

Vorlage Bauamt

36 / 2022

öffentlich nicht-öffentlich

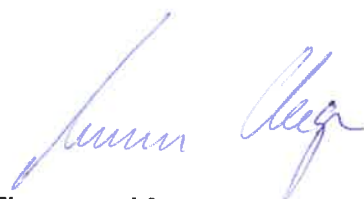
Beratungsgegenstand

Umplanung Ehrensteinerstraße – Verkehrsführung, Situierung der Kfz-Stellplätze und Radwegeführung

- Umplanung der Ehrensteiner Straße zur Schaffung von zusätzlichen KFZ-Stellplätzen zur Stärkung der urbanen Innenstadtentwicklung mit Verbesserung der Verkehrs- und Radwegeführung

Beschlussantrag

1. Die Verwaltung wird beauftragt die Ehrensteiner Straße gemäß Variante 6 umzugestalten.
2. Die Verwaltung wird beauftragt Angebote für die Planungsarbeiten zur Umplanung der Ehrensteiner Straße einzuholen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt die durch den Gemeinderat beschlossene Variante 6 in den Bebauungsplan „Bahnhofsereich Ehrenstein, 4. Änderung“ einzuarbeiten.



Thomas Kayser
Bürgermeister

I. Bisherige Beratungs- und Beschlusslage

Gremium	Datum	ö/nö	Beschluss	Zustimmung/ Ablehnung
GR	18.09.2018	ö	Städtebauliche Mehrfachbeauftragung der Stadtmitte Blaustein	Zustimmung
Jurysitzung	01.03.2019	nö	Jurysitzung für die Beurteilung der städtebauliche Mehrfachbeauftragung der Stadtmitte Blaustein	Zustimmung
GR	12.03.2019, 17 Uhr	ö	Eröffnung der Ausstellung Stadtmitte Blaustein für den Gemeinderat, Ergebnisse der Mehrfachbeauftragung mit Jurybewertung	
	12.3.2019 bis 2.5.2019	ö	14-tägige Ausstellung Stadtmitte Blaustein	
	28.04.2019	ö	Öffentliche Führung durch die Ausstellung	
	02.05.2019	ö	Öffentliche Führung durch die Ausstellung	
Gestaltungsbeirat	29.11.2019	ö	Empfehlungen des Gestaltungsbeirats an den Architekten	Zustimmung
GR	12.5.2020		<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Verwaltung wird beauftragt, einen städtebaulichen Vertrag für die Neugestaltung der Stadtmitte Blausteins einschließlich Kostenverteilung zwischen der Stadt Blaustein und dem Investor zu verhandeln. 2. Keine Herstellung einer öffentlichen Tiefgarage 	Zustimmung
Gestaltungsbeirat	29.05.2020	nö	Empfehlungen des Gestaltungsbeirats an den Architekten	Zustimmung
Gestaltungsbeirat	25.09.2020	nö	Empfehlungen des Gestaltungsbeirats an den Architekten	Zustimmung
GR	09.03.21	nö	Vorstellung städtebaulicher Vertrag	Zustimmung
GR	25.05.2021	nö	Zustimmung des Gemeinderats zum städtebaulichen Vertrag	Zustimmung
GR	13.07.2021	ö	Radwegekonzeption der Stadt Blaustein	Zustimmung
ATU	28.09.2021	nö	Präsentation der Herausforderungen bei der Radwegeführung in der Stadtmitte von Blaustein in Verbindung mit der Umplanung der Ehrensteiner Straße zur Schaffung von zusätzlichen KFZ - Stellplätzen, die dringend für das Funktionieren der Läden in der neuen Stadtmitte benötigt werden.	Kein Beschlussantrag
GR	21.12.2022	ö	Radwegeführung Stadtmitte - Umplanung Ehrensteiner Straße - Präsentation der möglichen Varianten für eine sichere Radwegeführung in der Stadtmitte in Verbindung mit der Umplanung der Ehrensteiner Straße	Keine Zustimmung

			zur Schaffung von zusätzlichen KFZ - Stellplätzen - Diskussion der einzelnen Varianten	
--	--	--	--	--

II. Sachvortrag

2.1 Einleitung

Am 21.12.2022 wurden im Gemeinderat 5 Varianten zur Umplanung der Ehrensteiner Straße vorgestellt. Herr Maurer hatte die Varianten im Rahmen einer Bachelorarbeit mit Betreuung durch das IB Wassermüller erarbeitet.

Ziel war es eine sichere Radwegführung in der Stadtmitte zwischen Boschstraße und Kurt-Mühlen-Straße zu gewährleisten und gleichzeitig zusätzliche Stellplätze entlang der Ehrensteiner Straße zwischen Boschstraße und Hummelstraße zu generieren.

Diese Stellplätze sind für das Funktionieren der Läden im Erdgeschoss der Gebäude der neuen Stadtmitte ebenso wie für die Besucher des Wochenmarkts unbedingt erforderlich, besonders da die öffentliche Tiefgarage aus Kostengründen entfallen musste. Auch für Behinderte oder geheingeschränkte Personen sind nahe Stellplätze sehr wichtig. Es werden deshalb mind. 2 Behindertenstellplätze ausgewiesen.

Bei der Vorstellung der Ergebnisse in der Gemeinderatssitzung am 21.12.2022 wurde von der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Stadtrat der Einwand erhoben, dass keine Variante ohne Stellplätze entlang der Ehrensteiner Straße untersucht wurde. Es wurde deshalb vereinbart, dass die Stellungnahme maßgebender Behörden, Vereine und Geschäftsleute zu den vorgestellten Varianten eingeholt wird und noch eine Variante ohne Stellplätze eingeführt wird (Variante 7).

Zusätzlich wurde die Variante 1 optimiert und als neue Variante 6 bezeichnet.

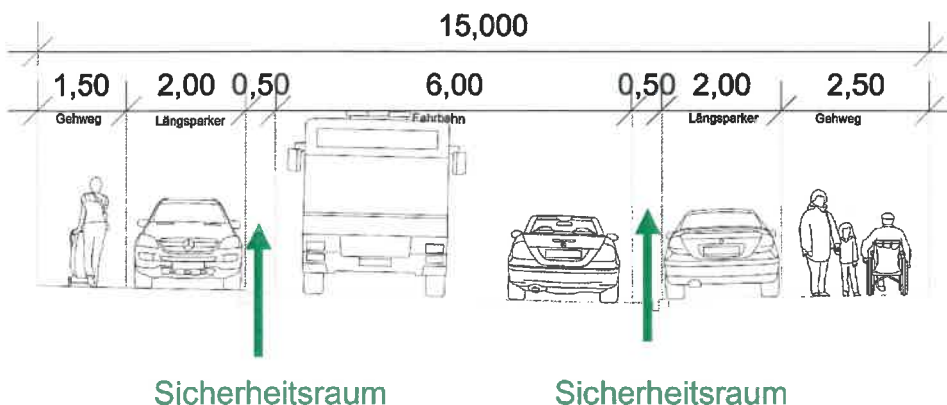
Wie bei der Variante 1 ist die Maximalgeschwindigkeit auf 20km/h begrenzt, wodurch die Ausweisung eines separaten Radwegs nicht notwendig ist. Für den Fußverkehr steht an den Arkaden ein 2,5 m breiter Gehweg zur Verfügung, der Gehweg im Süden ist 1,5m breit.

Die Fahrbahnbreite wird auf 6m reduziert. Zwischen den 23 Längsparkplätzen und der Fahrbahn ist ein Sicherheitsraum von 50 cm vorgesehen. Durch den zusätzlichen Sicherheitsraum soll verhindert werden, dass ein Radfahrer durch einen parkenden Autofahrer gefährdet wird, der die Fahrtür aufschlägt, ohne nach hinten zu schauen, ob ein Fahrradfahrer kommt. Der Radverkehr soll so sicher in beiden Richtungen zwischen Hummelstraße und Boschstraße auf der Fahrbahn geführt werden.

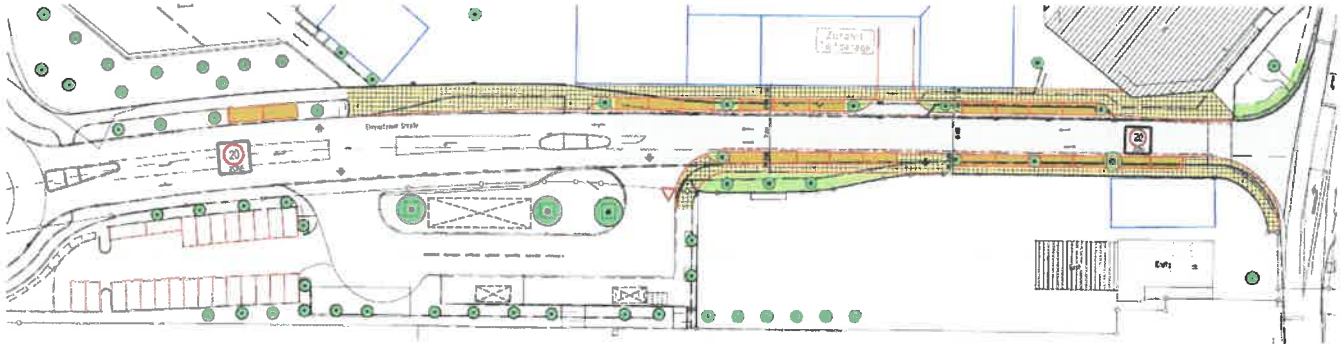
Der Stellplatz wird zur Fahrbahn hin mit einem Randstein markiert. Der Sicherheitsstreifen wird im Abstand von 50 cm (vom Randstein) mit einer gestrichelten Linie gekennzeichnet.

Der motorisierte Verkehr ist als Zweirichtungsverkehr angelegt.

Variante 6 - Längsparker mit vorgezogenem Seitenraum



Variante 6



Diese Variante ist aus der Sicht des Bauamts die Vorzugsvariante, da Sie sowohl eine sichere Radwegführung als auch Stellplätze entlang der Ehrensteiner Straße generiert. Ebenso gibt es keine Einschränkungen für den öffentlichen Nahverkehr.

2.2 Einholen von Stellungnahmen

Alle 7 Varianten wurden an die in der Gemeinderatssitzung festgelegten Behörden, Vereine und Geschäftsleute am 4.2.2022 verschickt:

- Marktsprecher: Hr. Frey: und Frau Reichhardt
- VSB: Verbund der Selbstständigen Blaustein
- Blauhöfe Blaustein GmbH
- Kath. Kirchengemeinde St. Martin
- LRA Fachdienst Verkehr und Mobilität
- DING
- IHK: Industrie- u. Handelskammer
- LRA, Radverkehrsbeauftragter, Herr Heinzmann
- ADFC Ulm: Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
- BUND Blaustein: Bund für Umwelt u. Naturschutz Deutschland
- LRA: Herrn Härle zuständig für Straßen
- VCD Ortsgruppe Ulm Radverkehrsverband

2.3 Beschreibung der Varianten

Die oben genannten Behörden, Vereine und Geschäftsleute erhielten eine genaue Beschreibung der Varianten 1-7 (siehe Anlage 1).

Es wird die Ausgangslage erläutert und die maßgebenden Randbedingungen.

Ziel ist die Unterbringung von Stellplätzen entlang der Ehrensteinerstraße, um für die Besucher der neuen Stadtmitte, für die Kunden der Läden und des Wochenmarkts eine nahe Parkmöglichkeit zu bieten.

Gleichzeitig ist eine sichere Radwegführung in der Ehrensteinerstraße die entscheidende Grundvoraussetzung.

Wichtig ist auch eine sichere Radwegführung im Anschluss an das Plangebiet nach Westen und Osten.

Nach Westen:

Von Blaubeuren (Westen) kommend kann in Zukunft ein Schutzstreifen in der Ehrensteiner Straße ab Einmündung aus der Lixstraße angelegt werden. Von diesem wird der Radverkehr durch den Kreisverkehr an der Boschstraße auf der Fahrbahn in das Umbaugebiet geleitet.

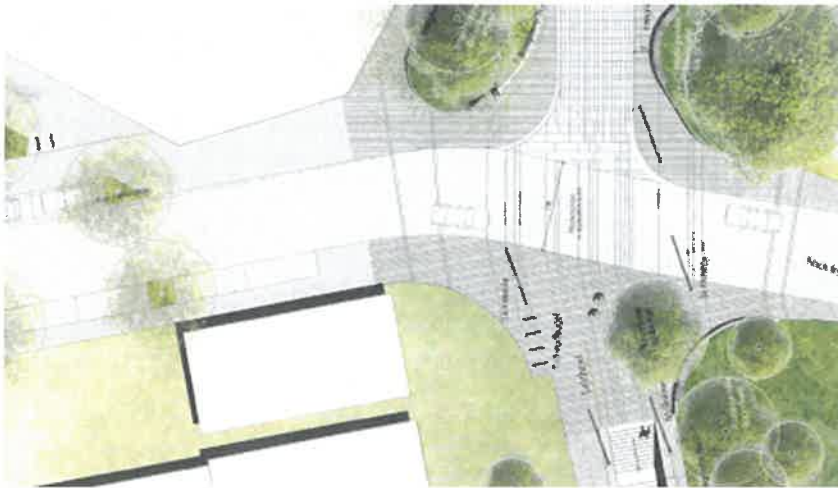
In entgegengesetzter Richtung kann aufgrund der Straßenbreite von 6 Metern kein zweiter Schutzstreifen angelegt werden. Deshalb soll dort der bestehende Gehweg als Fußweg mit dem Zusatzzeichen "Fahrrad

frei" beschildert werden. Damit hat der Fahrradverkehr die Wahl, vom Kreisverkehr an der Boschstraße bis zur Lixstraße die Fahrbahn oder den parallel verlaufenden Weg zu nutzen. Für die Querung der Ehrensteiner Straße an dieser Stelle existiert bereits eine Querungshilfe.

Nach Osten:

Im Osten ist angedacht, die Ehrensteiner Straße in Zukunft um einen halben Meter zu verbreitern. Damit wäre es möglich beidseitig einen Schutzstreifen anzulegen. Dies könnte dann in einem 2. Bauabschnitt realisiert werden.

Der Bahnübergang der Hummelstraße wird zu einer Unterführung für Fußgänger umgebaut. Der nördliche Teil der Hummelstraße wird verkehrsberuhigt ausgeführt. Damit fällt die Kreuzung Hummelstraße/Ehrensteiner Straße als Konfliktpunkt mit dem motorisierten Verkehr weg. Deshalb kann der Radverkehr direkt auf den Schutzstreifen aus dem Umbaubereich geleitet werden.



Vorentwurf AB Hähnig Umgestaltung Hummelstraße







Kurzbeschreibung der Varianten

Ausführliche Beschreibung mit Plänen siehe Anlage 1

- Variante 1:
- 23 Längsparker beidseitig
 - Ehrensteiner Straße verkehrsberuhigt 20km/h.
 - Der Radverkehr soll in beiden Richtungen zwischen Hummelstraße und Boschstraße auf der Fahrbahn geführt werden.
- Variante 2:
- 17 Senkrechtparker und 2 Längsparker einseitig
 - Ehrensteiner Straße verkehrsberuhigt 20km/h.
 - Radverkehr wie bei Variante 1
- Variante 3:
- 6 Längsparker, und 17 Senkrechtparker beidseitig
 - Ehrensteiner Straße verkehrsberuhigt 20km/h.
 - Radverkehr wie bei Variante 1
- Variante 4:
- 19 Längsparker beidseitig
 - Einbahnverkehr: Der motorisierte Verkehr kann die Ehrensteiner Straße zwischen Busbahnhof und Hummelstraße nur noch von Westen nach Osten befahren.
 - Der Radverkehr wird von Osten kommend aus dem Kreisverkehr über die verlängerte Mittelinsel auf den separaten, drei Meter breiten, Radweg geführt. Im Bereich der Hummelstraße soll der Radverkehr dann an der Querungshilfe die Straße wieder queren. In der Gegenrichtung kann der Radverkehr einfach vom Schutzstreifen in den Radweg einfahren und vor dem Kreisverkehr an der Boschstraße wieder ausfahren.
 - Durch diese Einbahnstraßenlösung müsste auch der ÖPNV umstrukturiert werden.

- Variante 5:**
- 22 Längsparker beidseitig
 - Ehrensteiner Straße: Westlicher Teil Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h; Östlicher Teil verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone).
Der motorisierte Verkehr kann die Ehrensteiner Straße zwischen Busbahnhof und Hummelstraße nur noch von Westen nach Osten befahren.
 - Der Radverkehr wird in beiden Richtungen auf einem Schutzstreifen durch das Umbaugebiet geführt. Von der Hummelstraße in Richtung Boschstraße fährt er dabei entgegen der Einbahnstraße.
 - Durch diese Einbahnstraßenlösung muss auch der ÖPNV umstrukturiert werden.
- Variante 6:**
- 23 Längsparker beidseitig
 - Ehrensteiner Straße verkehrsberuhigt 20km/h. Fahrbahnbreite 6 m.
 - Zwischen Längsparkplätzen und Fahrbahn ist ein markierter Sicherheitsraum von 50 cm vorgesehen. Dadurch wird der Radverkehr sicher in beiden Richtungen zwischen Hummelstraße und Boschstraße auf der Fahrbahn geführt.
 - Für den Fußverkehr steht an den Arkaden ein 2,5 m breiter Gehweg zur Verfügung. Im Süden ein 1,5 m breiter Gehweg.
- Variante 7:**
- Keine Stellplätze
 - Ehrensteiner Straße verkehrsberuhigt 20km/h. Der motorisierte Verkehr ist im Zwei- richtungsverkehr angelegt.
 - Zwischen den zwei Fahrspuren soll für den Fußverkehr eine 2,5 m breite Mittelinsel zur Querung entstehen. Diese soll im Bereich der Tiefgaragenzufahrt überfahrbar sein, um das Ein- und Ausfahren zu gewährleisten.
 - Der Radverkehr soll in beiden Richtungen zwischen Hummelstraße und Boschstraße auf der Fahrbahn geführt werden. Fahrbahnbreite 3,75 m je Fahrtrichtung
 - Für den Fußverkehr steht an den Arkaden ein 3 Meter breiter Gehweg zur Verfügung. Im Süden ein 2 Meter breiter Gehweg.

2.4 Auswertung der Beteiligungen - Wertungsmatrix

Stellungnahmen	 Vorzugsvariante  einverstanden  mit Einschränkungen  einverstanden		 abgelehnt  ohne Angabe					
	Var.1	Var.2	Var.3	Var.4	Var.5	Var.6	Var.7	Schräg- parker
1. Marktsprecher Hr. Frey und Frau Reichhardt								
2. VSB Verbund der Selbstständigen Blaustein								
3. Blauhöfe Blaustein GmbH								
4. Kath Kirchengemeinde St. Martin								
5. LRA Fachdienst Verkehr und Mobilität								
6. DING								
7. Industrie- u. Handelskammer								
8. LRA, Radverkehrsbeauftragter Herr Heinzmann								
9. ADFC Kreisverband Ulm/Alb-Donau Allg. Deutscher Fahrradclub								
10. NABU								
ohne Stellungnahme:								
VCD								
Ortsgruppe Ulm Radverkehrsverband								

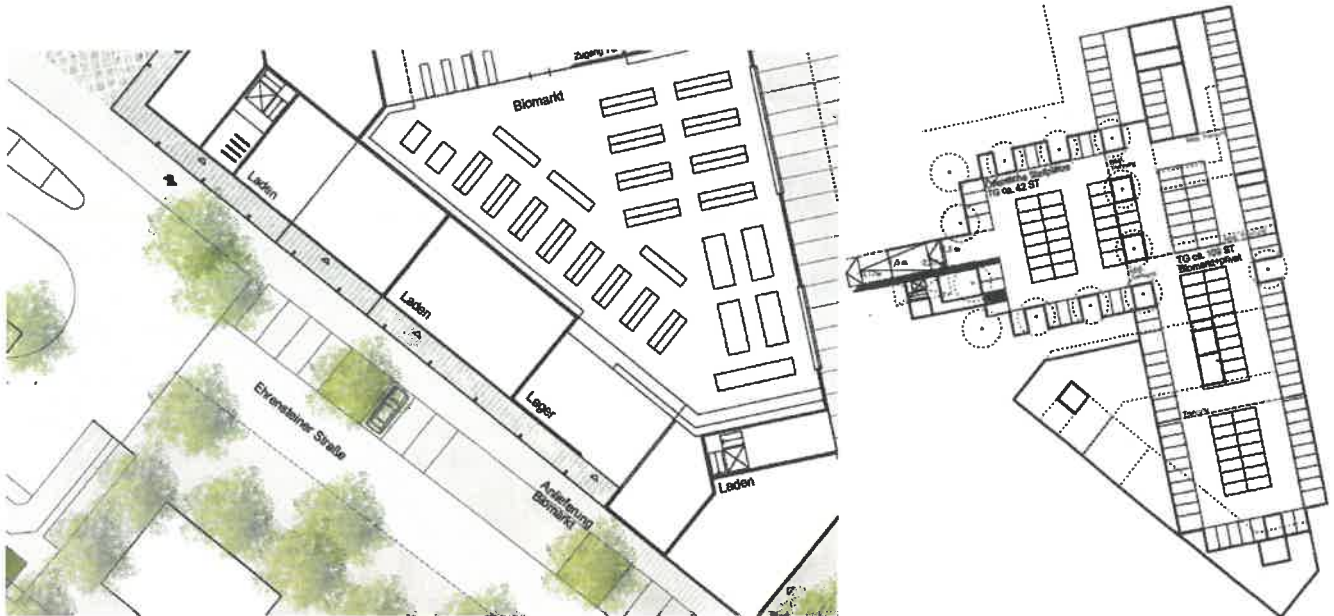
Ergebnis: Die Variante 6 ist die einzige Variante, die von keiner Stellungnahme abgelehnt wird.

Kurzzusammenfassung der einzelnen Stellungnahmen:

1. Der Marktsprecher Herr Frey hat seine Stellungnahme tel. am 22.3.2022 mitgeteilt:
Variante 7 wird abgelehnt, da keine Parkplätze vorhanden sind. Var. 5 wird abgelehnt. Var. 4 wird abgelehnt, weil der Radweg einseitig in 2 Richtungen geführt wird. Den Varianten 1+2+3 kann Herr Frey wegen der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 20km/h zustimmen. Var. 6 ist die Vorzugsvariante, da ein zusätzlicher Sicherheitsraum zwischen Längsparkern und Straße geschaffen wird.
2. VSB
Kombination aus Variante 2 und 3
Stellungnahme Verwaltung: Falls ein Sprinter neben einem parkenden KFZ steht, ist beim rückwärts ausparken die Sicht eingeschränkt. Deshalb wurden diese Varianten von der Verwaltung nicht favorisiert.
3. Blauhöfe Blaustein GmbH&Co.KG
Favorisierung eines Mix aus Variante 2 und 3. Es wird nachgefragt warum keine Schrägparker untersucht wurden. Eine Lösung mit Schrägparkern wird favorisiert.
4. Kirchengemeinde St. Martin
Aussprache gegen Variante 7, weil an Sonntagen dann für die Gottesdienstbesucher keine Parkplätze zur Verfügung stehen.
5. LRA Fachdienst Verkehr und Mobilität
Die Varianten 1, 3 und 6 kommen in Frage. Bei Variante 2 wird darauf hingewiesen, dass die Senkrechtparkplätze den Straßenverkehr durch ein- und ausparkende Fahrzeuge behindern könnten. Eine Einbahnstraßenlösung wird wegen eintretender Verzögerungen im Busverkehr als unwirtschaftlich angesehen. Aus diesen Grund werden die Varianten 4 und 5 aus Sicht des ÖPNV abgelehnt.
6. DING
Die Varianten 1 und 6 werden bevorzugt wegen der Ausführung von Längsparkern, der Variante 2 und 3 kann zugestimmt werden, der Variante 7 wird zugestimmt, falls die Schleppkurvenuntersuchung für Busse positiv ausfällt. Abgelehnt werden die Varianten 4 und 5.
7. IHK
Variante 6, da größte Anzahl an Parkplätzen und größtmögliche Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer in der Anordnung.
8. LRA, Moritz Heinzmann, Radverkehrsbeauftragter
Möglichst viel Fläche für Fußgänger und Radfahrer, evtl. mit Einbahnstraße. Keine Parkplätze.
Stellungnahme der Verwaltung: Der Vorschlag, die Stellplätze in einer Tiefgarage unterzubringen, ist nicht realisierbar wegen zu hoher Kosten der öffentlichen Tiefgarage. Ein Parkhaus nördlich des Busbahnhofs ist auf Grund des zu kleinen Grundstückszuschnitts leider auch nicht realisierbar.
9. ADFC Kreisverband Ulm/Alb-Donau:
Variante 5 und 6, aber ohne Parkplätze nordseitig bzw. Verringerung der Fahrbahnbreite und Verbreiterung des südseitigen Gehwegs.
Stellungnahme Verwaltung: Eine Verringerung der Fahrbahnbreite von 6m bei Variante 6 ist wegen dem Busverkehr nicht möglich, die Stellplätze nordseitig werden für die Läden besonders dringend gebraucht. Die Variante 5 zieht eine Umstrukturierung des ÖPNV nach sich.
10. NABU
Variante 5 ist die Vorzugsvariante wegen Einbahnverkehr und Schutzstreifen für Fahrradfahrer, gefolgt von Variante 6, die einen Sicherheitsraum zu parkenden Autos vorweist. Die Varianten 2 und 3 werden wegen den Senkrechtparkern als zu gefährlich abgelehnt, ebenso die Variante 4.

2.5 Die Planung von Stellplätzen entlang der Ehrensteiner Straße von 2019 bis 2021

Am 1.3.2019 wurde der Entwurf des AB Hähning zum Sieger des Gutachterverfahrens zur städtebaulichen Entwicklung der Rathausumgebung Blaustein erklärt.



Siegerentwurf Mehrfachbeauftragung AB Hähning Gemmeke 2019

öffentliche Tiefgarage mit 42 Stellplätzen

Bereits im Siegerentwurf des AB Hähning Gemmeke sind die Stellplätze entlang der Ehrensteinerstraße abgebildet. Im Erdgeschoss wurde bereits im Wettbewerbsergebnis ein Biomarkt und Läden geplant, für die dann auch Stellplätze entlang der Ehrensteinerstraße vorgesehen waren. Für zusätzliche Stellplätze war eine öffentliche Tiefgarage mit 42 Stellplätzen von Anfang an geplant.

Gestaltungsbeirat 29.11.2019:

Das Architekturbüro Hähning Gemmeke hat die Senkrechtparker entlang der Ehrensteinerstraße beibehalten. Es wurden keine Einwände gegen die Senkrechtparker von Seiten des Gestaltungsbeirats erhoben.

Gestaltungsbeirat 29.05.2020

Die zusätzlich auf dem Rathausplatz geplanten 7 Senkrechtparker sollen entfallen. Die weiteren Senkrechtparker an der Ehrensteiner Straße wurden nicht behandelt, da Ihre Notwendigkeit Konsens war.



Lageplan AB Hähning Gemmeke Stand 20.05.2020

Das Ergebnis der Besprechungen im Gestaltungsbeirat war Basis des städtebaulichen Vertrags und des Bauantrags der Blauhöfe Blaustein für die neue Stadtmitte. Es wurde deshalb im städtebaulichen Vertrag vereinbart, dass eine Folgekostenvereinbarung über die Beteiligung des Investors an der Herstellung der Stellplätze entlang der Ehrensteiner Straße abgeschlossen wird.

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen hat am 13.07.2021 einen Antrag zur Radwegekonzeption der Stadt Blaustein gestellt. Die Planung zur Radwegführung in der Stadtmitte sollte überprüft werden.

Am 28.09.2021 wurde im ATU durch das Bauamt vorgeschlagen, dass eine sichere Radwegführung in der Stadtmitte von der Boschstraße bis zur Kurt-Mühlen-Straße sowie die Schaffung von notwendigen Stellplätzen entlang der Ehrensteiner Straße Thema einer unabhängigen Bachelorarbeit sein soll. Dieser Vorschlag fand Zustimmung.

Die aufgezeigte Entwicklung macht deutlich, dass bis zum Dezember 2021 von keiner Seite die Notwendigkeit von Stellplätzen entlang der Ehrensteiner Straße in Frage gestellt wurde.

2.6 Stellplätze für Fahrräder

Auf dem neuen Marktplatz im Bereich des Mobilpoints, vor dem Rathaus, auf dem Kirchplatz, am Eingang zur ehemaligen Arkade (neben der Sparkasse) und in der ehemaligen Arkade werden Stellplätze für Fahrräder vorgesehen. Desweiteren ist ein Mobilpoint als Ladestation für E-Bikes geplant.

III. Finanzierung

Sachkonto Kostenstelle Kostenträger	HH-Ansatz (Euro)	Noch verfügbare Mittel (Euro)	Geplante Erträge/ Aufwendungen (Euro)	überplanmäßig/ außerplanmäßig
Inv. Nr. I-5110-002	278.484	278.484	23.000	

Folgekosten (Euro) pro Jahr/bis	2023	2024	2025	-
	23.000	145.000		

Anmerkungen zur Finanzierung:

Die genauen Kosten für die Umplanung der Ehrensteiner Straße zwischen Hummelstraße und Boschstraße werden vom IB Wassermüller ermittelt, nachdem die Variante, die zur Ausführung kommt, entschieden wird. Die Ausführung der Umbauarbeiten ist für 2024 vorgesehen. Seitens IB Wassermüller wird ungefähr mit Kosten von 360.000€ Brutto (Stand 2021) gerechnet. Mit einer Baukostensteigerung bis zum Ausführungszeitpunkt 2024 ist zu rechnen.

Im Rahmen der Sanierungsmaßnahme „Stadtzentrum Blaustein“ ist eine Förderung der Kosten möglich. Diese Kosten werden durch Bund und Land mit 60% bis zu einem Bruttobetrag von 250€/m² gefördert. Der Anteil der Kosten der Stadt würde dann 145.000€ betragen.

IV. Nachhaltigkeitseinschätzung

Der Nachhaltigkeitscheck wurde durchgeführt.

Externe Fachleute: IB Wassermüller

Verfasser

Marlene Dietl-Berchtold
Amtsleiterin
Bauamt

Beteiligte Ämter

Waldemar Schulz
Amtsleiter
Finanzverwaltung

Anlagen

1. Variantenbeschreibung Umbau Ehrensteiner Straße vom 4.2.2022
2. Stellungnahmen
 - VSB: Verbund der Selbstständigen Blaustein
 - Blauhöfe Blaustein GmbH
 - Kath. Kirchengemeinde St. Martin
 - LRA Fachdienst Verkehr und Mobilität
 - DING
 - IHK: Industrie- u. Handelskammer
 - LRA, Radverkehrsbeauftragter, Herr Heinzmann
 - ADFC Ulm: Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
 - NABU
3. Nachhaltigkeitscheck

Dietl-Berchtold, Marlene

Von: Dietl-Berchtold, Marlene <Dietl-Berchtold@blaustein.de>

Gesendet: Freitag, 4. Februar 2022 14:45

An: 'kontakt@adfc-ulm.de' <kontakt@adfc-ulm.de>; 'bund.blaustein@bund.net' <bund.blaustein@bund.net>; 'service@vsb-blaustein.de' <service@vsb-blaustein.de>; 'hoentsch@ulm.ihk.de' <hoentsch@ulm.ihk.de>; 'gaertnerei.frey@t-online.de' <gaertnerei.frey@t-online.de>; 'tanja.reichhardt@web.de' <tanja.reichhardt@web.de>; Härle, Stefan <stefan.haerle@alb-donau-kreis.de>; 'ulm@vcd.org' <ulm@vcd.org>; Heinzmann, Moritz <Moritz.Heinzmann@alb-donau-kreis.de>; 'neidlinger@dhbw-heidenheim.de'; 'info@Alb-Naturenergie.de' <info@Alb-Naturenergie.de>; Verkehr-Mobilitaet <Verkehr-Mobilitaet@alb-donau-kreis.de>; 'info@ding.eu' <info@ding.eu>; McLeod, Roswitha <McLeod@blaustein.de>; Stübler, Jürgen <Stuebler@BLAUSTEIN.DE>

Betreff: Neue Stadtmitte von Blaustein - Umplanung der Ehrensteiner Straße - Welche Variante finden Sie am Besten?

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadtmitte von Blaustein erlebt zur Zeit eine hochwertige Neugestaltung.

Durch die Neuordnung der Bebauung entsteht zusammen mit dem neuen Marktplatz eine urbane Mitte.

Ziel ist ein Marktplatz mit hohen Aufenthaltsqualitäten, der als Kommunikationsort und Mittelpunkt wirkt. Der Wochenmarkt erhält eine hochwertige Aufstellfläche und wird zusammen mit den Geschäften ein gerne

angenommenes Einkaufserlebnis bieten.

Mit dem Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses an der Ehrensteiner Straße entsteht ein Gebäude mit vielfältigen Ladennutzungen wie Lebensmittelmarkt, Läden und Gastronomie im Erdgeschoss.

Vorgelagerte Arkaden bieten einen wettergeschützten Bereich.

Auch die Ehrensteiner Straße im Bereich zwischen Boschstraße (Rathaus) und Hummelstraße wird umgestaltet.

Ziel ist die Unterbringung von Stellplätzen entlang der Ehrensteinerstraße, um für die Besucher der neuen Stadtmitte,

für die Kunden der Läden und des Wochenmarkts eine Parkmöglichkeit bereitzustellen.

Gleichzeitig ist eine sichere Radwegführung in der Ehrensteinerstraße entscheidende Grundvoraussetzung.

Im Rahmen einer Bachelorarbeit wurden 7 verschiedene Varianten erarbeitet, die sich auf die Radverkehrsführung und Situierung der Parkplätze in diesem Bereich der Ehrensteiner Straße konzentrieren.

Im Auftrag des Gemeinderats der Stadt Blaustein möchten wir Sie bitten, die im angehängten Dokument beschriebenen Varianten aus Ihrer

Sicht zu priorisieren. Dabei interessiert uns natürlich Ihre favorisierte Variante, gerne erfahren wir aber auch die Gründe, warum für Sie z. B.

eine Variante überhaupt nicht in Frage kommt oder welche Probleme Sie bei einer bestimmten Variante sehen.

Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldung bis zum 01.03.2022

Wenn Sie Fragen haben, können Sie sich gerne an uns wenden.

Freundliche Grüße

Marlene Dietl-Berchtold
Architektin und Stadtplanerin

Stadt Blaustein
Bauamt
Stadtentwicklung, Bau und Bauverwaltung
Fachbereich 3.1
Marktplatz 2
89134 Blaustein

Tel. 07304 802-411

Fax. 07304 802-444

E-Mail: dietl-berchtold@blaustein.de

Internet: www.blaustein.de

Variantenbeschreibung Umbau Ehrensteiner Straße

Stand 4.2.2022



Ausgangslage

Die Stadtmitte von Blaustein erlebt zur Zeit eine umfangreiche, gestalterisch hochwertige Neugestaltung.

Durch die Neuordnung der Bebauung entsteht zusammen mit dem neu zu gestaltenden Marktplatz eine urbane Mitte, ein zentraler klar definierter Raum, der als lebendige Verbindung an der Schnittstelle zwischen neuem Busbahnhof, Rathaus, neuer Wohn- und Geschäftsbebauung und dem Landschaftsraum der Blau fungiert.

Ziel ist ein Marktplatz mit hohen Aufenthaltsqualitäten, der als Kommunikationsort und Mittelpunkt wirkt. Der Wochenmarkt erhält eine hochwertige Aufstellfläche und wird zusammen mit den Läden ein gerne angenommenes Einkaufserlebnis bieten.

Mit dem Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses an der Ehrensteiner Straße als Ersatz des ehemaligen REWE-Lebensmittelmarktes entsteht ein Gebäude mit vielfältigen Ladennutzungen im Erdgeschoss und Wohnungen in den Obergeschossen. Hier sollen ein Lebensmittelmarkt, Läden und Gastronomie entstehen, die sich zum Marktplatz und zur Ehrensteiner Straße hin öffnen und mit ihren vielfältigen Nutzungen und den vorgelagerten Arkaden entlang der Ehrensteiner Straße die gewünschte Urbanität und Belebung generieren. Im Gebäude gegenüber der Kirche soll im Erdgeschoss eine Markthalle untergebracht werden und in den Obergeschossen ebenfalls Wohnungen.



Visualisierung Marktplatz AB Hähning Gemmeke

Auch die Ehrensteiner Straße im Bereich zwischen Boschstraße (Rathaus) und Hummelstraße wird umgestaltet.

Ziel ist die Unterbringung von Stellplätzen entlang der Ehrensteinerstraße, um für die Besucher der neuen Stadtmitte, für die Kunden der Läden und des Wochenmarkts eine nahe Parkmöglichkeit zu bieten.

Gleichzeitig ist eine sichere Radwegführung in der Ehrensteinerstraße die entscheidende Grundvoraussetzung.

Zusammenfassend kommen in diesem Bereich neben dem normalen motorisierten Individualverkehr weitere Hauptnutzungen zusammen:

- Zentraler Umsteigepunkt Bahn- und Busverkehr Blaustein
- Radweg Ulm-Blaubeuren: RadNETZ Alltag- und Landesradfernweg und beliebte Nebenroute des Donauradwegs
- zukünftig erhöhtes Fußverkehrsaufkommen aufgrund von Geschäften im Erdgeschoss der Neubebauung und dem Marktplatz (Wochenmarkt)
- Eine zukünftige Zufahrt zur Tiefgarage des Gebäudes entlang der Ehrensteiner Straße

Im Rahmen einer Bachelorarbeit wurden 7 verschiedene Varianten erarbeitet, die sich auf die Radverkehrsführung und Situierung der notwendigen KFZ-Stellplätze in diesem Bereich konzentrieren.

Lage des Plangebiets

Das Plangebiet befindet sich im Zentrum von Blaustein, im Ortsteil Ehrenstein. Im Übersichtsplan ist die momentane Radwegführung durch Ehrenstein rot markiert. Die bei der Beschreibung der einzelnen Varianten abgebildeten Pläne umfassen in etwa den blau markierten Bereich der Ehrensteiner Straße.

Beschreibung der Radwegführung entlang der Ehrensteiner Straße im Anschluss an das Plangebiet

Nach Westen:

Von Blaubeuren (Westen) kommend soll in Zukunft ein Schutzstreifen in der Ehrensteiner Straße ab Einmündung aus der Lixstraße angelegt werden. Von diesem wird der Radverkehr durch den Kreisverkehr an der Boschstraße auf der Fahrbahn in das Umbaugebiet geleitet.

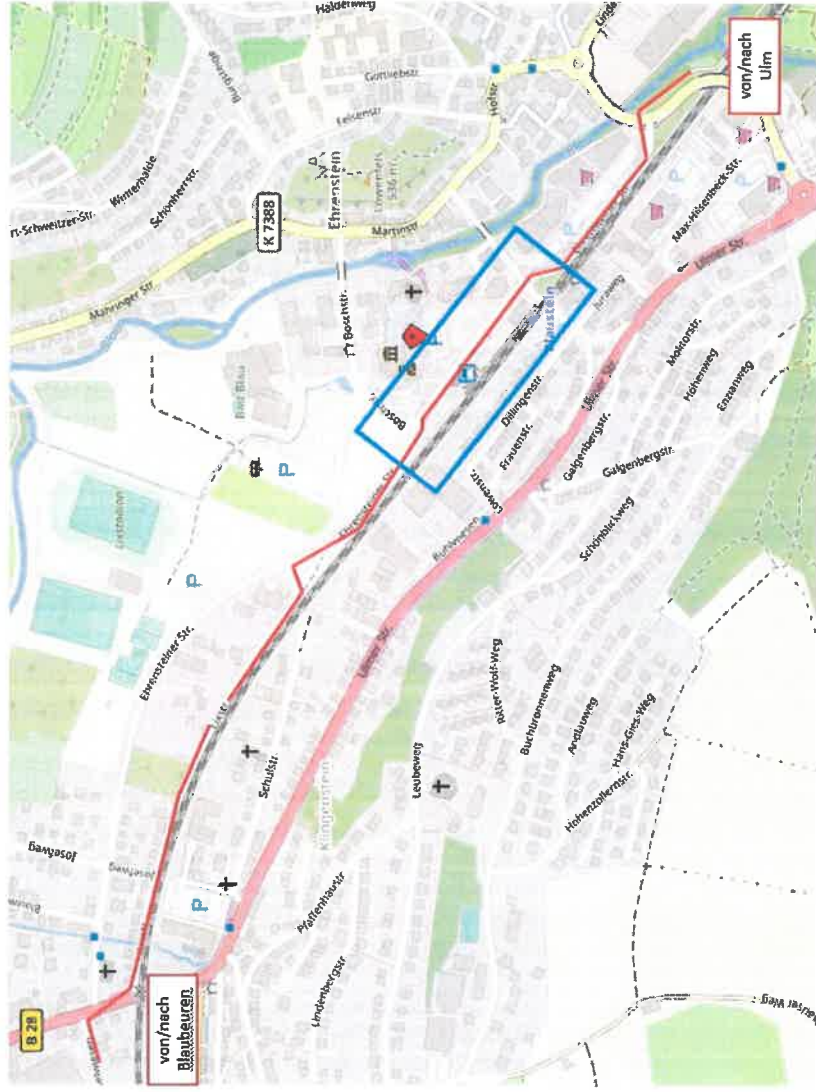
In entgegengesetzter Richtung kann aufgrund der Straßenbreite von 6 Metern kein zweiter Schutzstreifen angelegt werden. Deshalb soll dort der bestehende Gehweg als Fußweg mit dem Zusatzzeichen "Fahrrad frei" beschildert werden. Damit hat der Fahrradverkehr

die Wahl, vom Kreisverkehr an der Boschstraße bis zur Lixstraße die Fahrbahn oder den parallel verlaufenden Weg zu nutzen. Für die Querung der Ehrensteiner Straße an dieser Stelle existiert bereits eine Querungshilfe.

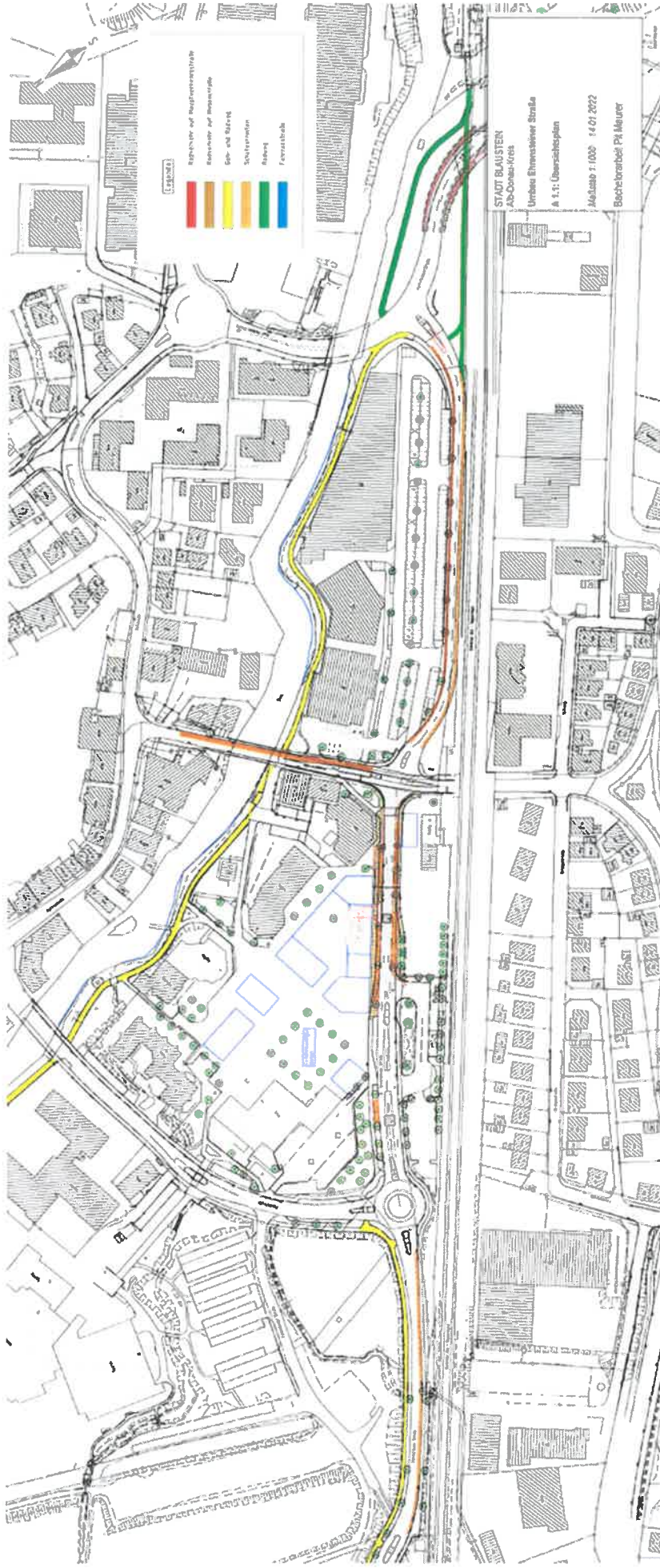
Nach Osten:

Im Osten ist angedacht, die Ehrensteiner Straße in Zukunft um einen halben Meter zu verbreitern. Damit wäre es möglich beidseitig einen Schutzstreifen anzulegen.

Der Bahnübergang der Hummelstraße wird zu einer Unterführung für Fußgänger umgebaut. Der nördliche Teil der Hummelstraße wird verkehrsberuhigt ausgeführt. Damit fällt die Kreuzung Hummelstraße/Ehrensteiner Straße als Konfliktpunkt mit dem motorisierten Verkehr weg. Deshalb kann der Radverkehr direkt auf den Schutzstreifen in und aus dem Umbaubereich geleitet werden.



Übersichtsplan Stadtzentrum Blaustein



Vorstellung der Varianten für die Umplanung der Ehrensteiner Straße

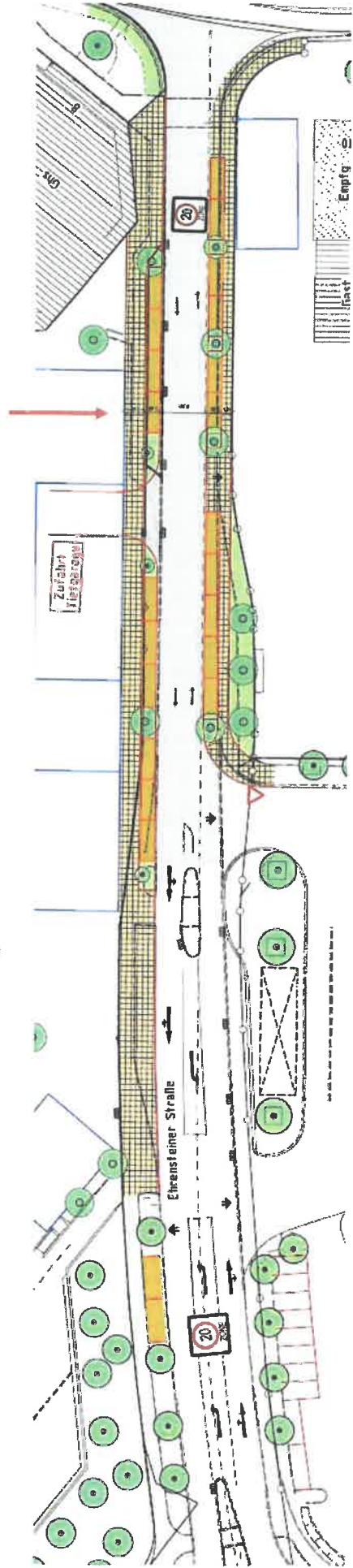
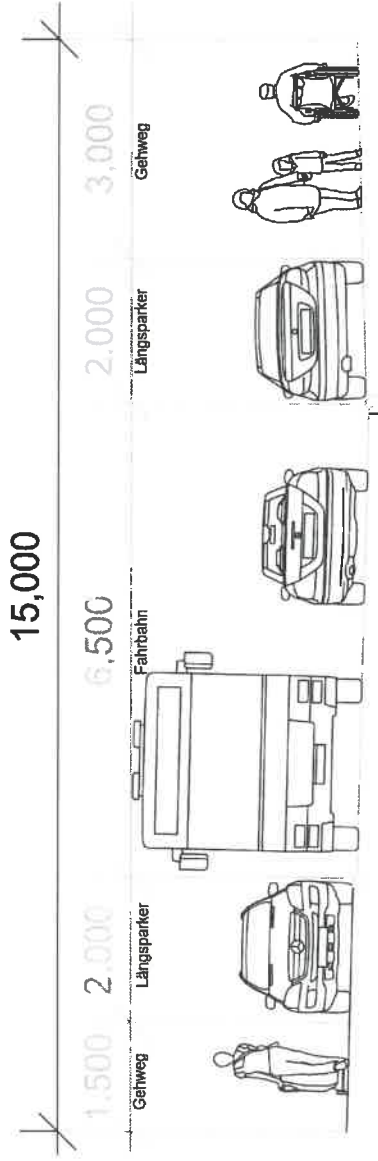
Nachfolgend werden die Varianten einzeln vorgestellt. Es wird jeweils im Text auf die wichtigsten Punkte hingewiesen und ein Plan sowie ein Schnitt zur Verfügung gestellt. Die Stelle des Schnitts ist im Plan mit einem Pfeil markiert und erfolgt an einer zentralen Stelle, die mit einer maximalen Breite von 15 Metern die Rahmenbedingungen für die Planung vorgibt. Zur besseren Darstellung der speziellen Situation erfolgt in Variante 3 der Schnitt an einer anderen Stelle. In genau diesem Bereich ist mit 18 Metern eine größere Breite gegeben.

Variante 1

- Komplett verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone)
- Fahrbahnbreite 6,5 m
- 23 Parkplätze: Längsparkplätze entlang der Fahrbahn

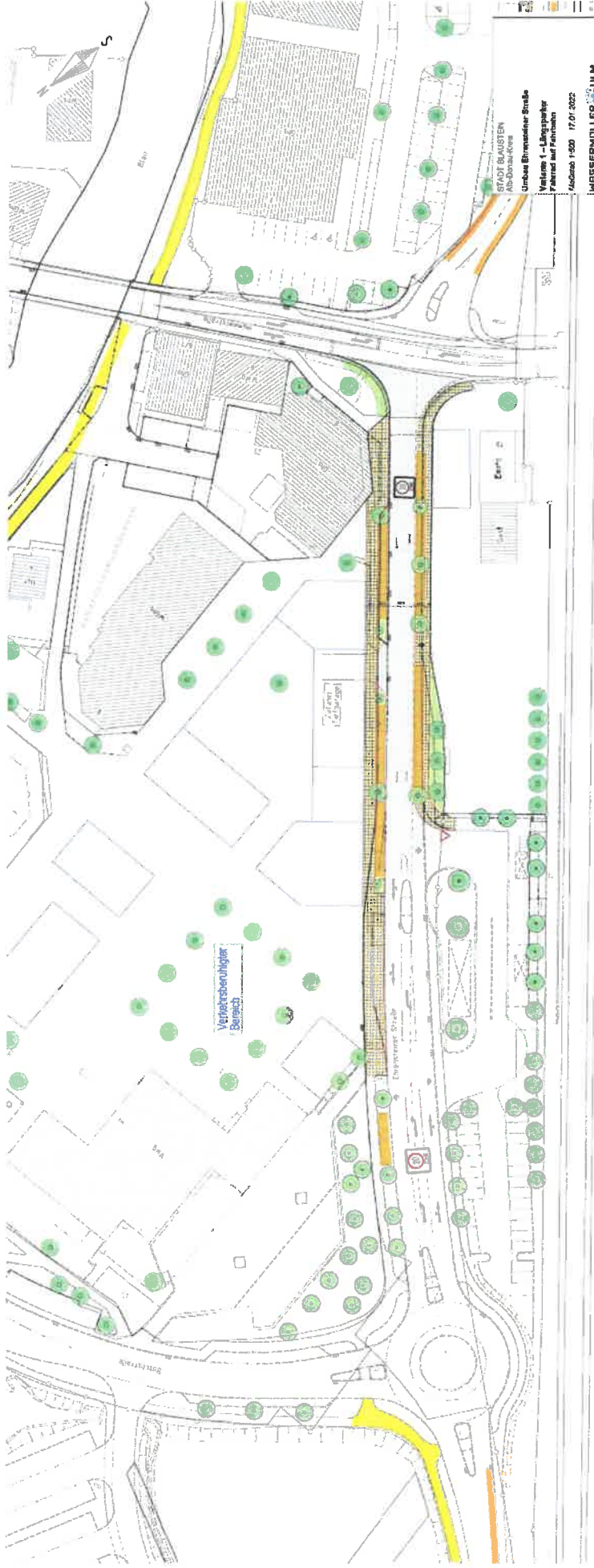
Der Radverkehr soll in **beiden Richtungen** zwischen Hummelstraße und Boschstraße auf der **Fahrbahn** geführt werden. Für den Fußverkehr steht an den Arkaden ein **drei Meter breiter Gehweg** zur Verfügung. Im **Süden ein 1,5 Meter breiter Gehweg**. Der **motorisierte Verkehr** ist im **Zweirichtungsverkehr** angelegt.

Variante 1 - Längsparker / Fahrrad auf Fahrbahn



Variante 1

Übersichtsplan

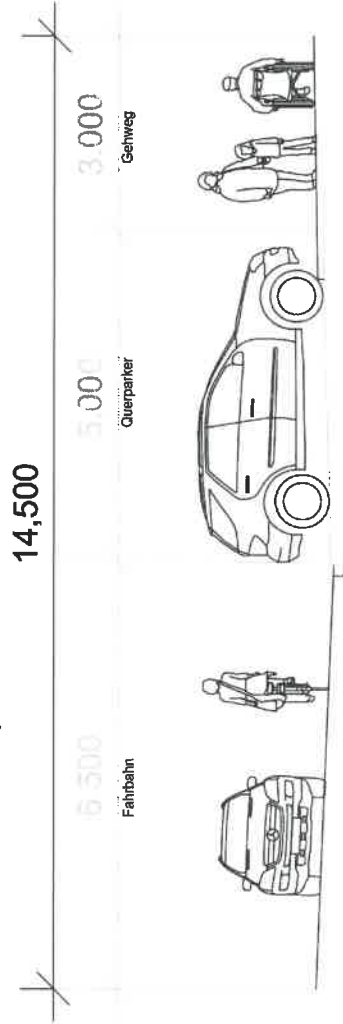


Variante 2

- Komplette verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone)
- Fahrbahnbreite 6,5 m
- 19 Parkplätze: 17 Senkrechtparkplätze und 2 Längsparkplätze entlang der Fahrbahn

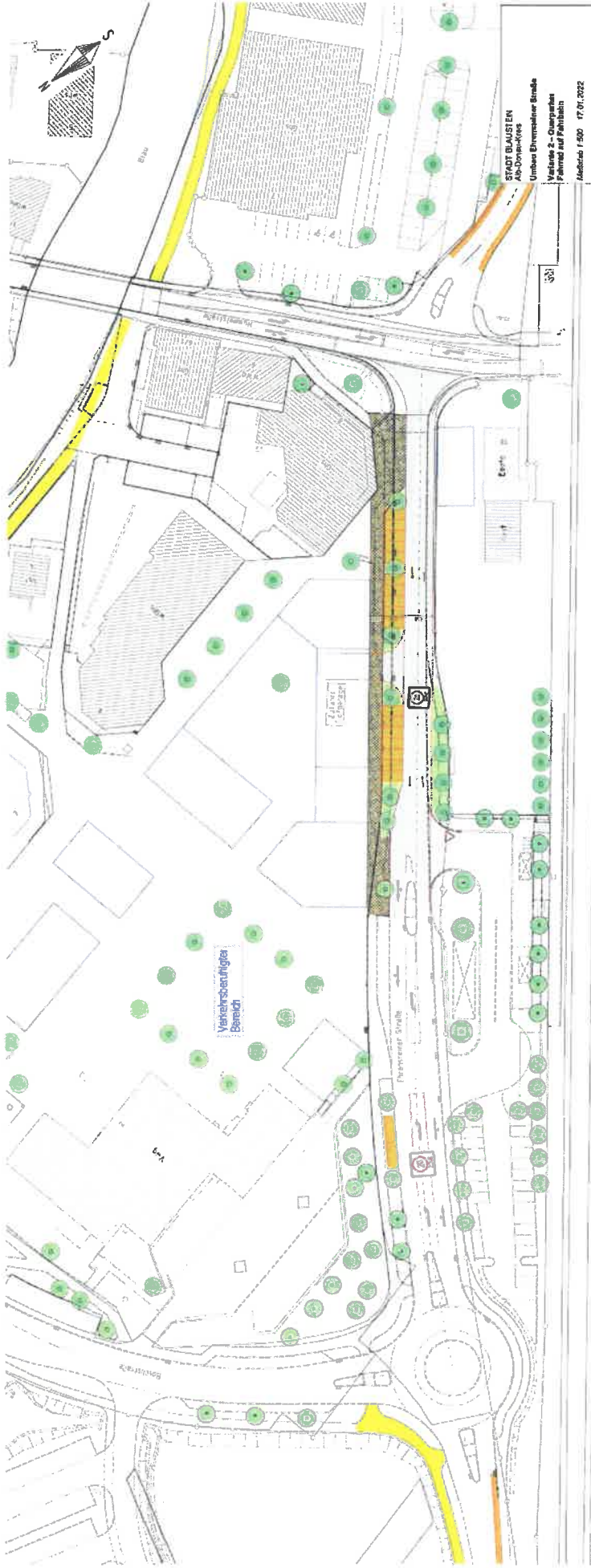
Der Radverkehr soll in beiden Richtungen zwischen Hummelstraße und Boschstraße auf der Fahrbahn geführt werden. Für den Fußverkehr steht an den Arkaden ein drei Meter breiter Gehweg zur Verfügung. Der Gehweg im Süden fällt in dieser Variante weg, so dass der Fußverkehr den nördlichen Gehweg nutzen muss. Dazu stehen die Querungshilfe am Busbahnhof und eine im Bereich der Hummelstraße zur Verfügung. Der motorisierte Verkehr ist im Zweirichtungsverkehr angelegt.

Variante 2 - Querparker / Fahrrad auf Fahrbahn



Variante 2

Übersichtsplan



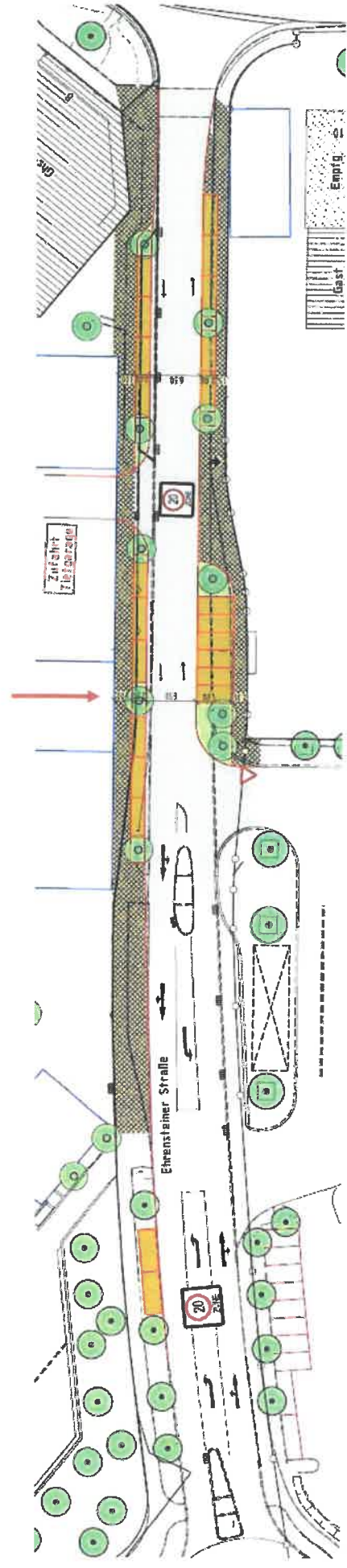
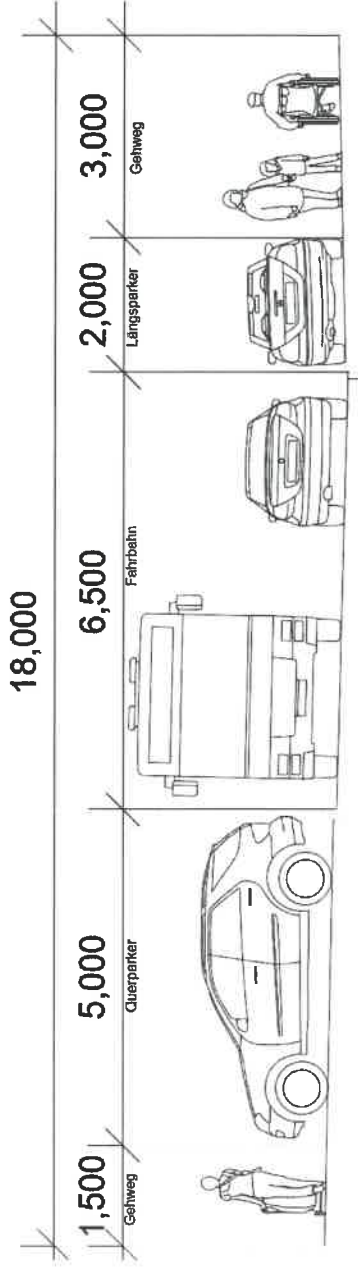
Variante 3

- Komplett verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone)
- Fahrbahnbreite 6,5 m
- 23 Parkplätze: 17 Längsparkplätze und 6 Senkrechtparkplätze entlang der Fahrbahn

Der Radverkehr soll in beiden Richtungen zwischen Hummelstraße und Boschstraße auf der Fahrbahn geführt werden.

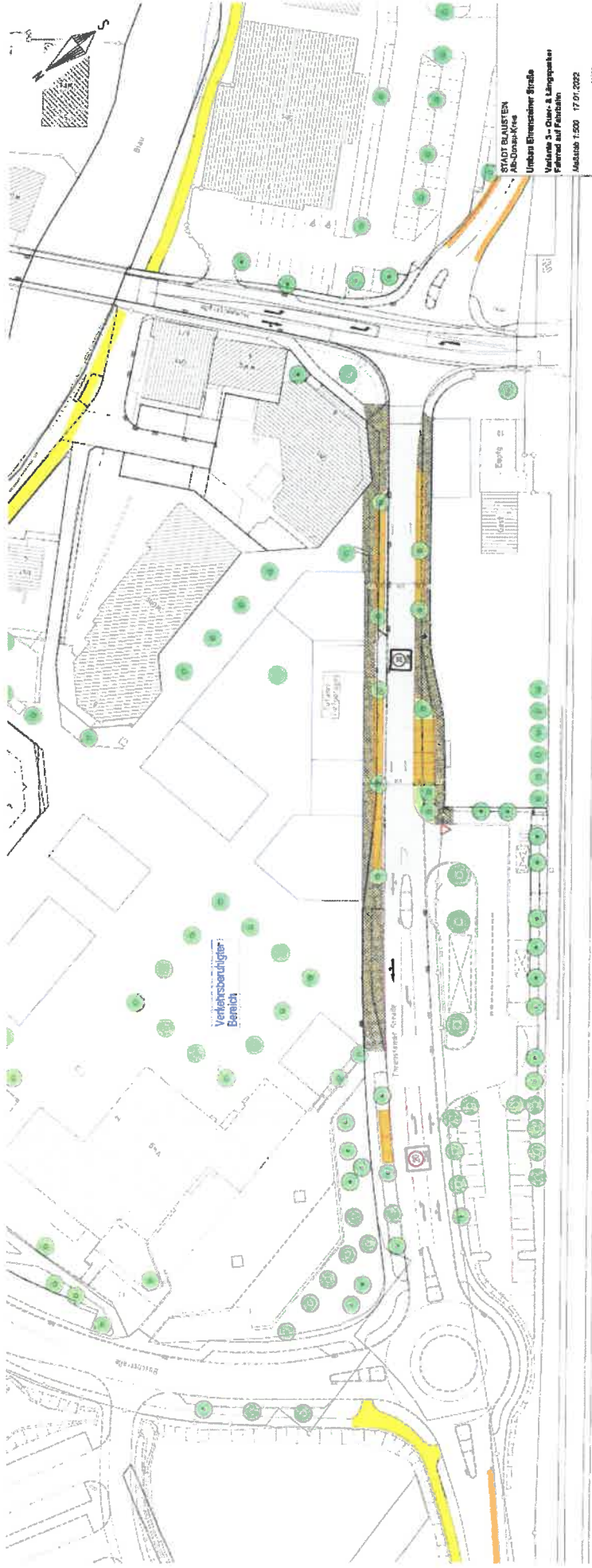
Für den Fußverkehr steht an den Arkaden ein drei Meter breiter Gehweg zur Verfügung. Im Süden ein 1,5 Meter breiter Gehweg. Der motorisierte Verkehr ist im Zweirichtungsverkehr angelegt.

Variante 3 - Querparker + Längsparker / Fahrrad auf Fahrbahn



Variante 3

Übersichtsplan



Variante 4

- Komplette verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone)
- Fahrbahnbreite 3,5 m
- 19 Parkplätze: **Längsparkplätze** entlang der Fahrbahn

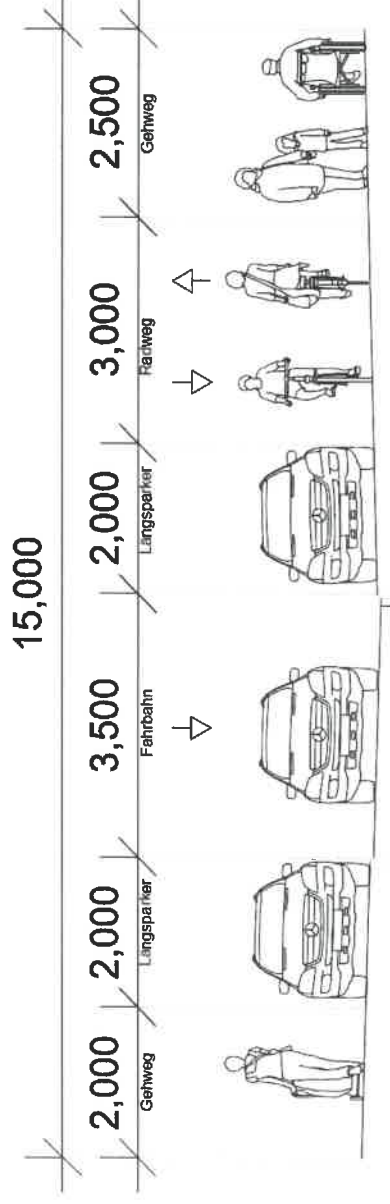
Der Radverkehr wird von Westen kommend aus dem Kreisverkehr über die verlängerte Mittelinsel auf den **separaten, drei Meter breiten, Radweg** geführt. Im Bereich der Hummelstraße soll der Radverkehr dann an der **Querungshilfe die Straße wieder queren**. In der Gegenrichtung kann der Radverkehr einfach vom Schutzstreifen in den Radweg einfahren und vor dem Kreisverkehr an der Boschstraße wieder ausfahren.

Für den Fußverkehr steht an den **Arkaden ein 2,5 Meter breiter Gehweg** zur Verfügung. Im **Süden ein zwei Meter breiter Gehweg**.

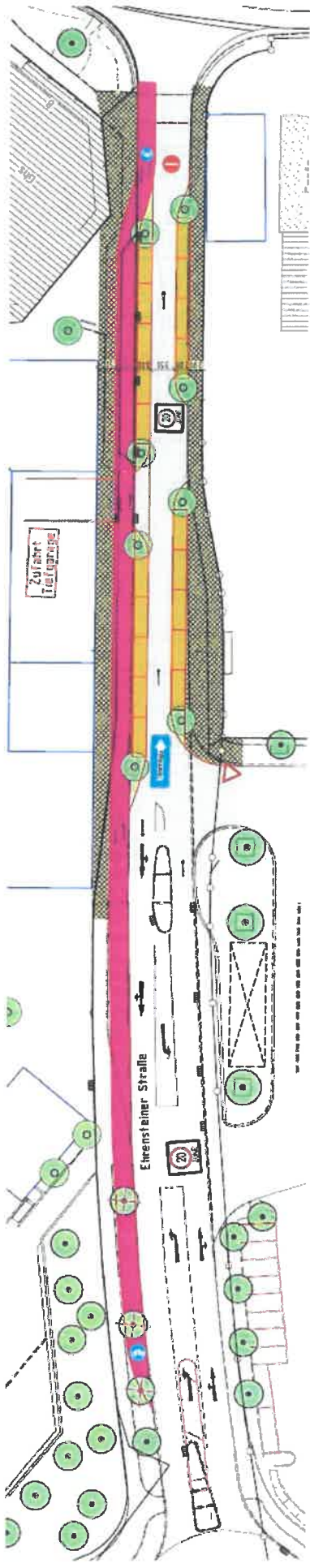
Der motorisierte Verkehr kann die Ehrensteiner Straße zwischen Busbahnhof und Hummelstraße **nur noch von Westen nach Osten** befahren.

Durch diese Einbahnstraßenlösung muss auch der **ÖPNV umstrukturiert** werden.

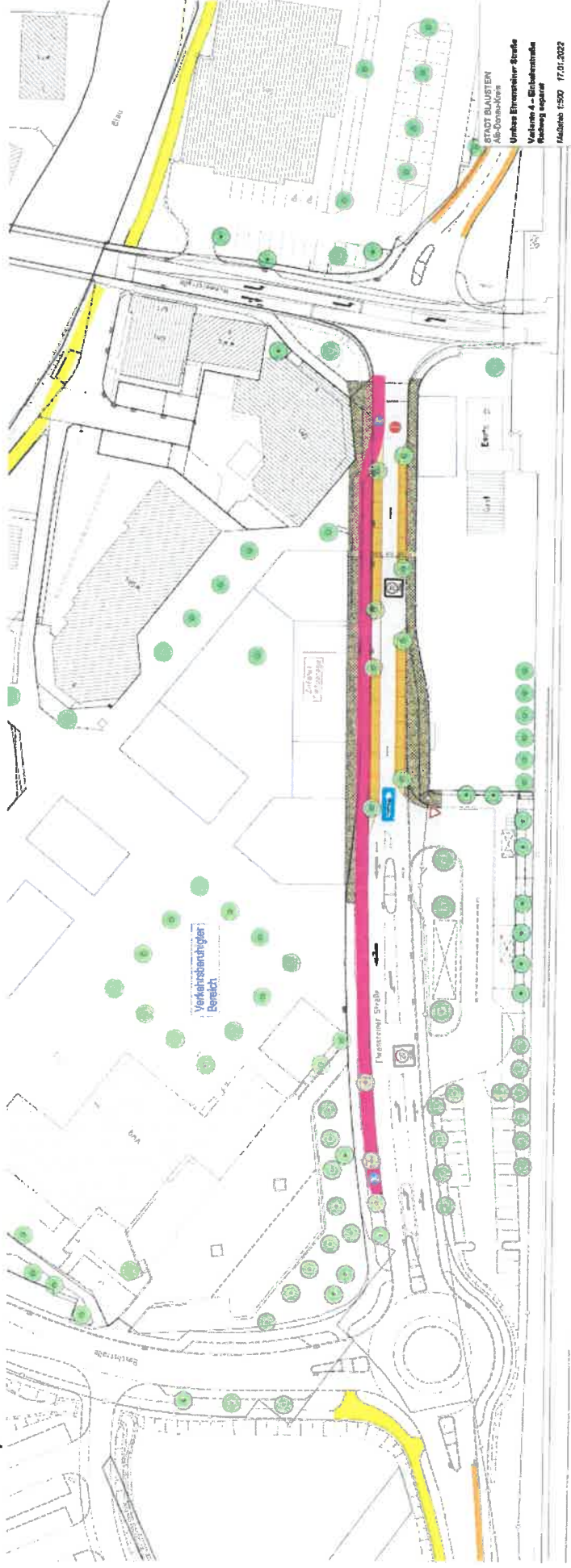
Variante 4 - Einbahnstraße / Radweg separat



Variante 4



Übersichtsplan



Variante 5

- Westlicher Teil Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h; Östlicher Teil verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone)
- Fahrbahnbreite 7 m
- 22 Parkplätze: Längsparkplätze entlang der Fahrbahn

Der Radverkehr wird in beiden Richtungen auf einem Schutzstreifen durch das Umbaugebiet geführt. Von der Hummelstraße in Richtung Boshstraße fährt er dabei entgegen der Einbahnstraße.

Im westlichen Teil kann kein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich angelegt werden, da in diesem keine Schutzstreifen erlaubt sind. Eine Ausnahme dabei sind Einbahnstraßen. Deshalb kann dort der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich bestehen bleiben.

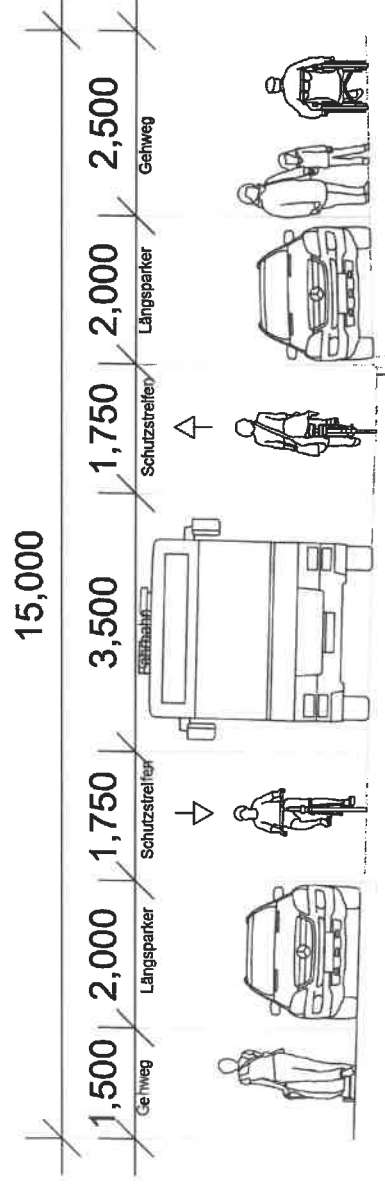
Zwischen den 1,25 m breiten Schutzstreifen und den Längsparkplätzen befindet sich ein Sicherheitsraum von 50 cm.

Für den Fußverkehr steht an den Arkaden ein 2,5 Meter breiter Gehweg zur Verfügung. Im Süden ein 1,5 Meter breiter Gehweg.

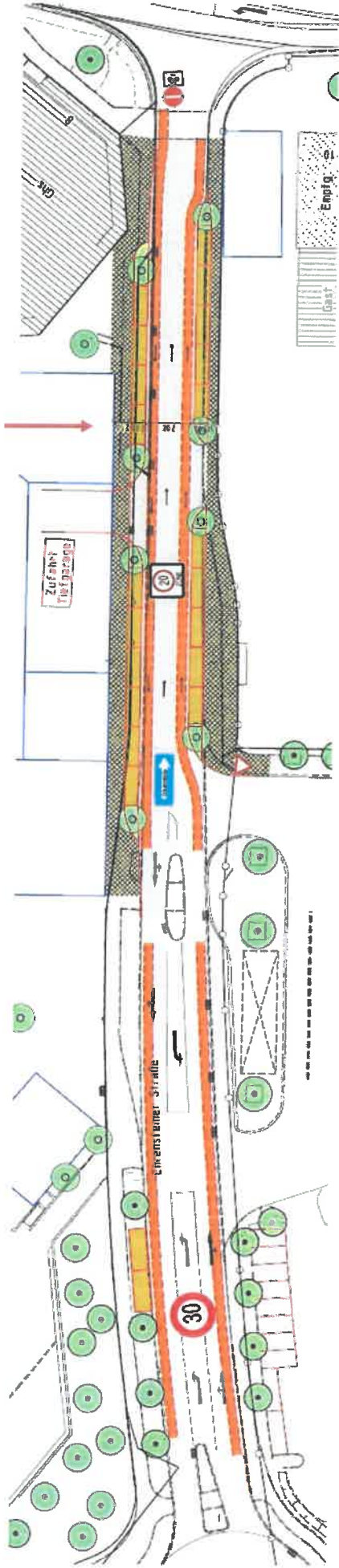
Der motorisierte Verkehr kann die Ehrensteiner Straße zwischen Busbahnhof und Hummelstraße nur noch von Westen nach Osten befahren.

Durch diese Einbahnstraßenlösung muss auch der ÖPNV umstrukturiert werden.

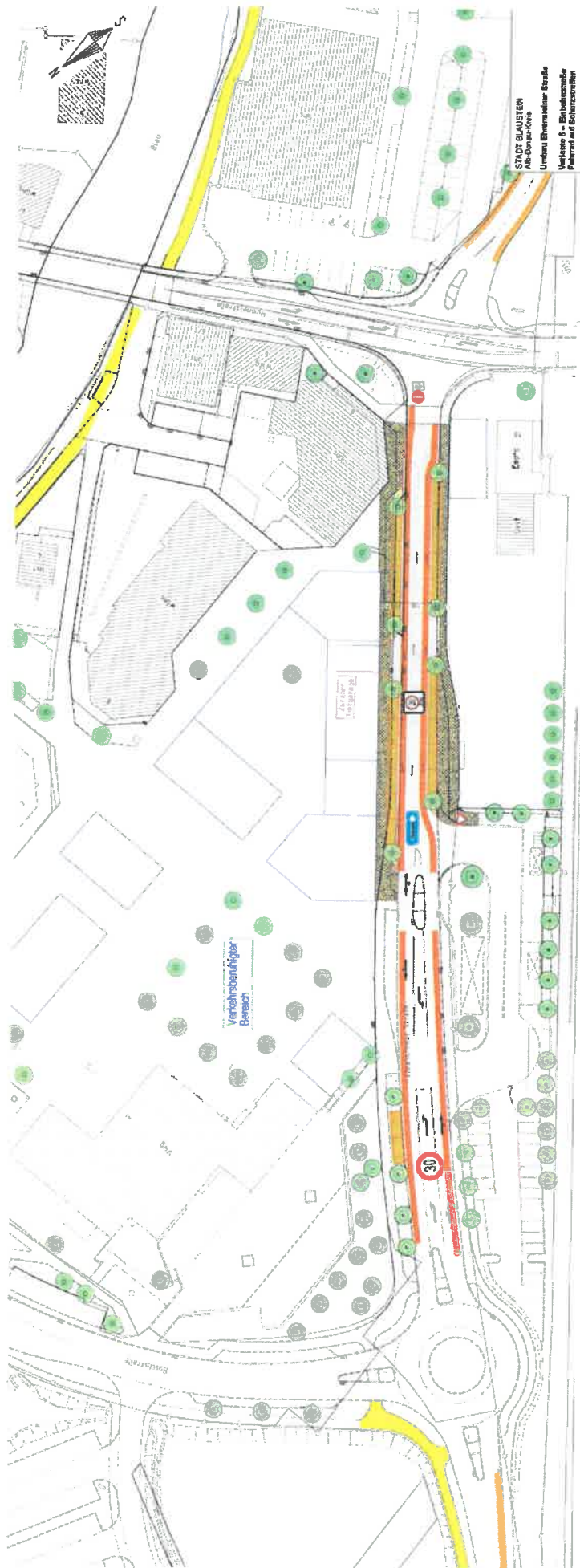
Variante 5- Einbahnstraße mit Schutzstreifen



Variante 5



Übersichtsplan



Variante 6

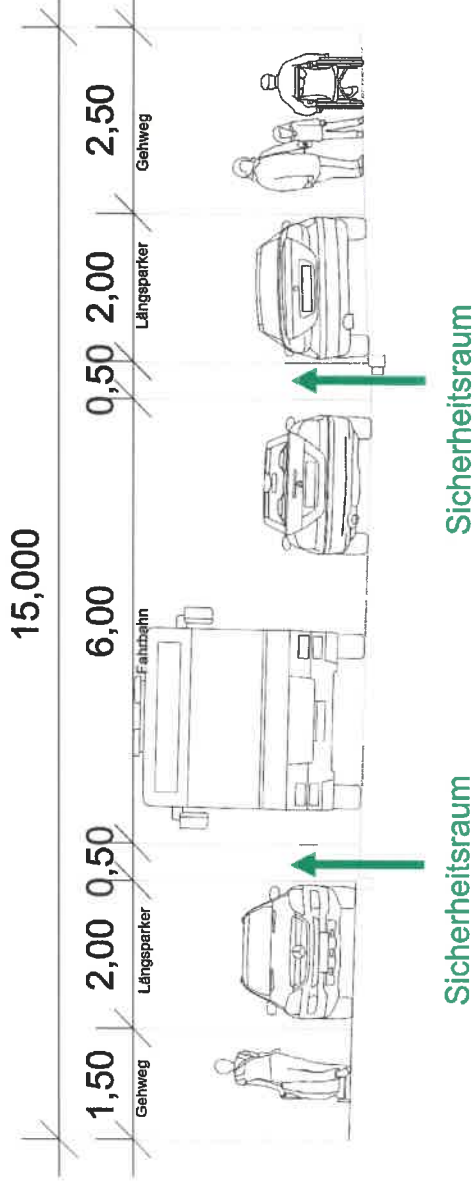
- Komplett verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone)
- Fahrbahnbreite 6 m
- 23 Parkplätze: **Längsparkplätze** entlang der Fahrbahn

Der Radverkehr soll in beiden Richtungen zwischen Hummelstraße und Boschstraße auf der Fahrbahn geführt werden. Für den Fußverkehr steht an den Arkaden ein 2,5 m breiter Gehweg zur Verfügung. Im Süden ein 1,5 m breiter Gehweg. Der motorisierte Verkehr ist im Zweirichtungsverkehr angelegt.

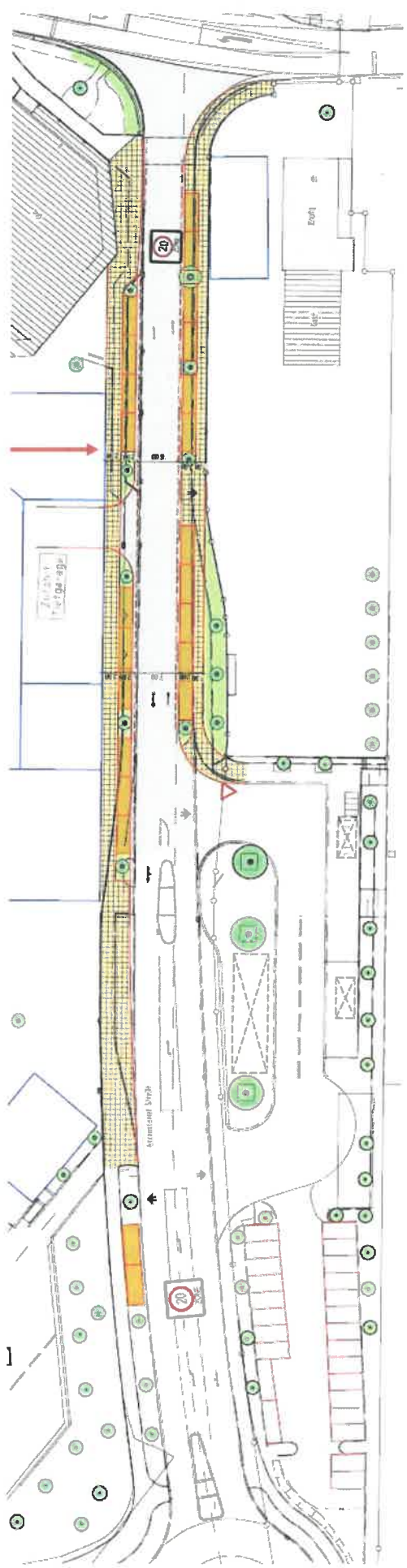
Ähnlich der Variante 1 mit folgenden Änderungen:

- Fahrbahnbreite 6 m markiert mit Farbmarkierung
- **Zwischen Längsparkplätzen und Fahrbahn ist ein Sicherheitsraum von 50 cm vorgesehen.**
Sinn: Durch den zusätzlichen Sicherheitsraum soll verhindert werden, dass ein Radfahrer durch einen parkenden Autofahrer gefährdet wird, der die Fahrertür aufschlägt, ohne nach hinten zu schauen, ob ein Fahrradfahrer kommt.
- **Gehweg im Norden 2,5 m breit**

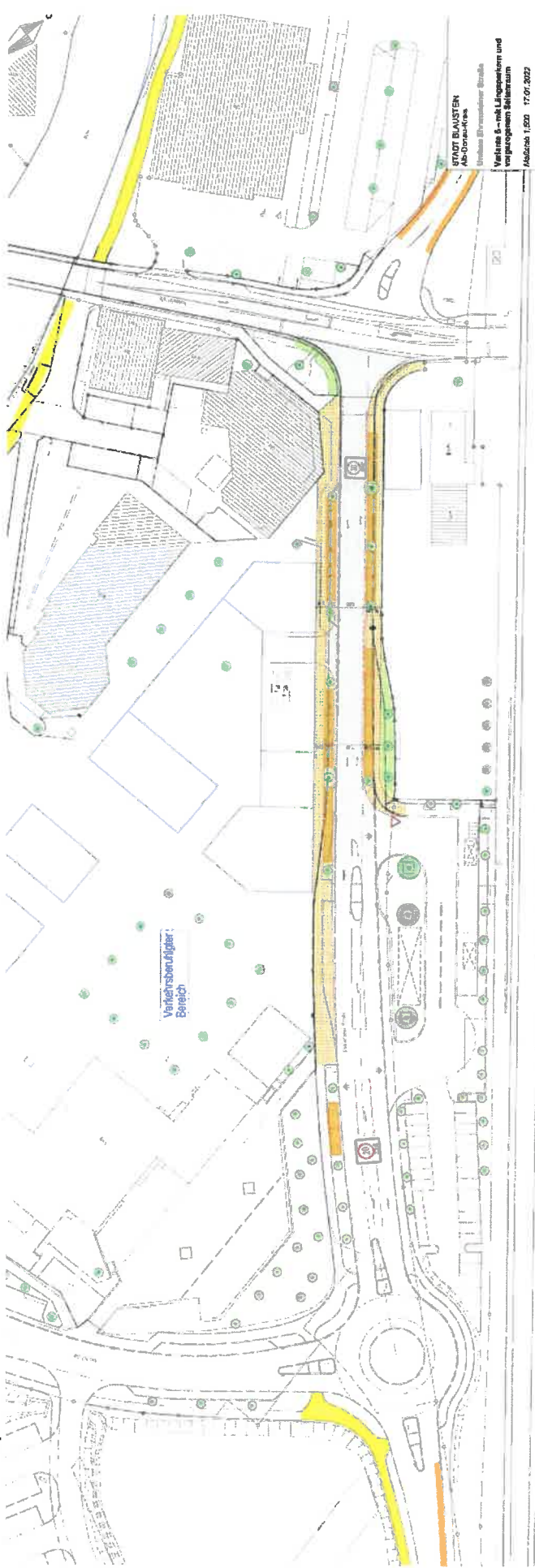
Variante 6 - Längsparker mit vorgezogenem Seitenraum



Variante 6



Übersichtsplan



STADT BLAUSTEN
Möblierung
Urbaner Erfindungsprozess
Verkehrsmittel-Lösung und
vergangenen Zeitraum
März 2022 17.01.2022

Variante 7

- Komplett verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone)
- Fahrbahnbreite 3,75 m je Fahrtrichtung
- **Keine Parkplätze** entlang der Fahrbahn

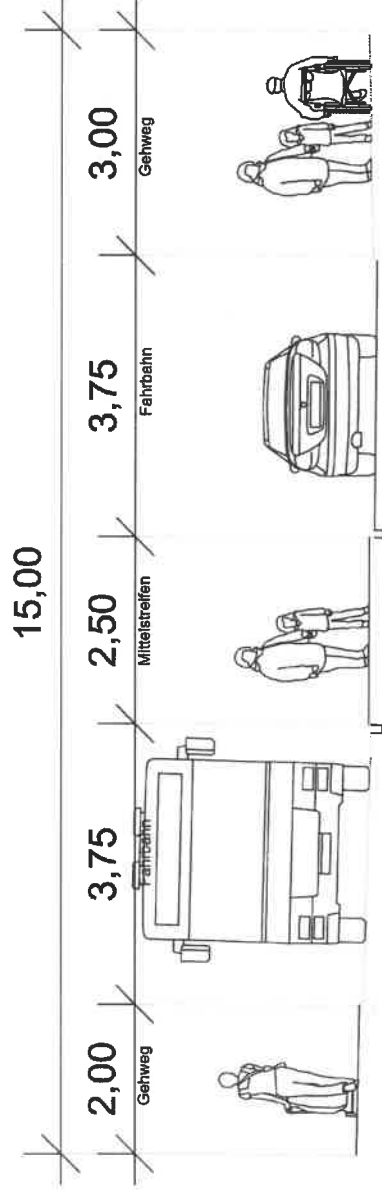
Der Radverkehr soll in beiden Richtungen zwischen Hummelstraße und Boschstraße auf der **Fahrbahn** geführt werden.

Für den Fußverkehr steht an den Arkaden ein **3 Meter breiter Gehweg** zur Verfügung. Im **Süden ein 2 Meter breiter Gehweg**.

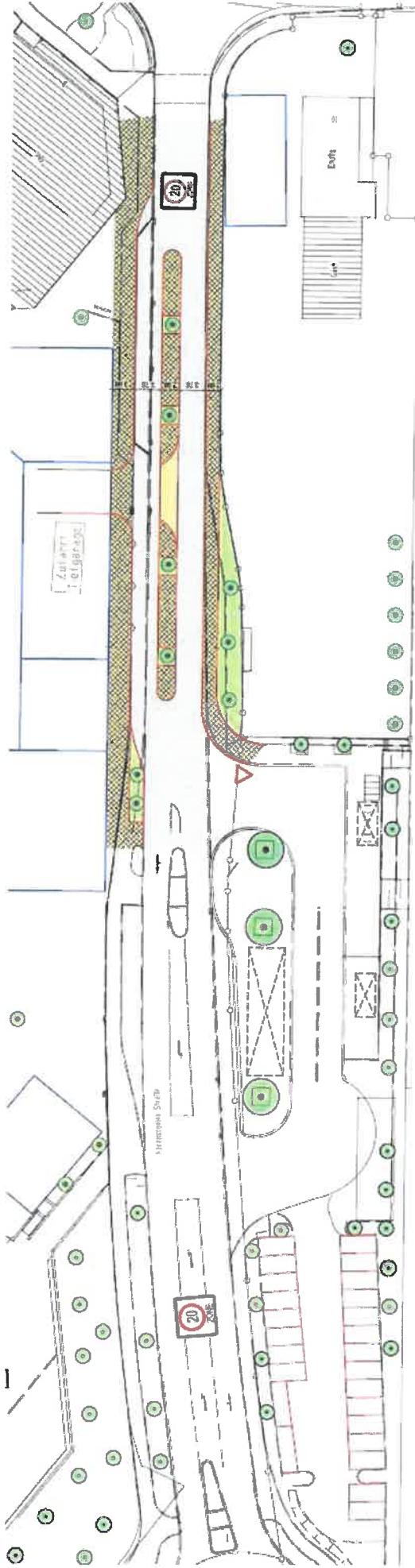
Zwischen den zwei Fahrspuren soll für den Fußverkehr eine 2,5 m breite Mittelinsel zur Querung entstehen. Diese soll im Bereich der Tiefgaragenzufahrt überfahrbar sein, um das Ein- und Ausfahren zu gewährleisten.

Der motorisierte Verkehr ist im Zweirichtungsverkehr angelegt.

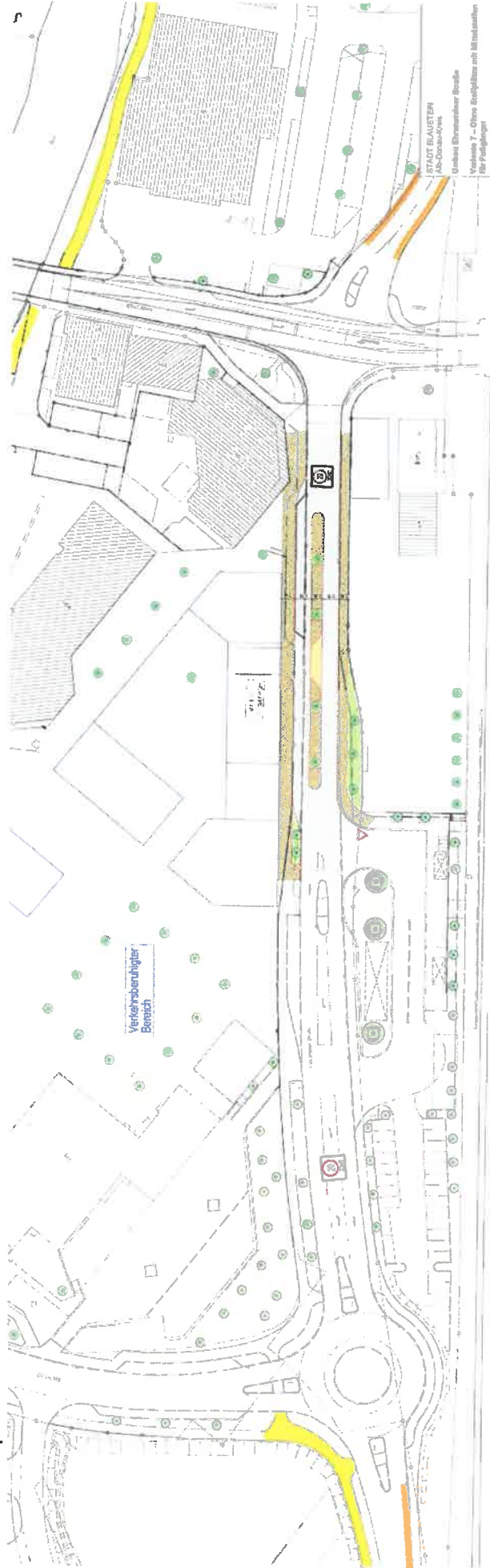
Variante 7 - Ohne Stellplätze, mit Mittelstreifen für Fußgänger



Variante 7



Übersichtsplan





Blaustein
VSB e.V. • Marktplatz 8 • 89134 Blaustein

Rathaus Stadt Blaustein
Frau Marlene Dietl-Berchtold
Bauamt, Fachbereich 3.1
Marktplatz 2
89134 Blaustein

28.02.2022

Neue Stadtmitte Blaustein Umplanung Ehrensteiner Straße

Sehr geehrte Frau Dietl-Berchtold,

zunächst danke ich Ihnen für Ihre Anfrage und die Einbindung des Verbandes der Selbständigen in Blaustein zu dem Thema "Umplanung der Ehrensteiner Straße" im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Mitte Blausteins.

Der Einzelhandel in Blaustein rund um die Ehrensteiner Straße hat sich in den letzten Jahren nicht nur zum Einkaufsmagneten für Menschen aller Stadtteile entwickelt, sondern auch für die Menschen, die am Eselsberg leben oder in der Wissenschaftsstadt arbeiten. Man fährt "gschwind" den Berg hinunter nach Blaustein und erledigt Einkäufe, Arztbesuche oder geht zum Essen.

Möglich sind hohe Kundenfrequenzen nur wegen der guten Parkmöglichkeiten, die zwischenzeitlich an ihre Grenzen gekommen sind.

Wenn nun die neu gestaltete Mitte Blausteins hinzu kommt, ist aus Sicht der Unternehmer in Blaustein weiterer, neuer Parkraum unbedingt erforderlich.

Insofern muss die Ehrensteiner Straße nach ihrer Umgestaltung den maximal möglichen Parkraum aufweisen, der umsetzbar ist.

Ein zügiges Ein- und Ausfahren in schräg angelegte Parkplätze ist dabei einem umständlichen Rangieren in Längsparkplätze vorzuziehen.

Da die Ehrensteiner Straße verkehrsberuhigt wird, sollte ein rücksichtsolles Miteinander aller zugelassenen Verkehrsteilnehmer möglich sein.

Eine Einbahnregelung dieses Straßenabschnitts wird abgelehnt, da dieser Bereich der Ehrensteiner Str. auch jetzt schon in beiden Richtungen (Zweirichtungsverkehr) von den Verkehrsteilnehmern gleich häufig genutzt wird.

Aus der Sicht der Unternehmer erscheint deshalb eine Kombination aus Variante 2 und Variante 3 als der richtige Ansatz:

Auf der Straßenseite der Sparkasse werden 17 Senkrechtparkplätze und 2 Längsparkplätze gebaut. Auf der gegenüberliegenden Seite des Busbahnhofs werden 6 Längsparkplätze ergänzt.

Vorsitzende:

Gabriele Schmidt
Hummelstraße 3
89134 Blaustein

Tel: 07304 / 800 44 36
Fax: 07304 / 800 44 38
Mail: gabriele.schmidt@vsb-blaustein.de

Stellvertreter:

Georg Windeisen
Conny Wolfsegger
Stephan Kuthe

07304 / 96 95 0
07304 / 4 27 27
07304 / 43438 88

Bankverbindung:

Sparkasse Ulm
BLZ: 630 500 00
Konto: 564 230 8

Bei der Parkplatzplanung ist zu berücksichtigen, dass der Durchschnittskunde mit dem Auto und nicht mit dem Lastenfahrzeug zum Einkaufen fährt.

Dies wird sich auch in den nächsten Jahren nicht ändern, wenn man das steigende Alter der einkaufenden Bevölkerung berücksichtigt.

Insofern ist ein Maximum an Parkplätzen erforderlich, wenn die Erschließung und Ansiedelung der neuen Blausteiner Mitte gelingen soll.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Gabriele Schmidt
Vorsitzende des VSB e.V.

Dietl-Berchtold, Marlene

Von: Rolf Böhringer <rolf.boehring@alb-naturenergie.de>
Gesendet: Montag, 21. Februar 2022 10:27
An: Dietl-Berchtold, Marlene
Cc: Martin Polzer
Betreff: Ehrensteiner Straße - Variante 2, Schrägparker

Guten Tag Frau Dietl-Berchtold,

bei der Ansicht der Varianten 1-7 ist uns aufgefallen das keine Variante mit Schrägparker mit dabei ist. Welcher Grund steht da dahinter?

Bei der Besichtigung in Blaubeuren, Ulmerstraße beim ADK-Krankenhaus zeigt sich diese als sehr praktikabel und benötigt unwesentlich mehr Platz. Ebenso ist dies in Ulm in der TG Neue-Mitte positiv praktiziert, dort herrscht ebenso die 20km/h vor. Unfälle so gut wie keine.

Bitte um Information hierzu.

Viele Grüße

Rolf Böhringer
Geschäftsführer
Alb-Naturenergie GmbH, Wohnbau- u. Immobilienservice Blauhöfe Blaustein GmbH & Co. KG.
Marktplatz 8, 89134 Blaustein
Tel. 07304-929084-0
Email: Rolf.Boehring@Alb-Naturenergie.de
www.Alb-Naturenergie.de



Blauhöfe Blaustein GmbH & Co. KG, Marktplatz 9, 89134 Blaustein

Stadt Blaustein
Bauamt z.Hd.
Frau
Dietl-Berchtold
Marktplatz 2

89134 Blaustein

**Blauhöfe Blaustein
GmbH & Co. KG**

Marktplatz 9
89134 Blaustein

Tel. 07 30 4-92 90 84-0
Fax 07 30 4-91 96 02

E-Mail: info@alb-naturenergie.de
Internet: www.blauhoeefe.de

28.02.2022

Stellungnahme Umplanung Ehrensteiner Straße

Sehr geehrter Herr Bgm. Kayser, sehr geehrte Frau Dietl-Berchtold, sehr geehrte Damen und Herren,
im Rahmen des Stadtentwicklungsprogramms 2030 geht es beim Neubau im Zentrum, den Blauhöfen, und der damit zusammenhängende Straßenführung nun in die entscheidende Phase.

Seitens der Stadt Blaustein und den Gemeinderäten war es in der Vergangenheit immer äußerst wichtig, dass sich hier Einzelhandel und Dienstleistungsunternehmen kleinparzellig ansiedeln. Wir als Bauträger haben diese Wünsche und Vorstellungen aufgenommen und in sämtlichen Planungen mit einfließen lassen.

Die jüngste Debatte in der öffentlichen Sitzung des Gemeinderat im Dezember 2021 war für uns und unsere Investoren, die sich dort ansiedeln möchten ein herber Rückschlag!

Einzelhandel ohne Parkplätze funktioniert in einer Stadt, die auf ihre und benachbarten Flächengemeinden angewiesen ist, nicht. Selbst unser künftiger Biomarktbetreiber hat sein Engagement aufgrund dessen vorerst zurückgestellt. Ein Biomarkt der ein Vollsortiment anbietet, benötigt heute, ebenso wie andere Märkte, kurze Wege, da dort nicht nur Tageseinkäufe sondern auch Wocheneinkäufe für ganze Familien getätigt werden.

Es war schon eine Hiobsbotschaft, dass die vorgesehene öffentliche Tiefgarage im Jahr 2020 mit ca. 42 Stellplätze kurzfristig entfallen sind. Das hat uns vor enorme Herausforderungen gestellt, wenn jetzt noch die Straße als reine Fußgänger- und Fahrradzone entwickelt wird, hätten wir das eigentliche Ziel weit verfehlt. Dies haben wir bei jeder Diskussion erwähnt, sowie auch in dem städtebaulichen Vertrag fixiert.

Daher bitten wir Sie, den ursprünglichen Konzepten, einer Kurzparkzone in der Ehrensteinerstraße einzurichten, zuzustimmen.

Wir begrüßen die 20km/h Zone, in der alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind, sehr. Was wir bei der Untersuchung vermissen ist die Schrägparker-Variante. Ein sehr gutes funktionierendes Beispiel ist in der Ulmer TG „Neue Mitte“ zu sehen. Dort ist ebenfalls die 20km/h Variante sowie eine Schrägparkerzone vorhanden. Ein Mix zwischen der Variante 2 und 3 wird von uns favorisiert.

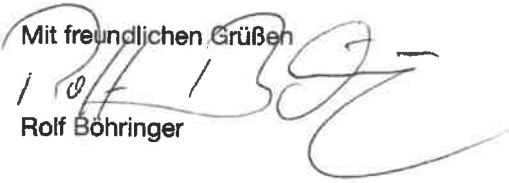
Ein weiterer wichtiger Meilenstein für die Stadtentwicklung ist die Hummelstraße, hier bitten wir Sie dies möglichst zeitnah anzugehen und miteinzubeziehen, sodass hier ein weiterer Bauabschnitt II des STEP 2030 umgesetzt werden kann.

Wir freuen uns, gemeinsam mit der Stadt Blaustein, ein attraktives Zentrum mit hoher Aufenthaltsqualität für unsere Bürger-/Innen aller Alters zu schaffen.

Gerne stehen wir für weitere Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Rolf Böhringer

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Rolf Böhringer', written over the printed name.

Dietl-Berchtold, Marlene

Von: Thomas Neidlinger <thomas.neidlinger@dhbw-heidenheim.de>
Gesendet: Montag, 14. Februar 2022 17:13
An: Dietl-Berchtold, Marlene
Betreff: Re: Neue Stadtmitte von Blaustein - Umplanung der Ehrensteiner Straße - Welche Variante finden Sie am Besten?

Sehr geehrte Frau Dietl-Berchtold,

vielen Dank für Ihre email. Ich persönlich möchte mich gegen die Variante 7 aussprechen. Hier wären überhaupt keine Parkplätze an der Ehrensteiner Straße vorgesehen, so dass folglich auch den Gottesdienstbesuchern von St. Martin an den Sonntagen keine Parkplätze zur Verfügung stehen würden. Das wäre aus meiner Sicht sehr bedauerlich.

Mit freundlichen Grüßen
T. Neidlinger

Am 04.02.2022 um 14:45 schrieb Dietl-Berchtold, Marlene:

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadtmitte von Blaustein erlebt zur Zeit eine hochwertige Neugestaltung. Durch die Neuordnung der Bebauung entsteht zusammen mit dem neuen Marktplatz eine urbane Mitte.

Ziel ist ein Marktplatz mit hohen Aufenthaltsqualitäten, der als Kommunikationsort und Mittelpunkt wirkt.

Der Wochenmarkt erhält eine hochwertige Aufstellfläche und wird zusammen mit den Geschäften ein gerne angenommenes Einkaufserlebnis bieten.

Mit dem Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses an der Ehrensteiner Straße entsteht ein Gebäude mit vielfältigen Ladennutzungen wie Lebensmittelmarkt, Läden und Gastronomie im Erdgeschoss.

Vorgelagerte Arkaden bieten einen wettergeschützten Bereich.

Auch die Ehrensteiner Straße im Bereich zwischen Boschstraße (Rathaus) und Hummelstraße wird umgestaltet.

Ziel ist die Unterbringung von Stellplätzen entlang der Ehrensteinerstraße, um für die Besucher der neuen Stadtmitte, für die Kunden der Läden und des Wochenmarkts eine Parkmöglichkeit bereitzustellen. Gleichzeitig ist eine sichere Radwegführung in der Ehrensteinerstraße entscheidende Grundvoraussetzung.

Im Rahmen einer Bachelorarbeit wurden 7 verschiedene Varianten erarbeitet, die sich auf die Radverkehrsführung und Situierung der Parkplätze in diesem Bereich der Ehrensteiner Straße konzentrieren.

Im Auftrag des Gemeinderats der Stadt Blaustein möchten wir Sie bitten, die im angehängten Dokument beschriebenen Varianten aus Ihrer

Dietl-Berchtold, Marlene

Von: Ploshikhin, Dmitry <Dmitry.Ploshikhin@alb-donau-kreis.de>
Gesendet: Montag, 28. Februar 2022 09:08
An: Dietl-Berchtold, Marlene
Betreff: AW: Neue Stadtmitte von Blaustein - Umplanung der Ehrensteiner Straße - Welche Variante finden Sie am Besten?

Sehr geehrte Frau Dietl-Berchtold,

wir wollen zu den von Ihnen präsentierten 7 Varianten wie folgt Stellung nehmen:

Im Falle einer Einbahnstraßenlösung für den Bereich zwischen dem Blausteiner ZOB und der Hummelstraße müsste der Buslinienverkehr, der aus Fahrtrichtung Herrlingen kommt, 4 bis 5 Minuten länger brauchen. Diese Verzögerungen würden die einzelnen Umläufe unwirtschaftlich machen. Aus diesem Grund kommen – aus Sicht des ÖPNVs – die Varianten 4 und 5 nicht in Fragen. Die anderen Varianten sind mit dem ÖPNV vertretbar.

Zu beachten:

Bei der Variante 2 sollen 17 Senkrechtparkplätze entstehen. Die Senkrechtparkplätze in der Ehrensteiner Straße könnten den Straßenverkehr zugleich in beide Richtungen durch ein- und ausparkende Fahrzeuge behindert werden.

In der Variante 7 ist eine Verkehrsinsel abgebildet. Hier müsste eine Schleppkurvenprüfung erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen
 Dmitry Ploshikhin
 Landratsamt Alb-Donau-Kreis
 Fachdienst Verkehr und Mobilität
 Schillerstraße 30, 89077 Ulm
 Tel.: 0731/185-1887
 E-Mail: Dmitry.Ploshikhin@alb-donau-kreis.de
www.alb-donau-kreis.de

Von: Dietl-Berchtold, Marlene <Dietl-Berchtold@blaustein.de>
Gesendet: Freitag, 4. Februar 2022 14:45
An: 'kontakt@adfc-ulm.de' <kontakt@adfc-ulm.de>; 'bund.blaustein@bund.net' <bund.blaustein@bund.net>; 'service@vsb-blaustein.de' <service@vsb-blaustein.de>; 'hoentsch@ulm.ihk.de' <hoentsch@ulm.ihk.de>; 'gaertneri.frey@t-online.de' <gaertneri.frey@t-online.de>; 'tanja.reichhardt@web.de' <tanja.reichhardt@web.de>; Härle, Stefan <stefan.haerle@alb-donau-kreis.de>; 'ulm@vcd.org' <ulm@vcd.org>; Heinzmann, Moritz <Moritz.Heinzmann@alb-donau-kreis.de>; 'neidlinger@dhw-heidenheim.de'; 'info@Alb-Naturenergie.de' <info@Alb-Naturenergie.de>; Verkehr-Mobilitaet <Verkehr-Mobilitaet@alb-donau-kreis.de>; 'info@ding.eu' <info@ding.eu>; McLeod, Roswitha <McLeod@blaustein.de>; Stübler, Jürgen <Stuebler@BLAUSTEIN.DE>
Betreff: Neue Stadtmitte von Blaustein - Umplanung der Ehrensteiner Straße - Welche Variante finden Sie am Besten?

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadtmitte von Blaustein erlebt zur Zeit eine hochwertige Neugestaltung.
 Durch die Neuordnung der Bebauung entsteht zusammen mit dem neuen Marktplatz eine urbane Mitte.

Ziel ist ein Marktplatz mit hohen Aufenthaltsqualitäten, der als Kommunikationsort und Mittelpunkt wirkt.

Dietl-Berchtold, Marlene

Von: DING / Dimitri Schilin <schilin@ding.eu>
Gesendet: Montag, 28. Februar 2022 17:29
An: Dietl-Berchtold, Marlene
Cc: Ploshikhin, Dmitry
Betreff: AW: Neue Stadtmitte von Blaustein - Umplanung der Ehrensteiner Straße - Welche Variante finden Sie am Besten?
Anlagen: Beschreibung Varianten Umplanung Ehrensteiner Str_ 2022-02-04.pdf

Sehr geehrte Frau Dietl-Berchtold,

wir bedanken uns für die Übersendung der Unterlagen zur Neuordnung der neuen Stadtmitte in Blaustein und die Möglichkeit hierzu eine Stellungnahme abzugeben.

Wir haben die in der beigefügten Bachelorarbeit vorgestellten 7 Varianten zum Umbau der Ehrensteiner Straße aus Sicht des ÖPNV analysiert und wie folgt bewertet:

Varianten 1 bis 3

- Alle drei Varianten sehen einen verkehrsberuhigten Bereich zwischen ZOB und Hummelstraße mit einer Tempo-20-Zone vor.
- Der ZOB kann vom Busverkehr weiterhin aus beiden Richtungen angedient werden. Eine Anpassung der bestehenden Linienwegen ist nicht erforderlich.
- Die Fahrbahnbreite in Höhe von 6,5 m für beide Richtungen entspricht den Mindestanforderungen für den Busverkehr. Bei Begegnungsverkehren werden für beide Richtungen mindestens 6,5 m empfohlen.
- In allen drei Varianten sind Parkplätze (Senkrecht bzw. Längsparkplätze) entlang der Fahrbahn geplant. Durch die ein- und ausparkenden PKWs wird die Fahrbahn blockiert, was zu Störungen des Verkehrsflusses und zu Verzögerungen im Linienbetrieb führen kann. Die Längsparkplätze werden den Senkrechtplätzen bevorzugt, weil die Senkrechtparkenden beim Parken in der Regel gleich beide Fahrtrichtungen blockieren.
- Die Parkplätze zwischen Fahrbahn und Gehweg stellen eine Art Schutzstreifen dar, was der Verkehrssicherheit zu Gute kommt.
- Grundsätzlich können wir den Varianten 1 bis 3 zustimmen, wobei die Variante 1 mit Längsparkplätzen beidseits bevorzugt wird.

Varianten 4 und 5

- Die Varianten 4 und 5 sehen einen verkehrsberuhigten Bereich zwischen ZOB und Hummelstraße mit einer Tempo-20-Zone und einer Einbahnstraßenlösung vor.
- Durch die Einbahnstraßenregelung kann der ZOB nur aus Richtung Kreisverkehr Boschstraße angefahren werden. Bei diesen Varianten muss der Buslinienverkehr im

Stadtgebiet Blaustein neugeordnet werden. Bei der Andienung des ZOB ist mit zusätzlichen Fahrzeiten und mehr Verkehrsleistungen bei gleichbleibendem Fahrtenangebot zu rechnen.

- Die Fahrbahnbreite in Höhe von 3,5 m für eine Richtung liegt unter den Mindestanforderungen für den Busverkehr. Bei Einbahnstraßen wird eine Fahrbahnbreite von mindestens 3,75 m empfohlen.
- Die Varianten 4 und 5 sehen wir kritisch und lehnen ab.

Variante 6

- Die Variante 6 sieht einen verkehrsberuhigten Bereich zwischen ZOB und Hummelstraße mit einer Tempo-20-Zone vor.
- Der ZOB kann vom Busverkehr weiterhin aus beiden Richtungen angedient werden. Eine Anpassung der bestehenden Linienwegen ist nicht erforderlich.
- Die Fahrbahnbreite in Höhe von 6,0 m für beide Richtungen liegt zwar unter den empfohlenen 6,5 m, bittet durch die Sicherheitsräume beidseits je 0,5 m jedoch ausreichend Platz für Begegnungsverkehr.
- Durch die ein- und ausparkenden PKWs wird die Fahrbahn blockiert, was zu Störungen des Verkehrsflusses und zu Verzögerungen im Linienbetrieb führen kann. Die Längsparkplätze werden aber im Vergleich zu den Senkrechtplätzen positiv gesehen.
- Die Parkplätze zwischen Fahrbahn und Gehweg stellen eine Art Schutzstreifen dar, was der Verkehrssicherheit zu Gute kommt.
- Grundsätzlich können wir der Variante 6 zustimmen.

Variante 7

- Die Variante 7 sieht einen verkehrsberuhigten Bereich zwischen ZOB und Hummelstraße mit einer Tempo-20-Zone vor.
- Der ZOB kann vom Busverkehr weiterhin aus beiden Richtungen angedient werden. Eine Anpassung der bestehenden Linienwegen ist nicht erforderlich.
- Die Fahrbahnbreite in Höhe von 3,75 m je Richtung entspricht den Mindestanforderungen für den Busverkehr und wird sehr positiv bewertet.
- Die fehlenden Parkplätze entlang der Fahrbahn werden aus Sicht des ÖPNV als sehr positiv bewertet.
- Die 2,5 m breite Mittelinsel zur Querung der Straße wird als sehr positiv gesehen und steigert deutlich die Verkehrssicherheit im Untersuchungsbereich.
- Für Busse, die aus Richtung Hummelstraße kommend links in den ZOB einfahren, müsste noch eine detaillierte Schleppkurvenuntersuchung durchgeführt werden. Die Solobusse und 15-Meter-Busse haben beim Abbiegen einen deutlich längeren „Überhang“. Es könnte sein, dass beim Abbiegen in den ZOB die zwei geplanten Bäume (gegenüber der östlichen ZOB-Einfahrt) beschädigt werden können.

- Sollte die Schleppkurvenuntersuchung positiv ausfallen, würden wir die Variante 7 allen anderen Varianten vorziehen.

Allgemein

- Bei allen Varianten außer 4 und 5 wird der Radverkehr direkt auf der Fahrbahn geführt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre zu prüfen, ob für Radfahrer jedoch separate Radwege machbar sind, ohne dafür die zweite Fahrbahn opfern zu müssen.

Zusammenfassend würden wir aus Sicht des ÖPNV die Variante 7 allen anderen Varianten vorziehen. Es muss aber eine weiterreichende Schleppkurvenuntersuchung für alle Bustypen durchgeführt werden. Die Varianten 4 und 5 lehnen wir aufgrund der umfassender Auswirkungen auf den Buslinienverkehr in Blaustein ab. Sollte eine Variante mit separaten Radwegen und Zweirichtungsstraße machbar sein, würden wir diese sehr begrüßen.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Dimitri Schilin
Verkehrsplanung

Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING)

Wilhelmstraße 22 | D-89073 Ulm
Tel.: (0731) 96252 -30 | Fax: -50
schilin@ding.eu | www.ding.eu

Vorsitzender des Aufsichtsrats: Landrat Heiner Scheffold
Geschäftsführer: Dipl.-oec. Thomas Mügge
Amtsgericht Ulm (Donau) | HRB 3532

Von: Dietl-Berchtold, Marlene <Dietl-Berchtold@blaustein.de>

Gesendet: Freitag, 4. Februar 2022 14:45

An: 'kontakt@adfc-ulm.de' <kontakt@adfc-ulm.de>; 'bund.blaustein@bund.net' <bund.blaustein@bund.net>; 'service@vsb-blaustein.de' <service@vsb-blaustein.de>; 'hoentsch@ulm.ihk.de' <hoentsch@ulm.ihk.de>; 'gaertner.frey@t-online.de' <gaertner.frey@t-online.de>; 'tanja.reichhardt@web.de' <tanja.reichhardt@web.de>; 'stefan.haerle@alb-donau-kreis.de' <stefan.haerle@alb-donau-kreis.de>; 'ulm@vcd.org' <ulm@vcd.org>; 'moritz.heinzmann@alb-donau-kreis.de' <moritz.heinzmann@alb-donau-kreis.de>; 'neidlinger@dhbw-heidenheim.de'; 'info@Alb-Naturenergie.de' <info@Alb-Naturenergie.de>; 'verkehr-mobilitaet@alb-donau-kreis.de' <verkehr-mobilitaet@alb-donau-kreis.de>; Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH <info@ding.eu>; McLeod, Roswitha <McLeod@blaustein.de>; Stübler, Jürgen <Stuebler@BLAUSTEIN.DE>

Betreff: Neue Stadtmitte von Blaustein - Umplanung der Ehrensteiner Straße - Welche Variante finden Sie am Besten?

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadtmitte von Blaustein erlebt zur Zeit eine hochwertige Neugestaltung.

21. Februar 2022

Neue Stadtmitte von Blaustein - Varianten Umplanung Ehrensteiner Straße, Blaustein

Sehr geehrte Frau Dietl-Berchthold,

vielen Dank für die Beteiligung am Verfahren zur Neugestaltung der Ehrensteiner Straße. Aus Sicht der Wirtschaft ist es sehr zielführend bei der geplanten Neubebauung und Neugestaltung des Marktplatzes auch ein Hauptaugenmerk auf die Gestaltung der Ehrensteiner Straße zu richten. Zum einen als eine zentrale Zufahrt in diesen Bereich und zum anderen durch die Lage des Busbahnhofs auf der gegenüberliegenden Straßenseite, der zusätzlich die wichtige Funktion der Erschließung des Gebiets durch den ÖPNV einnimmt. Nachfolgend unsere Anmerkungen und Empfehlungen.

1. Zu den Rahmenbedingungen

Die Neugestaltung der Ehrensteiner Straße steht in direkten Zusammenhang mit dem neuen Marktplatz und dem Projekt „Blauhöfe“, als neuer Mittel- und Identifikationspunkt der Stadt Blaustein mit ihren rund 16.300 Einwohnern verteilt auf zehn Ortsteile.

- Etwa die Hälfte der Einwohnerzahl von Blaustein wohnt nicht in den Stadtteilen Ehrenstein und Klingenstein.
- Die wichtigsten zentralen Versorgungsbetriebe (Einzelhandel, täglicher Bedarf) befinden sich in Ehrenstein, dem östlichsten Stadtteil. Bedingt durch die großen Entfernungen und vor allem die Topographie mit sehr großen Höhenunterschieden werden in Blaustein die meisten Einkäufe durch den MIV, also mit Pkw erledigt. Die Bedeutung der Nutzung von Fahrrädern, v.a. im Bereich der Tallage des Blautals nimmt zu.
- Die Ehrensteiner Straße verläuft parallel zur Bundesstraße B 28 und wird bei geschlossener Bahnschranke tlw. als Alternativroute genutzt. Eine Beseitigung des Bahnübergangs „Hummelstraße“ ist seit längerer Zeit in Planung, nachdem die „Ostumfahrung“ mit Brücke über die Bahn (Kurt-Mühlen-Straße) als Alternativroute umgesetzt wurde. Durch dieses umgesetzte Projekt und durch die geplante Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h im Abschnitt Hummelstraße und Boschstraße ist für die Zukunft mit dem Wegfall des Durchgangsverkehrs und nur noch mit Quell- und Zielverkehr in diesen Bereich (+ Bad Blau) zu rechnen.

1/3

- Von Fahrradfahrern (v.a. Freizeitradlern) aus Richtung Ulm kommend wird in den meisten Fällen die Route an der Blau der Ehrensteiner Straße vorgezogen. Die Route von Fahrradpendlern und Fahrten per Fahrrad zur Versorgung/Erledigungen dagegen verläuft auf der Ehrensteiner Straße.
- Der Trend zur Nutzung von Lastenrädern, die bereits vielfach oder vermehrt eine elektrische Unterstützung haben, nimmt stetig zu. Für die Bewohner der im Blautal liegenden Ortsteile sind diese oder werden diese besonders attraktiv. Bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg werden die schnellen Räder seitens der Fußgänger jedoch vielfach als Gefahr wahrgenommen, daher wäre eine separate Führung über einen getrennten Rad- und Gehweg zielführend aber aufgrund der beengten Straßenquerschnitte nicht möglich.
- Bei der Neugestaltung des Marktplatzes sollten ausreichend Abstellplätze für Lastenräder berücksichtigt werden. Diese sollten jedoch fußläufig in sehr geringer Entfernung zu den Einkaufsmöglichkeiten errichtet werden, da Fahrradfahrer meist nicht bereit sind nach Abstellen des Fahrrads weitere (längere) Wege zu Fuß zurückzulegen.

2. Zum Einzelhandel in den „Blauhöfen“, Wochenmarkt auf dem Marktplatz

- Ohne Kopplungseffekte mit dem Discounterstandort südwestlich der Bahnstrecke (Max-Hilsenbeck-Straße) und / oder dem Standort „Blaustein Center“ (Rewe, Müller, etc.) wird es für die Betriebe sehr schwer sein die nötige Kundenfrequenz zu erreichen, um sich wirtschaftlich halten („überleben“) zu können.
- Die Planungen stellen eine Ergänzung und Vertiefung der bestehenden Versorgungsangebote dar und erhöhen die Standortqualität. Sollte dieses Angebot mangels Frequenz oder schlechter Erreichbarkeit scheitern, wird es auch nicht gelingen den Marktplatz als Treff- und Identifikationspunkt zu entwickeln.
- Daher ist eine ausreichende Zahl an nahe gelegenen Parkplätzen wichtig. Die Entfernung zu den Parkplätzen auf gegenüberliegender Seite der Boschstraße beim Bad Blau zum Marktplatz und den Blauhöfen wird von den meisten Kunden nicht akzeptiert. Je kleiner die Stadt bzw. Kommune, desto geringer ist die Akzeptanz von weiten Strecken vom Fahrzeug zum Einkaufsziel und zurück.

3. Fazit

Aus der Sicht der IHK Ulm wird die Variante 6 den oben genannten Bedingungen bzw. Voraussetzungen am meisten gerecht (bzw. auch die ähnliche Variante 1).

- 23 leicht bzw. auf kürzestem Weg erreichbare Parkplätze sind ein Minimum für das Projekt und machen den Einkauf attraktiv.
- Längs angeordnete Parkplätze sind gegenüber quer/senkrecht angeordneten Parkplätzen weniger unfallträchtig beim Ausparken - gerade im Hinblick auf die Sichtbeziehung zu Fahrradfahrern. Zudem werden beim Ausparken beidseitige Verkehrsbehinderungen vermieden. Denn neben dem MIV (Pkw aber auch der ÖPNV mit Bussen) ist tlw. auch der Fahrradverkehr bei Ausparkvorgängen aufgrund der beengten Platzverhältnisse betroffen.
- Durch Führung der Fahrradfahrer auf der Fahrbahn (gemeinsame Nutzung MIV/Fahrräder) werden Konflikte mit den Fußgängern auf dem Gehweg vermieden und die Fahrbahn bietet genügend Platz für Lastenräder. Zudem sorgen die Fahrradfahrer auf der Fahrbahn indirekt für die Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit.

- Die Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs für den MIV auf der Ehrensteiner Straße ist wichtig. Ansonsten wird Verkehr auf andere Straßen oder Gebiete verdrängt, um das Ziel zu erreichen. Das sorgt wiederum für mehr Verkehr (höhere Fahrleistung) und sollte vermieden werden. Dies ist v.a. auch für den ÖPNV/Busse oder den Lieferverkehren wichtig, um keine Umwege mit zwangsläufigem Zeitverlust zu generieren. Für Fahrgäste ist ein ÖPNV unattraktiv, wenn zusätzliche „Schleifen gedreht“ werden müssen und das Ziel nicht auf direktem Weg angefahren wird.
- Die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn von Fahrradfahrern, Pkw, Bussen in einer Tempo-20-Zone im Rahmen eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs senkt die Unfallgefahr ohne die Erreichbarkeit des Gebiets zu verschlechtern.

Aufgrund der Probleme (v.a. Sicherheit, Behinderung des fließenden Verkehrs), die sich aus unserer Sicht durch senkrecht zur Fahrbahn angeordnete Parkplätze ergeben, sind die Varianten 2 und 3 nicht zielführend. Bei Variante 4 und 5 entfällt der Zweirichtungsverkehr für den MIV, was die Attraktivität hinsichtlich der Erreichbarkeit schmälert und den ÖPNV beeinträchtigt (+ zusätzliche Verkehre in anderen Bereichen bedingt). Bei Variante 7 (ohne auf kürzestem Weg zum Marktplatz gelegene Parkplätze) werden potentielle Kunden nicht erreicht. Hier muss u.a. auch die älter werdende Bevölkerung berücksichtigt werden, die auf kurze Wege angewiesen ist und tlw. nur erschwert lange Wege u.a. zu Parkplätzen auf sich nehmen kann oder würde. Dieser Personenkreis wäre für die notwendige Kundenfrequenz wichtig.

Mit freundlichen Grüßen


Josef Röhl

LRA - FACHDIENST LÄNDL. RAUM
H. HEINZMANN -1-

Dietl-Berchtold, Marlene

Von: Heinzmann, Moritz <Moritz.Heinzmann@alb-donau-kreis.de>
Gesendet: Montag, 7. März 2022 08:26
An: Dietl-Berchtold, Marlene
Betreff: AW: Neue Stadtmitte von Blaustein - Umplanung der Ehrensteiner Straße - Welche Variante finden Sie am Besten?

Sehr geehrte Frau Dietl-Berchtold,

entschuldigen Sie die verspätete Rückmeldung. Ich hoffe diese kann trotzdem noch berücksichtigt werden.

Ich finde die Vorgehensweise mit unterschiedlichen Varianten zu arbeiten sehr gut. Überrascht war ich, dass es nur eine Variante gibt ohne Parkplätze entlang der Straße. Ich weiß innerhalb der Verwaltung ist es sehr schwierig Parkplätze zu streichen. Ich denke aber auch in einer neuen Stadtmitte sollte es auch darüber keine Denkerboote geben. Zum aktuellen Zeitpunkt ist es eventuell noch möglich die Parkplätze anders zu strukturieren. Entweder in einer Tiefgarage oder in einem Parkhaus, eventuell kann die geplante Tiefgarage erweitert werden.

Dadurch könnte der Raum, welcher für den Autoverkehr vorgesehen ist, deutlich reduziert werden. Eine neue Innenstadt sollte hauptsächlich für die Fußgänger, dann für die Radfahrer und erst zuletzt für die Autofahrer gebaut werden. Dies spiegelt sich in den bisherigen Varianten aber kaum wieder. In jeder Variante beansprucht das Auto einen Großteil der Fläche.

Aus diesem Grund würde ich eine Variante priorisieren in welcher diesen Verkehrsteilnehmern mehr Fläche zugeordnet wird. Eventuell ist eine Variante mit Einbahnstraßenlösung + Fahrradstraße eine Option. Ein Querschnitt könnte dann wie folgt aussehen: Arkaden, Gehweg (3m), Fahrradstraße 2 Richtungen (4m), Fahrbahn (4m), Grünstreifen (1,5m), Gehweg (2,5m). Zur Not kann auch statt dem Grünstreifen Längsparken stattfinden.

Ich weiß eine solche Variante ist heutzutage noch schwer vorstellbar aber ich denke in Zukunft wird es noch wichtiger werden. Aus diesem Grund sollte den Fußgängern und den Radfahrern so viel Raum wie möglich zugestanden werden und dadurch auch das Autofahren unattraktiver gestaltet werden. In Städten in denen eine solche Raumverteilung bereits umgesetzt wurde ist eine sehr positive Tendenz erkennbar auch wenn es natürlich nicht von jedem Bürger so gesehen wird.

Bei Fragen können Sie sich sehr gerne bei mir melden.

Mit freundlichen Grüßen,
Moritz Heinzmann
Landratsamt Alb-Donau-Kreis
Fachdienst Ländlicher Raum, Kreisentwicklung
Schillerstraße 30, 89077 Ulm
Tel.: 0731/185-1843
E-Mail: moritz.heinzmann@alb-donau-kreis.de

Von: Dietl-Berchtold, Marlene <Dietl-Berchtold@blaustein.de>
Gesendet: Freitag, 4. Februar 2022 14:45
An: 'kontakt@adfc-ulm.de' <kontakt@adfc-ulm.de>; 'bund.blaustein@bund.net'; 'service@vzb-blaustein.de' <service@vzb-blaustein.de>; 'hoentsch@ulm.ihk.de' <hoentsch@ulm.ihk.de>; 'gaertnerei.frey@t-online.de' <gaertnerei.frey@t-online.de>; 'tanja.reichhardt@web.de' <tanja.reichhardt@web.de>; Härle, Stefan <stefan.haerle@alb-donau-kreis.de>; 'ulm@vcd.org' <ulm@vcd.org>; Heinzmann, Moritz <Moritz.Heinzmann@alb-donau-kreis.de>; 'neidinger@dhbw-heidenheim.de'; 'info@Alb-Naturenergie.de' <info@Alb-Naturenergie.de>; Verkehr-Mobilitaet <Verkehr-Mobilitaet@alb-donau-kreis.de>; 'info@ding.eu' <info@ding.eu>; McLeod, Roswitha <McLeod@blaustein.de>; Stübler, Jürgen <Stuebler@BLAUSTEIN.DE>
Betreff: Neue Stadtmitte von Blaustein - Umplanung der Ehrensteiner Straße - Welche Variante finden Sie am Besten?

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadtmitte von Blaustein erlebt zur Zeit eine hochwertige Neugestaltung.

Durch die Neuordnung der Bebauung entsteht zusammen mit dem neuen Marktplatz eine urbane Mitte.

Ziel ist ein Marktplatz mit hohen Aufenthaltsqualitäten, der als Kommunikationsort und Mittelpunkt wirkt. Der Wochenmarkt erhält eine hochwertige Aufstellfläche und wird zusammen mit den Geschäften ein gerne angenommenes Einkaufserlebnis bieten.

Mit dem Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses an der Ehrensteiner Straße entsteht ein Gebäude mit

Stadt Blaustein
Stadtentwicklung, Bau und Bauverwaltung
Fachbereich 3.1
Marlene Dietl-Berchtold
Marktplatz 2
89134 Blaustein

ADFC Kreisverband Ulm/Alb-Donau
Radgasse 8, 89073 Ulm

Tel: 0731 / 60 23 888
eMail: kontakt@ADFC-Ulm.de
www.adfc-ulm.de

Bankverbindung:
IBAN: DE28 6305 0000 0000 0226 48
BIC: SOLADES1ULM

1. März 2022

Stellungnahme zum Umbau der Ehrensteiner Straße

Sehr geehrte Frau Dietl-Berchtold,

vielen Dank für Ihre Nachricht vom 4.2.2022 bezüglich des geplanten Umbaus der Ehrensteiner Straße in Blaustein. Zu den vorgelegten Variantenbeschreibungen zur Verkehrsführung in der Ehrensteiner Straße zwischen der Hummel- und Boschstraße nimmt der Kreisverband Ulm/Alb-Donau des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) wie folgt Stellung. *(Auf das Gendern der jeweiligen Verkehrsgruppen wird aus Gründen besserer Lesbarkeit verzichtet, es sind Autofahrer*innen, Radfahrer*innen und Fußgänger*innen gleichermaßen angesprochen.)*

Grundsätzliche Überlegungen

Generell wird der Vorschlag zur Einrichtung einer Tempo 20-Zone (in allen Varianten) sehr begrüßt. Das Radfahren sowie das Überqueren der Straße für Fußgänger vom Bahnhof bzw. Busbahnhof wird damit erheblich sicherer. Es ist dadurch auch eine Abnahme des Durchgangsverkehrs in der Ehrensteiner Straße zu erwarten, was die neue urbane Mitte deutlich aufwertet. Die Einrichtung eines Einbahn-Verkehrs könnte zu einer weiteren Abnahme des MIV führen, sollte aber nicht die Attraktivität des ÖPNV beeinträchtigen. Hierzu müsste eine angemessene Alternativführung des Busverkehrs ausgearbeitet werden.

Da der nördlich gelegene Fußweg (Radfahrer frei) an der Blau wegen der geringen Breite keine angemessene Alternative für den Durchgangs-Radverkehr darstellt, muss die Umplanung des beschriebenen Teilstücks auch in Verbindung mit Überlegungen zur Radverkehrsführung auf der gesamten Länge der Ehrensteiner Straße stehen.

Daher befürwortet der ADFC eine Verbreiterung der Straße östlich des Planungsgebiets auf Höhe der Fachmarktzentren sowie das Anlegen von Radfahrstreifen (Breite 1,85 m, deutlich sicherer als Schutzstreifen). Erfahrungswerte zeigen, dass Autofahrer bei Schutzstreifen den vorgeschriebenen Überholabstand von 1,50 m oft nicht einhalten, da sie eher auf die Markierungen achten.

Das angrenzende Teilstück der Ehrenstreiner Straße westlich der Boschstraße/Kreisverkehr ist nach Einschätzung des ADFC mit ca. 5-6 m Breite zu schmal, um eigene Streifen für den Radverkehr anzulegen. Die ERA sieht für die verbleibende Rest-Fahrbahnbreite minimal 4,50 bis 5 m vor, damit sich Kfz begegnen können ohne den Radverkehr zu behindern. Ein Mischverkehr mit reduzierter Geschwindigkeit (Tempo 30) wäre daher vorzuziehen. Im Anschluss könnte die Lixstraße als Fahrradstraße ausgewiesen und der Radverkehr über diese geleitet werden.

Die Pläne zur Ausweisung weiterer Kfz-Stellplätze an der Ehrensteiner Straße sieht der ADFC sehr kritisch und nicht zielführend. Das Ein- und Ausparken sowie Öffnen von Türen (Dooring) stellt eine ständige Gefahrenquelle dar und die Stellplätze schränken den verfügbaren Querschnitt auf der ohnehin begrenzten verfügbaren Fläche unnötig ein. Im Vergleich zur geringen Anzahl der Stellplätze überwiegen hier die Nachteile deutlich. Mit der neuen Tiefgarage und den angrenzenden Großparkplätzen (Bad Blau, Fachmarktzentren, Busbahnhof) ist eine ausreichende Zahl von Parkmöglichkeiten in geringer Entfernung vorhanden und die Notwendigkeit weiterer Stellplätze erschließt sich nicht. Ebenso würde die Attraktivität des neuen, nach Süden offenen Stadtzentrums durch abgestellte Kfz abgewertet und das Überqueren der Straße für Fußgänger erschwert.

Da auf den Planzeichnungen keine Fahrradstellplätze ersichtlich sind, weist der ADFC mit Nachdruck darauf hin, dass anstelle der Kfz-Stellplätze sowie verteilt auf die neue Stadtmitte eine angemessene Zahl zeitgemäßer und komfortabler Fahrradstellplätze (auch für Lastenräder) sowie Ladestationen für E-Bikes vorgesehen werden. Die VwV Stellplätze des Landes Baden-Württemberg sieht für „Räume mit erheblichem Besucherverkehr“ einen Fahrradstellplatz pro 50 m² Verkaufsfläche bzw. pro 70 m² Dienstleistungs-, Praxis- oder Beratungsfläche vor.

Variante 1

Variante 1 mit beidseitigen Kfz-Stellplätzen ohne Radverkehrsanlagen lehnt der ADFC ab.

Begründung:

- Gefahr von Dooring-Unfällen durch geöffnete Autotüren bei fehlendem Sicherheitsabstand
- Behinderung beim Überqueren der Straße durch geparkte Fahrzeuge
- 6,50 m Fahrbahnbreite ist laut ERA problematisch, da Unklarheit besteht, ob Radfahrende überholt werden können
- Der südseitige Gehweg entspricht mit einer Breite von 1,50 m nicht dem Regemaß von 2,50 m.

Variante 2

Variante 2 mit einseitigen Querparkplätzen ohne Radverkehrsanlagen lehnt der ADFC ab.

Begründung:

- Kollisionsgefahr durch rückwärts herausstoßende Fahrzeuge, deren Fahrer den Verkehr nur schlecht oder gar nicht sehen
- Massive Sichteinschränkung an der Tiefgaragenausfahrt durch geparkte Fahrzeuge
- Vorwärts eingeparkte Fahrzeuge können den Gehweg durch vorstehende Front behindern
- 6,50 m Fahrbahnbreite ist laut ERA problematisch, da Unklarheit besteht, ob Radfahrende überholt werden können
- Fehlender Gehweg südseitig trotz Bahnhof und Busbahnhof

Variante 3

Variante 3 mit Quer- und Längsparkplätzen vereint alle Nachteile der oben genannten Varianten. Daher lehnt der ADFC auch diese Variante ab.

Variante 4

Variante 4 mit Einbahnstraßen-Regelung und einem Zweirichtungs-Radweg nordseitig lehnt der ADFC ab. Laut ERA ist die Nutzung von Radwegen auf der linken Straßenseite innerorts eine häufige Unfallursache. Zweirichtungsradwege sollten daher innerorts unbedingt vermieden werden, vor allem wenn Einmündungen diese kreuzen.

Begründung:

- Es ist unbequem und gefährlich für Radfahrende in W-O-Richtung, dass für das kurze Teilstück zweimal die Fahrbahnseite gewechselt werden muss.
- Zweirichtungs-Radweg mit 3,00 m Breite ist zu schmal für heutige Verhältnisse (Begegnung von Lastenrädern, Fahrradanhängern etc.).
- Es fehlt ein Sicherheitsabstand zwischen geparkten Fahrzeugen und dem Radweg, daher große Gefahr von Dooring-Unfällen (Empfehlung ist 0,75 m Sicherheitsabstand).
- Die Tiefgaragen-Ausfahrt kreuzt den Radweg in beide Richtungen. Autofahrer rechnen oft nicht mit Radfahrenden aus beiden Richtungen. Daher besteht Kollisionsgefahr. Geparkte Fahrzeuge behindern die Sicht für ausfahrende Kfz, daher bleiben diese länger auf dem Radweg stehen.
- Einbahn-Verkehr ist nachteilig für den ÖPNV.

Variante 5

Die Variante 5 mit Einbahnstraßen-Regelung und Schutzstreifen hat Vor- und Nachteile, mit einigen Änderungen wäre sie für den ADFC akzeptabel.

Vorteil:

- Fahrstreifen für Radfahrende in beide Richtungen ohne Wechsel der Seite vorhanden

Nachteile:

- Schutzstreifen sind zu schmal, v.a. bei Verkehr in Gegenrichtung. Empfohlene Breite ist 1,50 m zzgl. 0,75 m breiter Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr, sonst besteht beidseitig die Gefahr von Dooring-Unfällen.
- Gefahrenquelle: Nordseitig parken Kfz entgegen der Fahrtrichtung des Radverkehrs
- Geparkte Fahrzeuge behindern Sicht für aus der TG ausfahrende Kfz auf den Radverkehr.
- Der südseitige Gehweg entspricht mit einer Breite von 1,50 m nicht dem Regelmaß von 2,50 m.
- Einbahn-Verkehr ist nachteilig für den ÖPNV.

Vorschläge:

- Verbreiterung des südseitigen Schutzstreifens auf 1,50 m plus 0,75 m Sicherheitsabstand
- Wegfall der nordseitigen Kfz-Stellplätze, evtl. Ersetzen durch Fahrradabstellplätze, dadurch Platz für breiteren südseitigen Gehweg.
- Teilweises Ersetzen der südseitigen Kfz-Stellplätze durch Fahrrad-Abstellplätze, um eine ausreichende Anzahl an bahnhofsnahe Fahrradabstellplätzen zu erreichen.

Variante 6

Die Variante 6 mit Mischverkehr ohne Schutzstreifen wäre mit Änderungen akzeptabel, wegen der beidseitigen Kfz-Stellplätze aber mit deutlichen Nachteilen für den Radverkehr verbunden.

Vorteile:

- 6,00 m breite Fahrbahn im Mischverkehr bei Tempo 20. Bei dieser Breite ist ein Überholen Radfahrender für Kfz nur ohne Gegenverkehr möglich, daher größere Sicherheit.
- Sicherheitsabstände von 0,50 m zum ruhenden Verkehr (Empfehlung 0,75 m)

Nachteile:

- Beidseitig Gefahr von Dooring-Unfällen durch längsparkende Kfz
- Geparkte Fahrzeuge behindern Sicht für aus der TG ausfahrende Kfz auf den Verkehr.
- Der südseitige Gehweg entspricht mit einer Breite von 1,50 m nicht dem Regelmaß von 2,50 m.
- V.a. unsichere Radfahrende würden auf die ohnehin schmalen Gehwege ausweichen.

Vorschläge:

- Verringerung der Fahrbahnbreite auf 5,50 m, dadurch Überholen Radfahrender nicht mehr möglich und größere Sicherheit. Dafür breiterer Gehweg südseitig und größerer Sicherheitsabstand zu Längsparkern.
- Wegfall der nordseitigen Kfz-Stellplätze, Austausch gegen Fahrradabstellplätze, Sitzgelegenheiten, Grünflächen etc. Ggf. einige Kfz-Stellplätze (Behinderte, Kurzzeitparker) auf Höhe Rathaus belassen.

Variante 7

Trotz dem Vorteil einer entspannteren Verkehrssituation, da keine Kfz-Stellplätze vorhanden sind, hält der ADFC die Variante 7 mit Mittelstreifen und getrennten Fahrbahnen für ungeeignet.

Begründung:

- Funktion des Mittelstreifens erschließt sich nicht, da beidseitig breite Gehwege für den Fußverkehr vorhanden sind.
- Gefahr, dass Mittelstreifen als Kfz-Stellplatz missbraucht wird (vgl. Frauenstraße Ulm)
- Fahrbahnbreite von 3,75 m kann Autofahrer veranlassen, Radfahrende zu überholen, dadurch Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands oder Überfahren des Mittelstreifens.

Mit freundlichen Grüßen

*Katrin Voss-Lubert,
Vorsitzende ADFC Kreisverband Ulm/Alb-Donau*

*Lisa Buntz, Robert Burkhardt, Thomas Dombek,
ADFC AK Radverkehr Ulm/Alb-Donau*

Dietl-Berchtold, Marlene

Von: gerry.wipplingen@gmail.com
Gesendet: Sonntag, 6. Februar 2022 16:44
An: Dietl-Berchtold, Marlene
Betreff: AW: Neue Stadtmitte von Blaustein - Umplanung der Ehrensteiner Straße - Welche Variante finden Sie am Besten?

Guten Tag Frau Dietl-Berchtold,

vielen Dank für die Zusendung dieser Planungen!

Das ist sehr interessant und sicher wichtig für Blaustein, damit müssen wir die nächsten Jahrzehnte leben.

Sie hören von uns bis 1.3.2022

Mit freundlichen Grüßen

Gerlinde Gröschel-Jungwirth

Vorsitzende BUND Blaustein

Asternweg 10
89134 Blaustein

Von: Dietl-Berchtold, Marlene [mailto:Dietl-Berchtold@blaustein.de]

Gesendet: Freitag, 4. Februar 2022 14:45

An: 'kontakt@adfc-ulm.de'; 'bund.blaustein@bund.net'; 'service@vsb-blaustein.de'; 'hoentsch@ulm.ihk.de'; 'gaertnerei.frey@t-online.de'; 'tanja.reichhardt@web.de'; 'stefan.haerle@alb-donau-kreis.de'; 'ulm@vcd.org'; 'moritz.heinzmann@alb-donau-kreis.de'; 'neidlinger@dhw-heidenheim.de'; 'info@Alb-Naturenergie.de'; 'verkehr-mobilitaet@alb-donau-kreis.de'; 'info@ding.eu'; McLeod, Roswitha; Stübler, Jürgen

Betreff: Neue Stadtmitte von Blaustein - Umplanung der Ehrensteiner Straße - Welche Variante finden Sie am Besten?

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadtmitte von Blaustein erlebt zur Zeit eine hochwertige Neugestaltung.

Durch die Neuordnung der Bebauung entsteht zusammen mit dem neuen Marktplatz eine urbane Mitte.

Ziel ist ein Marktplatz mit hohen Aufenthaltsqualitäten, der als Kommunikationsort und Mittelpunkt wirkt. Der Wochenmarkt erhält eine hochwertige Aufstellfläche und wird zusammen mit den Geschäften ein gerne

angenommenes Einkaufserlebnis bieten.

Mit dem Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses an der Ehrensteiner Straße entsteht ein Gebäude mit vielfältigen Ladennutzungen wie Lebensmittelmarkt, Läden und Gastronomie im Erdgeschoss.

Vorgelagerte Arkaden bieten einen wettergeschützten Bereich.

Auch die Ehrensteiner Straße im Bereich zwischen Boschstraße (Rathaus) und Hummelstraße wird umgestaltet.

Ziel ist die Unterbringung von Stellplätzen entlang der Ehrensteinerstraße, um für die Besucher der neuen Stadtmitte,

für die Kunden der Läden und des Wochenmarkts eine Parkmöglichkeit bereitzustellen.

NABU

Dietl-Berchtold, Marlene

Von: Diana May <diana.may@web.de>
Gesendet: Mittwoch, 16. Februar 2022 16:45
An: Dietl-Berchtold, Marlene
Cc: Gerlinde Gröschel-Jungwirth
Betreff: Neue Stadtmitte von Blaustein - Umplanung der Ehrensteiner Straße - Welche Variante finden Sie am Besten?

Guten Tag Frau Dietl-Berchtold,

ich habe die E-Mail zur Auswahl der 7 Varianten für die neue Blausteiner Stadtmitte von der Frau Jungwirth/BUND weitergeleitet bekommen.

Als NABU-Mitglied und in Blaustein wohnend möchte ich mich dazu gern äußern, um für die Auswahl einer vor allem fahrradfreundlichen Variante beizutragen. Dazu bemerken möchte ich, dass ich so oft es möglich ist das Fahrrad benutze, aber auch ein Auto besitze. Ich beurteile die Varianten also aus beiden Perspektiven heraus.

Nun meine Beurteilung der 7 Varianten, die Beste zuerst:

1. Variante 5: große Sicherheit für Fahrradfahrer wegen Einbahnverkehr und Schutzstreifen, Längsparker
2. Variante 6: Längsparker, Schutzstreifen zu parkenden Autos
3. Variante 1: Längsparker
4. Variante 7: keine Parkplätze

Als letzte würde ich die Varianten 2, 3 und 4 sehen. Grund: Querparker sind viel zu gefährlich für den Fahrradverkehr, das geht gar nicht!

Bei Variante 4 ist der Fahrradweg auf einer Seite, was auch viel zu gefährlich ist wegen der 2 maligen Straßenquerungen und der "Konfrontation" mit den aus den Autos ein- und aussteigenden Personen.

Zusätzlich wäre es für Fahrradfahrer sehr wichtig, den wirklich gefährlichen Abschnitt entlang der Ehrensteiner Straße nach Osten (entlang des Blautalcenters) fahrradsicher zu gestalten ebenso wie die Querung (oder eine neue andere Trasse) über die Kurt-Mühlen-Straße zum Fahrradweg an der Blau zu finden. Die derzeitige Querung ist sicherheitsmäßig nicht akzeptabel.

Ich hoffe, etwas mit dazu beigetragen zu haben, um die Blausteiner Stadtmitte sicher zu gestalten.

Mit freundlichen Grüßen

Diana May

> Sehr geehrte Damen und Herren, _____
>

> die Stadtmitte von Blaustein erlebt zur Zeit eine hochwertige
> Neugestaltung. _____
>

> Durch die Neuordnung der Bebauung entsteht zusammen mit dem neuen
> Marktplatz eine urbane Mitte. _____

Kommunaler Nachhaltigkeitscheck für Umplanung Ehrensteiner Straße

Die Wirkung des Vorhabens wird in den einzelnen Bereichen mithilfe der jeweiligen Leitfrage eingeschätzt und mit farbigen Punkten in der Tabelle wie dargestellt markiert. Eine schwache Auswirkung kann durch einen unausgefüllten Punkt dargestellt werden. Ist keine Aussage möglich (z. B. weil für die Antwort relevante Informationen fehlen), so wird dies mit einem schwarzen Kreis im Feld für Anmerkungen vermerkt.

Ist die Wirkung sowohl fördernd als auch hemmend (z. B. aus der Sicht unterschiedlicher Interessengruppen), so können beide Felder markiert werden. In diesem Fall ist aber eine Begründung zwingend notwendig.

Handlungsfeld	Leitfrage	fördernd	Kein Effekt	hemmend	Kurzbegründung/Anmerkungen
					Information liegt nicht vor

Ökologische Tragfähigkeit

Handlungsfeld	Leitfrage	fördernd	Kein Effekt	hemmend	Kurzbegründung/Anmerkungen
Klimaschutz	Wie wirkt sich das Vorhaben auf den Klimaschutz und die Senkung der Treibhausgas-Emissionen aus?				Anordnung von Stadtbäumen, Abmessungen Ehrensteiner Straße unverändert.
Energie	Wie wirkt sich das Vorhaben auf den sorgsamen Umgang mit Energie und den Ausbau regenerativer Energien aus?				Umgestaltung der Ehrensteiner Str.: Energie zur Materialherstellung wird benötigt
Flächeninanspruchnahme	Wie wirkt sich das Vorhaben auf den nachhaltigen Umgang mit Flächen im Innen- und Außenbereich aus?				Keine Auswirkung: Gleiche Fläche
natürliche Ressourcen	Wie wirkt sich das Vorhaben auf den sorgsamen Umgang mit natürlichen Ressourcen und Rohstoffen aus?				Keine weitere Bodenversiegelung
Biologische Vielfalt	Wie wirkt sich das Vorhaben auf Erhalt oder Förderung der Vielfalt an Pflanzen, Tieren und deren Lebensräumen aus?				Keine Auswirkungen
Anpassung an den Klimawandel	Wie wirkt sich das Vorhaben auf die Anpassung an die Folgen des Klimawandels aus?				8 zusätzliche Stadtbäume

Wirtschaft, Arbeit und Mobilität

Handlungsfeld	Leitfrage	fördernd	Kein Effekt	hemmend	Kurzbegründung/Anmerkungen
Wirtschaftsstandort	Wie wirkt sich das Vorhaben auf die Stärkung des Wirtschaftsstandorts aus?				Förderung durch attraktive Gestaltung der Ehrensteiner Straße und zusätzliche Stellplätze und sichere Radwegführung
Arbeitsplatzangebot	Wie wirkt sich das Vorhaben auf das Arbeitsplatzangebot aus?				keine
Nahversorgung und zentrale Dienstleistungen	Wie wirkt sich das Vorhaben auf die Nahversorgung der Bevölkerung aus?				Nur indirekt: Läden in der neuen Stadtmitte wirken sich positiv aus.
lokale und regionale Wertschöpfung	Wie wirkt sich das Vorhaben auf örtliche Betriebe und den Absatz von Produkten und Dienstleistungen in der Region aus?				Nur indirekt: Läden in der neuen Stadtmitte wirken sich positiv aus, Bioläden, Neuer Marktplatz für mehr Stände
Fiskalische Nachhaltigkeit	Wie wirkt sich das Vorhaben auf den kommunalen Haushalt aus?				Kosten für Umplanung: 60% Förderung
Mobilität	Wie wirkt sich das Vorhaben auf eine umweltverträgliche Mobilität aus?				Mehr Fahrradfahrer durch sichere Radwegführung

Soziales und Gesellschaft					
Handlungsfeld	Leitfrage	fördernd	Kein Effekt	hemmend	Kurzbegründung/Anmerkungen
Gesundheit	Wie wirkt sich das Vorhaben auf die Gesundheit und Gesundheitsvorsorge der Menschen aus?		●		Keine Auswirkungen
Sicherheit	Wie wirkt sich das Vorhaben auf die Sicherheit im öffentlichen Raum aus?	○			Sichere Radwegführung, weniger Unfälle, 20km/h Höchstgeschwindigkeit
Kultur und Freizeit	Wie wirkt sich das Vorhaben auf Freizeit- und Kulturangebote für alle Gesellschaftsgruppen aus?		●		keine
Gesellschaftliche Veränderung	Wie wirkt sich das Vorhaben auf den Umgang mit wichtigen gesellschaftlichen Veränderungen aus?		●		keine
Wohnraumangebot	Wie wirkt sich das Vorhaben auf das Angebot von bezahlbarem und bedürfnisgerechtem Wohnraum für alle Gesellschaftsgruppen aus?		●		Nur Indirekt: über neue Stadtmitte Blauhöfe Blaustein
Chancengerechtigkeit und Teilhabe	Wie wirkt sich das Vorhaben auf die gerechte Teilhabe Aller am gesellschaftlichen und politischen Leben aus?		●		

Rahmenbedingungen und Fernwirkungen					
Handlungsfeld	Leitfrage	fördernd	Kein Effekt	hemmend	Kurzbegründung/Anmerkungen
Partizipation	Wie wirkt sich das Vorhaben auf die Beteiligung der Bevölkerung an Entscheidungsprozessen aus?		●		Keine Auswirkung
Bürgerschaftliches Engagement	Wie wirkt sich das Vorhaben auf das Engagement der Bevölkerung für das Gemeinwesen aus?		●		Keine Auswirkung
Regionale und interkommunale Zusammenarbeit	Wie wirkt sich das Vorhaben auf die Zusammenarbeit mit anderen Kommunen aus?		●		Keine Auswirkung
Überregionale Auswirkungen	Wie wirkt sich das Vorhaben über die eigene Region hinaus aus?		●		Keine Auswirkung
Bildung	Wie wirkt sich das Vorhaben auf die Weiterentwicklung und den Ausbau des Bildungsangebots aus, auch in Bezug auf die sich verändernde Arbeitswelt?		●		Keine Auswirkung
Innovation	Wie wirkt sich das Vorhaben auf die Entstehung von hilfreichen Neuerungen, guten Ideen und Know-how in Wirtschaft, Gesellschaft und Umweltschutz aus?		●		Keine Auswirkung

Zusammenfassende Einschätzung:

Das Vorhaben hat Auswirkungen in 3 Bereichen der Nachhaltigkeit. Die Auswirkungen im Bereich ökologische Tragfähigkeit sind gering. Im Handlungsfeld Klimaschutz und Anpassung an den Klimaschutz entsteht eine leicht fördernde Wirkung durch ca. 8 zusätzliche Stadtbäume entlang der Ehrensteiner Straße. Eine negative Auswirkung im Bereich Energie ist durch die Herstellung des Materials für die Baumaßnahme vorhanden. Die Auswirkungen auf Wirtschaft, Arbeit und Mobilität sind vorhanden. Im Handlungsfeld Wirtschaftsstandort ist eine fördernde Wirkung durch eine attraktive Gestaltung der Ehrensteiner Straße, zusätzliche Stellplätze und sichere Radwegführung gegeben. Im Handlungsfeld Mobilität ist eine leicht fördernde Wirkung durch mehr Fahrradfahrer durch sichere Radwegführung zu verzeichnen. Im Handlungsfeld fiskalische Nachhaltigkeit ist nur eine geringe negative Auswirkung vorhanden, da die Umplanung der Ehrensteiner Straße bis zu einem Betrag von 250€/m² Brutto zu 60% gefördert werden kann. Im Bereich Soziales und Gesellschaft ist im Bereich Sicherheit durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 20km/h eine leicht fördernde Wirkung gegeben.

Bearbeitet von: Marlene Dietl-Berchtold

Datum: 23.3.2022