

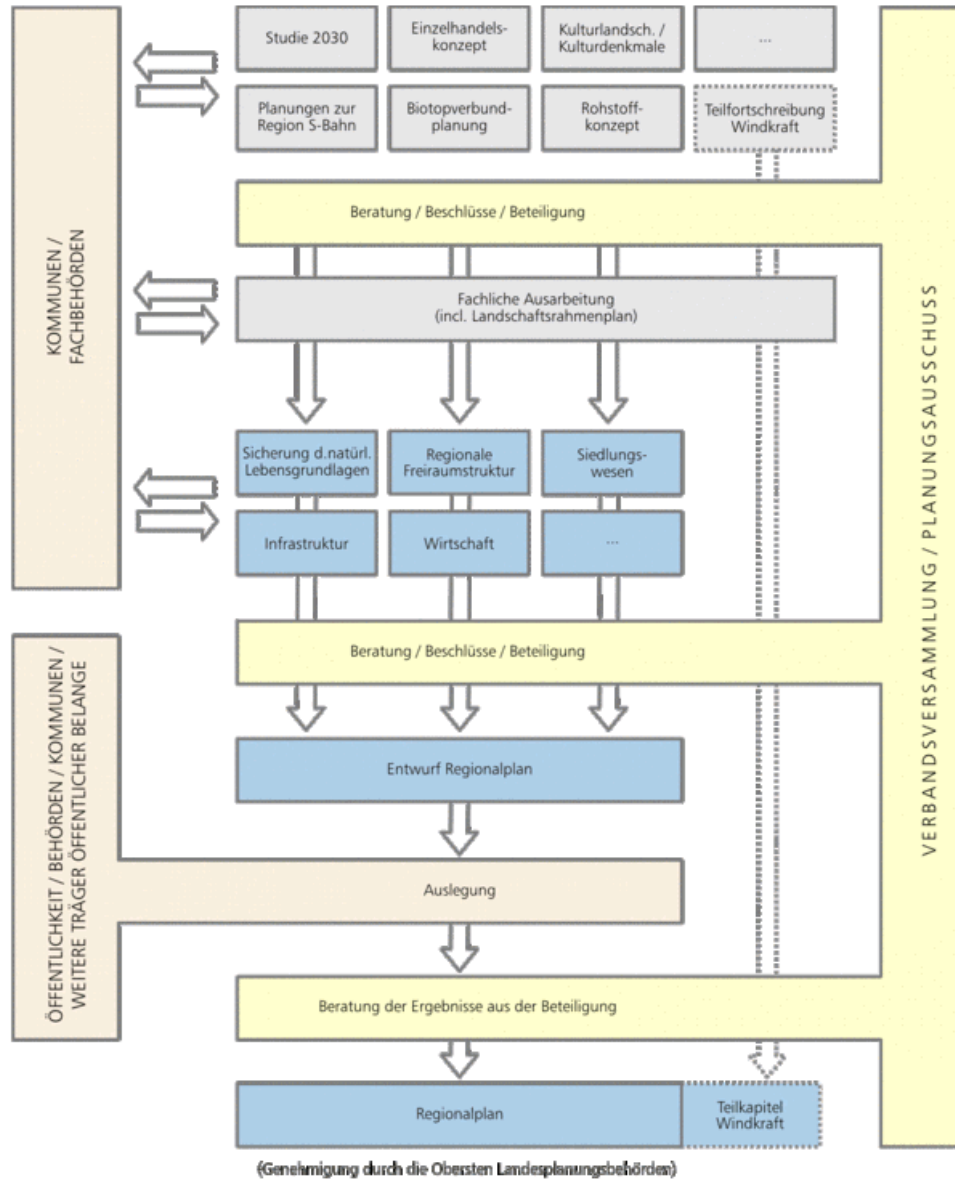
„Regionalplan Auslegung Entwurf“
Stellungnahme der Kommunen - Blaustein

Beschluss vom 11.02.2020

Regionalverband
Donau  Iller

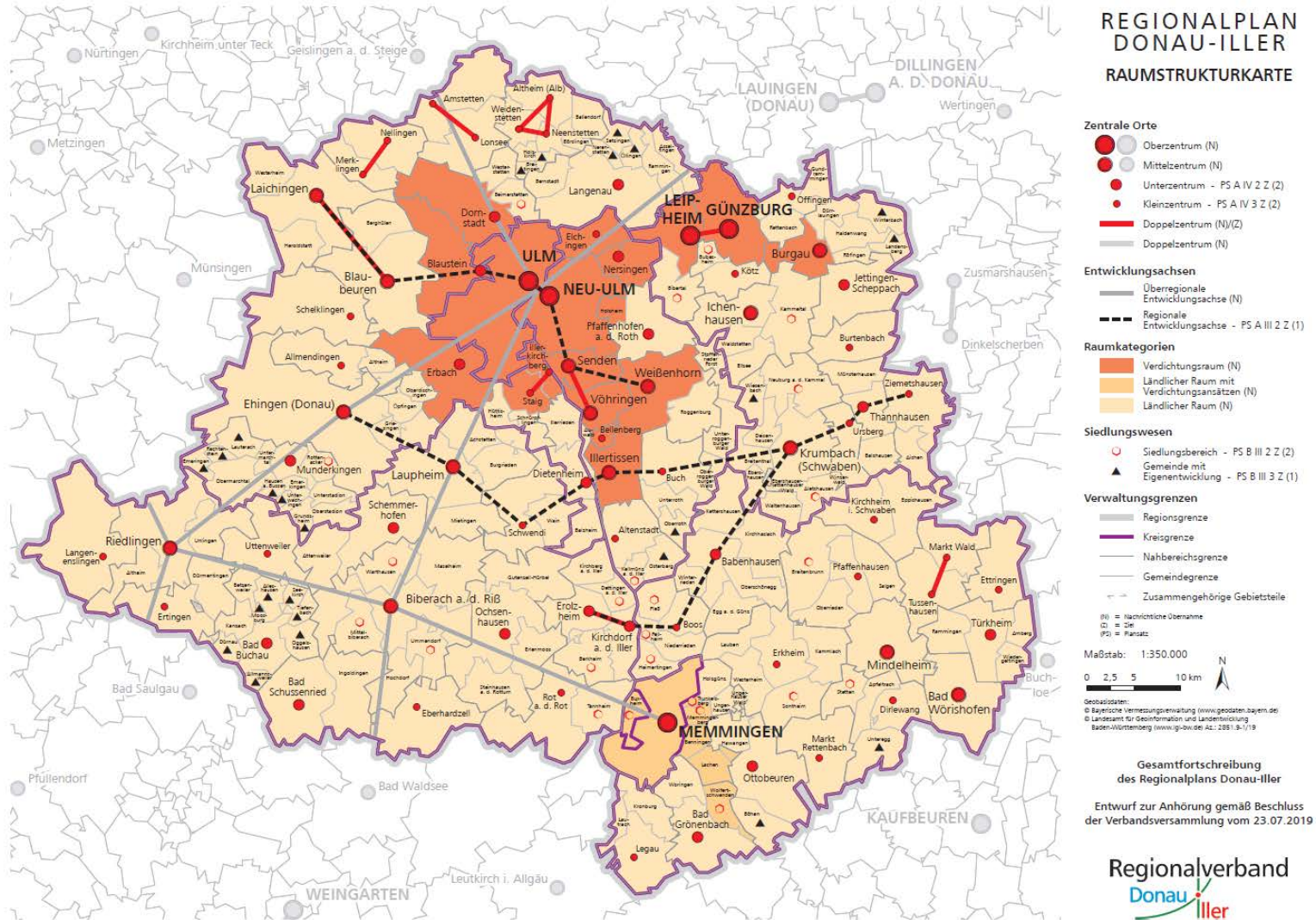
„Regionalplan“ – Auslegung Entwurf

ZEITLICHER ABLAUF



„Regionalplan“ – Auslegung Entwurf

RAUMSTRUKTURKARTE



„Regionalplan“ – Auslegung Entwurf

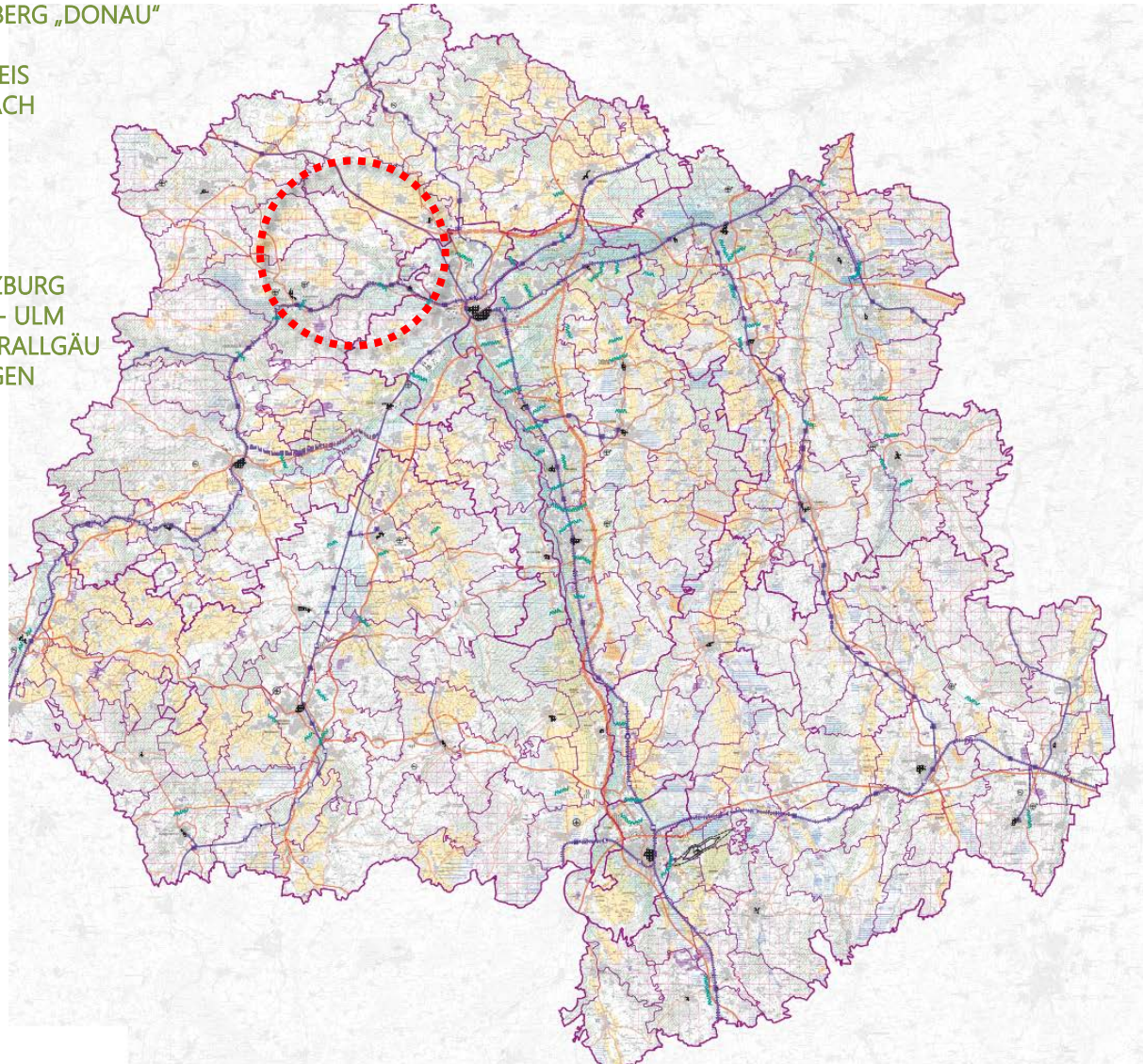
GESAMTPLAN

BADEN-WÜRTTEMBERG „DONAU“

ALB – DONAU – KREIS
LANDKREIS BIBERACH
STADT ULM

BAYERN „ILLER“

LANDKREIS GÜNZBURG
LANDKREIS NEU - ULM
LANDKREIS UNTERALLGÄU
STADT MEMMINGEN



REGIONALPLAN DONAU-ILLER RAUMNUTZUNGSKARTE

- D 1 Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen**
- D 1.1 Naturschutz und Landschaftspflege**
 - Grün für Naturschutz und Landschaftspflege (DR) - ME 1.1.2.0
 - Grün für Naturschutz und Landschaftspflege (DR) - ME 1.1.5.0
 - Grün für Landschaftspflege (DR) - ME 1.1.2.1.0.0
- D 1.2 Wasserschutz**
 - Grün für Schutzbereich von Wassereinzugsgebieten (DR) - ME 1.1.2.1.0
 - Grün für Schutzbereich von Wassereinzugsgebieten (DR) - ME 1.1.4.0.0
 - Grün für den schutzrechtlichen Wassereinzugsbereich (DR) - ME 1.1.5.0.0
 - Grün für den schutzrechtlichen Wassereinzugsbereich (DR) - ME 1.1.5.0.0
- D 1.3 Erholung**
 - Grün für Erholung (DR) - ME 1.1.2.1.0
 - Grün für Erholung (DR) - ME 1.1.6.0.0
- D 2 Regionale Präzisionsstruktur**
 - Präzisionsstruktur (DR) - ME 2.1.1.0
 - Präzisionsstruktur (DR) - ME 2.1.2.0
 - Grün für Erholung (DR) - ME 2.1.2.0
- D 3 Wirtschaft**
 - Industrie- und Gewerbegebiete (DR) - ME 3.1.1.0
 - Industrie- und Gewerbegebiete (DR) - ME 3.1.2.0
 - Industrie- und Gewerbegebiete (DR) - ME 3.1.3.0
 - Industrie- und Gewerbegebiete (DR) - ME 3.1.4.0
 - Industrie- und Gewerbegebiete (DR) - ME 3.1.5.0
 - Industrie- und Gewerbegebiete (DR) - ME 3.1.6.0
 - Industrie- und Gewerbegebiete (DR) - ME 3.1.7.0
 - Industrie- und Gewerbegebiete (DR) - ME 3.1.8.0
- D 4 Technische Infrastruktur**
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.1.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.2.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.3.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.4.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.5.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.6.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.7.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.8.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.9.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.10.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.11.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.12.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.13.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.14.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.15.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.16.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.17.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.18.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.19.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.20.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.21.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.22.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.23.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.24.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.25.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.26.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.27.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.28.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.29.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.30.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.31.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.32.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.33.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.34.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.35.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.36.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.37.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.38.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.39.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.40.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.41.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.42.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.43.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.44.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.45.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.46.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.47.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.48.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.49.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.50.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.51.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.52.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.53.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.54.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.55.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.56.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.57.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.58.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.59.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.60.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.61.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.62.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.63.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.64.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.65.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.66.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.67.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.68.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.69.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.70.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.71.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.72.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.73.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.74.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.75.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.76.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.77.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.78.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.79.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.80.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.81.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.82.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.83.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.84.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.85.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.86.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.87.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.88.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.89.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.90.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.91.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.92.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.93.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.94.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.95.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.96.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.97.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.98.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.99.0
 - Technische Infrastruktur (DR) - ME 4.1.100.0

Gesamtfortschreibung
des Regionalplans Donau-Ilter
Entwurf zur Anhörung gemäß Beschluss
der Versammlung vom 23.07.2019



„Regionalplan“ – Auslegung Entwurf

KACHELN



„Regionalplan“ – Auslegung Entwurf

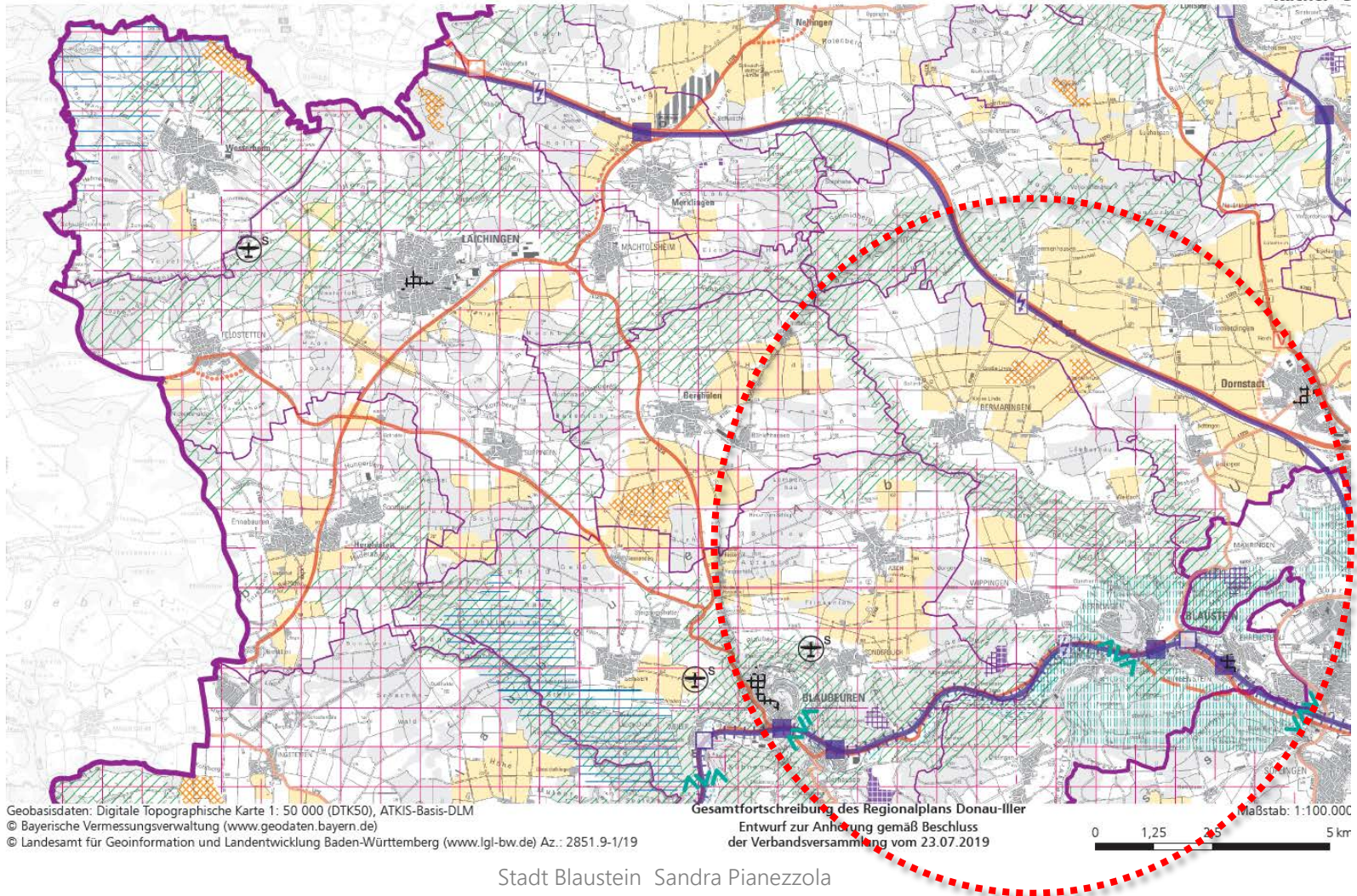
TEILBEREICH NORD

Regionalverband
Donau-
Iller

REGIONALPLAN DONAU-ILLER RAUMNUTZUNGSKARTE



Kachel 3



Geobasisdaten: Digitale Topographische Karte 1: 50 000 (DTK50), ATKIS-Basis-DLM
© Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg (www.lgl-bw.de) Az.: 2851.9-1/19

Gesamtfortschreibung des Regionalplans Donau-Iller
Entwurf zur Anhörung gemäß Beschluss
der Verbandsversammlung vom 23.07.2019

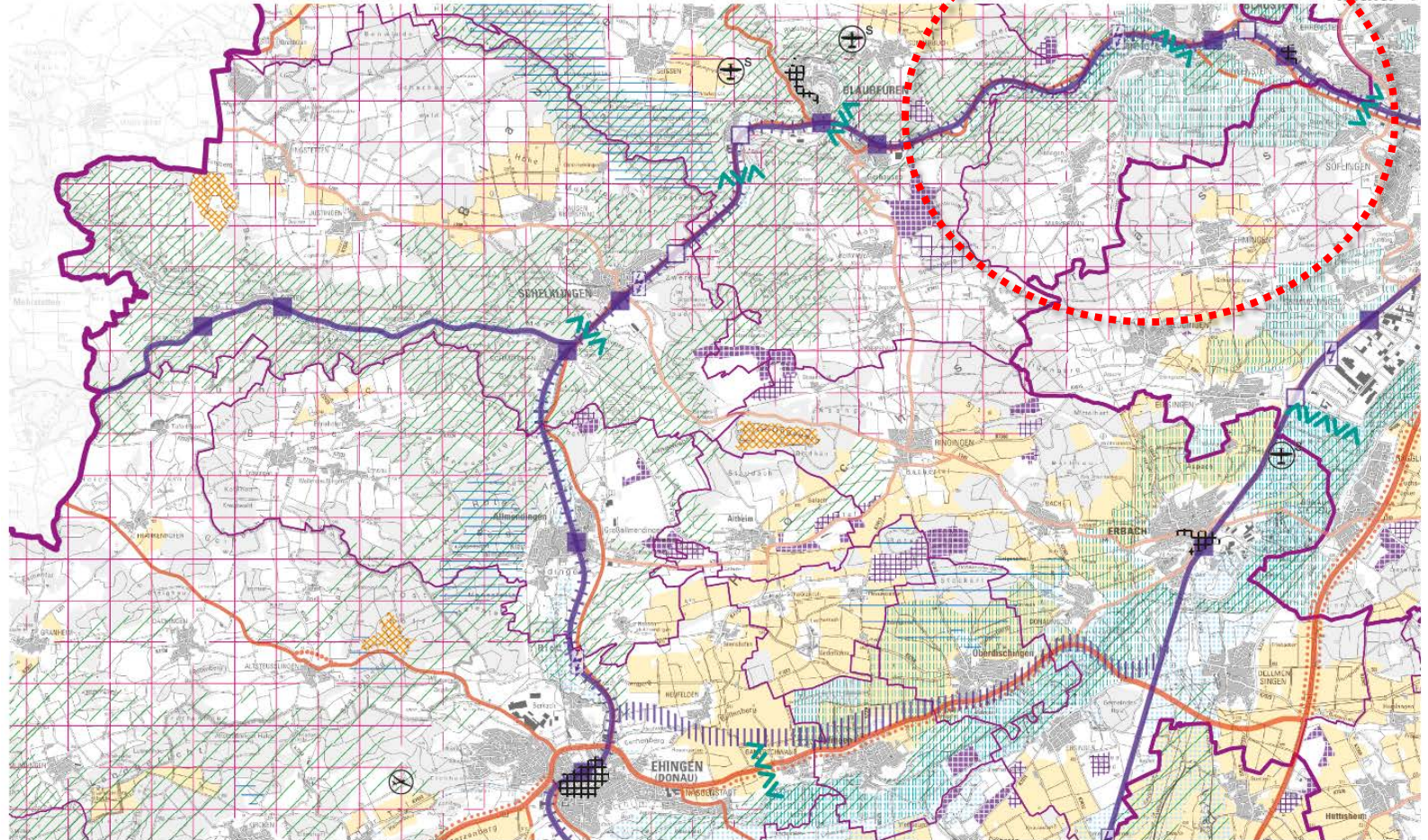
0 1,25 2,5 5 km
Maßstab: 1:100.000

„Regionalplan“ – Auslegung Entwurf

TEILBEREICH SÜD

Regionalverband
Donau-
Iller

REGIONALPLAN DONAU-ILLER RAUMNUTZUNGSKARTE



Geobasisdaten: Digitale Topographische Karte 1: 50 000 (DTK50), ATKIS-Basis-DLM
© Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg (www.lgl-bw.de) Az.: 2851.9-1/19

Gesamtfortschreibung des Regionalplans Donau-Iller
Entwurf zur Anhörung gemäß Beschluss
der Verbandsversammlung vom 23.07.2019

Maßstab: 1:100.000
0 1,25 2,5 5 km

REGIONALPLAN DONAU-ILLER RAUMNUTZUNGSKARTE

B I Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen

B I 1 Naturschutz und Landschaftspflege

- Gebiet für Naturschutz und Landschaftspflege (VRG) - PS B I 1 Z (5)
- Gebiet für Naturschutz und Landschaftspflege (VBG) - PS B I 1 G (7)

B I 2 Land- und Forstwirtschaft

- Gebiet für Landwirtschaft (VBG) - PS B I 2.1 G (3)

B I 4 Wasservorkommen

- Gebiet zur Sicherung von Wasservorkommen (VRG) - PS B I 4 Z (5)
- Gebiet zur Sicherung von Wasservorkommen (VBG) - PS B I 4 G (7)

B I 5 Vorbeugender Hochwasserschutz

- Gebiet für den vorbeugenden Hochwasserschutz (VRG) - PS B I 5 Z (3)
- Gebiet für den vorbeugenden Hochwasserschutz (VBG) - PS B I 5 G (4)

B I 6 Erholung

- Gebiet für Erholung (VRG) - PS B I 6 Z (3)
- Gebiet für Erholung (VBG) - PS B I 6 G (5)

B II Regionale Freiraumstruktur

B II 1 Regionale Grünzüge

- Regionaler Grünzug (VRG) - PS B II 1 Z (4)

B II 2 Grünzäsuren

- Grünzäsur (VRG) - PS B II 2 Z (1)

B IV Wirtschaft

B IV 1 Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen

- Schwerpunkt für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen (VRG) - PS B IV 1 Z (1)

B IV 2 Einzelhandel

- Standort für Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe (VRG) - PS B IV 2 Z (5)

B IV 3 Gewinnung und Sicherung von Bodenschätzen

- Gebiet für den Abbau von Rohstoffen (VRG) - PS B IV 3 Z (3)
- Gebiet für den Abbau von Rohstoffen (VBG) - PS B IV 3 G (6)
- Gebiet zur Sicherung von Rohstoffen (VRG) - PS B IV 3 Z (3)
- Gebiet zur Sicherung von Rohstoffen (VBG) - PS B IV 3 G (6)

B V Technische Infrastruktur

B V 1.1 Straßenverkehr

Regionalbedeutendes Straßennetz

I Großräumiger Verkehr	II Überregionaler Verkehr	III Regionaler Verkehr	Verbindungsfunktionsstufe
			Bestand (N)
			ein-/beidseitiger Ausbau } PS B V 1.1.1 N (1), PS B V 1.1.1 N (2), PS B V 1.1.1 N (3)
			ein-/beidseitiger Ausbau - PS B V 1.1.2 V (2)
			Neubau - PS B V 1.1.2 V (3)

Anschlussstellen

- Planung - PS B V 1.1.1 N (1)
- Vorschlag - PS B V 1.1.2 V (1)

B V 1.2 Schienenverkehr

Schiennestrecken

- Bestand Haupt-/Nebenbahn (N)
- Bestand Schmalspurbahn (N)
- Ausbau (VRG) - PS B V 1.2.1 Z (6)
- Neubau (VRG) - PS B V 1.2.1 Z (8)
- Sicherung (VRG) - PS B V 1.2.1 Z (2)
- Elektrifizierung Bestand (N)
- Elektrifizierung Planung (VRG) - PS B V 1.2.1 Z (7)

Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen

- in Betrieb (N)
- Planung (VRG) - PS B V 1.2.2 Z (2)
- Verlegung (VRG) - PS B V 1.2.2 Z (3)

B V 1.4 Güterverkehr

- Standort für Kombinierten Verkehr (VRG) - PS B V 1.4.1 Z (2)

B V 1.6 Luftverkehr

- Verkehrsflughafen (N)
- Verkehrslandeplatz (N)
- Sonder-/Militärlandeplatz (N)
- Segelfluggelände (N)
- Tag-Schutzzone 1: $L_{day, 700} \geq 65$ dB(A) (N)
- Tag-Schutzzone 2: $L_{day, 700} \geq 60$ dB(A) (N)

B V 2.1 Windkraft*

- Vorranggebiet für Standorte regionalbedeutender Windkraftanlagen
*Unveränderte Übernahme der 5. Teilfortschreibung des Regionalplans „Nutzung der Windkraft“ (Kapitel B X 2.3, rechtskräftig seit 23.12.2015).

Waldfläche (N)

- (N) = Nachrichtliche Übernahme
- (Z) = Ziel
- (V) = Vorschlag
- (VRG) = Vorranggebiet
- (VBG) = Vorbehaltsgebiet
- (PS) = Planstatus

Verwaltungsgrenzen

- Regionsgrenze
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze

Gesamtfortschreibung des Regionalplans Donau-Iller

Entwurf zur Anhörung gemäß Beschluss
der Verbandsversammlung vom 23.07.2019



EINWENDUNGEN STADT BLAUSTEIN

A IV 1 Ober- und Mittelzentren, N (2) Unterzentren (S. 18)

Einwendung Stadt Blaustein:

Die Stadt Blaustein wird in einigen Listungen des Regionalplans nicht als eigenständige Kommune erwähnt, sondern ungenannt im Oberzentrum Ulm / Neu-Ulm inkludiert. Blaustein wird als Unterzentrum nach A IV 2, Z (2) (S. 18) geführt. Es wird beantragt, im Regionalplan an den entsprechenden Textstellen als Juniorpartner des Oberzentrums Ulm/Neu-Ulm namentlich erwähnt zu werden.

Begründung:

Blaustein liegt auf der regionalen Entwicklungsachse Weißenhorn – Laichingen und soll sich überdurchschnittlich entwickeln. Als zweitgrößte Kommune des Alb–Donau–Kreises liegt dies auch im Interesse der Stadt und soll in den nächsten Jahren forciert werden. Die Innenstadt wird ausgebaut, der Handels- und Dienstleistungssektor soll gestärkt werden. Durch die Erschließung von ca. 20 ha Bauland (s. Ausschnitt FNP) in direkter Nachbarschaft zur Wissenschaftsstadt Ulm soll ein verdichteter städtischer Raum für Dienstleistung, Gewerbe und Wohnen entstehen, der eine regionale Versorgungsfunktion mit sich bringen wird. Bereits heute hat Blaustein eine überörtliche Bedeutung in der medizinischen Versorgung durch mehrere Tageskliniken, die das Angebot der Ulmer Kliniken ergänzen. Durch die direkte Nachbarschaft zu Ulm gibt es Überschneidungen in der schulischen Infrastruktur, so dass alle Schulformen angeboten werden können, ohne selbst über ein Gymnasium verfügen zu können. Mit dem derzeitigen Ausbau des Schulverbunds der Stadt können zukünftig gemeinsam an einem Standort Kindergarten, Kindertagesstätte, Grundschule und Realschule ein Ganztagesangebot mit vielfältigen Kooperationen anbieten. Damit verschafft sich Blaustein ein Alleinstellungsmerkmal im schulischen Angebot des Alb-Donau-Kreises.

Blaustein profitiert von der Nähe zu Ulm und wird dazu auch nicht in Konkurrenz treten, sondern forciert vielmehr die interkommunale Zusammenarbeit. Dennoch ist die Stadt bemüht, ein eigenes Profil zu prägen und seine Versorgungsfunktion weiter auszubauen, auch um Verkehrsströme und Nutzungen besser in der Region zu verteilen.

„Regionalplan“ – Auslegung Entwurf

EINWENDUNGEN STADT BLAUSTEIN

B I 2. 1 Landwirtschaft (S. 25)

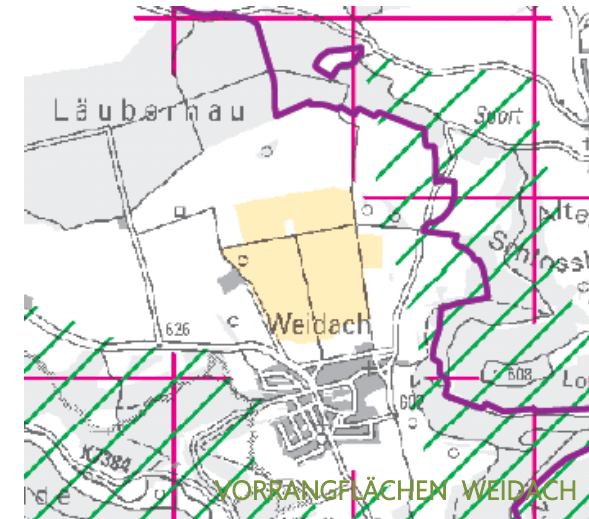
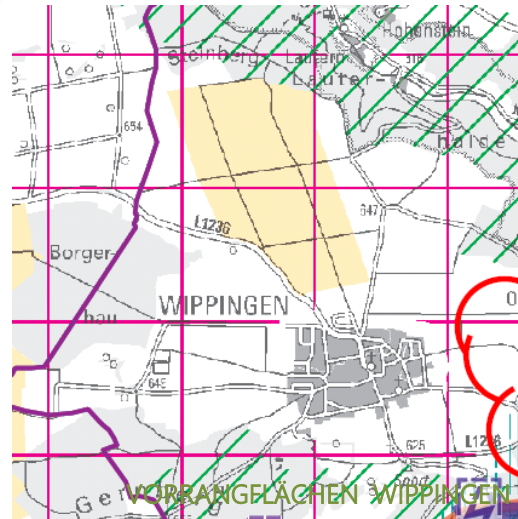
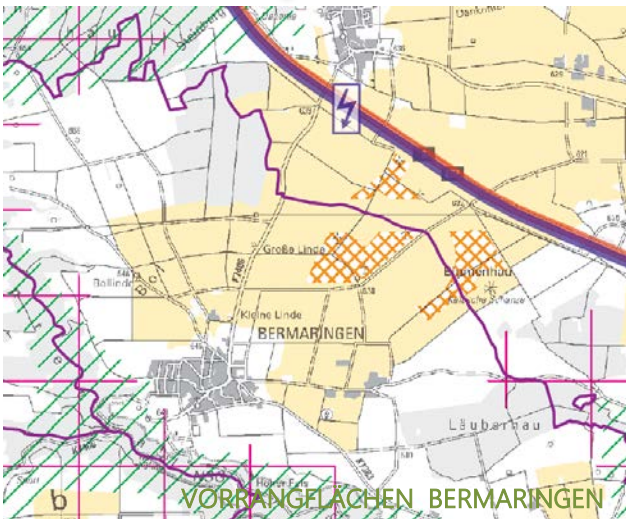
„Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft sollen nur in unbedingt notwendigem Umfang durch andere Nutzungen in Anspruch genommen werden.“

Einwendung Stadt Blaustein:

Die Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft sollen 500 m Abstand von den geschlossenen Ortschaften Bermaringen, Weidach und Wipplingen einhalten.

Begründung:

Damit soll die Entwicklungsfähigkeit der Ortschaften unabhängig von den Grundstücksverhältnissen gewährleistet werden. Blaustein liegt auf der Entwicklungsachse Weißenhorn – Laichingen und soll sich über den örtlichen Bedarf hinaus entwickeln können. Aufgrund der topographisch eingeschränkten Lage des Stadtzentrums ist dies nur mithilfe der Entwicklungsflächen in den Teilorten möglich.



EINWENDUNGEN STADT BLAUSTEIN

B I 2. 1 Landwirtschaft (S. 25)

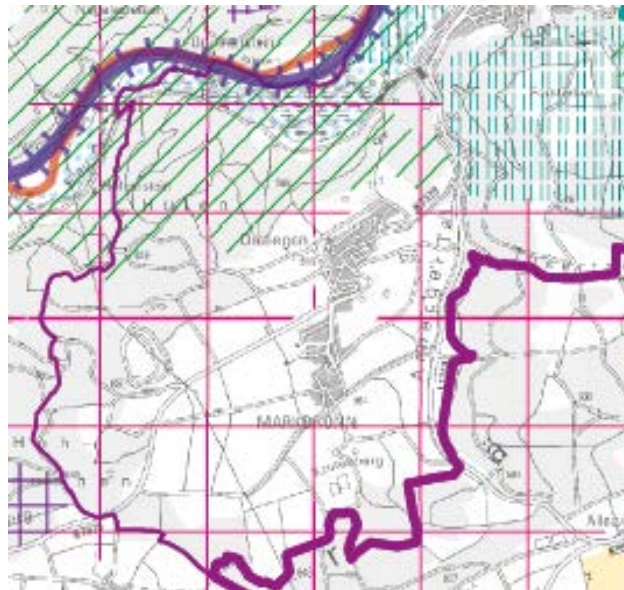
„Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft sollen nur in unbedingt notwendigem Umfang durch andere Nutzungen in Anspruch genommen werden.“

Einwendung Stadt Blaustein:

Die Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft sind für Dietingen und Markbronn nicht dargestellt. Dies ist zu prüfen und ggf. zu korrigieren.

Begründung:

Nach Kenntnisstand der Stadt Blaustein wurden die Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft inzwischen korrigiert, sodass auch in Dietingen und Markbronn Vorrangflächen festgelegt sind.



DIETINGEN / MARKBRONN OHNE
VORRANGFLÄCHEN

EINWENDUNGEN STADT BLAUSTEIN

B I 4 Wasservorkommen (S. 31)

Einwendung Stadt Blaustein:

Das kleine Lautertal mit seinen Brunnen zur Trinkwassererfassung des „Zweckverbandes Ulmer Alb“ wird in der Listung nicht aufgeführt. Dies bitten wir zu ergänzen.

B I 6 Erholung, G (5) Vorbehaltsgebiete für Erholung (S. 44)

Einwendung Stadt Blaustein:

Das kleine Lautertal wird in der Listung nicht aufgeführt. Dies bitten wir zu ergänzen.

Begründung:

Das kleine Lautertal hat eine Ausdehnung von Herrlingen bis nach Merklingen. Es dient als Naherholungsgebiet für den Großraum Ulm und hat überregionale Bedeutung als FFH-Gebiet, Naturschutzgebiet, Wasserschutzgebiet und Vogelschutzgebiet.

EINWENDUNGEN STADT BLAUSTEIN

B II 1 Regionale Grünzüge (S. 47)

Einwendung Stadt Blaustein:

Der regionale Grünzug Blautal – Ulm endet von Ulm her kommend im Stadtgebiet Blaustein. Das Blautal in Richtung Westen wird als Vorrangfläche für Naturschutz und Landschaftspflege gewertet, jedoch nicht als regionaler Grünzug. Ebenso wird das Lautertal in Richtung Norden als Vorrangfläche für Naturschutz und Landschaftspflege gewertet, aber nicht dem regionalen Grünzug zugeordnet. Beide Talbereiche sind aber mit dem Regionalen Grünzug direkt verknüpft. Dies bitten wir zu prüfen und ggf. zu ergänzen.

Grundsätzlich ist anzumerken dass die Flächen für regionale Grünzüge, Naturschutz – und Landschaftspflege sowie für die Erholung nicht korrelieren und vor allem nicht zusammenhängend dargestellt werden.

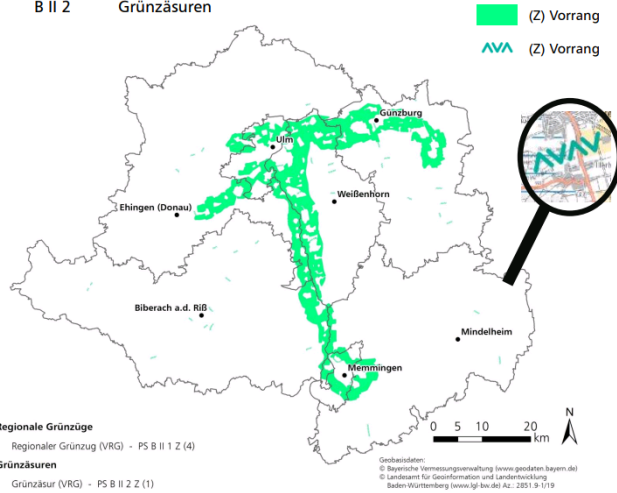
Begründung:

Das Blautal und das Lautertal verknüpfen den regionalen Grünzug Blautal – Ulm zweifach mit dem Biosphärengebiet Schwäbische Alb (Schwerpunkt B I 6 Erholung) und können, über das Schmiechtal nach Ehingen fortgesetzt, mit dem regionalen Grünzug Donautal vernetzt werden. Die Voraussetzungen dafür liegen entlang des Donauradwanderweges bereits vor. Mit der Festlegung als regionaler Grünzug könnte eine Stärkung von Naturschutz und Landschaftspflege sowie den Erholungsräumen (die ebenso in den regionalen Grünzügen verankert werden sollten) erreicht werden. Eine Vernetzung der Strukturen sollte Ziel des Regionalplans sein. Damit können sich Fauna und Flora einfacher ausbreiten, die Erholungsräume in ihrer Vielfalt verbunden und erlebbar gemacht werden und das Ziel des sanften Tourismus besser ausgebaut werden. Nicht zuletzt die UNESCO-Welterbestätten im Blautal (Schelklingen - Blaubeuren – Blaustein) zeugen von der Bedeutung des Blautals und würden somit besser geschützt und erlebbar gemacht werden. Der Erholungsschwerpunkt des Rad- und Wandertourismus ist gut mit den Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar und benötigt vernetzte Strukturen. Daraus kann der Region ein nachhaltiger wirtschaftlicher Gewinn erwachsen.

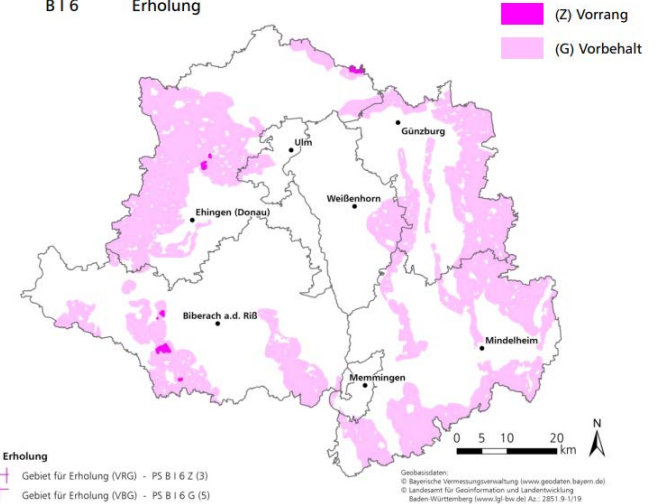
„Regionalplan“ – Auslegung Entwurf

EINWENDUNGEN STADT BLAUSTEIN

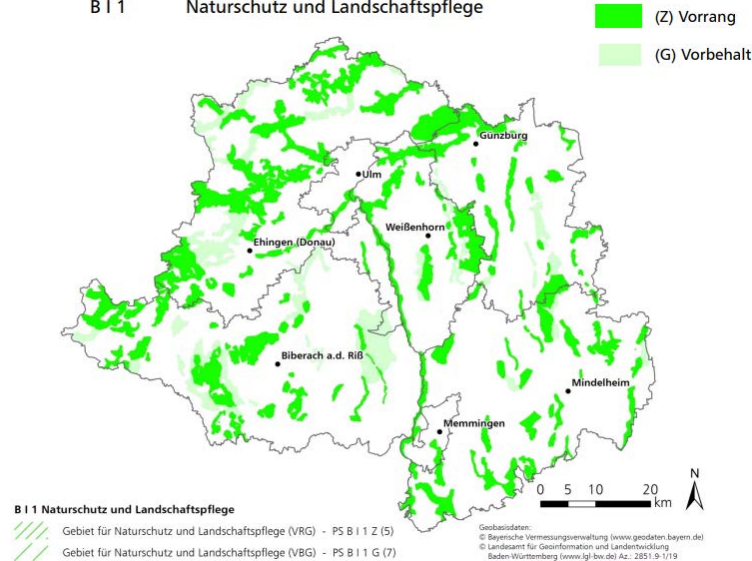
B II 1 Regionale Grünzüge
B II 2 Grünzäsuren



B I 6 Erholung



B I 1 Naturschutz und Landschaftspflege



EINWENDUNGEN STADT BLAUSTEIN

B II 1 Regionale Grünzüge, Z (4) Vorranggebiet Blautal-Ulm (S. 47)

Einwendung der Stadt Blaustein:

- 1) Der regionale Grünzug im Bereich Blaustein – Ulm ist im Bereich Science Park und Oberer Scheibenberg (Tangente Berliner Ring) gemäß den Planeintragungen zu verschieben.
- 2) Der regionale Grünzug im Bereich Herrlingen (Birkebene) und Wipplingen ist gemäß Planeintragungen zu verschieben.

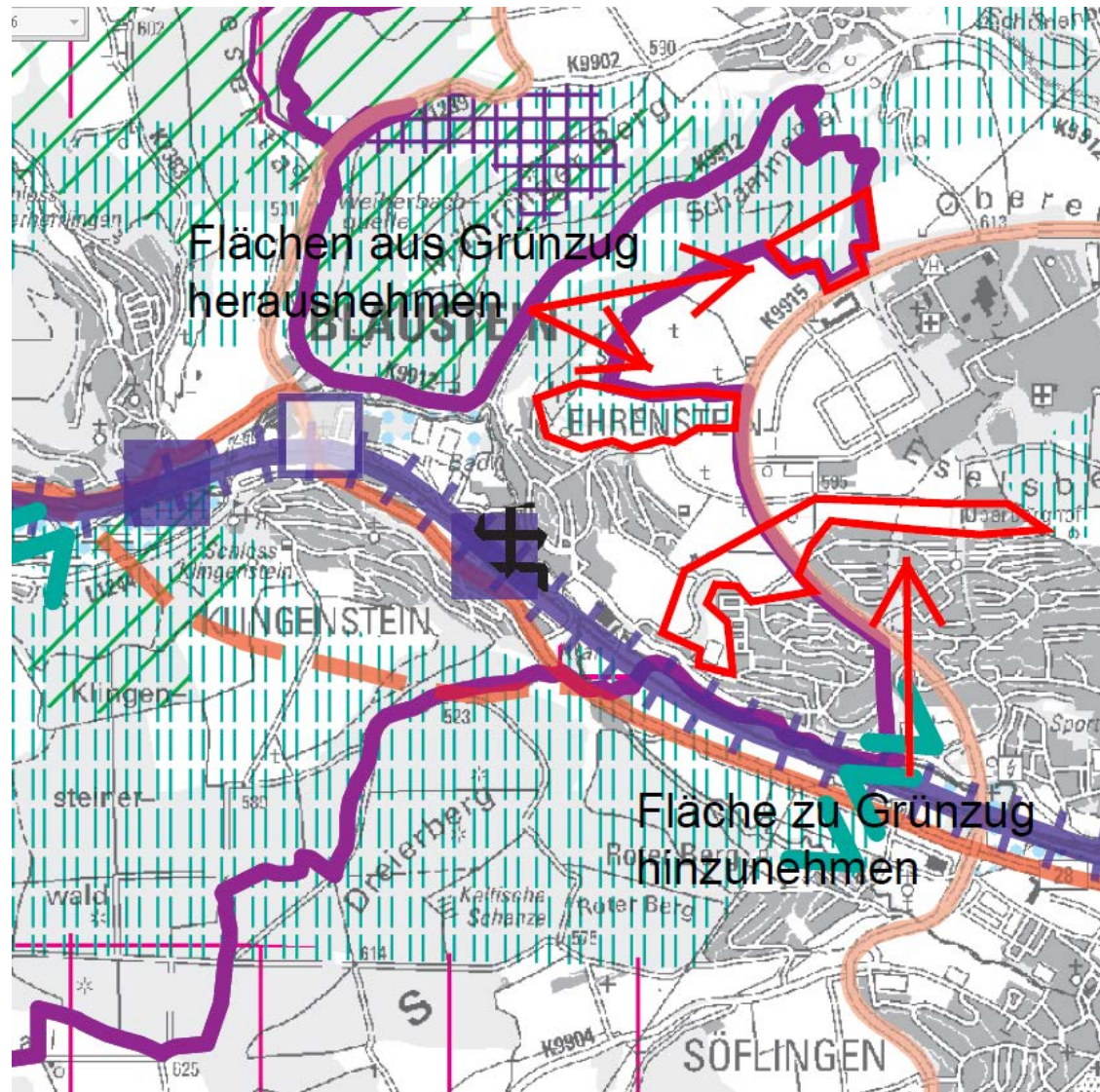
Begründung:

Zu 1) der regionale Grünzug wird nicht infrage gestellt, soll aber in seinem Zuschnitt im Bereich Wissenschaftsstadt Ulm und Scheibenberg Blaustein am Berliner Ring modifiziert werden. Die Städte Ulm und Blaustein sind überein gekommen, ihre städtebauliche Entwicklung zu koordinieren und zu bündeln, um sich flächenschonend entwickeln zu können und den ÖPNV wirksamer ausbauen zu können. Der Grünzug soll zukünftig entsprechend der angehängten Planausschnitte verlaufen. Damit kann er zusammenhängend ausgebaut werden, er trägt so zur besseren Biotopvernetzung und der Ausbreitung von Fauna und Flora bei. Der Naherholungsfaktor wird durch verbesserte Fuß- und Radwegeverknüpfungen erhöht, der motorisierte Pendlerverkehr kann dadurch verringert werden. Der Grünzug ist im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes bereits vorhanden und soll in den Randbereichen angepasst werden. Die Darstellung der Grünzugverbindung Blautal - Ulm ist im Bereich der Stadtgrenzen Blausteins bindend, für die Stadt Ulm nur nachrichtlich zu verstehen. Die Stadt Ulm wird ihre Abgrenzung gesondert mitteilen.

Zu 2) Der regionale Grünzug soll im Bereich Herrlingen/Birkebene 500 m vom Siedlungsrand weg in Richtung Osten verschoben werden, um der baulichen Entwicklung der Birkebene nicht entgegen zu stehen. Für die Entwicklungsachse Vöhringen – Laichingen soll eine bauliche Entwicklung über den Eigenbedarf hinaus gewährleistet werden, dies ist nur unter Einbeziehung der Ortstiele möglich (s. Einwendung zu B I 2. 1 Landwirtschaft (S. 25)).

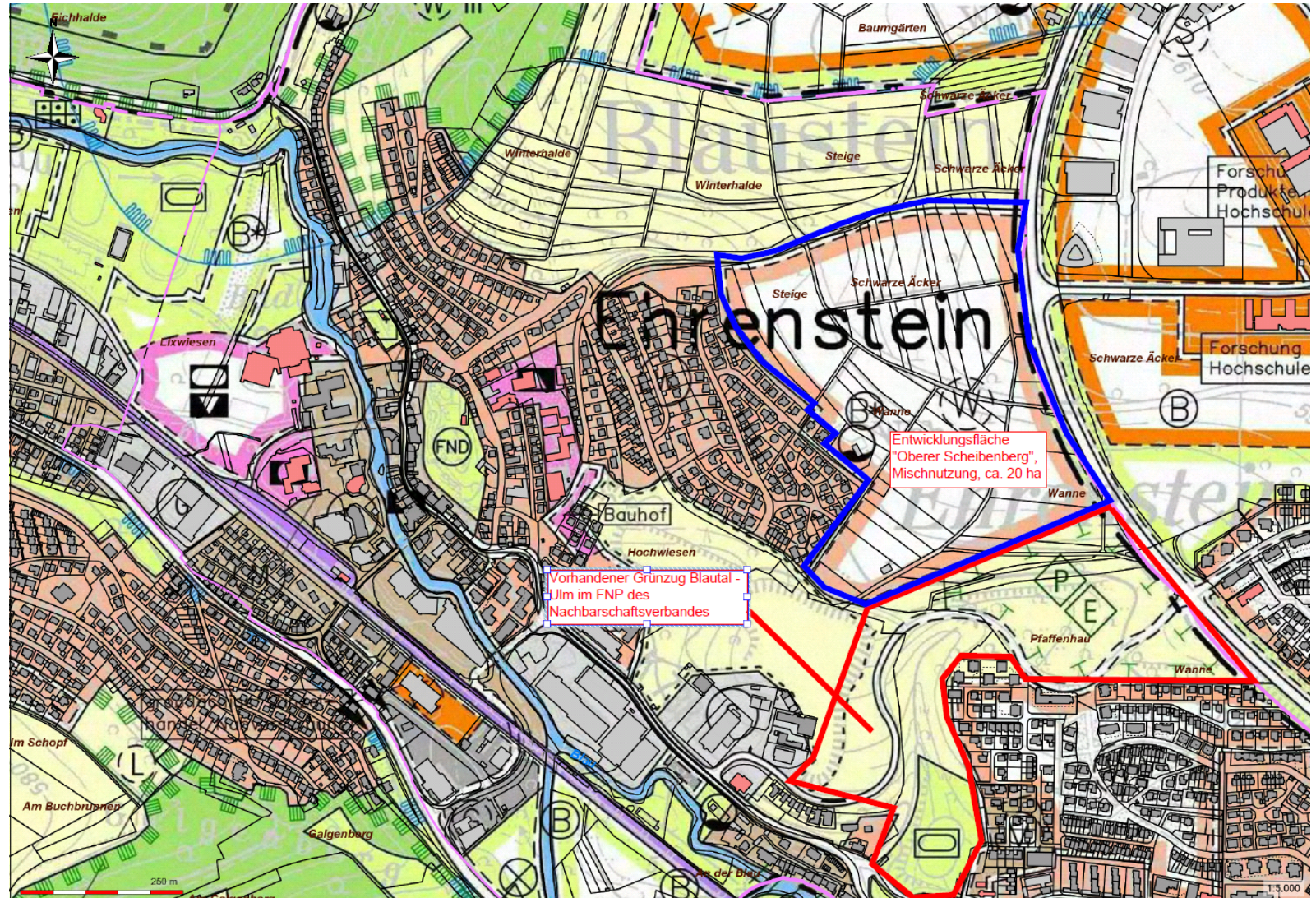
„Regionalplan“ – Auslegung Entwurf

REGIONALER GRÜNZUG BLAUSTEIN - ULM

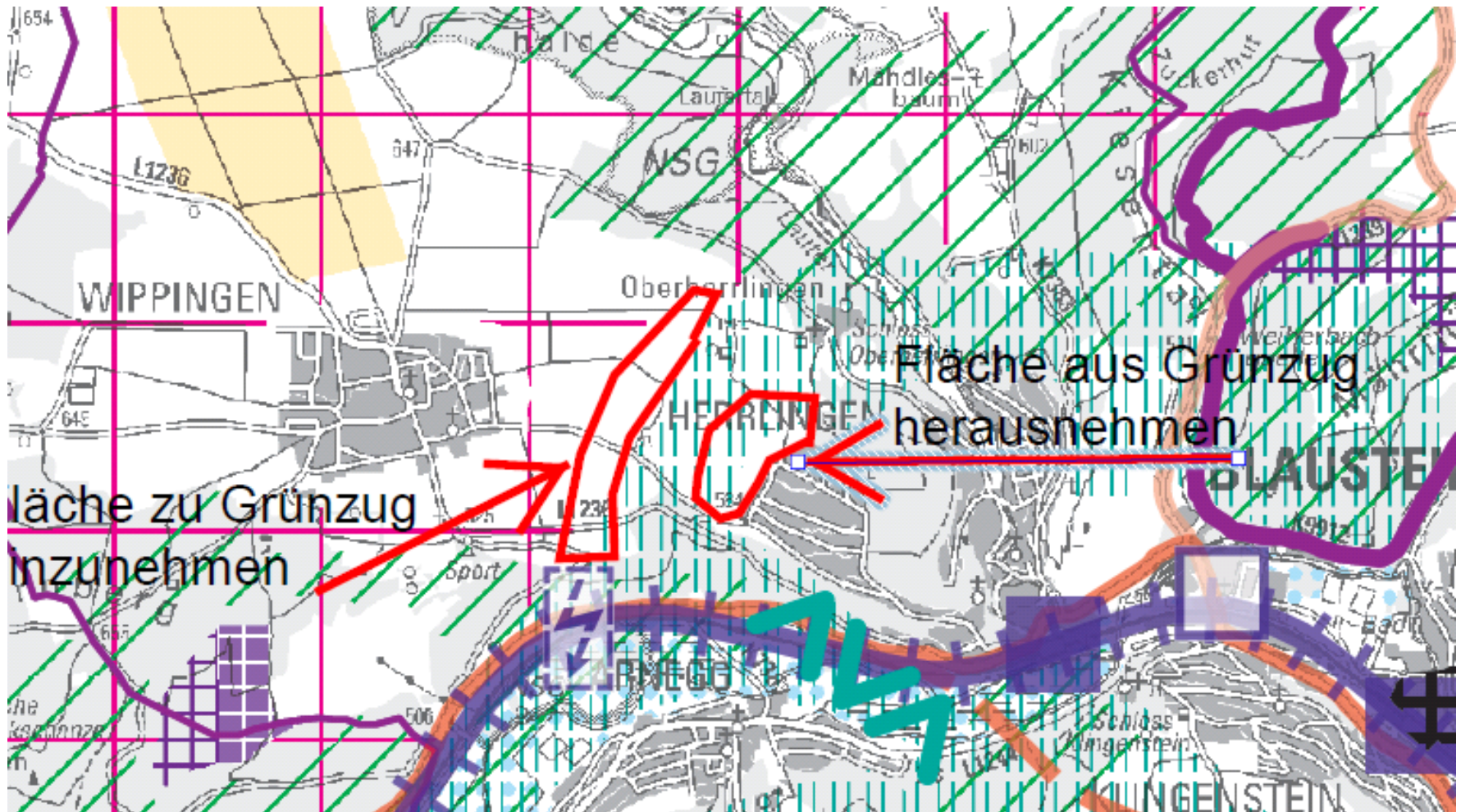


„Regionalplan“ – Auslegung Entwurf

AUSZUG FNP : REGIONALER GRÜNZUG BLAUSTEIN - ULM



REGIONALER GRÜNZUG HERRLINGEN (BIRKEBENE) - WIPPINGEN



EINWENDUNGEN STADT BLAUSTEIN

B IV 1 Schwerpunkte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen, Z (1) (S. 63)

Einwendung Stadt Blaustein:

Die Stadt Blaustein beantragt, zur Sicherung besonders geeigneter Standorte als Schwerpunkt für Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen als Vorranggebiet festgelegt zu werden.

Begründung:

(Siehe A IV 1 Ober- und Mittelzentren, N (2) Unterzentren (S. 18))

Dies hängt zusammen mit dem kommunalen Ziel, die Versorgungsfunktionen zukünftig auszubauen: Blaustein liegt auf der regionalen Entwicklungsachse Weißenhorn – Laichingen und soll sich überdurchschnittlich entwickeln. Als zweitgrößte Kommune des Alb – Donau – Kreises liegt dies auch im Interesse der Stadt und soll in den nächsten Jahren forciert werden. Die Innenstadt wird ausgebaut, der Handels- und Dienstleistungssektor soll gestärkt werden. Durch die Erschließung von ca. 20 ha Bauland (s. Ausschnitt FNP) in direkter Nachbarschaft zur Wissenschaftsstadt Ulm soll ein verdichteter städtischer Raum für Dienstleistung, Gewerbe und Wohnen entstehen, der eine regionale Versorgungsfunktion mit sich bringen wird. Bereits heute hat Blaustein eine überörtliche Bedeutung in der medizinischen Versorgung durch mehrere Tageskliniken, die das Angebot der Ulmer Kliniken ergänzen. Blaustein profitiert von der Nähe zu Ulm und wird dazu auch nicht in Konkurrenz treten, sondern forciert vielmehr die interkommunale Zusammenarbeit. Dennoch ist die Stadt bemüht, ein eigenes Profil zu prägen und seine Versorgungsfunktion weiter auszubauen, auch um Verkehrsströme und Nutzungen besser in der Region zu verteilen. Die Entwicklung kann nicht mit Schwerpunkt der Gewerbeentwicklung erfolgen, da dafür ausreichend geeignete Flächen fehlen. Sie wird in Form von Dienstleistung und Handel erfolgen und dem wissenschaftlichen Charakter des Science Park in Ulm dienlich sein.

EINWENDUNGEN STADT BLAUSTEIN

B V 1.3 Öffentlicher Personennahverkehr, G (3) Verbindungen des Ergänzungsnetzes (S. 111)

Einwendung Stadt Blaustein:

In das Verbindungsnetz aufzunehmen ist die Achse Ulm (Wissenschaftsstadt) - Blaustein.

Begründung:

Durch zusätzliche Busanbindungen vom Bahnhof Herrlingen und/oder dem ZOB Ehrenstein kann eine wesentliche Verbesserung des ÖPNV für den westlichen Alb-Donau-Kreis und die Stadt Blaustein erzielt werden. Es muss angestrebt werden, das hohe Pendlerverkehrsaufkommen aus dem ländlichen Raum in Richtung Wissenschaftsstadt durch alternative und zeitsparende Alternativen zu verbessern. In Verbindung mit der zukünftig engeren Taktung der Regio-S-Bahn (Sigmaringen – Ulm) stärken sich diese Verkehrsmittel gegenseitig. Durch das zusätzliche Anbieten von P&R-Parkplätzen, guten Radwegeverbindungen (Donauradwanderweg), Fahrradabstellmöglichkeiten und den Busbahnhöfen in Herrlingen und Ehrenstein hat die Stadt Blaustein bereits Mobilitätsdrehscheiben geschaffen, die einen Umstieg auf das ÖPNV- Netzwerk bereits vor den Toren Ulms ermöglichen und somit das Oberzentrum entlasten.

Blaustein ist bestrebt, im Bereich Wissenschaftsstadt eine Anbindung an das Straßenbahnnetz der Stadt Ulm zu erreichen. Der interkommunale Ausschuss beider Städte bemüht sich langfristig um die Realisierung dieses Ziels.

B V 1.5 Radverkehr (S. 119)

Hinweis Stadt Blaustein:

Die Ausweisung einer Radschnellverbindung Ulm/Neu-Ulm – Blaustein – Blaubeuren/Laichingen sowie deren Vernetzung in die Ortsteile der Kommunen wird begrüßt und muss umgesetzt werden. Der begonnene Ausbau des Donauradwanderweges bietet eine gute Grundlage für eine schnelle Umsetzung. Die Stadt Blaustein setzt die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV am Bahnhof Herrlingen, ZOB Ehrenstein und der neuen Stadtmitte bereits um und wird dies schwerpunktmäßig weiter vorantreiben.

EINWENDUNGEN STADT BLAUSTEIN

B V 2.2 Solarenergie, G (3) (S. 130) „Die Errichtung von Freiflächen-Solaranlagen....innerhalb regionalplanerischer Gebietsfestlegungen zum Freiraumschutz soll vermieden werden.“

Einwendung Stadt Blaustein:

Die Ausweisung von Vorrangflächen für Landwirtschaft erscheint sinnvoll, darf aber aufgrund der Vorgaben zum zeitnahen Ausbau regenerativer Energien keinen Ausschluss dieser Nutzungen nach sich ziehen und deren Umsetzung nicht behindern.

Begründung:

Nördlich Bermaringen, Weidach und Wipplingen werden Vorrangflächen für Landwirtschaft ausgewiesen, die somit eine Nutzung für Solarenergie ausschließen oder zumindest stark erschweren (s.o. B I 2. 1 Landwirtschaft (S. 25)). Laut Kartierung der LUBW liegen diese Flächen aber teilweise im landwirtschaftlich benachteiligten Gebiet und sind daher geeignet für Freilandsolaranlagen. Die beiden Aussagen widersprechen sich somit. Die Vorranggebiete für Landwirtschaft können nur mit einer umfassenden Standortkonzeption und dem Ausschluss von Alternativstandorten zur Solarnutzung herangezogen werden, was den Planungs- und Umsetzungsaufwand stark erhöht. Gleichzeitig soll der Anteil an regenerativen Energien aber stark erhöht werden. Ein Erreichen der von der Landesregierung geforderten Anteile an regenerativen Energien ist mit solchen Einschränkungen nicht umsetzbar und sollte in der weiteren Planung überdacht werden.

Dasselbe trifft für die Nutzung von Windkraft zu, die im Regionalplan bislang nur nachrichtlich übernommen wurde und nicht weiter ausgeführt ist. Auch dafür sollten weitere Flächen vorgesehen werden, um den vollständigen Umstieg auf regenerative Energien auf lange Sicht überhaupt erst möglich zu machen.

EINWENDUNGEN STADT BLAUSTEIN

B V 1.6 Luftverkehr (S. 121)

Anmerkung der Stadt Blaustein:

Der Zugang zu Flugplätzen sollte nicht noch mehr durch eine bessere ÖPNV-Anbindung erleichtert werden. Die Ressourcen sollten vielmehr in den Ausbau des ÖPNV für die Alltagsmobilität im ländlichen Raum lebender Menschen – z.B. für deren Arbeitswege -eingesetzt werden.

Wir begrüßen, dass die Umwelt- und Lärmbelastung durch Flugplätze geringgehalten werden soll. Allerdings lehnen wir die Erweiterung bestehender oder den Bau neuer Flugplätze in der Region ab. Wünschenswert wäre stattdessen, die Belastung durch die bestehenden Flugplätze in unserer und in angrenzenden Regionen zu reduzieren.

Begründung:

Im Regionalplan wird Fliegen allgemein, d.h. gleichgültig, ob auf dienstlicher, sportlicher oder touristischer Ebene, sehr positiv beurteilt. Der Luftverkehr soll leistungsfähig weiterentwickelt, Flugplätze auf Gemeindeflächen sollen erhalten bleiben. Anreisemöglichkeiten zu den Flughäfen Memmingen und Stuttgart sollen hinsichtlich des ÖPNV weiter ausgebaut werden – damit diese bequem und „umweltfreundlich“ bewältigt werden können.

Hierzu ein paar Zahlen: Die Fahrten mit dem Mittelklasse-Kfz von Blaustein zum Stuttgarter Flughafen und zurück machen ca. 0,03 Tonnen CO₂ aus – die CO₂ Menge, die durch den Ausbau des ÖPNV reduziert werden soll. Demgegenüber verursacht beispielsweise ein Flug nach Mallorca einen Ausstoß von knapp 0,5 Tonnen, der nach Miami, Florida, von über 4 Tonnen CO₂ jeweils pro Person, da die Treibhausgase, Eiswolken und Partikel in einer Höhe anfallen, in der sie vielfach schwerwiegender wirken als die durch den Autoverkehr verursachten. Somit stellt nicht die Anfahrt zum Flughafen das Problem dieser Reisen dar. Zur Erinnerung: Um derzeit einigermaßen klimaneutral zu leben, dürfen wir aktuell lediglich ca. 2 Tonnen CO₂ im Jahr pro Person emittieren. Mit nur einer Flug-Fernreise liegt man aber bereits über diesem Wert.

EINWENDUNGEN STADT BLAUSTEIN

So, wie der Regionalplan derzeit formuliert ist, wird den Bürgerinnen und Bürgern suggeriert, dass Fliegen jeglicher Art rundweg positiv zu bewerten ist. Die Reise als solches wird „schön geredet“, indem dargestellt wird, dass die Strecke zum Flughafen umweltschonend bewältigt werden könne. Demgegenüber wird der Flug, der das eigentliche Umweltproblem darstellt, hinsichtlich der Klimaschädigung nicht bewertet und damit in den Hintergrund gesetzt. Dies wird in der Psychologie als kognitive Dissonanz bezeichnet, eine kognitive Verzerrung der Realität. Im Speziellen sei hier der *single action bias* zu nennen, wobei hier die „*single action*“ die Fahrt zum Flughafen ist.

Weiterhin führt der Betrieb motorisierter Flugzeuge auf Flugplätzen in unseren und benachbarten Regionen zu einer Lärmbelastung der Einwohner des Alb-Donau-Kreises, die reduziert werden sollte.