

Bericht über die Informationsveranstaltung des Regierungspräsidiums Tübingen am 10.11.11 zur Aktualisierung der Betrachtung der Trassenvarianten für einen Alaufstieg

In einer vollen Lichtensteinhalle begrüßte Bürgermeister Nußbaum die interessierte Bürgerschaft sowie alle Gäste, darunter Landrat Reumann, die Bürgermeisterkollegen Rudolf Heß aus Pfullingen und Uwe Morgenstern aus Sonnenbühl, die Landtagsabgeordneten Karl-Wilhelm Röhm sowie Thomas Poreski sowie den Vorsitzenden des Lichtensteingaus des Schwäbischen Albvereins, Thomas Keck. Das Regierungspräsidium Tübingen wurde durch Herrn Kunze, Leiter des Referats Straßenplanung sowie seinem Mitarbeiter Herrn Vitt, vertreten.

In seiner einleitenden Rede ging Bürgermeister Nußbaum darauf ein, dass die Informationsveranstaltung des Regierungspräsidiums auch einer klaren Standortbestimmung diene, um auf einer belastbaren Grundlage von aktualisierten Zahlen und Fakten der zur Debatte stehenden Trassenvarianten die weiteren Schritte unternehmen zu können.

Beim Alaufstieg handle es um ein Generationenthema, dessen planerische Ansätze in das Jahr 1975 zurückreichen.

Es müsse im Vorhinein nüchtern festgestellt werden, dass sich unter den 5 vertieft untersuchten Varianten keine findet, die eine Ideallösung darstelle, vielmehr habe jede Linienführung ihre Vor- und Nachteile, die an den geltenden Beurteilungskriterien gemessen werden. Dass dabei stets ein Spannungsverhältnis zwischen verschiedenen Schutzgütern wie Flora und Fauna, dem Grundwasser wie auch dem Menschen entstehe, die sich auch in der Kosten/Nutzen-Relation widerspiegeln, sei unvermeidlich.

Klar sei allerdings auch, dass Lichtenstein einen neuen Alaufstieg brauche, nicht nur wegen der unmittelbaren nachteiligen Auswirkungen der Straße, sondern auch mit Blick auf die städtebauliche Weiterentwicklung, für die die Straße ein Hemmschuh sei.

Aber nicht nur für Lichtenstein brauche es einen neuen Alaufstieg, dieser sei für den Landkreis wie auch die gesamte Region bedeutsam, handle es sich doch um eine wichtige Verkehrsachse zwischen dem Stuttgarter Raum und dem Bodensee.

Und, dies wurde im Schlusswort betont, der Alaufstieg sei nach dem vorgelagerten Ursulabergtunnel bei Pfullingen und dem Scheibengipfeltunnel als notwendiger dritter Bauabschnitt eines Gesamtverkehrsprojektes anzusehen.

Der nächste Schritt bestehe nun darin, den Alaufstieg vom weiteren Bedarf in den vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan aufrücken zu lassen, wenn dieser 2015 fortgeschrieben wird.

Um dieses Etappenziel zu erreichen, brauche es auch die Unterstützung der Landesregierung, welche die Straßenbaumaßnahmen, die in den vordringlichen Bedarf sollen, gegenüber dem Bund anmeldet.

Wenn nun alle Beteiligten, Gemeinden und Landkreis, an einem Strang ziehen und Geschlossenheit demonstrieren, sei das Projekt richtig unterwegs, auch wenn es in der Zukunft noch gelte, dicke Bretter zu bohren. Denn der Alaufstieg stehe, wenn er im vordringlichen Bedarf aufgenommen wird, in Konkurrenz zu vielen bundesweiten Straßenverkehrsprojekten.

Im anschließenden Fachvortrag des Regierungspräsidiums Tübingen ging Herr Kunze ausführlich und dezidiert auf die bisherige Entwicklung des Alaufstieges und die Ergebnisse der seit Ende Oktober vorliegenden Neubetrachtung der aktuellen Zahlen und Fakten ein.

Entscheidend für die Bewertung der Maßnahme im Bedarfsplan sind die Kriterien Nutzen-/Kostenverhältnis, also die Wirtschaftlichkeit, die Umweltrisikoeinschätzung sowie die Raumwirksamkeitsanalyse, die sich mit der Einschätzung der Verkehrswirksamkeit -der Umverteilung der Verkehrsströme einer neuen Linienführung im Vergleich zum alten Zustand- befasst.

Bei der Beurteilung der Maßnahmen in Bezug auf die Umweltverträglichkeit wurde deutlich, dass jede Trassenführung mit erheblichen Eingriffen in sog. Natura2000-Schutzgebiete verbunden ist, die Unterhausen und Honau umsäumen.

Bei der Vorstellung der Variante 1b wurde auch die Gefährdung der Trinkwasserquellen, u.a. der Quelle der Albwasserversorgungsgruppe XIV, angesprochen. Die Gefährdung eines Versiegens der ergiebigen Quelle könne durch die Baumaßnahme nicht völlig ausgeschlossen werden, es sei aber mit einem gewissen technischen Aufwand möglich, diesem Risiko zu begegnen und die Quellen letztlich bestmöglich zu sichern.

Im weiteren Diskussionsverlauf über diese Trasse wurde betont, dass es der Gemeinde wichtig ist, dass ein zusätzlicher Betrag von 18 Mio Euro, der für die Sicherung der Trinkwasserversorgung eingeplant sei, in technische Maßnahmen zum Erhalt der bestehenden Quellen und nicht an die Anbindung an eine Fremdwasserversorgung investiert werden müsse, auch wenn für das Erreichen dieses Zieles letztlich mehr Geld in die Hand zu nehmen wäre.

Bei der Trasse 1b wurde auch die technische Vereinbarkeit mit einer Linienführung der Regionalstadtbahn angeschnitten. Diese sei nach Auffassung des Regierungspräsidiums gegeben, im Bereich von Honau werde als Folge der gemeinsamen Linienführung zur Minimierung des Eingriffs in den Berghang eine jeweils einspurige Trassenführung vorgesehen. Bei der Verkehrsentslastungswirkung fielen nach den Einschätzungen des Regierungspräsidiums die Variante 3 –über die Stuhlsteige und das Lippental- wie auch die Albvereinsvariante zurück, die eine Entlastung von angenommenen 5% bzw. 39% aufweisen würden. Für die Variante 1b wird eine Verkehrsentslastungswirkung von 78% angenommen, für die Variante 5a/b 76% und für die Variante 7c 63%.

Bei der Gegenüberstellung der Kosten wurde deutlich, dass die entscheidende Kostenposition die Baukosten für die Tunnelbauwerke ausmachen. Dabei fallen die erforderliche technische Ausführung des Tunnels sowie dessen Gesamtlänge ins Gewicht.

Die geschätzten Baukosten werden wie folgt beziffert:

- Trasse 3: ca. 109 Mio €
- Trasse 1b: ca. 106 Mio zuzüglich ca. 18 Mio € für Trinkwassersicherung
- Albvereinstrasse: ca. 182 Mio €
- Trasse 7c: ca. 235 Mio €
- Trasse 5b: ca. 278 Mio €
- Trasse 5a: ca. 302 Mio €.

Ein konkreter Kosten/Nutzen-Faktor lasse sich, so das Regierungspräsidium Tübingen, im jetzigen Stadium nicht ermitteln, allerdings lassen sich aus der Gesamtbetrachtung klare Hinweise auf die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Varianten ableiten.

Eine Zusammenfassung der Aktualisierung kann in auf der Internetseite der Gemeinde eingesehen und heruntergeladen werden.

Im weiteren Verlauf geht es nun darum, sich auf eine Anmeldetrasse zur Aufnahme in den vordringlichen Bedarf zu verständigen. Dieser Konsens in der Raumschaft ist innerhalb der Gemeinde, mit den umliegenden Gemeinden sowie dem Regierungspräsidium als vom Land bestimmte Planungsbehörde zu suchen. Es wurde vom Regierungspräsidium auch dargelegt, dass beim Eintritt in eine konkrete Planung, die mit der Aufnahme in den vordringlichen Bedarf möglich ist, eine Harmonisierung der Trassenführung mit dem Ziel einer bestmöglichen Umweltverträglichkeit und Entlastungswirkung stattfinden wird.

Die Gemeinde Lichtenstein hatte sich zuletzt nach einem intensiven Prozess der Abwägung für die Variante 7c entschieden. Nachdem in der Folge eine Übereinkunft mit der Stadt Pfullingen und dem Regierungspräsidium, das die Variante 1b favorisierte, ein Raumordnungsverfahren nicht zustande kam, wurde schließlich mit Beschluss der Bundesregierung vom Juli 2003 der Alaufstieg B312 bei Lichtenstein in den weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes eingestuft.

Wie angekündigt, will die Gemeinde offene Fragen der Bürgerschaft beantworten und Raum für Diskussion geben.

Die Ausgestaltung der beabsichtigten Diskussionsveranstaltungen und die vorgesehenen Termine werden in Kürze bekannt gegeben.

Auf der Internetseite werden in Kürze die an uns herangetragenen Fragen mit den jeweiligen Antworten abgebildet.

Sie können gerne Ihre Frage zum Alaufstieg an uns unter der Mailadresse b312@gemeinde-lichtenstein.de richten.

Weiteres Daten- und Zahlenmaterial sowie eine größere Illustration der Trassenvarianten können in der Rubrik Alaufstieg eingesehen und heruntergeladen werden.