

# **Albaufstieg B 312**

## **Einladung zu einer Informationsveranstaltung des Regierungspräsidiums Tübingen**

**zur Aufnahme des Albaufstieges B 312 Lichtenstein als Straßenverkehrs-  
maßnahme des vordringlichen Bedarfs in die Fortschreibung des  
Bundesverkehrswegeplanes 2015**

**am Donnerstag, 10. November 2011 ab 19.00 Uhr in der Lichtensteinhalle  
in Lichtenstein-Unterhausen**

Das Regierungspräsidium Tübingen hat als zuständige Planungsbehörde vom Verkehrsministerium im August 2010 den Auftrag erhalten, die Bewertung aller als geeignet angesehenen Trassenvarianten für einen neuen Albaufstieg im Hinblick auf die heute geltenden rechtlichen Anforderungen und vorliegenden Erkenntnisse zu aktualisieren. Das Regierungspräsidium Tübingen wird nach Absprache mit der Gemeinde Lichtenstein die Ende Oktober abgeschlossene Neubewertung nun in einer öffentlichen Informationsveranstaltung vorstellen.

Die Bürgerinnen und Bürger sind zu dieser Veranstaltung herzlich eingeladen.

Es ist folgender Ablauf vorgesehen:

1. Rückblick und Erläuterung des derzeitigen Planungsstadiums für einen neuen Albaufstieg durch den Bürgermeister und das Regierungspräsidium
2. Darstellung des Untersuchungsumfanges und der Ergebnisse der Neubewertung durch das Regierungspräsidium
3. Ausblick auf das weitere Verfahren
4. Fragen aus der Bürgerschaft

Peter Nußbaum  
Bürgermeister

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

am 10. November 2011 werden Vertreter der Abteilung Straßenwesen und Verkehr des Regierungspräsidiums Tübingen in einer Informationsveranstaltung die Ergebnisse einer nun abgeschlossenen Neubewertung der für einen neuen Alaufstieg als geeignet angesehenen Trassenvarianten vorstellen.

Diese Neubewertung beinhaltet eine Aktualisierung der bisher vertieft untersuchten Trassenvarianten im Hinblick auf die heutigen rechtlichen Anforderungen, insbesondere in Bezug auf das neue Naturschutzrecht und die europäischen Schutzgebiete. Die Bewertung erfolgte in der für die Fortschreibung des Bedarfsplanes erforderlichen Tiefe und umfasst Aussagen zur Wirtschaftlichkeit, Verkehrswirksamkeit und Umweltverträglichkeit.

Die vorgenommene Neubewertung beruht auf einer von der damaligen Umwelt- und Verkehrsministerin Tanja Gönner am 04.08.2010 gegenüber der Gemeinde Lichtenstein gegebenen Zusage.

Diese Bewertung stellt noch keine detaillierte Trassenuntersuchung dar, wie sie für die Trassenfestlegung und deren Begründung in einem späteren Planfeststellungsverfahren erforderlich sein wird.

Vielmehr geht es im jetzigen Stadium darum, den Bedarf einer Planung eines neuen Alaufstieges festzustellen und diese Maßnahme als vordringlich zu behandelndes Verkehrsprojekt in den im Jahr 2015 fortzuschreibenden Bundesverkehrswegeplan einzustellen.

Nach dem heutigen Stand lautet demnach die Zielsetzung, den Alaufstieg B312 als Straßenverkehrsmaßnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes zu bringen.

Dies ist eine wichtige und zwingende Voraussetzung auf dem Weg zu einer konkreten Planung des neuen Alaufstieges B312.

Vor dieser Veranstaltung wollen wir Ihnen in dieser zusätzlichen Vollaussgabe des Mitteilungsblattes Informationen zum Verfahrensstand des wichtigen Straßenprojekts Alaufstieg B312 und dem für die Gemeinde Lichtenstein wichtigen nächsten Etappenziel geben.

Ich will an dieser Stelle ausdrücklich darauf hinweisen, dass Sie in der Informationsveranstaltung Gelegenheit haben werden, Ihre Fragen zum Alaufstieg B 312 zu stellen.

Da dieses Thema viele Bürgerinnen und Bürger umtreibt, werden Sie aber auch in der Zeit danach Gelegenheit haben, mit uns über den Alaufstieg zu diskutieren und Ihre Fragen an uns zu stellen.

Wie wir dies machen wollen, werden wir Ihnen im Rahmen eines Berichts zu der Informationsveranstaltung in der nächsten Vollaussgabe des Mitteilungsblattes am 19. November mitteilen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Nußbaum  
Bürgermeister

## **Verkehrsseitige Bedeutung des Alaufstieges B312**

Im Landesentwicklungsplan 2002 führt eine der landesbedeutsamsten Entwicklungsachsen als direkte Verbindung von Stuttgart nach Riedlingen, Biberach, Memmingen und an den Bodensee über den Alaufstieg der B312 in Lichtenstein. Der Berufs- und Güterverkehr aus dem Oberland und dem Alpenvorraum, als auch der Ausflugsverkehr auf die Schwäbische Alb und in das neue Biosphärengebiet bei Münsingen nutzt hauptsächlich den Alaufstieg durch Unterhausen und Honau als zentrale Achse. Das Verkehrsaufkommen hat sich in den letzten Jahren durch den Bau des leistungsfähigen Zubringers nach Reutlingen (B 464) und die Ortsumfahrung Pfullingen erhöht.

Dies wird sich nach Fertigstellung des Scheibengipfeltunnels in Reutlingen in den kommenden Jahren noch verstärken.

Daher ist es für die Gemeinde Lichtenstein wie auch für die Region zwingend geboten, den Alaufstieg voranzubringen und im nächsten Schritt als Straßenverkehrsmaßnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes, der 2015 fortgeschrieben wird, einzustellen.

## **Derzeitiger Verfahrensstand**

Die Gemeinde Lichtenstein hat sich seinerzeit nach einem intensiven Prozess der Abwägung und nach Umweltverträglichkeitsuntersuchungen für die Trassenvariante 7c entschieden, welche an der Ostseite des Echaztales an die Umgehung von Pfullingen anschließt und weiter über das hintere Zellertal östlich von Holzelfingen verläuft.

Daraufhin hatte das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Planungsbehörde der Gemeinde mitgeteilt, dass es sich auf eine weiterentwickelte Variante der Trasse 1 (sog. „Deckeltrasse“) festgelegt habe, mit der Belange der Trinkwasserversorgung, Lärm- und Abgasentwicklung und der Bau einer Stadtbahn vereinbar seien.

Die Einleitung eines beabsichtigten Raumordnungsverfahrens kam im Folgezeitraum nicht zustande.

Schließlich wurde per Beschluss der Bundesregierung vom 02.07.2003 die Verlegung bei Lichtenstein (Alaufstieg) im Zuge der B 312 in die Kategorie „Weiterer Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes als maßgeblicher Investitionsrahmenplan und Planungsinstrument für den Aus- und Neubau von Bundesstraßen eingestuft.

Der Eintritt in eine konkrete Planung für eine Straßenverkehrsmaßnahme ist jedoch erst dann möglich, wenn diese im Zuge der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes, welche alle 5 Jahre erfolgt, vom weiteren Bedarf in die Kategorie „vordringlicher Bedarf“ aufrückt.

Die Planungen werden hierbei vom Land Baden-Württemberg im Auftrag des Bundes durchgeführt.

Hierbei zeigt sich auch, dass die betreffende Straßenverkehrsmaßnahme einer Unterstützung der Landesregierung gegenüber dem Bund bedarf.

Bei einem Besuch des designierten Verkehrsministers Winfried Herrmann im April 2011 erläuterte dieser seinen Standpunkt zum Alaufstieg B312 und machte wenig Hoffnungen auf einen baldigen Fortschritt im weiteren Verfahren. Dabei wurde für die Gemeinde und den Gemeinderat ersichtlich, dass die Verkehrspolitik des Landes einen Paradigmenwechsel vollzieht. So sollen künftig Straßenneubauten nur noch in begründeten Einzelfällen begonnen werden.

Dass wir es beim Alaufstieg mit einem begründeten Einzelfall zu tun haben, ist für die Gemeinde offensichtlich. Es ist davon auszugehen, dass die Landesregierung dies vorerst anders beurteilt. Hier gilt es für die Gemeinde Lichtenstein, nachzufassen und sich klar für einen neuen Alaufstieg zu positionieren.

## **Maßgebliche Kriterien für die Aufnahme einer Straßenverkehrsmaßnahme in den vordringlichen Bedarf**

Damit der Bedarf für eine Umgehung festgelegt werden kann, muss zuvor eine Einigung auf eine sog. „Anmeldetrasse“, die im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes eingestellt werden soll, erzielt werden. Hierbei erhebt sich auch die Frage, welche Kriterien letztlich für eine Aufnahme einer Maßnahme in den vordringlichen Bedarf ausschlaggebend sind. Generell erfolgt die Beurteilung einer zu betrachtenden Variante anhand mehrerer Kriterien.

Die wesentlichsten Kriterien sind:

### 1. Verkehrswirksamkeit und Leistungsfähigkeit

Die Verkehrswirksamkeit einer Trasse bemisst sich nach der Frage der erzielbaren Entlastung einer bestehenden Straßenführung, also dem Verkehrsaufkommen auf der künftigen neuen Strecke und der gleichzeitigen Reduzierung des Verkehrsstromes auf der alten. Ferner spielt der Faktor Zeitersparnis bzw. Umwegigkeit eine wichtige Rolle, bei der es um die Frage geht, ob der Verkehr auf einer neuen Straße zügiger fließt, wobei demzufolge auch deren Streckenlänge bedeutend ist.

Die Leistungsfähigkeit befasst sich mit der Frage des Verkehrsabflusses und der Vermeidung einer Staubildung, insbesondere im neuralgischen Bereich von Tunnelabschnitten und bei Steigungen. Unter Berücksichtigung des Schwerlastverkehrsaufkommens ist den Überholmöglichkeiten auf der Strecke und der Ausprägung von Steigungen und „Kurvigkeit“ nachzugehen.

#### Verkehrsmengen

Ausgehend von Erhebungen aus dem Jahr 2005 werden folgende Verkehrsmengen (Gesamtbelastung in beiden Richtungen) der Gemeinde Lichtenstein zugeführt:

- In Richtung Pfullingen und aus Pfullingen kommend passieren Unterhausen täglich 22.000 KFZ. Beim Schwerlastverkehr ist in den vergangenen Jahren ein signifikanter Anstieg auf heute ca. 1.274 LKW pro Tag zu verzeichnen.
- über die K 6711 kommen von St. Johann ca. 2.500 Fahrzeuge pro Tag nach Holzelfingen und weiter nach Unterhausen.
- Von Münsingen (5.000 Fahrzeuge/Tag), Riedlingen (6.000 Fahrzeuge/Tag) und Trochtelfingen (6.680 Fahrzeuge/Tag) verteilt sich der Verkehr über die L 387 nach Holzelfingen mit ca. 8.250 Fahrzeugen pro Tag und über die Honauer Steige mit 8.300 Fahrzeugen pro Tag.
- Über die L 382 kommen von Genkingen ca. 4.500 Fahrzeuge pro Tag nach Pfullingen

### 2. Ökologie

Bei diesen Kriterien wird die Schwere des Eingriffs einer Straßenbaumaßnahme in vorhandene Naturräume und Schutzgüter wie Grundwasser/ Trinkwasservorkommen und Flora/Fauna abgewogen und bewertet. Je hochwertiger eine Naturraum anzusehen ist, durch den eine Straße verlaufen soll, desto erheblicher ist der Eingriff. Ebenso wird die Gefährdung der Maßnahme für vorhandene Trinkwasservorkommen als besonders hohes Schutzgut bewertet.

Um Lichtenstein, respektive östlich wie auch westlich von Unterhausen, ist ein Saum an sog. FFH-Gebieten (Flora-Fauna-Habitat) ausgewiesen, bei denen es sich um besonders schutzwürdige Naturräume handelt. Es ist festzuhalten, dass

aufgrund der vielfältigen Änderungen im Naturschutzrecht –auch auf europäischer Ebene, die sich in den vergangenen Jahren ergeben haben, Anforderungen an Eingriffe in Naturräume an strenge Vorgaben gebunden sind und zu hohen Ausgleichsanforderungen, d.h. grundsätzlich Herstellung/ Ausweisung eines möglichst adäquaten Naturraums an anderer Stelle, führen.

### 3. Städtebau und Wohnumfeld

Hierbei wird der Entlastungsgrad der betroffenen Siedlungsbereiche durch die Verkehrsmaßnahme betrachtet, wobei als wesentliche Parameter Lärm und Abgase eine Rolle spielen.

### 4. Wirtschaftlichkeit/ Kosten/Nutzen-Faktor

Für den Bundesverkehrswegeplan ist der Kosten/Nutzen-Faktor das herausragende, alles überspannende Kriterium. Bei der Bemessung des Kosten/Nutzen-Faktors geht es um die Frage, wie hoch die Baukosten einer Verkehrsmaßnahme für das Erreichen einer beabsichtigten Entlastung bzw. hohen Verkehrswirksamkeit ausfallen. Dabei wird auf der Nutzenseite auch der Vorteil bei allen anderen genannten Faktoren berücksichtigt und ggf. monetisiert.

Die Baukosten hängen auch maßgeblich von der Länge und Bauweise von Tunnelbauwerken ab, die entlang der Trasse vorzusehen sind.

So belaufen sich die Kosten für 1 km Tunnelröhre in bergmännischer Bauweise (also mit Sicherheitsstollen) auf ca. 37 mio €, bei vierspuriger Bauweise mit 2 Tunnelröhren auf ca. 60 mio € -hier entfällt ein separater Sicherheitsstollen.

Bei der sog. Deckelbauweise ist eine bergmännische Tunnelbauweise und ein Rettungsstollen nicht erforderlich, die ungefähren Kosten bewegen sich in der Größenordnung von 25 mio € pro km.

Des Weiteren sind auch die entstehenden Folgekosten bei der Unterhaltung der Straßenbauwerke und Tunnels eingerechnet.

Im Ergebnis wird der ermittelte Nutzen der betrachteten Maßnahme mit deren Kosten in Relation gesetzt.

Der so ermittelte Faktor muss mindestens 1 betragen, damit eine Maßnahme überhaupt weiter verfolgt wird. Je höher der Faktor ausfällt, je günstiger also das Verhältnis zwischen erzielbaren Nutzen und anfallenden Kosten ist, desto „attraktiver“ wird eine Maßnahme gegenüber anderen und umso weiter oben kann sie in der Rangfolge aller angemeldeten Maßnahmen angesiedelt werden.

## **Welche Trassen sind der Neubewertung unterzogen worden ?**

Die vom Regierungspräsidium angestellte Neubewertung bezieht sich auf die folgenden Trassen, die bereits zuvor einmal vertieft untersucht worden sind:

**1a**, sog. modifizierte Deckeltrasse (im Hinblick auf die technische Vereinbarkeit mit einer Streckenführung der Regionalstadtbahn und die Umweltverträglichkeit)

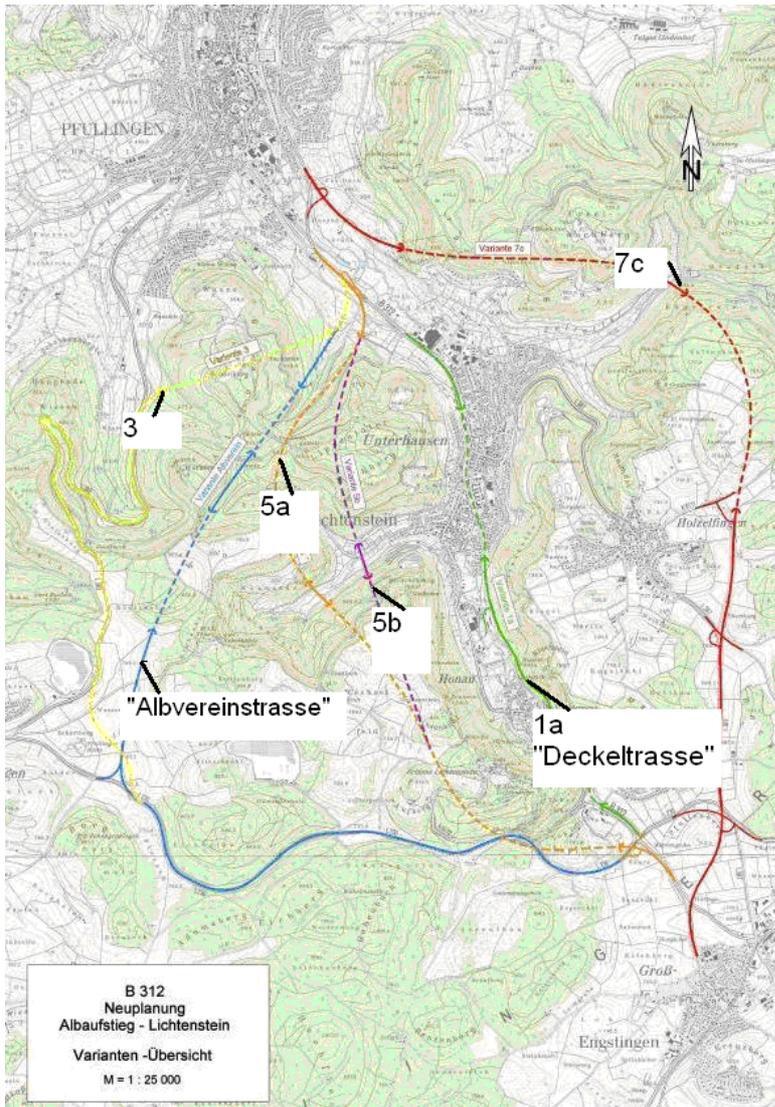
**3**, Lippental/ Stuhlsteige

**5a und 5b**, westliche Umgehung über Lippen- und Reißenbachtal

**7c**, östliche Umgehung

**Albvereinstrasse**, auch „Hecht-Trasse“ genannt.

Vorschlag aus der Vorstandschaft des Schwäbischen Albvereins



Bürgermeister Peter Nußbaum  
 in Zusammenarbeit mit  
 H. Gerstenmaier und G. Recht  
 Bürgerinitiative Alaufstieg Lichtenstein