

*Ergebnisbericht*

# Impulse und Prüfaufträge aus der Planungswerkstatt zur Zukunft der Sonderbucher Steige

Autorinnen und Autoren:

Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Planungswerkstatt  
vom 30. Mai bis 3. September 2022



# UNSER ANLIEGEN

**Die Planungswerkstatt erweitert die Entscheidungsgrundlage des Kreistags durch die Perspektive der Bürgerinnen und Bürger, um damit eine sozial, ökonomisch und ökologisch nachhaltige Entscheidung über die Zukunft der Sonderbucher Steige zu treffen.**

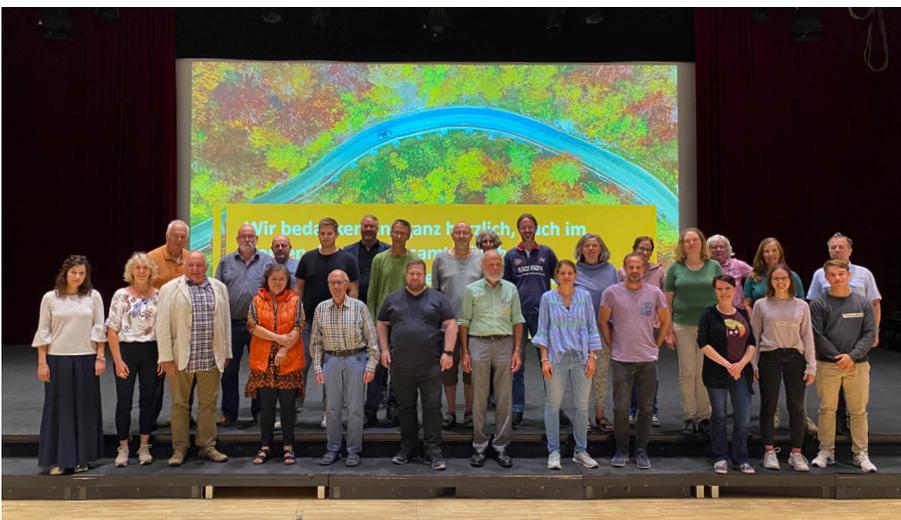
Der vorliegende Bericht umfasst Ergebnisse aus vier Terminen der Planungswerkstatt von Mai bis September 2022. Das Papier enthält Impulse und Prüfaufträge, die sich an die Kreisrätinnen und Kreisräte sowie die Planerinnen und Planer richten.

Darüber hinaus enthalten sind Hinweise zur Kommunikation und zum weiteren Planungsprozess. Das Papier richtet sich genauso an die interessierte Öffentlichkeit.

Dieses Papier umfasst im Kern die folgenden Themenbereiche:

- > **Ablauf der Planungswerkstatt**
- > **Informationsgrundlage der Gruppe**
- > **Betrachtung der Varianten**
- > **Empfehlungen zur Abwägung**
- > **Zentrale Hinweise**
- > **Weiterer Prozess und Ausblick**

Das vorliegende Ergebnispapier wird ergänzt von Berichten und Informationen auf der Prozesswebsite [www.zukunft-sonderbucher-steige.de/](http://www.zukunft-sonderbucher-steige.de/).



*Abbildung: Foto aus einer Sitzung der Planungswerkstatt, Teilnehmendengruppe nicht vollständig*

# ABLAUF DER PLANUNGS- WERKSTATT



Um eine nachhaltige Lösung für die Sonderbacher Steige zu finden, wurden über das Beteiligungsformat der Planungswerkstatt **Anregungen und Expertisen der Bürgerinnen und Bürger zum Projektvorhaben** eingebracht. Ziel ist es, Aspekte zu identifizieren und zu strukturieren, die aus Sicht der Mitglieder bei der weiteren Planung und Entscheidung eine Rolle spielen.

Zur Teilnahme an der Planungswerkstatt wurden 40 Personen zwischen 18 und 80 Jahren rekrutiert, wobei die Gruppengröße sich im Laufe des Prozesses auf 36 Personen verringerte. Davon waren bei den Terminen jeweils zwischen 24 und 32 Personen anwesend. Die Gruppe der Teilnehmenden mit rund 40% Frauen und 60% Männern aus dem Landkreis setzte sich zusammen aus Zufallsbürgerinnen und -bürgern (siehe FAQ auf der Prozesswebsite), Initiativbewerberinnen und -bewerber sowie Vertreterinnen und Vertretern von Stakeholdergruppen.

Bei der Zusammensetzung wurde eine große Vielfalt von Personen mit unterschiedlichen Persönlichkeitsmerkmalen wie z.B. Alter, Wohnort und Geschlecht angestrebt.

**Die Gruppe hatte die Funktion einer Bürgerberatung und war auf Grund der Größe nicht repräsentativ.**

Das Beteiligungsformat wurde in vier aufeinander aufbauenden Veranstaltungen im Tagungszentrum Blaubeuren umgesetzt:

Die öffentliche Auftaktveranstaltung am 30. Mai 2022 diente dazu, die Teilnehmenden der Planungswerkstatt sowie alle Interessierten mit dem Thema vertraut zu machen. In der ersten Werkstatt am 2. Juli 2022 beschäftigten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den Chancen und Risiken der verschiedenen Varianten und allgemeinen Aspekten der Verkehrsplanung. Des Weiteren gab es Impulsvorträge von einer Bürgerinitiative und den Verkehrsplanern des Landratsamts Alb-Donau-Kreis.

Am 19. Juli 2022 konnten die Teilnehmenden im Rahmen der öffentlichen Expertenanhörung Rückfragen an Expertinnen und Experten stellen (Präsentation siehe Prozesswebsite). Mit Hilfe dieser neuen Erkenntnisse wurden am 3. September 2022 in der zweiten Werkstatt die Ergebnisse ergänzt und unverbindliche Hinweise und Prüfaufträge für den Kreistag zur Entscheidungsfindung erarbeitet.

# VORWORT UND SPRACHE

## Vorwort zum Ergebnispapier und dessen Verwendung

- > Für uns ist es wichtig, dass sich die Mitglieder des Kreistags unseren Bericht vor der finalen Entscheidung Anfang nächsten Jahres gründlich durchlesen und **in ihre Abwägungen einfließen lassen**. Für Rückfragen sind wir bzw. die Prozessbegleiterinnen und -begleiter der Kommunikationsbüro Ulmer GmbH zu erreichen.
- > Unser Eindruck ist, dass Straßenplanungen immer ein **Kompromiss aus sehr vielen Anforderungen und Bedingungen sind**. Die beste Lösung lässt sich nur unter Abwägung und Gewichtung aller Kriterien erarbeiten, kann jedoch nie in allen Punkten allen gerecht werden. Jede gewählte Variante wird also ein Kompromiss.
- > Die Entscheidung des Kreistags muss für die Bevölkerung **nachvollziehbar und transparent begründet** werden.
- > Wichtig erscheint uns, dass man sich mit der **Begründung für eine Entscheidung sehr sicher sein sollte**. Wenn zum Beispiel die Kosten ausschlaggebend sind, sollten die Kostenschätzungen nicht im Nachhinein völlig falsch sein.
- > Die Teilnehmenden haben generelle Hinweise formuliert (ohne Variantenbezug, ab Seite 12). Diese sollen **bestmöglich berücksichtigt werden, unabhängig von der Variante**, die gewählt wird.

## Hinweise zur Sprache

- > Um alle Personen gleichermaßen anzusprechen, wird im folgenden Text eine konsequente Dopplung verwendet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten dabei gleichermaßen für alle Geschlechter (männlich, weiblich und divers).
- > Wir alle sollten uns bemühen, auch eine wirklich ergebnisoffene Sprache zu leben. Keine Variante kann „per se“ als die teure Variante dargestellt werden, solange die Wissenschaft und Recherchen die Aussage nicht vollständig stützen.
- > Alle sollten beim Sprachgebrauch darauf achten, Definitionen korrekt zu verwenden (beispielsweise Flächenverbrauch und Flächenversiegelung differenziert zu verwenden und jeweils genau zu erklären).

# INFORMATIONSGRUNDLAGE

Im Prozessschritt der Vorplanung werden neben der Bürgerbeteiligung auch zahlreiche Gutachten vom Landratsamt beauftragt und von Expertinnen und Experten durchgeführt, um die Entscheidungsgrundlage des Kreistags zu ergänzen.

**Der Planungswerkstatt lagen beim letzten Termin am 3. September 2022 nicht alle Gutachten vor.**

**Ausstehende Gutachten (voraussichtliche Fertigstellung im November / Dezember 2022):**

- > Abschlussbericht Vorplanung – Straßenplanung: Aufarbeitung der Trassen mit weiteren Details und Kosten
- > Abschlussbericht Vorplanung – Bauwerke: Machbarkeit der Bauwerke, Bauablauf und Kosten
- > Statische Nachrechnung der Standsicherheit der Bestandsbauwerke: Zustandsbeschreibung und Prognose für Bauwerke und freie Strecke

**Berücksichtigte Gutachten (siehe Prozesswebsite):**

- > Objektbezogene Schadensanalyse, 7. Juni 2022: oberes Bauwerk (IGB)
- > Objektbezogene Schadensanalyse, 7. Juni 2022: unteres Bauwerk (IGB)
- > Baugrundgutachten, 17. Mai 2022 (GeoBüro Ulm)
- > Hauptprüfung Sonderbucher Steige, 7. Februar 2022: Prüfbericht oberes Bauwerk (IGB)
- > Hauptprüfung Sonderbucher Steige, 7. Februar 2022: Prüfbericht unteres Bauwerk (IGB)
- > Querschnitte Sonderbucher Steige, 19. Februar 2019 (Büro Wassermüller)
- > Verkehrsuntersuchung, Juli 2020 (Modus Consult Ulm)

**Die frühe Einbindung der Bürgerinnen und Bürger ins Planungsverfahren brachte mit sich, dass viele Informationen noch nicht vorlagen. Das betrifft insbesondere die Kosten und die Bauzeiten der Varianten.**



# DIE VARIANTEN IM VERGLEICH



Abbildung: Streckenverlauf Bestand (V0.1–0.4) und alternative Trassen (V1–4)

**Die bestehende Straße sanieren, ausbauen oder eine alternative Route finden – es gibt mehrere Möglichkeiten, eine langfristige Lösung für die Sonderbucher Steige zu finden.**

Laut einer objektbezogenen Schadensanalyse (Gutachten durch die IGB, Juni 2022) sind die bestehenden Bauwerke zu schadhaft für ihren Erhalt, weshalb nur ein vollständiger Rück- und Neubau oder eine teilweise Überbauung der Sonderbucher Steige infrage kommt.

Die Teilnehmenden der Planungswerkstatt haben sich mit den folgenden acht Varianten beschäftigt. Die zum Vergleich verwendeten Steckbriefe mit detaillierte Informationen sind auch als PDF auf der Prozesswebsite [www.zukunft-sonderbucher-steige.de/neuigkeiten-und-archiv/](http://www.zukunft-sonderbucher-steige.de/neuigkeiten-und-archiv/) zu finden.

**Die Varianten für eine Sanierung bzw. einen Ausbau der bestehenden Kreisstraße unterscheiden sich folgendermaßen:**

**V0.1:** Die Kreisstraße wird auf der kompletten Streckenlänge saniert. In dieser Variante ist nicht vorgesehen, die Trasse zu verbreitern. Überlegungen zu einer kleinräumigen Sanierung von einzelnen Bauwerksteilen sind mittlerweile hinfällig.

**V0.2:** Die Kreisstraße wird auf der kompletten Streckenlänge von derzeit 5,5 auf 6 Meter verbreitert. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wird die Straße in den Kurven zusätzlich verbreitert. Die Hangbauwerke werden auf einer Länge von ca. 620 Metern durch Stützbauwerke mit einer Höhe von 1 bis 6 Metern ersetzt.

**V0.3:** Die Kreisstraße wird wie in V0.2 verbreitert. Es werden zusätzlich beidseitig Bankette hergestellt. Die Hangbauwerke werden auf einer Länge von ca. 1920 Metern durch Stützbauwerke mit einer Höhe von 2 bis 7 Metern ersetzt.

**V0.4:** Die Kreisstraße wird wie in V0.3 verbreitert. Auf einer Breite von 2,5 Metern wird zusätzlich talseitig ein Geh- und Radweg gebaut. Die Hangbauwerke werden auf einer Länge von ca. 1920 Metern durch Stützbauwerke mit einer Höhe von 4 bis 8,5 Metern ersetzt.

**Bei den Varianten 1–4 wird eine neue Trasse auf der Albhochfläche erbaut (6 Meter mit Kurvenaufweitungen, ohne Geh- und Radweg):**

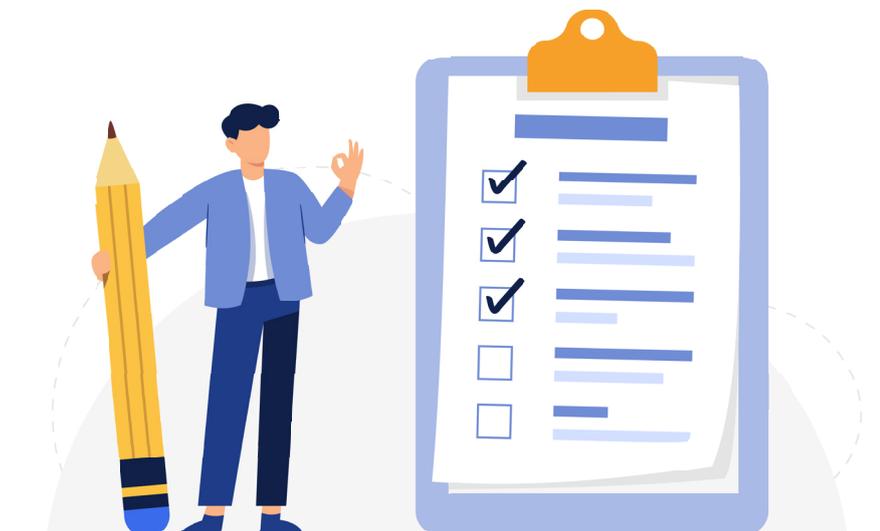
**V1:** Die Strecke sieht den Anschluss an die B 28 / L 1230 südlich der Hessenhöfe vor. Die neue Straße, die die Bezeichnung K 7406 übernehmen wird, endet südlich von Asch in die K 7406 (Sonderbuch – Asch).

**V2:** Die Strecke sieht den Anschluss an die B 28 / L 1230 südlich der Hessenhöfe vor. Die neue Straße, die die Bezeichnung K 7406 übernehmen wird, endet mittig zwischen Sonderbuch und Asch in die K 7406 (Sonderbuch – Asch).

**V3:** Die Strecke sieht den Anschluss an die B 28 / L 1230 südlich der Hessenhöfe vor. Die neue Straße, die die Bezeichnung K 7406 übernehmen wird, endet direkt nördlich von Sonderbuch in die K 7406 (Sonderbuch – Asch).

**V4:** Die Strecke sieht den Anschluss an die B 28 / L 1230 südlich der Hessenhöfe vor. Die neue Straße, die die Bezeichnung K 7406 übernehmen wird, endet nördlich von Sonderbuch in die K 7406 (Sonderbuch – Asch).

Auf den nächsten Seiten folgen Ergebnisse von Teilgruppen zu den einzelnen Varianten.



# VARIANTEN

## 01 & 02

Die Hinweise basieren auf der Informationslage vom 03.09.2022 und wurden von einer Teilgruppe erarbeitet.

### Chancen V02:

- Variante mit geringstem zusätzlichen Flächenverbrauch
- Verhinderung Schwerverkehrsverlagerung
- Straße: PKW + LKW, alte Steige: Fuß & Radweg, beide Nutzer sind entkoppelt
- Schnellste Bauvariante bei Erhalt der Steige
- Kostengünstigste Variante zum Erhalt der Steige als Kreisstraße
- Erhalt Status Quo: Schulverkehr, Rettungsverkehr, Individualverkehr
- Kleinster CO<sub>2</sub>-Verbrauch
- Kein FFH + Biotopkonflikt

### Faktencheck:

- Zuschüsse vom Land/Bund möglich?
- Genaue Vorgaben für Kreisstraße + Breite
- Planungszeit + Bauzeit
- Verkehrsunfallstatistik
- Ist ein Fahrradweg auf der alten Steige möglich?
- Wie groß ist die neu versiegelte Fläche tatsächlich? Bei V1/2/3/4
- Vergleichsmatrix Zeit + Kosten
- V02 Kreisstraße oder Rückstufung zur Gemeindeverbindungsstraße?

### Risiken V01 & V02:

- Begegnungsverkehr mit Radfahrern und Fußgängern, Überholverkehr, beides wird wahrscheinlich zunehmen
- Instandhaltung teurer / komplizierter als bei V1 – 4

### Risiken V01:

- Die Steige kann keine Funktion als Kreisstraße übernehmen. Sie entspricht nicht den Richtlinien.
- Steige wird zur Ortsverbindungsstraße: Kosten für Blaubauern, Kreisstraße muss trotzdem gebaut werden

### Risiken V02:

- Schwerlastverkehr (40-Tonner) im Ortskern Blaubauern und Sonderbuch + Begegnungsverkehr
- Mehr Fuß- und Radverkehr hat v.a. bergauf mehr Überholvorgänge zur Folge, Unfallgefahr steigt

### Ideen:

- Alternative zur alten Steige - Gondel für Personen + Fahrräder
- Schutz vor Steinfall mit Netz?
- Schrägaufzug f. Personen neben Gasleitung mit ÖPNV-Anschluss Blaubergstr.

### Ideen V02:

- Fahrrad + Fußweg, ggf. auf der alten Steige\*, asphaltiert? Regenrinnen, Serpentina, rettet-die-Steige.de Bericht „die alte Steige“
- Aufteilung: eine Fahrbahn im abwechselnden Einrichtungsverkehr mit Ampelsteuerung, die andere Fahrbahn wird f. den Radverkehr freigegeben, Reallabor
- Versuch m. Ampelsteuerung könnte bereits im Vorfeld getestet werden
- Input der Polizei: alte Steige als Fuß-Fahrradweg beleuchten

\* Hinweis: Die Umsetzung und Nutzbarkeit der Strecke erscheint problematisch

### Kernaussagen Variante 01 & 02:

- > Kosten für Rückbau oder Sanierung entstehen in jeder Variante.
- > Bei Variante 0.1 ist eine Sanierung nicht möglich, nur der Neubau. Sie entspricht nicht aktuellen Richtlinien und ist nicht als Kreisstraße geeignet.
- > Variante 0.2 ist sinnvoll als Gemeindeverbindungsstraße, aber nicht als Kreisstraße. Sie stellt theoretisch die minimal baubare Variante dar.

Bei Einstufung als Gemeindeverbindungsstraße wäre eine eingeschränkte Nutzung sinnvoll (z.B. 7,5t oder 3,5t + Anlieger frei). Ein Neubau sollte optisch attraktiv sein. Annahme: keine zusätzliche Trasse über die Albhochfläche.

# VARIANTEN

## 03 & 04

Die Hinweise basieren auf der Informationslage vom 03.09.2022 und wurden von einer Teilgruppe erarbeitet.

### Chancen:

- Kurzer Rettungsweg
- Kurze Wege für ÖPNV
- Wird von der Bevölkerung am meisten akzeptiert
- Kein Landverbrauch
- Ausweichmöglichkeit (bei Unfällen / Stau B 28)

### Chancen V04:

- Verkehrssicherheit durch Fahrradweg

### Faktencheck:

- Klare Definition des Begriffs „Rettungsweg“ (Wegerecht, Tonnage usw)
- Flächenversiegelung durch Fahrradweg abseits der Straße?
- Verbindlichkeit Fahrradweg?
- Für welche Verwendung soll eine rückgebaute Steige ausgelegt sein? (Tonnage, Land- u. Forstbetrieb)
- Kostenvergleich zwischen Hangeingriff und nur Kunstbauwerk (max. Verbreiterung)
- Verkehrsunfallstatistik
- Ist der Vorschlag der BI (Überbau nutzbarer Bauwerkteile) ingenieurtechnisch umsetzbar?
- Aufschlüsselung des tatsächlichen Flächenverbrauchs (Widerspruch zw. BI und Planungsunterlagen)
- Detailierung der Aussagen zur Baugrunduntersuchung (gut oder schlecht?)

### Risiken:

- Möglicherweise jahrelange Beeinträchtigung des Blautopf-Tourismus durch die Baumaßnahme.
- Andere Varianten Dolinen + archäologische Funde
- Bei Ausgleichsvarianten neue Landversiegelung
- Lassen gesetzl. Vorgaben (Umwelt!) größere Eingriffe in den Hang zu, ist eine rechtssichere Aussage vor Baubeginn möglich?

### Risiken V03:

- Kein Radweg. Eine neue Kreisstraße braucht aber einen!

### Risiken V04:

- Sehr hohe Kosten
- Sehr lange Bauzeit (4 Jahre)

### Ideen:

- Fahrradweg nur mit Markierung\*
- Separate Trassenführung f. Radweg (nicht im Verlauf der Kreisstraße)
- Idee für Fußgänger + Radfahrer + Schüler / Fördermittel ÖPNV
- Seilbahn Sonderbuch-Blaubeuren ÖPNV

\* Hinweis: Außerhalb von geschlossenen Ortschaften nicht möglich, daher kreative Lösungen gewünscht

### Kernaussagen Varianten 03 & 04:

Die Gruppe war sich nicht einig, **vier von sechs** Personen bevorzugten Variante 03:

- > Wir waren der Meinung, dass die **Variante 03 unter Berücksichtigung aller Aspekte wie Kosten, Landversiegelung usw. die bessere Möglichkeit ist.**
- > Der einzige Aspekt, der dagegen spricht, ist der fehlende Radweg. Laut Polizei sind wenig Unfälle (mit Fremdverschulden) bekannt. Also sind wir der Meinung, man braucht keinen neuen Radweg. Der Radfahrer ist hier gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer. Um die Radfahrsituation weiter zu verbessern, wäre eine Seilbahn möglich.

**Zwei von sechs** Personen lehnen beide Varianten ab:

- > Variante 0.4 ist wegen der unkalkulierbaren Kosten nicht akzeptabel.
- > Für Variante 0.3 ist keine dauerhafte kostengünstige Lösung möglich.
- > **Beide Lösungen werden abgelehnt,** sollte der Kreistag dafür stimmen, dann wird Variante 0.3 bevorzugt.
- > Wir plädieren für minimale 3,5m Fahrbahnbreite und eine Trassenführung (V1 – 4). Diese Varianten schaffen eine Umgehungsstraße für Sonderbuch und eine schnelle Anbindung von Asch u.a. nach Seißen.

# VARIANTEN

## 1 & 2

Die Hinweise basieren auf der Informationslage vom 03.09.2022 und wurden von einer Teilgruppe erarbeitet.

### Chancen:

- Trennung der Verkehrsarten (PKW/Fahrrad)
- Verkehrswende
- Entlastung von Biotopen / Schutzgebieten u. Arten auf der Sonderbucher Steige
- Höhere Lebensqualität in Sonderbuch, Blaubeuren, Umland\*
- Verkehrsberuhigung Sonderbuch innerorts
- Anbindung L1230
- Bessere Kostenberechnung der V1&V2 gegenüber Erhalt der Sonderbucher Steige
- Niedrige Kosten

### Faktencheck:

- Verkehrsunfallentwicklung vergleichbarer Streckenabschnitte? (andere Steige...?)
- Rettungsweg über alte Steige möglich?
- „Entsiegelung“ der Sonderbucher Steige -> wie? Wo genau wird „entsiegelt“?
- Räumungsdienst im Winter bei „rückgebauter“ Steige?
- Hätte gerne gut visualisierte Vergleichstabellen für voraussichtl. Bauzeiten, voraussichtl. Planungszeit (inkl. Grunderwerb, Flurneueordnung), sofern möglich Kosten (reicht auch Aussagen wie: mindestens doppelt so hoch wie Variante XY), versiegelte Fläche ...
- Kostenbeteiligung des Landkreises bei Rückstufung der Kreisstraße zur Ortsverbindungsstraße

\* Hinweis: Diese Aussage wird nicht von der gesamten Gruppe mitgetragen

### Risiken:

- Versorgung der Bevölkerung (Diakonie, Ärztlich)
- Varianten gehen durch Wasserschutzgebiet
- Doppelte Kosten: Rückbau Steige
- Zerschneidung von Offenland und neue Beeinträchtigung von Biotopen / Arten (z.B. Sauhütle)
- Neuversiegelung
- Landwirtschaftlicher Nutzweg zusätzlich!
- Fährt der Rettungsdienst mit 30km/h über die Steige?
- Flurbereinigungs-/Enteignungsverfahren nötig
- Amphibientunnel Sauhütle nötig
- Risiko bei Grunderwerb & archäolog. Sichtungen (Zeitverlängerung, Kosten steigen)
- Alle Varianten gehen durch Denkmalschutzgebiete! Weitere Untersuchungen / Kosten / Zeitverzögerung
- Beste Ackerböden betroffen
- Höherer CO<sub>2</sub>-Ausstoß als bei anderen Varianten, da weiterer Weg!
- Wildunfälle
- Neue Landschaftszerschneidung
- Bei Sperrung B 28 bei Unfall - Alternativroute? (Bislang: Steige)

### Risiken V2:

- Verkehr direkt am Hof

### Ideen:

- Mitfahrbänke + Wetterschutz
- Ausbau ÖPNV (kostengünstige Tickets)
- Infrastruktur vor Ort verbessern (CO<sub>2</sub>-Reduktion)
- „Rufbussystem“ (einfach, z.B. über App)
- „Tunnel“

### Kernaussagen Variante 1:

- > Vorteile: Geringerer Flächenverbrauch als Variante 2 und geringere Mehrversiegelung um die Hälfte.
- > Nachteile: Verlängerte Fahrtzeiten und eventuell veränderte Verkehrsströme (überregionale Verkehrszunahme)

### Kernaussagen Variante 2:

- > Nachteil: Geringe Entfernung zu landwirtschaftlichen Betrieben (Mensch + Tier, Hessenhöfe / Sonderbuch)

### Kernaussagen Variante 1+2:

- > Nachteile: **Hoher Flächenverbrauch, Kosten gleichwertig, Eingriffe in Natur + Wasserschutzgebiete + wertvolle Ackerböden; Sofern dadurch nicht eine deutliche Kostenersparnis entsteht, würden wir keine der beiden Varianten wählen.**

# VARIANTEN

## 3 & 4

*Die Hinweise basieren auf der Informationslage vom 03.09.2022 und wurden von einer Teilgruppe erarbeitet.*

### Chancen:

- Entlastung Blautal
- Entlastung Innenstadt Blaubeuren
- Anbindung (ÖPNV)
- Sonderbucher Steige könnte als Rad-/Fußweg genutzt werden

### Faktencheck:

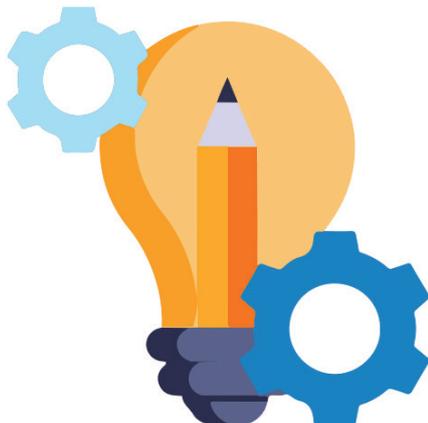
- Untergrund Beschaffenheit
- Verkehrsgutachten + Prognosen
- Gesamtkosten (bzgl. Zuschussbewilligung)
- Zeitachsen Varianten

### Risiken:

- Belastung Sonderbuch, Hessenh., Asch
- Grunderwerb – Zeit?
- Planfeststellung – Zeit?
- Zerschneidung Biotopverbund
- Belastung Wippingen und gesamte Alb
- Zeit-Aspekt Flurneueordnung
- Archäologie
- Unterhalt + Rückbau Steige
- Längere Rettungswege (Schüler, Pflege, Arzt, ...)
- Eingriff ins Naherholungsgebiet
- Kundenverlust Handel
- Hoher Eingriffsausgleich wegen Versiegelung
- Wanderschäfer kreuzt
- Neue Straße – neue Gewerbegebiete?
- Wildunfälle, Reitverkehr gefährdet (Schillingshof)
- Blauhöhlensystem tangiert?
- Aus Flugverkehrssicht problematisch

### Ideen:

- Maximale Transparenz
- Sachlicher Austausch, möglichst wenig Emotion
- Straßenüberdachung mit PV



### Kernaussagen Variante 3 & 4:

Die Mehrheit unserer Gruppe ist der Ansicht:

- > Die **Varianten 3 & 4 bedeuten Mehrkosten, zusätzlichen Flächenverbrauch, negative Auswirkungen auf die betroffene Bevölkerung und zusätzliche Emissionen** durch größere Wegeleistungen. Zerschneidung der Landschaft auf der Albhochfläche.

# EMPFEHLUNGEN ZUR ABWÄGUNG

## Eine Entscheidung treffen

Der Wunsch nach einer schnellen Verbindung zwischen den Gemeinden und den Teilorten sollte unbedingt mit anderen Faktoren (Kosten, Naturschutz, nachhaltige Entwicklung, ...) abgewogen werden.

Es sollte nicht in Vergessenheit geraten, dass jeder Euro vom Kreis- und Gemeindehaushalt nur einmal ausgegeben werden kann. Auch die Natur steht für weiteren Verbrauch nicht grenzenlos zur Verfügung. **Die Entscheidung wird für die nächsten Jahrzehnte getroffen und sollte zukunftsorientiert sein** (Nachhaltige Entwicklung: Ökologie, Soziales, Ökonomie).

Es gibt viele Wünsche in der Region und wie man diese gewichtet ist eine politische Entscheidung. Das vorliegende Dokument soll dabei helfen.

## Lokale Bedeutung der Steige

Die Sonderbacher Steige hat eine wichtige lokale Bedeutung, vor allem für den Verkehr von Sonderbuch, Wippingen und Asch nach Blaubeuren und umgekehrt mit Fahrrad und PKW.

**Eine kurze Verbindung zwischen den Teilorten und Blaubeuren bzw. den Nachbargemeinden ist natürlich vor allem den Anwohnerinnen und Anwohnern zu wünschen**, damit diese „beieinander“ bleiben. Das sollte schwer wiegen.

Gleichzeitig wollen wir auch die hohe Bedeutung des die Sonderbacher Steige umgebenden Naturraums bzw. Tourismusgebietes (Sichtbeziehung vom Blautopf) hervorheben. Auch wollen wir darauf verweisen, dass die Erfordernisse des Naturraums und der Verkehrsverbindung in Einklang zu bringen sind.

## Folgende Faktoren sind uns wichtig:

- > **Gesamtkosten** (zum Zeitpunkt der Werkstatt lagen nur Schätzungen vor)
- > **Ökologisches Handeln** (CO<sub>2</sub>-Emissionen, Artenvielfalt, geringe Versiegelung,...)
- > **Kurze Wege** zwischen Teilorten und Blaubeuren
- > **Perspektiven für eine Verkehrswende** (Verkehrsreduktion, Radwege,...)
- > **Attraktivität** der Region erhalten (Blautopf,...)
- > **Zeit** (Planungszeiten, Bauzeiten,...)

# STIMMUNGS- BILD

## Vorzugsvarianten der Gruppe

Ein Stimmungsbild von den Teilnehmenden im zweiten Termin der Planungswerkstatt hat ergeben, dass die Varianten 01 und 3 einstimmig ausgeschlossen werden.

Weiter stimmt ein Großteil der Anwesenden für den Erhalt der Steige, wobei sich davon mehr als die Hälfte der Personen für die Variante 03 ausspricht.

Diese Ergebnisse beruhen auf der Annahme, dass eine Kombination aus neuer Trasse (V1 – 4) und Erhalt der Steige als Rad- & Rettungsweg mehr Fläche verbraucht und ein höheres Kostenrisiko birgt als der Ausbau der bestehenden Steige. Sollte sich dieser Sachverhalt ändern, muss ggf. eine andere Bewertung getroffen werden.



# ZENTRALE HINWEISE

## Vergleichbarkeit

Es sollte bei den Kosten insgesamt präzise kommuniziert werden. Die Varianten sind häufig nicht vergleichbar, mal ist ein Radweg miteinkalkuliert (wird ggf. gar nicht genutzt) und mal gibt es zwei Strecken, die gleichzeitig unterhalten werden. **Dafür, dass die Varianten vergleichbar sind, braucht es detailierte Informationen**, insbesondere was mit der Steige passiert & welche Kosten dort und auf gegebenenfalls einer neuen Straße entstehen.

## Weitsicht

Es gilt zu berücksichtigen, dass der **finanzielle Aufwand für die Kreisstraße nicht nach Abschluss der Bauarbeiten endet**. Die Kosten für die Unterhaltung der Varianten (Bestand oder neue Trasse, ggf. auch parallel) sollten bei einer Entscheidung mitgedacht werden. Die absehbaren absoluten Kosten beispielsweise für die nächsten 30 Jahre sollten die Vergleichsgröße sein. Eine vergleichende Berechnung muss vor der Entscheidungsfindung vorliegen.

## Weitere Kostenbestandteile

- > In die Kosten sind **Umweltkosten** bzw. -schäden einzupreisen.
- > Mögliche **Rechtsstreitigkeiten** / Gerichtsverhandlungen
- > Kosten durch **Verzögerungen**
- > **Grunderwerb**
- > Kosten für **zukünftige Generationen**
- > **Induzierte neue Projekte** an anderer Stelle (z.B. Umgehungsstraßen)

## Über den Tellerrand

Die Region ist in einem Spannungsfeld, da das anhaltende Wirtschaftswachstum immer noch zunehmende CO<sub>2</sub>-Emissionen und Flächenversiegelung mit sich bringt. Wir wünschen uns **für alle Entscheidungen Indikatoren, die es nachvollziehbar machen, ob diese zu mehr oder weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen führen**. Darüber hinaus sollten im Fokus soziale Gerechtigkeit und ökologische Belange stehen (Artenvielfalt etc.).

## Lebensräume schützen

Wir erachten die Lebensräume und das Landschaftsbild rund um den Blautopf, aber auch auf der Albhochfläche als schützenswert und **Eingriffe sollen möglichst gering gehalten und langfristig geplant werden**. Das betrifft besonders auch die Sichtbeziehung vom Blautopf zur Straße.

## Fahrradwege

Fahrradwege sollen so geplant werden, dass sie über den Freizeitverkehr hinaus angenommen werden. Wir wollen den **variantenunabhängigen Ausbau von Fahrradwegen**, weil uns die Klimasituation zwingt, zunehmend auf andere Transportmittel umzusteigen.

## Zusammenarbeit

Für den weiteren Projektverlauf ist die **enge Zusammenarbeit** zwischen Gemeinde und Landkreis unabdingbar.

# PROZESS UND AUSBLICK

## Hinweise für den weiteren Prozess

Unsere Empfehlung wurde in ernsthafter Diskussion erarbeitet und **wir erhoffen uns Gehör** bzw., dass die Ergebnisse in die weiteren Entscheidungen mit einfließen.

Das weitere Handeln sollte so gewählt werden, dass die Politikverdrossenheit und „Spaltung der Gesellschaft“ reduziert wird. Dies kann gelingen durch eine besonderes offene und besonnene weitere politische Kommunikation.

## Zukünftige Verfahren

Vielen Dank an das Landratsamt Alb-Donau-Kreis für die Ermöglichung der Planungswerkstatt als Bürgerbeteiligung.

**Das Beteiligungsprojekt war aus Sicht der Planungswerkstatt außerordentlich erfolgreich** und sollte daher bei künftigen Projekten wieder mitgeplant werden. Teilnehmende gehen als informierte Multiplikatoren aus dem Prozess und können Wissen an ihr Umfeld weitergeben.

Für die künftige Prozessbegleitung sehen wir als wichtigen Hinweis, dass Veranstaltungsorte in Zukunft so gewählt werden sollten, dass sie eine ÖPNV-Anbindung haben.

## Ausblick

Wir freuen uns sehr, dass das Landratsamt auf seiner Internetseite darstellt, wie der Planungsprozess sich entwickelt. Wir wünschen uns auch weiterhin eine **fortlaufende Aktualisierung der Internetseite**.

Dieses Ergebnispapier richtet sich auch an Bürgerinnen und Bürgern und soll der Öffentlichkeit über die Prozesswebsite zugänglich gemacht werden.

In Zukunft können Sie sich auch weiterhin per E-Mail mit Impulsen an die folgende Adresse wenden: [planungswerkstatt@kommunikationsbuero.com](mailto:planungswerkstatt@kommunikationsbuero.com).

Ihre Mitglieder der Planungswerkstatt im Oktober 2022

