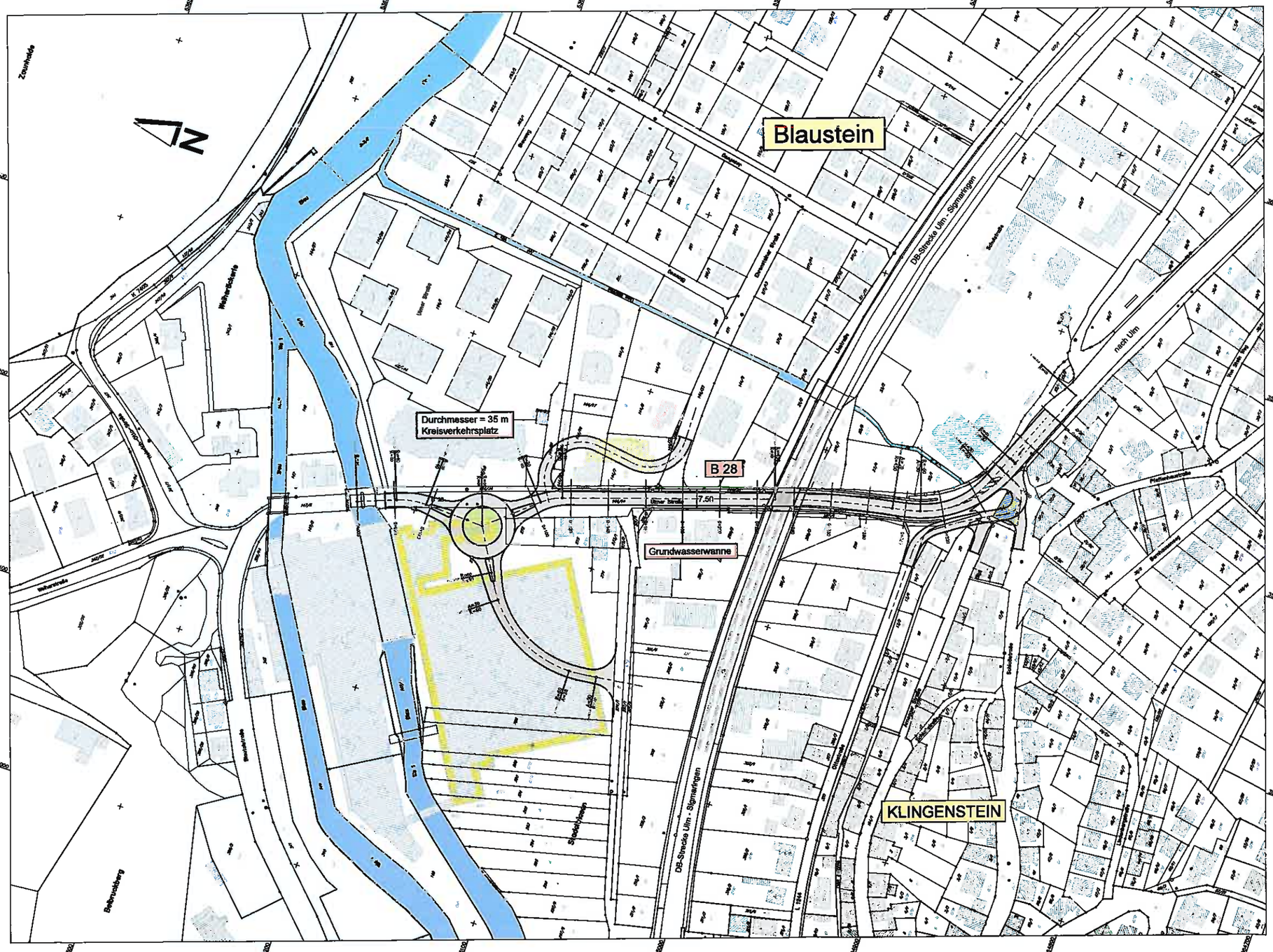
Der südliche Anschluss des Straßennetzes erfolgt ebenfalls über einen Kreisverkehrsplatz. Die Ottostraße (L1244) wird auf einem kurzen Abschnitt verschwenkt und mit dem KVP verknüpft. Hierfür muss das Gebäude Arnegger Straße 1 abgebrochen werden. Die Arnegger Straße wird untergeordnet an die verlegte Ottostraße angeschlossen.

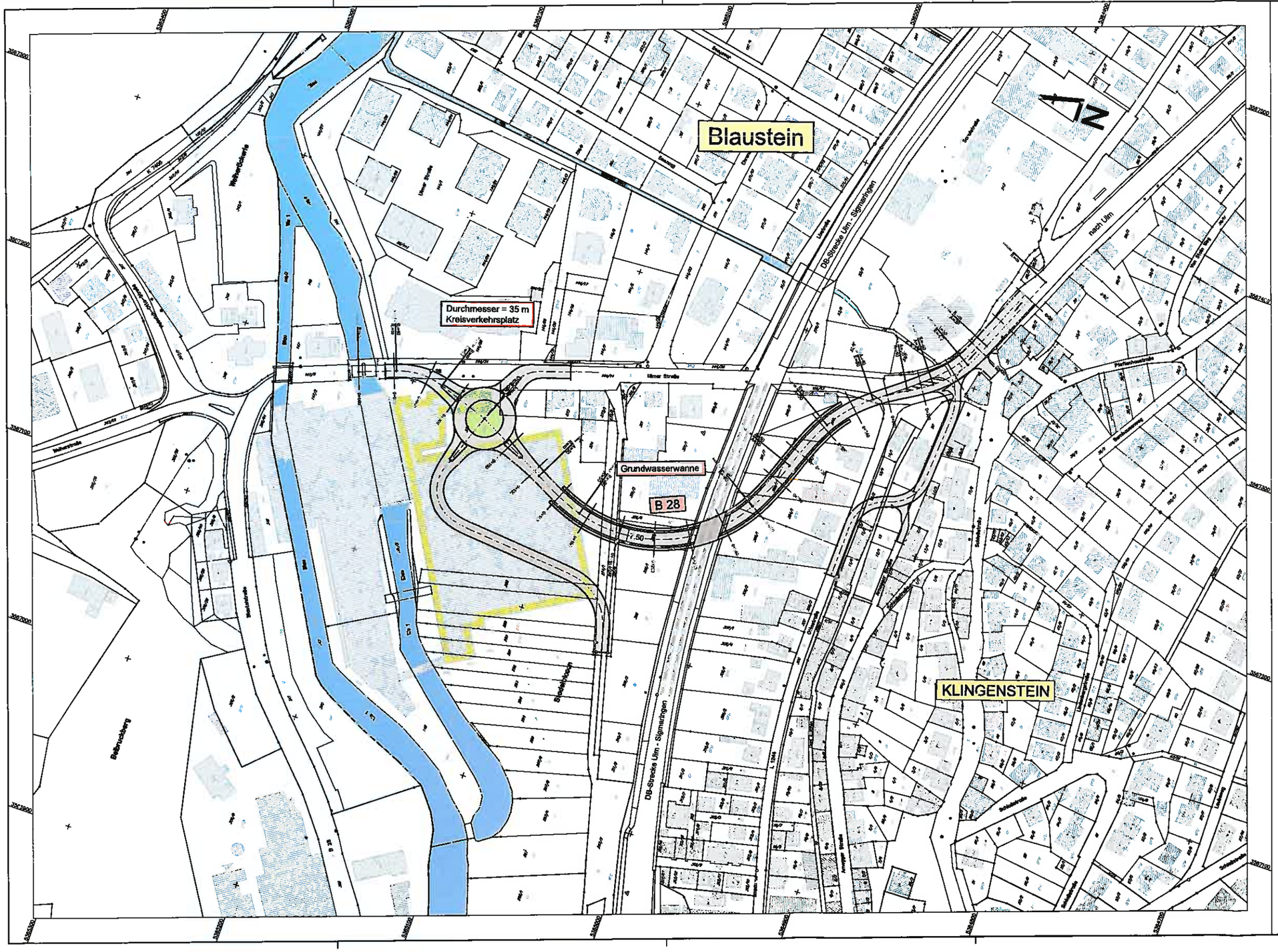
Variante 4

Die Schließung des heutigen Bahnübergangs für den Kfz-Verkehr stellt die Grundidee von Variante 4 dar. Die B 28 quert die Bahnlinie bereits in Ehrenstein über die neue Bahnüberführung des Landkreises. Von hier aus wird sie über das bestehende Straßennetz (z.B. Ehrensteiner Straße) bis zum heutigen Bahnübergang in Blaustein geführt.

Die Ehrensteiner Straße mit einer bestehenden Fahrbahnbreite von ca. 5,50 m muss hierbei um 2 m verbreitert werden. Dabei werden beidseitig je 1 m der privaten Grundstücksflächen benötigt.

Fußgänger und Radfahrer erhalten eine eigene Unterführung im Bereich des heutigen Bahnübergangs.


Blaustein
Durchmesser = 35 m
Kreisverkehrsplatz
B 28
7.50
Grundwasserwanne
KLINGENSTEIN
DB-Strecke Ulm - Sigmaringen
nach Ulm
Zaunkante
Weiherdickte
Weiherstraße
Bahnhofstraße
Steinäckerstraße
Dorfstraße
Hauptstraße
Pfleghofstraße
Bahnhofberg
Lauterstraße
Dorfstraße
Dorfstraße
Unter Straße
Dorfstraße
Bachstraße
Kelterstraße
Dorfstraße
Hauptstraße
Dorfstraße
Dorfstraße
Dorf



ZEICHENERKLÄRUNG:

- Grünfläche
- reines u. eigenreines Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiet
- Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet
- Gewerbe-, Industriegebiet
- Sondergebiete (Schulen, Heime, Krankenhäuser)
- Landschaftsschutzgebiet
- Wasserschutzgebiet Zone II
- Naturdenkmal
- best. Graben
- best. Fahrbahnrand
- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- Bankett
- befestigte Fahrbahn
- Dammböschung
- Neigungsbrechpunkt mit Angabe von Gefälle(–) u. Steigung(+) in Prozent, Länge der Gefäll- (Steigungs-) Strecke und Halbmesser
- gepl. Kanal, mit Muldenablaufschacht u. Fließrichtungspfeil
- gepl. / vorh. Straßenablauf
- Hochpunkt
- Tiefpunkt
- 2,5% Fahrbahnquernelgung
- rekultivieren
- vorh. Baum / entfallender Baum
- gepl. Baum / gepl. Anpflanzung
- Aufschüttung (Auftrag)
- Abgrabung (Abtrag)
- gepl. Gebäudeabbruch

Variante 2

Unterführung westlich des BÜ und Anbindung an best. B 28 in Blaustein

pirker + pfeiffer ingenieure

Büro Münsingen
Telefon 07381 / 93 98 - 0
Münsingen Reutlingen
Eningen u.A. Rottweil
Überlingen
www.pirker-pfeiffer.de

	Datum	Zeichen
bearbeitet:	25.10.2011	SCHELER
gezeichnet:		KRAUS
geprüft:		

Regierungspräsidium Tübingen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

NSI – SAP – PSP – Element

PROJIS – Nummer

Land	Jahr	laufende Nummer	VKE	Vertrag	Straßenplan Nr.
08					

	von Netzknoten	nach Netzknoten	Station
Anfangsstation			
Endstation			

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg
Straße: B 28
Nächster Ort: Blaustein

Unterlage
Plan
Projekt : 10.714

7.2

	Datum	Zeichen
bearbeitet		
geprüft		

Bahnübergangsbeseitigung im Zuge der B 28 Blaustein / Klingenstein

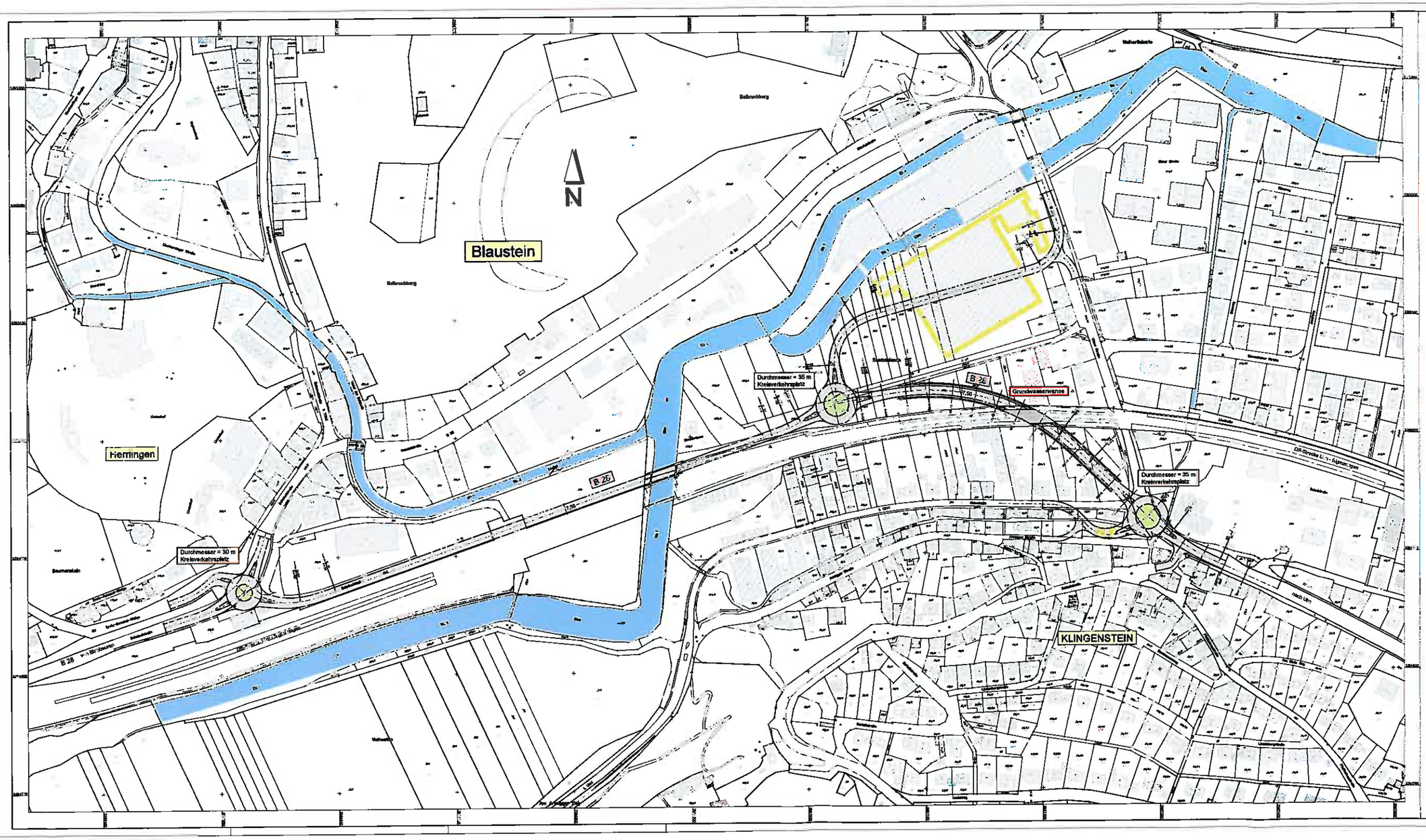
VORPLANUNG

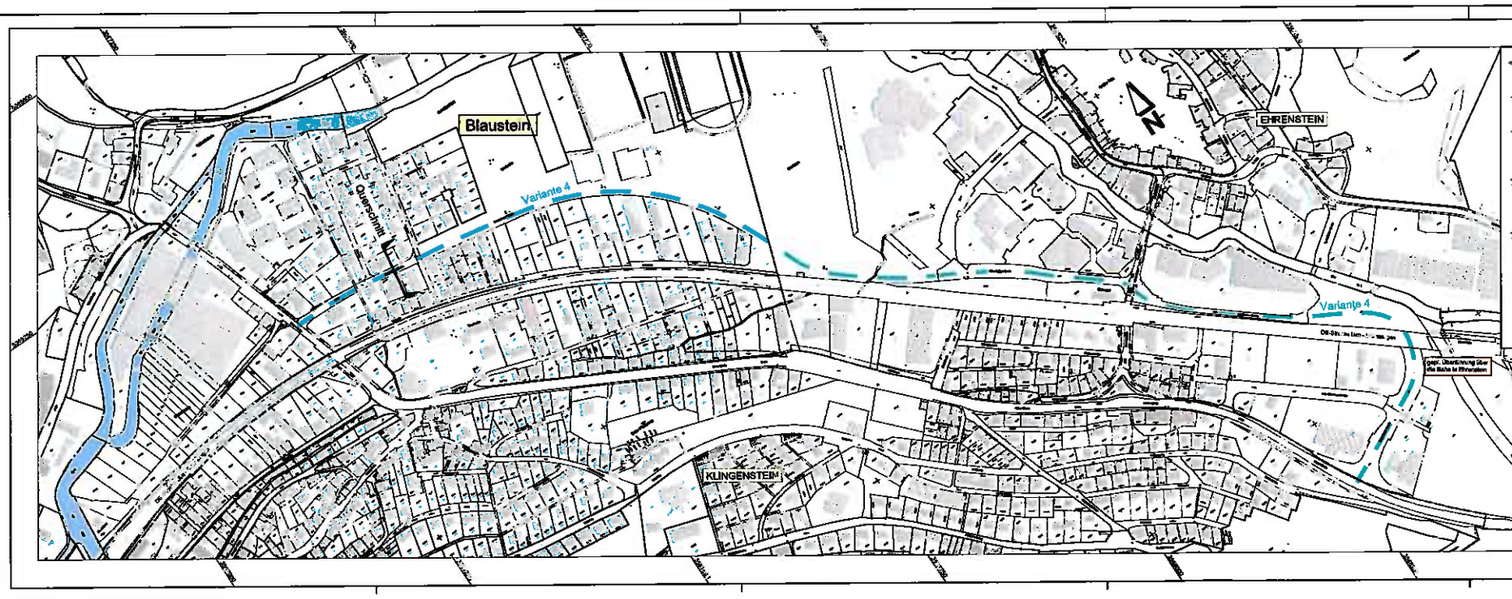
LAGEPLAN

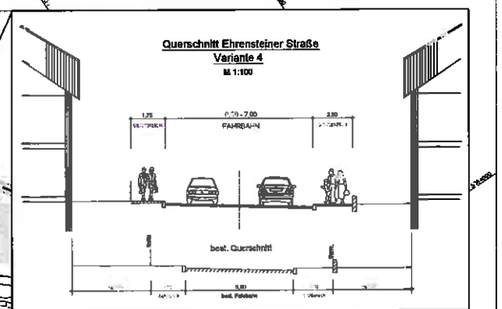
Maßstab: 1:1000

Aufgestellt:
Tübingen, den
Regierungspräsidium Tübingen
Referat 44 - Straßenplanung -

PLANGR. 0,93x0,54m=0,50qm


Blaustein
Herrlingen
KLINGENSTEIN
N
B 28
Durchmesser = 35 m
Kreisverkehrsplatz
Durchmesser = 30 m
Kreisverkehrsplatz
Grundwasserwanne
Bahnhofstraße
Hauptstraße
Dorfstraße
Mühlstraße
Kirchstraße
Im Ackerle
Am Kirchberg
Am Kirchberg Süd
Im Hofgarten
Im Hofgarten Süd
Im Hofgarten Ost
Im Hofgarten Nord
Im Hofgarten West
Im Hofgarten Mitte





Variante 4

pirker+pfeiffer

Büro Mössingen
Telef.: 07381 / 93 98 - 0
Mössingen Reutlingen
Stuttgart u.A. Rottweil
Übingen
www.pirker-pfeiffer.de

	Datum	Zeichen
bearbeitet:	25.05.2001	SCHULER
gezeichnet:		AMAK
geprüft:		

Regierungspräsidium Tübingen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Sonst

NSI – SAP – PSP – Element

PROJS – Nummer

Land	Jahr	laufende Nummer	VKE	Vertrag
0 8				

Straßenplan Nr.

	von Netzknoten	nach Netzknoten	Station
Anfangsstation			
Endstation			

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg
Straße: B 28
Nächster Ort: Blaustein

Unterlage
Plan
Projekt: 10.714

7.4

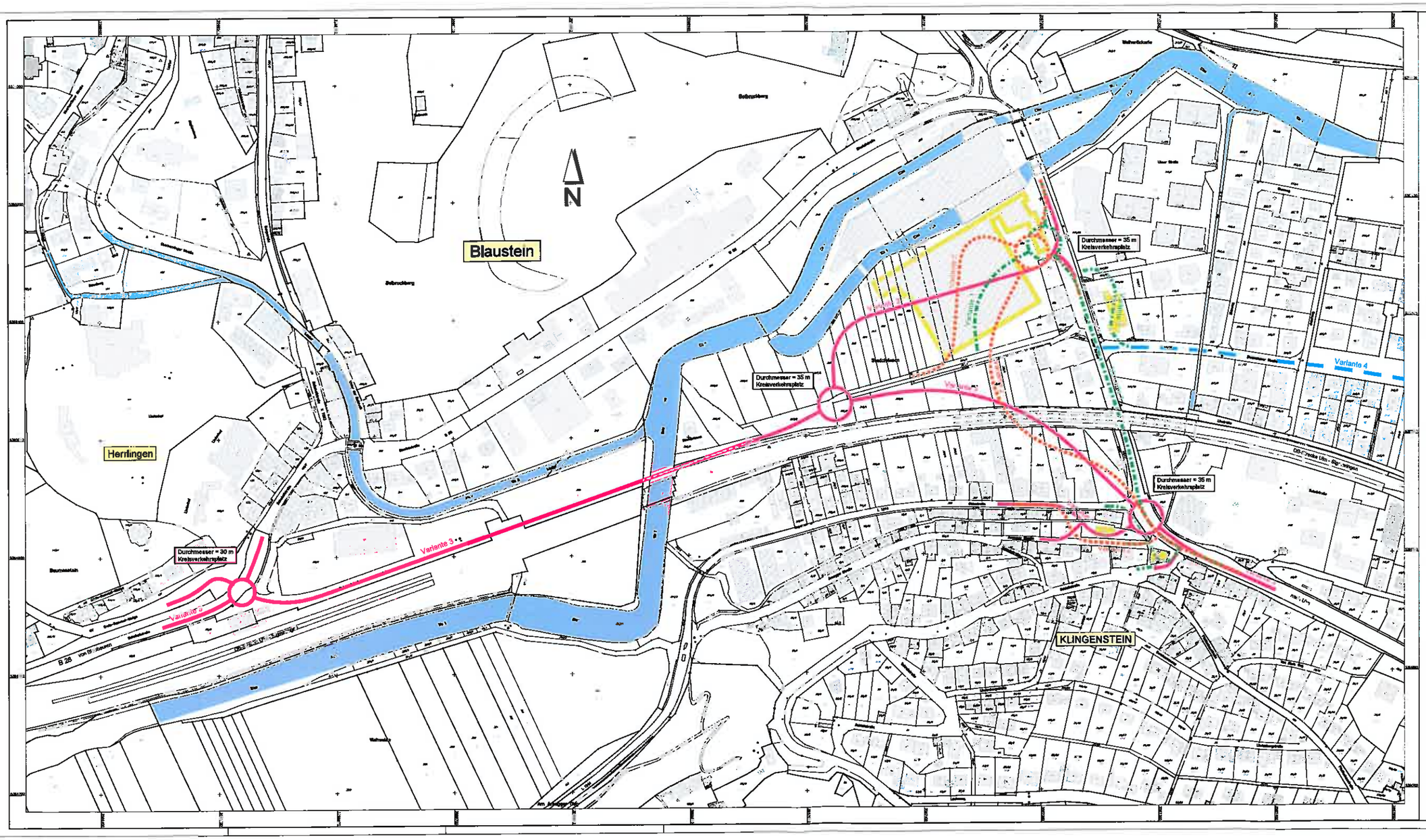
	Datum	Zeichen
bearbeitet:		
geprüft:		

Bahnübergangsbeseitigung
im Zuge der B 28
Blaustein / Klingenstein
VORPLANUNG

LAGEPLAN
Maßstab: 1:2500

Aufgestellt
Tübingen, den
Regierungspräsidium Tübingen
Referat 44 - Straßenplanung -

PLANGR. 1,22x0,30m=0,37qm



ZEICHENERKLÄRUNG:

- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4

Varianten

pirker + pfeiffer

Büro Bürstingen
Telefon 72381 / 93 [illegible]
Mörsingen Reutlingen
Ertingen u.A. Rottweil
Überlingen
www.pirker-pfeiffer.de

Datum | Zeichen
Bearbeitet: 20.12.2011 | SCHEIDER
gezeichnet: | WAGE
geprüft:

Regierungspräsidium Tübingen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

KSI – SAP – PSP – Element

PROJEKT – Nummer

Land	Jahr	laufende Nummer	VKS	Vertrag	Straßenplan Nr.
08					

Anfangsstation	von Netzknoten	nach Netzknoten	Stellen
Endstation			

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg
Straße: B 28
Nächster Ort: Blaustein

Unterlage Plan: 3.
Projekt: 10.714

Datum | Zeichen

Bahnübergangsbeseitigung im Zuge der B 28 Blaustein / Klingenstein
VORPLANUNG

ÜBERSICHTSLAGEPLAN
Maßstab: 1:1000

Aufgestellt
Tübingen, den
Regierungspräsidium Tübingen
Referat 44 - Straßenplanung -

PLANGR. 1,42x0,70m=0,98qm