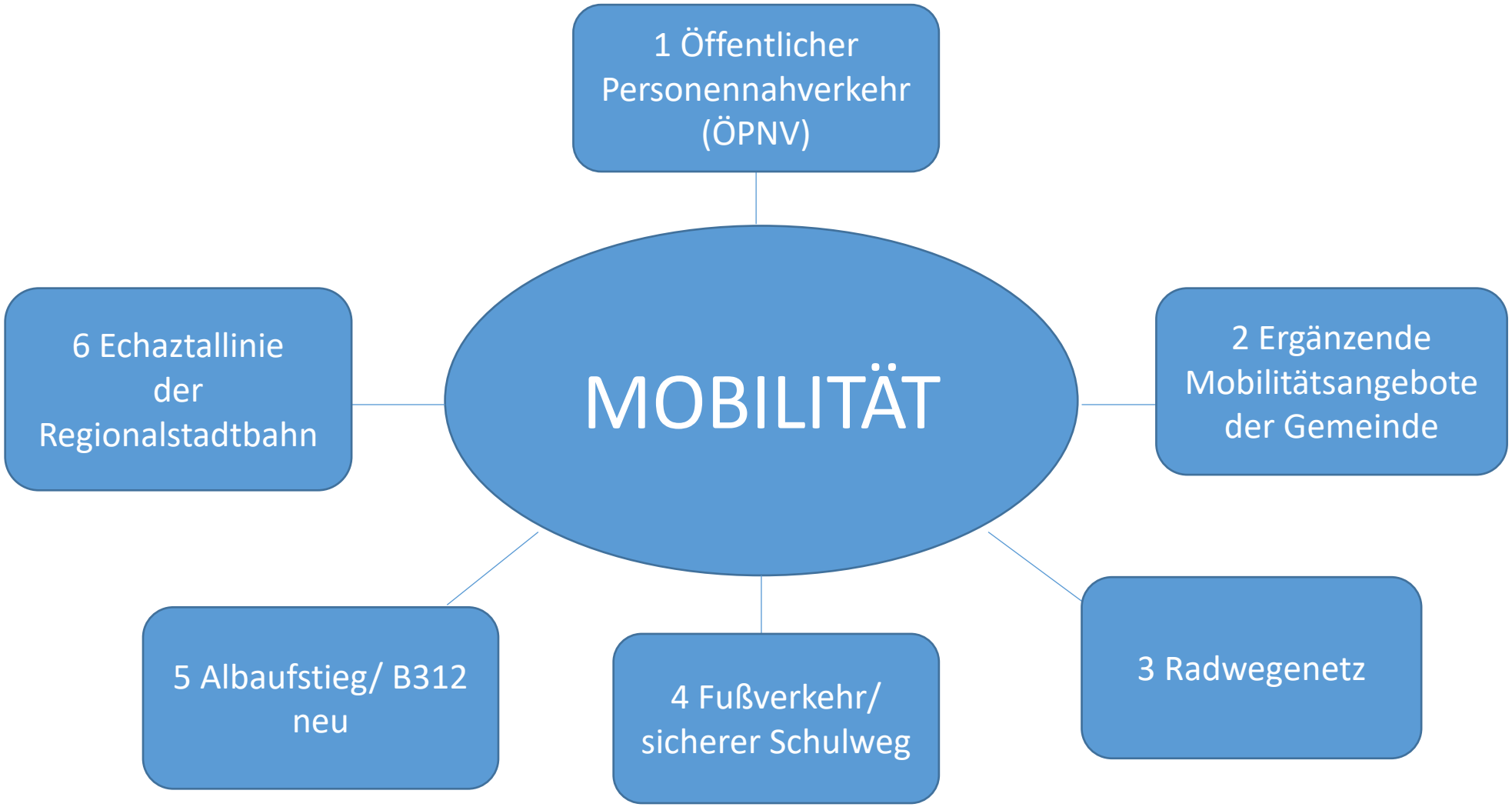
Einwohnerversammlung 2025

Thema Mobilität


MOBILITÄT
1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
2 Ergänzende Mobilitätsangebote der Gemeinde
3 Radwegenetz
4 Fußverkehr/ sicherer Schulweg
5 Albaufstieg/ B312 neu
6 Echaztallinie der Regionalstadtbahn

1 Öffentlicher Personennahverkehr - ÖPNV

Grundlage: Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG); Landesgesetz

Landkreise haben einen **Nahverkehrsplan** als ÖPNV-Rahmenplan aufzustellen

Die Gemeinde Lichtenstein liegt innerhalb der vom Landkreis Reutlingen aufgebauten ÖPNV-Versorgungsstruktur

<-> RSV (Reutlinger Stadtverkehr ist eigenständiger ÖPNV-Verbund der Stadt Reutlingen mit allen Stadtbezirken sowie den Gemeinden Pfullingen, Eningen, Pliezhausen und Walddorfhäslach; RSV GmbH gehört seit 2022 zu den Stadtwerken Reutlingen GmbH)

ÖPNV-Leistungsangebot obliegt dem Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau - kurz -naldo-

naldo: Zusammenschluss der Landkreise Reutlingen, Sigmaringen, Tübingen und Zollernalbkreis mit den Verkehrsunternehmen der Region für den Öffentlichen Personennahverkehr

Die Verkehrsleistungen werden zu einem hohen Anteil von den auf den Buslinien verkehrenden, lizenzierten Verkehrsunternehmen (etwa DB Regio AG, Regionalverkehr Alb-Bodensee RAB, , Südwestdeutsche Landes-verkehrsGmbH (mit HZL)) **eigenwirtschaftlich** erbracht.

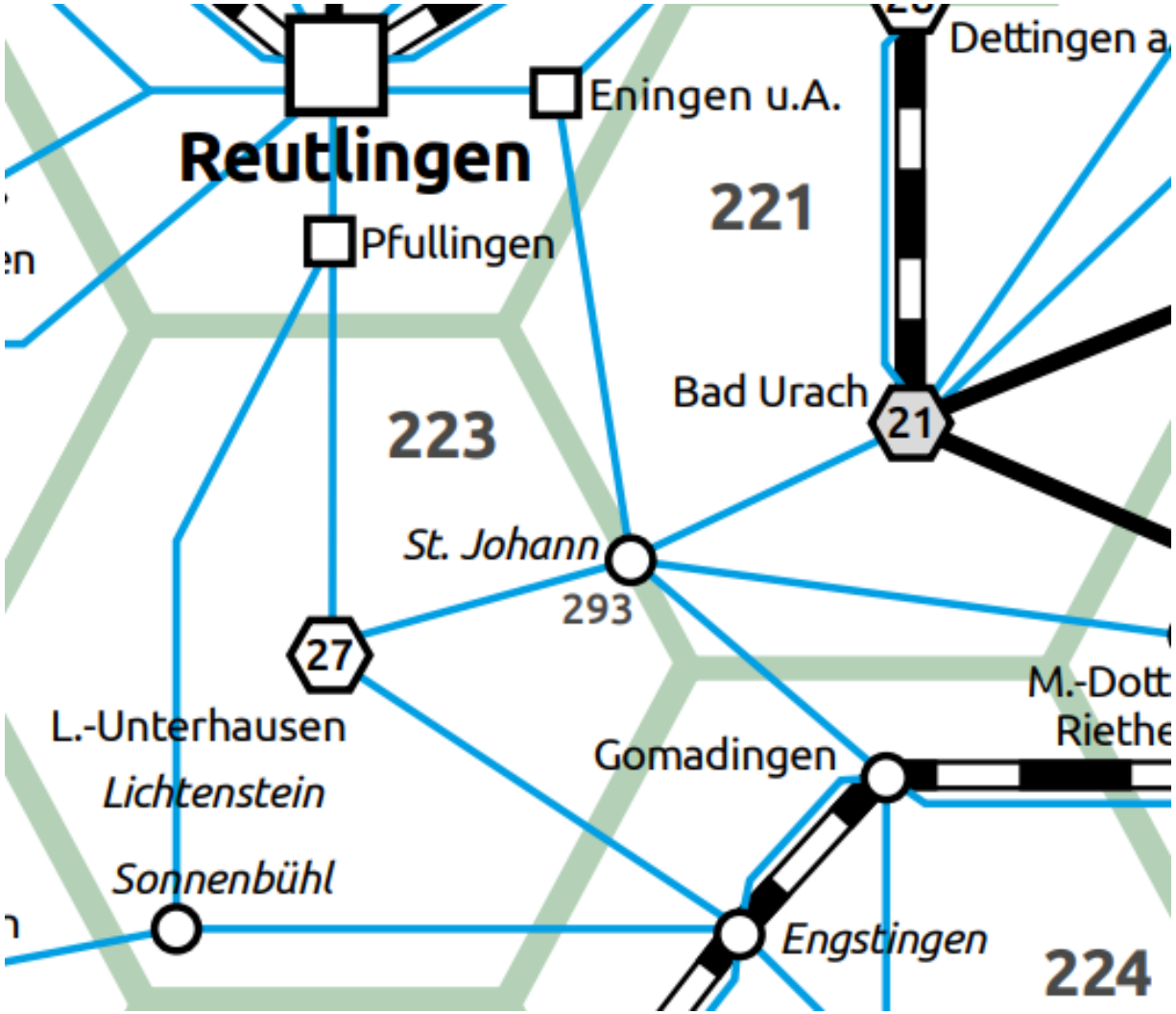
Kosten für weitergehende Leistungen werden vom Landkreis Reutlingen bezuschusst bzw. getragen, so zum Beispiel im Bereich der Schüler-beförderung.

Schema Liniennetzplan

Die Preisgestaltung erfolgt seit 2002 über den „naldo-Tarif“, der innerhalb des Verkehrsverbundes bei allen Verkehrsunternehmen gilt.

Aufteilung des Tarifgebiets in insgesamt 56 Tarifwaben, Gemeinde Lichtenstein liegt in der Wabe 223. Die Fahrpreisbemessung richtet sich hauptsächlich nach der Anzahl der durchfahrenen Waben.
Bei Einzelfahrscheinen für Kurzstreckenfahrten ist ein Kritikpunkt, dass der Fahrpreis dadurch im Vergleich höher ausfällt.

Auszug Tarifwabenplan **->**
Für Busfahrten innerhalb des OT Unterhausen gilt ein ermäßigter Stadttarif.
für Verbindungsfahrten innerhalb der Ortsteile Lichtensteins ist das ÖPNV-Angebot in der Taktung nicht ausreichend bedarfsgerecht und passgenau. Eine Verbesserungslösung stellt ein zusätzliches Mobilitätsangebot der Gemeinde als Ergänzungsangebot dar: Einführung und Etablierung Bürgerrufbusangebot.



Landkreis Reutlingen hat 2019 und 2020 bei den Gemeinden ein Anhörungsverfahren zur Fortschreibung des neuen Nahverkehrsplans durchgeführt.

Die Gemeindeverwaltung und der Gemeinderat hatten sich bereits 2016 bei einem Starterprojekt „ÖPNV und Mobilität“ im Rahmen des integrierten Gemeindeentwicklungskonzepts „Lichtenstein 2030“ mit Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes befasst und im Rahmen der Anhörung zahlreiche Vorschläge für ein attraktiveres ÖPNV-Angebot an den Landkreis gerichtet.

Die Verbesserungen zielten im Wesentlichen auf einen Ausgleich des Gefälles zwischen ländlichem Raum und Verdichtungsraum sowie einem besseren Bedienungsstandard in Taktung und Zeitraum ab. Ebenso soll die Barrierefreiheit an den Bushaltestellen verbessert werden.

Mit dem im Mai 2021 vom Kreistag in einer Gesamtbetrachtung und -abwägung beschlossenen Nahverkehrsplan wurden aus Sicht der Gemeinde längst nicht alle Vorschläge aufgegriffen und umgesetzt, es konnten aber die folgenden Verbesserungen erzielt werden:

- Dauerhafte Übernahme des probeweise eingeführten Nacht-Anmeldelinienverkehrs von Pfullingen nach Lichtenstein in das Nahverkehrsangebot (Ruftaxi mit Abrechnung nach naldo-Tarif) sowie Aufnahme einer weiteren Spätabendfahrt am Wochenende (Fr/Sa únd Sa/So) in den regulären Linienbusverkehr (zwischen 24 und 01 Uhr, davor letzte Fahrt zwischen 23 und 24 Uhr).
- Verbesserung Busandienung Schloss Lichtenstein
- Aufnahme der Ortsteile Unterhausen und Honau in die höchste Achsenkategorie I mit einer angestrebten zukünftigen halbstündigen Bustaktung
- Aufnahme des Ortsteils Holzelfingen in die Achsenkategorie II mit einer angestrebten zukünftigen einstündigen Bustaktung

Die Einführung der Achsenkategorien ist mit der Neuerteilung der Linienverkehrsgenehmigungen im Jahr 2027 bzw. 2028 möglich.

2 Ergänzende Mobilitätsangebote der Gemeinde

-Einführung eines Bürgerrufbusses, Angebot läuft seit 2019

-Fahrzeug (Ford Transit) wurde zunächst auf Leasingbasis durch die Gemeinde zur Verfügung gestellt, 2024 erfolgte Fahrzeugerwerb

-Fahrten von Tür zu Tür innerhalb des Gemeindegebietes

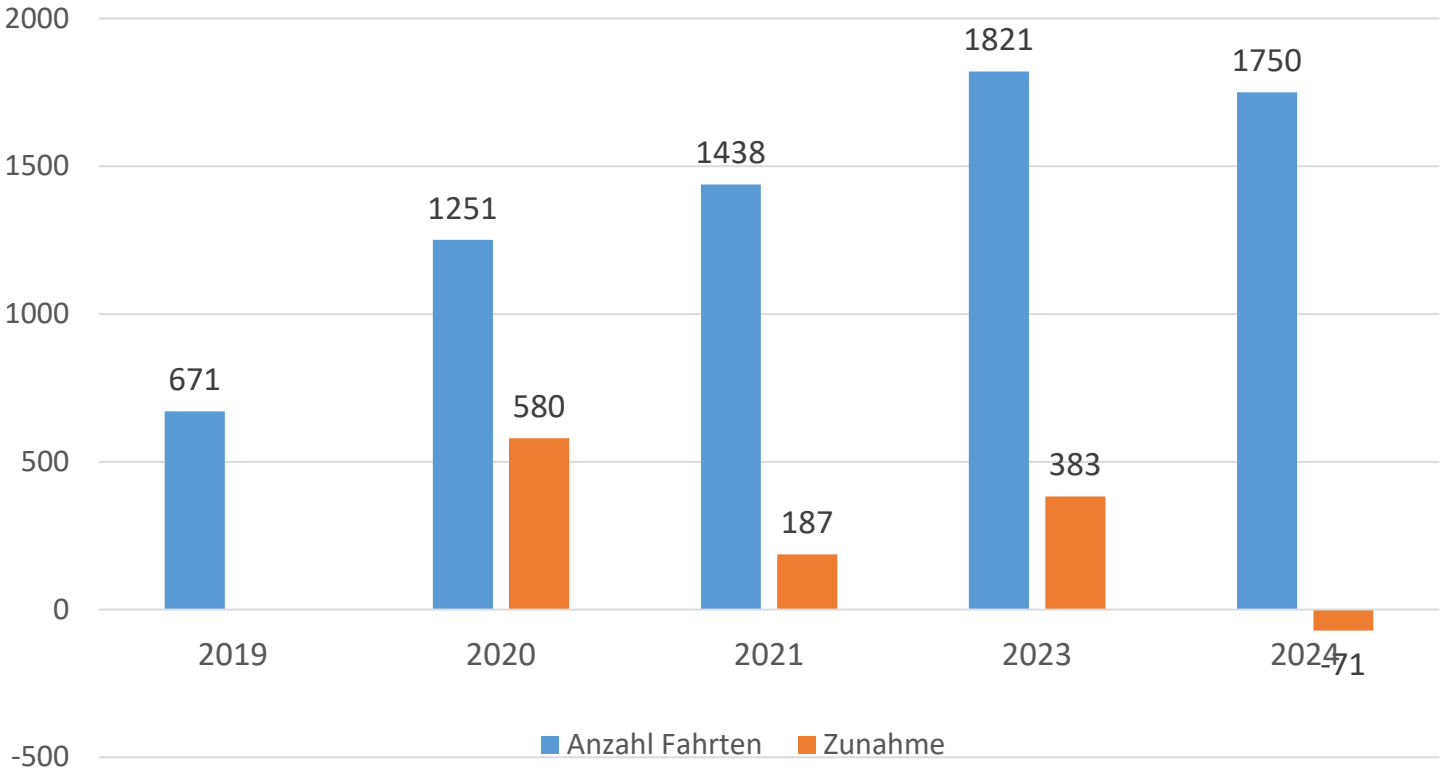
-unentgeltliches Angebot auf Spendenbasis

-Koordination der Fahrten durch die Gemeindeverwaltung mit spezieller Software

-Angebot dank Einsatz ehrenamtlicher Fahrerinnen und Fahrer, derzeit 12 Personen schrittweise Erweiterung der Angebotszeiten

Bürgerbus

Statistik Bürgerbusfahrten



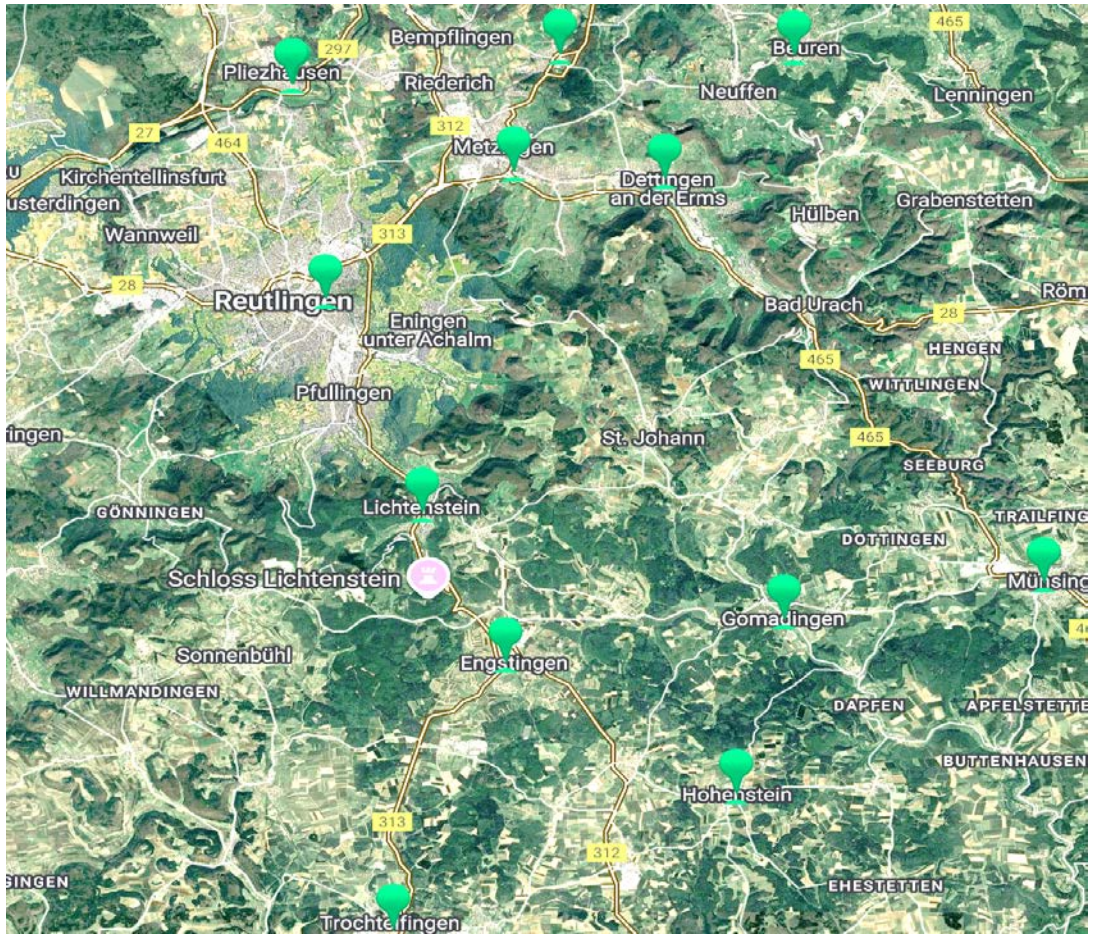
Einführung eines **E-Carsharing-Angebots in Kooperation mit der deer GmbH** mit Sitz in Calw, ansetzend an eine Testphase des Landkreises Reutlingen und ein kommunales Förderprojekt „Mobil auf dem Land“

Kooperationsrahmen: Gemeinde stellt unentgeltlich geeigneten Stellplatz zur Verfügung, Unternehmen sorgt auf eigene Rechnung für Ladeinfrastruktur und Standortbetrieb/ -logistik.
Installierte Ladesäule verfügt über einen zweiten öffentlichen Ladepunkt.

Fahrzeug kann per App gebucht/ bestellt werden (stundenweise oder länger).
Im Landkreis Reutlingen gibt es zwischenzeitlich ein Netzwerk von Sharingstationen dieses Anbieters.

Deer E-Carsharingstation am Standort Rathausplatz in Unterhausen, Inbetriebnahme Mai 2024

Karte mit Übersicht der im Landkreis Reutlingen derzeit verfügbaren deer-Fahrzeugstationen



Testphase E-Scooter-sharing, vom Landkreis Reutlingen in verschiedenen Gemeinden koordiniert, Angebote mit wechselnden Anbietern, zuletzt Zeus-Scooter

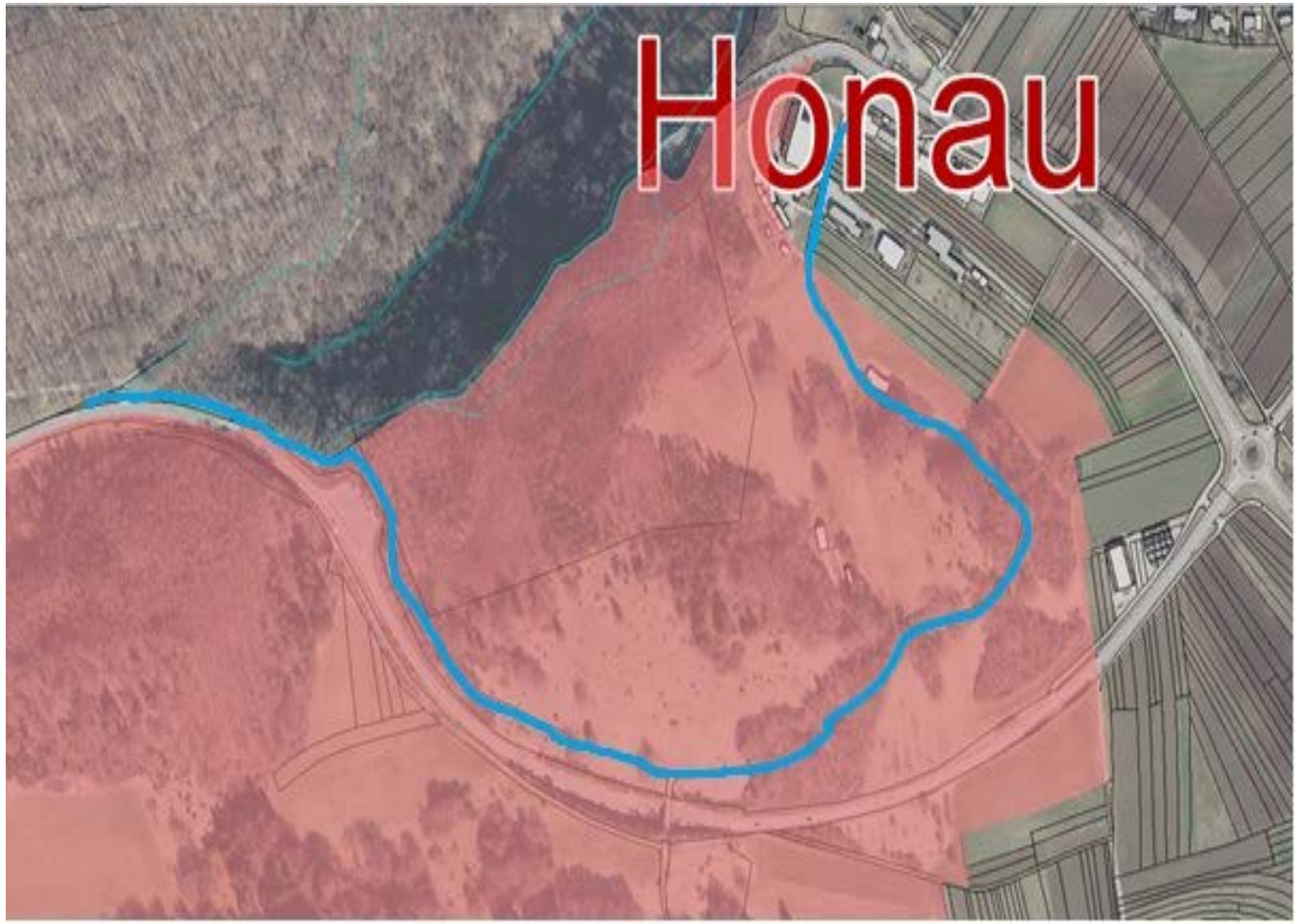
Fazit: Anbieter konzentrieren sich in einem dynamischen Geschäftsfeld aus wirtschaftlichen Gründen auf den städtischen Bereich, für Gemeinden kostenlose Testphase wurde daher mangels Angebot der Anbieter nicht in ein reguläres Angebot überführt.

3 Radwegenetz

Radverkehrskonzept des Landkreises
bildet Grundlage für den Ausbau der Radinfrastruktur im Landkreis
2 Maßnahmen auf Lichtensteiner Gemarkung wurden darin mit hoher Priorität angesiedelt:

- **Lückenschluss des straßenbegleitenden Radweges an der Landesstraße L230**
  zwischen Lichtenstein-Traifelberg und Sonnenbühl-Genkingen
  Abschnitt wurde nach Planungsbeginn im Jahr 2007 schließlich Mitte 2024 fertiggestellt.
  Die Investitionskosten wurden vom Land getragen, die Gemeinde ist bei einigen Streckenabschnitten am Unterhalt beteiligt, da eine parallele Nutzung als Wirtschaftsweg erfolgt.
- **Verbesserung der Radwegquerung an der B312 in Unterhausen**

Lichtenstein
Holzelfingen
Genkingen
Honau
Undingen
Großengstingen
Kleinengsting
Sonnenbühl
Engstingen
Bärenhöhle
L 230,
Radweg
von Genkingen
bis K 6732
L230
L387
L382
K6730
K6732
K6733
312
7621
002
004
005
007
008
009
012
013
017
018
019
021
033
035



Unterschiedliche Beschaffenheit des Oberflächenbelags resultiert aus teilweisem Wegeverlauf in Naturschutzgebietslage.
Dort ist eine Wegbefestigung mit Asphaltdeckschicht nicht zulässig.

Der Wegeabschnitt Dobelkapf wurde zwischenzeitlich ausgebessert.

Verbesserung Radwegführung B312 mit barrierefreiem Umbau der Bushaltestellen Bahnhofstraße in Unterhausen

Kosten Radweg, Verlegung Parkplatz und neue Ampelanlage:
90.000 €, davon werden 80.000 € vom Bund übernommen.

Kosten barrierefreier Ausbau der beiden Bushaltestellen:
ca. 240.000 €, davon
Förderung in Höhe von 30%, somit 72.000 €
verbleibt Eigenmittelanteil der Gemeinde
in Höhe von 169.000 €.

Zwei weitere Aufgabenstellungen:

Erhalt des Radwegs entlang der ehemaligen Zahnradbahntrasse bei der Planung der künftigen Linienführung der Regionalstadtbahn

Wegfall des Radwegs über die auf unbestimmte Zeit gesperrte Göllesbergsteige; Alternativenprüfung läuft

4 Fußverkehr/ sicherer Schulweg

Gemeinde hat in den vergangenen Jahren Maßnahmen zur Barrierefreiheit in allen Ortsteilen ergriffen, weitere Bushaltstellen in allen Ortsteilen sollen in den Folgejahren mit staatlichen Zuschüssen sukzessive barrierefrei umgebaut werden.

Ebenso sollen in allen Ortsteilen schrittweise weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit ergriffen werden.

Bei Straßenräumen mit Engstellen (bspw. Mühlstraße in Unterhausen) soll bei einer Straßensanierung eine Verbesserung für die Fußgänger umgesetzt werden (in der Mühlstraße bspw. „shared-space-Konzept“.

Auch beim Thema sicherer Schulweg wird gemeinsam mit den Schulleitungen und der Elternschaft die Ausweisung eines sicheren Wegeführung für die Schülerinnen und Schülern vorgenommen, geprüft und ggf. verbessert.
BSP: Mühlstraße, Schulweg wird über die Hohe Straße geführt

-> Ihre Anregungen?

5 Albaufstieg/ B312 neu; B 312 Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)

<u>Chronologie seit 2011:</u>

Zielsetzung: Hochstufung der Maßnahme von der Kategorie „Weiterer Bedarf ohne Planungsrecht“ des BVWP 2003 in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2015,

Neubewertung der Varianten durch das Regierungspräsidium Tübingen 2011, öffentliche Vorstellung der Ergebnisse im November 2011 in der Lichtensteinhalle, Präferenz der Variante 1b
(technische Kompatibilität mit einer Linie der Regionalstadtbahn)

Vergleichende Darstellung der durch das RP Tübingen voruntersuchten Trassenvarianten

Variante	Bestand	1b	3	5a*	5b	7c	Albverein
Gesamtkosten		**124.335.971 €**	**108.614.300 €**	**302.133.800 €**	**277.679.925 €**	**235.467.950 €**	**181.960.366 €**
Streckenlänge [km]	8,350	5,715	14,810	8,412	7,910	10,500	11,695
Bestand [km]	8,350	0,750	10,680	-	-	1,700	5,810
€ / km		21.756.075 €	7.333.849 €	35.917.000 €	35.104.921 €	22.425.519 €	15.558.817 €
max. Längsneigung	s = 8,2 %	s = 7,8 % l = 2.285 m	s = 6,5 % l = 526 m	s = 3,6 % l = 867 m	s = 3,6 % l = 680 m	s = 4,0 % l = 6.550 m	s = 7,1 % l = 1.385 m
Längsneigung s > 5 %	s = 5,0 bis 8,2 % l = 2.300 m	s = 7,8 % l = 2.285 m	s = 5,0 bis 6,5 % l = 4.466 m	-	-	-	s = 7,1 % l = 1.385 m
Verkehr auf B 312neu		15.000 Kfz/24h	5.400 Kfz/24h	14.800 Kfz/24h	14.800 Kfz/24h	14.650 Kfz/24h	6.700 Kfz/24h
verbleibender Verkehr B 312alt	14.000 Kfz/24h	3.100 Kfz/24h	13.300 Kfz/24h	3.300 Kfz/24h	3.300 Kfz/24h	5.200 Kfz/24h	6.300 Kfz/24h
Verkehrswirksamkeit	0%	78%	5%	76%	76%	63%	39%
Straßenbau		**8.883.500 €**	**13.293.000 €**	**6.637.800 €**	**6.727.500 €**	**15.812.000 €**	**10.260.500 €**
Tunnelbau		**75.164.000 €**	**77.074.000 €**	**281.883.000 €**	**257.418.500 €**	**200.046.000 €**	**166.705.000 €**
	0 Tunnel	2 Tunnel: l = 1900 m, s = 2,6 % l = 380 m, s = 5,0 %	1 Tunnel: l = 1780 m, s = 4,0 %	2 Tunnel: l = 2680 m, s = 3,1 % l = 3830 m, s = 3,1 %	2 Tunnel: l = 2035 m, s = 3,1 % l = 3910 m, s = 3,1 %	2 Tunnel: l = 2340 m, s = 4,0 % l = 2280 m, s = 4,0 %	1 Tunnel: l = 3850 m, s = 5,0 %
Brückenbau		**9.840.000 €**	**6.480.000 €**	**4.746.000 €**	**5.466.000 €**	**10.529.250 €**	**0 €**
	0 Brücken	2 Brücken: l = 520 m, s = 7,8 % 1 Überführung Bahn	2 Brücken: l = 230 m, s = 5,2 % l = 130 m, s = 5,2 %	3 Brücken: l = 200 m, s = 1,9 % 1 Unterführung WW 1 Unterführung L	3 Brücken: l = 240 m, s = 3,2 % 1 Unterführung WW 1 Überführung L	9 Brücken: l = 300 m, s = 4,0 % 2 Unterführungen L 1 Überführung L 2 Unterführung WW 3 Überführungen WW	0 Brücken
Stützwände		**3.382.000 €**	**7.500.000 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**660.000 €**
Erdbau		**7.768.163 €**	**3.415.300 €**	**8.469.850 €**	**7.670.325 €**	**8.119.700 €**	**3.586.224 €**
Grunderwerb		**818.309 €**	**212.000 €**	**77.150 €**	**77.600 €**	**161.000 €**	**108.642 €**
Knotenpunkte		**480.000 €**	**640.000 €**	**320.000 €**	**320.000 €**	**800.000 €**	**640.000 €**
		3 Einmündungen	4 Einmündungen	2 Einmündungen	2 Einmündungen	5 Einmündungen	4 Einmündungen
Sonstiges		**18.000.000 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**
Umweltbeeinträchtigung		Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes "Albtrauf Pfullingen". Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht auszuschließen.	Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes "Alb-trauf Pfullingen", erhebliche Eingriffe in FFH-Lebensraumtypen, Beeinträchti-gungen des Vogel-schutzgebiets nicht auszuschließen.	Erhebliche Beeinträchtigungen der Natura 2000 Ziele: Eingriffe in FFH-Lebensraumtypen im Lippental und an den Tunnelportalen, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht auszuschließen.	wie Variante 5a	Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes "Albtrauf Pfullingen" sowie des Vogelschutzgebietes "Mittlere schwäbische Alb", erhebliche artenschutzrechtliche Beeinträchtigungen	wie Variante 3

Beschluss des Gemeinderates zur Anmeldung des Albaufstieges für den Bundesverkehrswegeplan im November 2012

Tenor: Die vom RP Tübingen als am geeignetsten eingestufte Anmeldevariante wird mitgetragen

Forderung einer Aufnahme des Projektes in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2015

„Lichtensteiner Erklärung“ Juli 2013

Gemeinsame Forderung der Raumschaft, die als am geeignetsten eingestufte Variante 1b in den vordringlichen Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen. Kernbotschaft: Albaufstieg ist für die gesamte Region bedeutsames Verkehrsinfrastrukturprojekt.

Gespräch einer Gemeinderatsdelegation im Bundesverkehrsministerium am 20.04.15 mit Staatssekretär Norbert Barthle

März 2016

Veröffentlichung des Entwurfes des BVWP 2030

Hochstufung des Gesamtprojektes „B 312 Verlegung bei Lichtenstein und OU Engstingen“ vom „weiteren Bedarf“ ohne Planungsrecht in die Kategorie **vordringlicher Bedarf mit Planungsrecht** (mit einem hohen Nutzen/Kosten-Faktor von 6,0).

Zur Begründung wird im Projektdossier u.a. ausgeführt:

„**Die B 312 stellt eine wichtige überregionale Nord-Süd Verbindung zwischen dem Verdichtungsraum Mittlerer Neckar mit dem Oberzentrum Reutlingen/Tübingen und Mittelzentrum Biberach dar.** Um den Anforderungen des heutigen Verkehrsaufkommens zu entsprechen und eine Entlastung der betroffenen Ortslagen erreichen zu können, ist ein Neu-/Ausbau der B 312 im Bereich Lichtenstein als leistungsfähige und verkehrssichere überregionale Verbindung erforderlich.“

Ergebnis der nachfolgenden Priorisierung der Neubaumaßnahmen des vordringlichen Bedarfes im Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsisidiums Tübingen

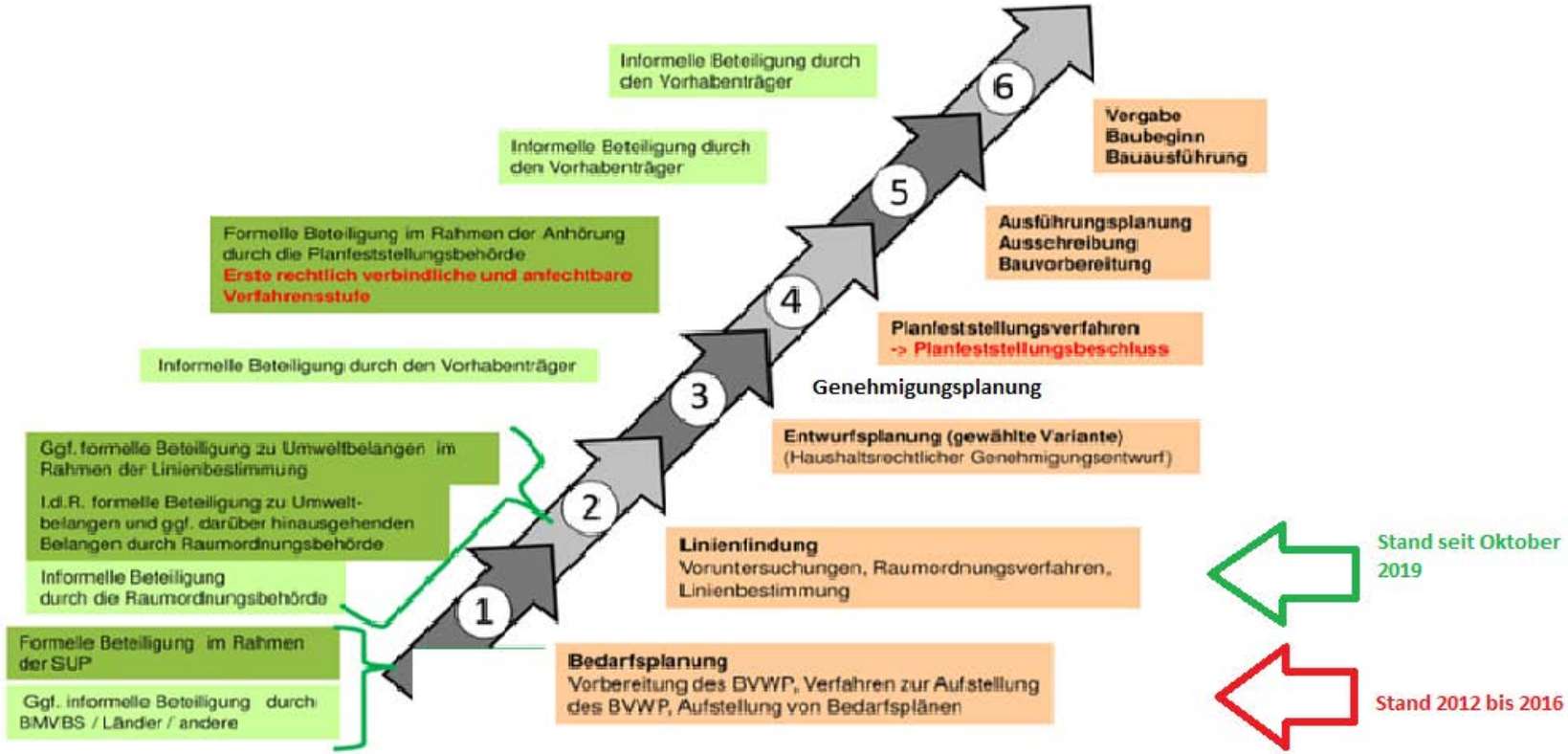
Projektbezeichnung	Maßnahmentyp	Festgelegter Planungsbeginn
B 464, Ortsumfahrung Reutlingen (Dietwegtrasse)	Ortsumfahrung	2018
B 32 OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	Ortsumfahrung mit Tunnel	2019 2. Halbjahr
B 312 Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	Ortsumfahrung mit Tunnel	2019 2. Halbjahr
B 31 Friedrichshafen/ Waggershausen-Friedrichshafen (B30 alt)	Ausbau	2021
B 30 OU Gaisbeuren/ OU Enzisreute	Ortsumfahrung	2022
B 31 Oberuhldingen - Meersburg/West	Ausbau	2023
B 31 Überlingen/Ost-Oberuhldingen	Ausbau	2023
B 27 Dotternhausen-Balingen	Ortsumfahrung	2024
B 27 OU Schömberg	Ortsumfahrung	2024
B 311 OU Riedllingen	Ortsumfahrung	2025

Einstieg in den Planungsprozess mit der Planungsstufe Vorplanung (Linienfindung) im Oktober 2019

In dieser Planungsstufe werden alle sinnvollen und zumutbaren Varianten untersucht und am Ende ergebnisoffen gegeneinander abgewogen, mit dem Ziel die planfestzustellende Vorzugsvariante zu ermitteln.

Dies ist für die Rechtssicherheit zwingend erforderlich. Nach Durchführung der anschließenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Vorzugsvariante wird das Planfeststellungsverfahren (Genehmigungsverfahren) beantragt.

Bürgerbeteiligung im Planungsprozess



Verfahrensschritte im Planungsprozess

Gesamtlänge zwischen 5,7 km und 10,5 km je nach Variante
Kosten zwischen 110 Mio.Euro und 305 Mio. Euro je nach Variante (Stand 2011)
Querschnitt 2-streifiger Neubau

Seit Februar 2022 Berechnung des Prognose-Nullfalls und anschließend Berechnung der Planfälle
Erklärtes Ziel: wechselseitige enge Abstimmung und Harmonisierung der Planung des Straßenprojektes
Verlegung Albaufstieg der B312 mit der Planung der Echaztallinie der Regionalstadtbahn

April 2021 – Februar 2022 Erstellen des Verkehrsmodells und Berechnung des Analyse-Nullfalls

Mitte März 2021 Durchführung der Verkehrserhebungen

Dezember 2020 Vergabe des Verkehrsgutachtens

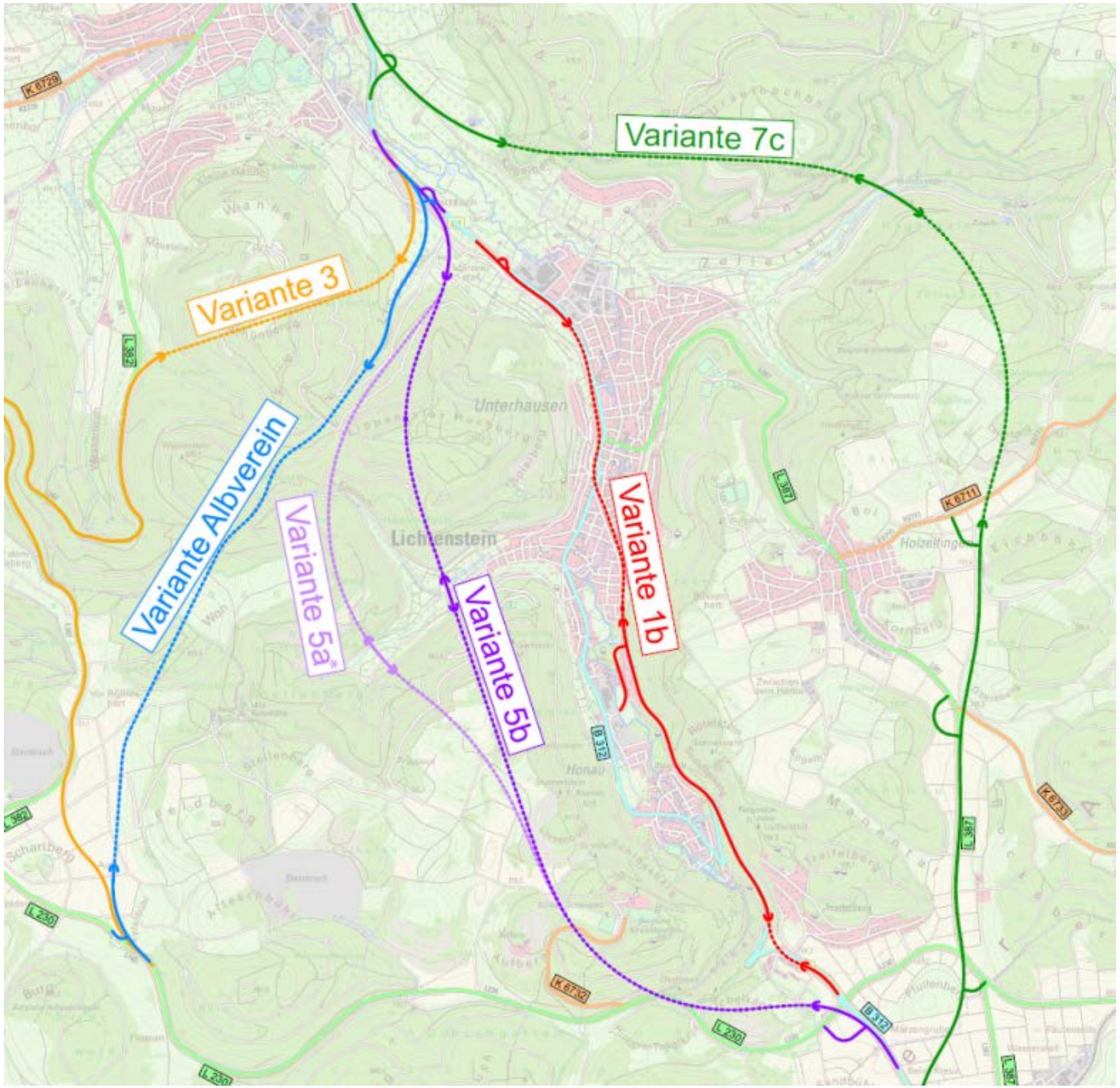
Oktober 2019 Planungsbeginn durch Regierungspräsidium

20. März 2018 Landesweite Priorisierung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.
Das Vorhaben ist im zweistufigen Umsetzungskonzept in der 2. Stufe, Gruppe 1 des „Maßnahmentyps Ortsumgehung mit Tunnel“ enthalten. Das bedeutet, mit der Planung ist bis 2025 zu beginnen.

2016 Aufnahme der Maßnahme in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans 2016

2004 Bedarfsplan 2004: Einstufung im Weiteren Bedarf

Im Rahmen der Linienfindung ergebnisoffen untersuchte Varianten



07. Oktober 2024 Bekanntgabe der Ergebnisse der vom RP Tübingen veranlassten Verkehrsuntersuchung

Verkehrsentwicklung bis 2035
Die im Jahr 2021 durchgeführte Verkehrserhebung zeigt, dass auf der Strecke zwischen Pfullingen und Lichtenstein-Unterhausen derzeit rund 25.000 Fahrzeuge pro Werktag unterwegs sind, davon rund 6,6 Prozent Schwerverkehr. Für das Jahr 2035 wird ein Anstieg um rund 1.500 Fahrzeugen pro Tag auf der B 312 im Echaztal erwartet.

Verkehrswirksamkeit der Trassen im Vergleich
Die Variante 1b, die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen hinterlegt ist, weist die höchste Verkehrswirksamkeit auf. Auch die westlich von Lichtenstein verlaufenden Varianten 5a* und 5b sowie die östlich von Holzelfingen verlaufende Variante 7c sind verkehrswirksam. Im Gegensatz dazu sind die Variante 3, deren Trasse Großteils auf der Stuhlsteige verläuft, und die sogenannte „Albvereinsvariante“, die ebenfalls weit westlich von Lichtenstein und zunächst in Richtung Sonnenbühl-Genkingen verläuft, nicht verkehrswirksam, da sie im Untersuchungsraum eine geringe Verkehrsverlagerung bewirken.

Leistungsfähigkeit

Die Ergebnisse zeigen, dass die Variante 1b nur mit zwei Fahrstreifen je Richtung leistungsfähig wäre, um auf ihr die prognostizierten Verkehre in ausreichendem Maße realisieren zu können. Allerdings wäre die Variante derzeit zumindest aus baulicher und wirtschaftlicher Sicht mit einem vierstreifigen Straßenquerschnitt nicht umsetzbar. Hinzu kommt die erhebliche Steigung der Trasse im Bereich des Albaufstiegs von 7,8 Prozent auf 2,3 Kilometern, was den Schwerlastverkehr stark ausbremsen würde. Die maximal zulässige Steigung für überregionale Straßen, wie hier die B 312, liegt bei 5,5 Prozent.

Auch Variante 7c wäre mit nur einem Fahrstreifen je Richtung nicht leistungsfähig und müsste im Bereich des Aufstiegs von Pfullingen bis Holzelfingen vierstreifig gebaut werden. Dies würde zu starken Kostensteigerungen führen.

Ergebnis

Die Varianten 5b und 5a* erfüllen als einzige vollständig die Vorgaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Zudem wären sie verkehrswirksam und genügend leistungsfähig. Allerdings schnitt Variante 5a* in früheren Untersuchungen bereits aus umweltfachlicher Sicht schlechter ab als Variante 5b.

Zudem sieht der Planungsverlauf des Regierungspräsidiums vor, mit den Verkehrsministerien von Land und Bund die Ergebnisse und Erkenntnisse der Verkehrsuntersuchung, der Kostenentwicklung und der weiteren Planungsbeiträge bis Ende 2025 zu erörtern, damit die jeweils erforderlichen Entscheidungen getroffen werden können.

Zahlen und Fakten

- **Gesamtlänge:** zwischen 5,7 km und 14,8 km je nach Variante
- **Kosten:** zwischen 395 Mio. Euro und 1.090 Mio. Euro je nach Variante (Variante 1b, 5a*, 5b oder 7c; Stand 2024)
- **Querschnitt:** nach Vorgabe des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen (2-streifiger Neubau)
- **Verkehrsaufkommen 2021** (DTV W_3):

- 21.500 Kfz/24 h, 1.590 SV/24 h (7 %) östl. Pfullingen, vor „Hortenseknoten“
- 25.400 Kfz/24 h, 1.650 SV/24 h (6 %) zw. Pfullingen und Unterhausen, nach „Hortenseknoten“
- 23.400 Kfz/24 h, 1.650 SV/24 h (7 %) in Lichtenstein nördl. der Einmündung der L 387
- 8.200 Kfz/24 h, 1.170 SV/24 h (14 %) B 312 Höhe Honau
- 12.000 Kfz/24 h, 500 SV/24 h (4 %) L 387 südl. Holzelfingen

Quelle: Projektseite des Regierungspräsidiums Tübingen; https://rpt.baden-wuerttemberg.de/abt4/b312-albaufstieg-lichtenstein/

Übereinstimmende Reaktion aus der Raumschaft zum Untersuchungsergebnis:

Wir fordern den Bund als Vorhabenträger für Verlegung der B312 bei Lichtenstein (Albaufstieg) und das Regierungspräsidium Tübingen als planende Behörde daher nachdrücklich dazu auf, unverzüglich ein konkretes Konzept und einen Kostenrahmen für die weitere Fortführung der Planungen unter den geänderten Rahmenbedingungen vorzulegen, und darin auch einen Realisierungshorizont für den Neubau der B312 zu nennen. Dies sind wird den Menschen, die im Echaztal leben genauso schuldig wie den mehr als 25.000 Kraftfahrzeuglenkerinnen und -lenkern, die nach den neuen Zahlen des Regierungspräsidiums täglich im Echaztal oberhalb von Pfullingen auf der B 312 unterwegs sind.

Planungsdilemma:

Untersuchungen des RP Tübingen belegen, dass das künftige Verkehrsaufkommen auf der B312 im Prognosezeitraum bis 2035 steigen wird und die Straße im Ausbauzustand keine ausreichende Leistungsfähigkeit ausweist.

Die Verkehrsbelastung der B312 ist so hoch, dass der **Bau einer ausreichend leistungsfähigen Straße nach heutigen straßenplanerischen Vorgaben und bautechnischen Standards im Echaztal schwierig zu realisieren ist und die Bau- bzw. Projektkosten stark in die Höhe treibt**.

Die hohe Verkehrswirksamkeit der bisherigen Vorzugsvariante 1b führt nach heutigen Maßstäben zu einer vierspurigen Verkehrsführung, die als geeignet eingestufte Variante 5b kann wegen einer geringeren Verkehrswirksamkeit noch zweispurig ausgeführt werden, wird aber durch landschaftlich sensiblen Naturraum geführt.

Steuern wir sehenden Auges in ein Verkehrsdilemma?

Raus aus dem Planungsdilemma, hin zu einer verträglichen Lösung, **die die funktionsräumlichen Zusammenhänge mit der Ortsumfahrung Pfullingen berücksichtigt**, eine Verbesserung und Entlastung darstellt und finanzierbar ist. Eine Belassung des Staus Quo führt langfristig nicht nur volkswirtschaftlich zu hohen Kosten, sondern ebenso im Unterhalt der überlasteten B312 und der L387.

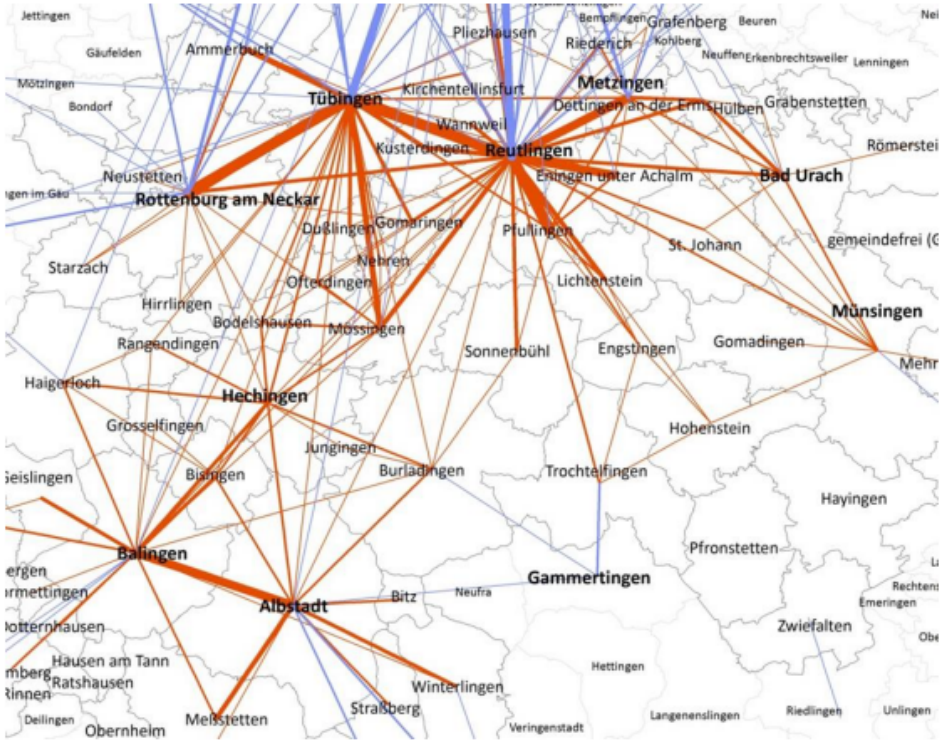
6 Echaztallinie der Regionalstadtbahn

1969

2034?

(Verkehrliche) Herausforderungen der Region Neckar-Alb

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Zweckverband

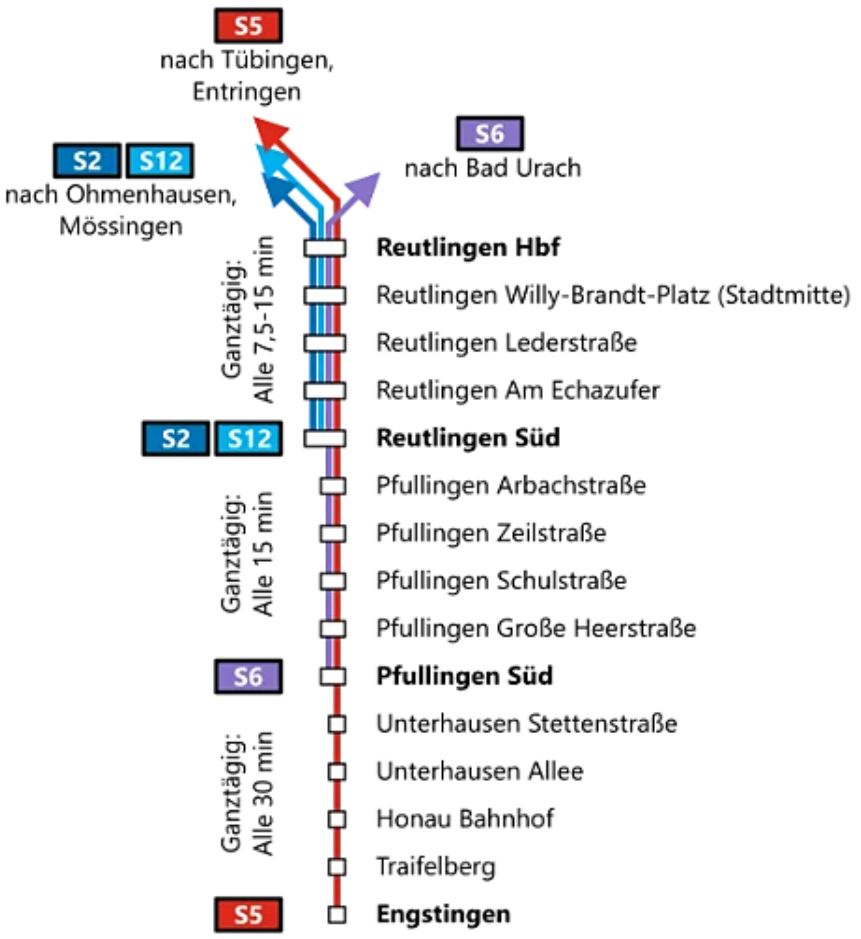


- 2005-2015: +20 % Pendlerverkehr
- Das Straßennetz in der Region ist teilweise nicht mehr in der Lage, den Verkehr zu bewältigen
- Wunsch nach nachhaltiger Mobilität und Klimaschutz
- Die Schienenverbindung nach Stuttgart (ab Reutlingen 1859, ab Tübingen und Rottenburg 1861) gehört zu den meistfrequentierten SPNV-Linien im Land
- Einstellung der meisten Nebenbahnen in der Region in den 1970er und 1980er Jahren
- Reaktivierung von Nebenstrecken im Personenverkehr ab Ende der 1990er Jahre (Ermstalbahn, Ammertalbahn, Albbahn)
- Bedarf an einem integrierten regionalen Verkehrssystem auf der Schiene

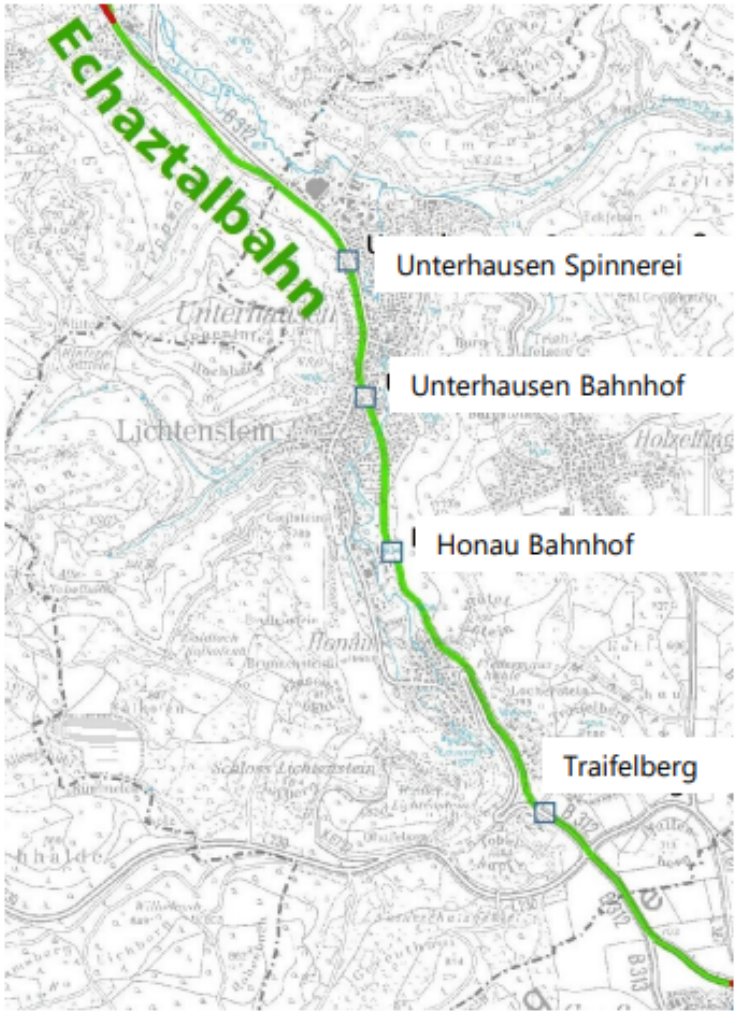
3

Die Echaztalbahn-Kurzübersicht und Kennzahlen

Strecke	Reutlingen Hbf – Engstingen
Streckenlänge	16,0 km → komplette Elektrifizierung
Ausbauten	Neubau der Innenstadtstrecke Reutlingen inkl. Ausschleifung am Hbf Reaktivierung Pfullingen – Engstingen
Fahrtenhäufigkeit	RT Hbf – RT Süd: 6 Fahrten je Stunde und Richtung, in der HVZ 8 RT Süd – Pfullingen Süd: 4 Fahrten je Stunde und Richtung Pfullingen Süd – Engstingen: 2 Fahrten je Stunde und Richtung
Bemerkungen	Trassenverlauf teilweise noch in Beratung



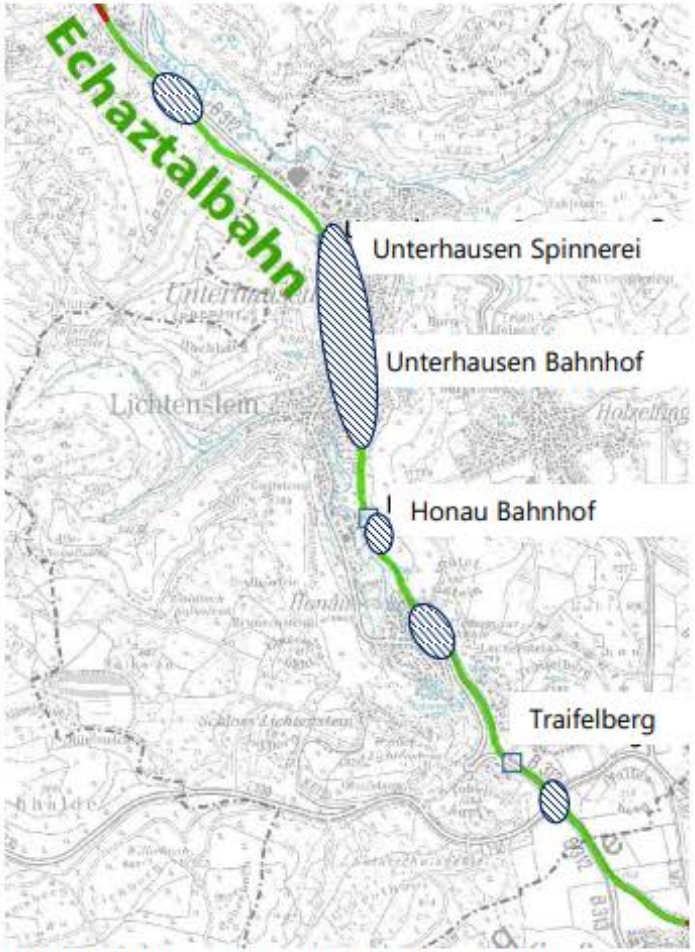
Der genaue Linienverlauf in Reutlingen und Pfullingen – und damit auch die genaue Verortung und Bezeichnung der Haltepunkte – steht noch nicht fest.



Haltstellennamen und genaue Lagen noch nicht endgültig

- Verlauf ab Pfullingen Süd entlang der alten Bahntrasse
- Im Bereich des ehemaligen Bahnhofs von Unterhausen Verschiebung des Gleises aus der ehemaligen Lage entlang der Bahnhofstraße in eine Parallellage nördlich des Supermarkts
- Eingleisige Streckenführung mit drei Kreuzungsbahnhöfen (Spinnerei, Unterhausen Bahnhof, Honau Bahnhof)
- Erschließung der Gemeinde Lichtenstein über insgesamt vier Haltestellen
- Albaufstieg Honau-Traifelberg auf der alten Zahnradstrecke – aber ohne Zahnrad
- Park + Ride-Verknüpfung am Traifelberg
- Planungsabstimmung mit der Variante 1b für den Neubau Albaufstieg B312

Planungsabschnitte der Regional-Stadtbahn mit räumlicher Wechselwirkung zur B312-Planung



Haltstellennamen und genaue Lagen noch nicht endgültig

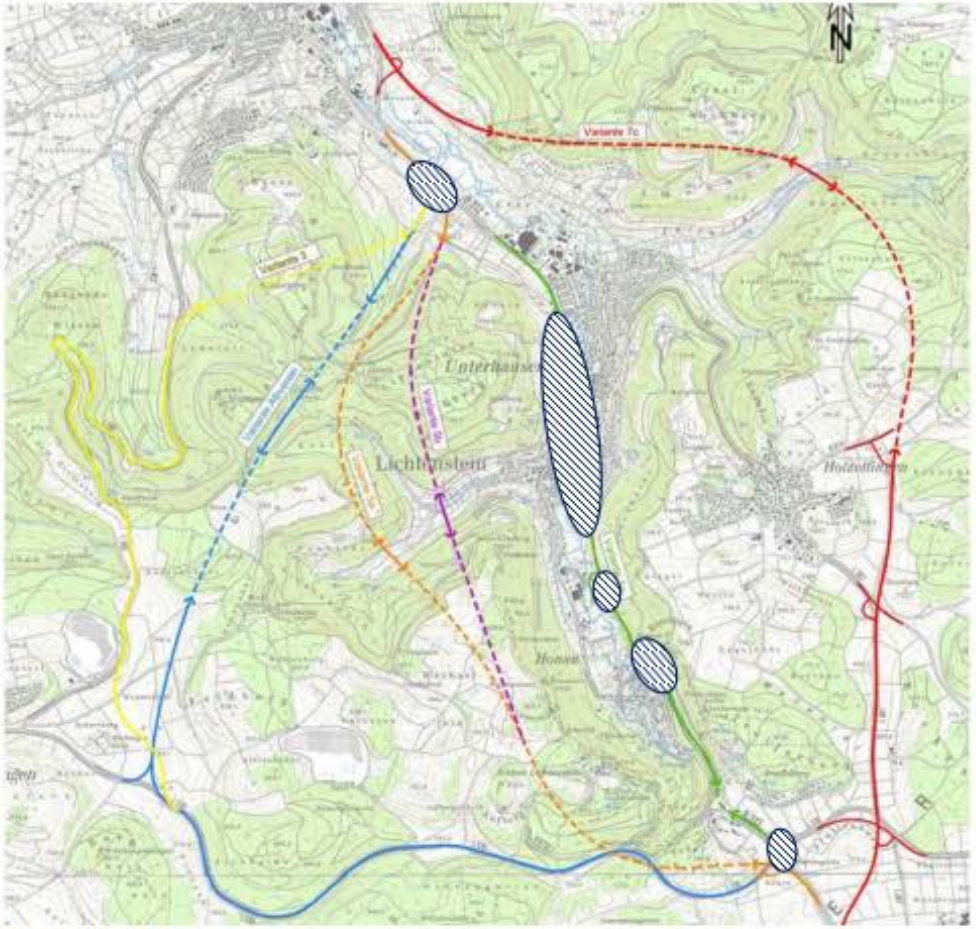
Anschluss Echaztal
3, 5a, 5b, Albverein

Ortslage Unterhausen
1b

Bahnhof/Anschluss Honau
1b

Hangführung mit Kreuzungsbauwerk
1b

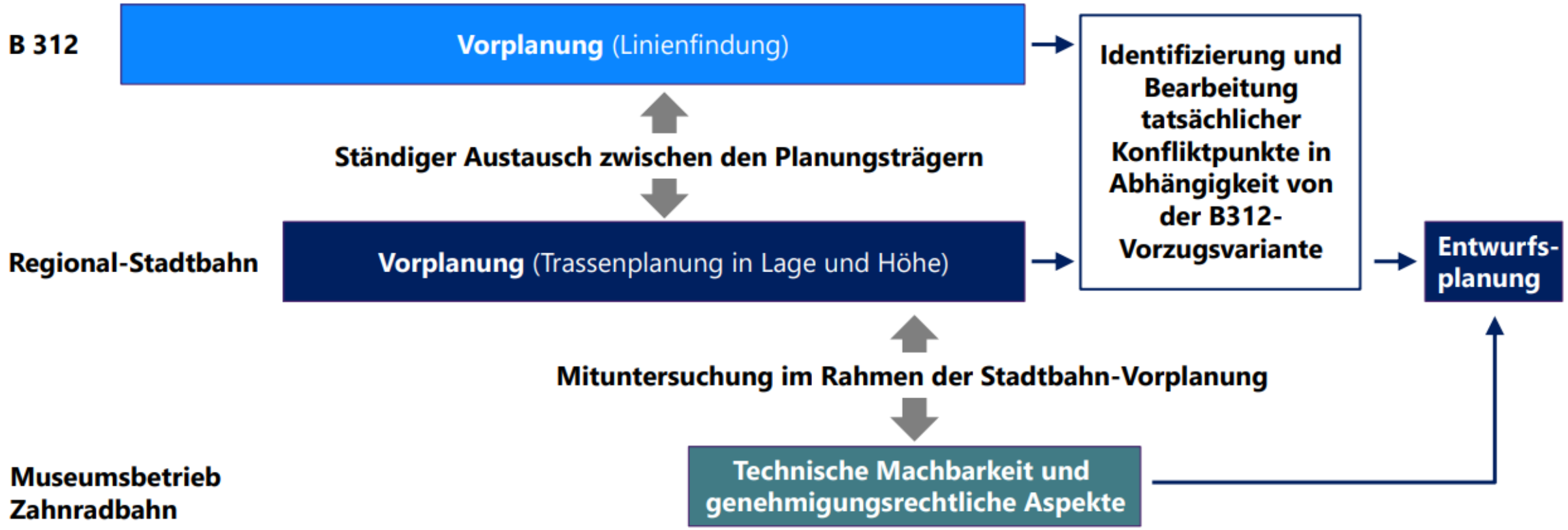
Anschluss Albhochfläche
5a, 5b, 7c



Quelle: RP Tübingen

Ablauf und Synchronisierung der Planungsprozesse im Echaztal

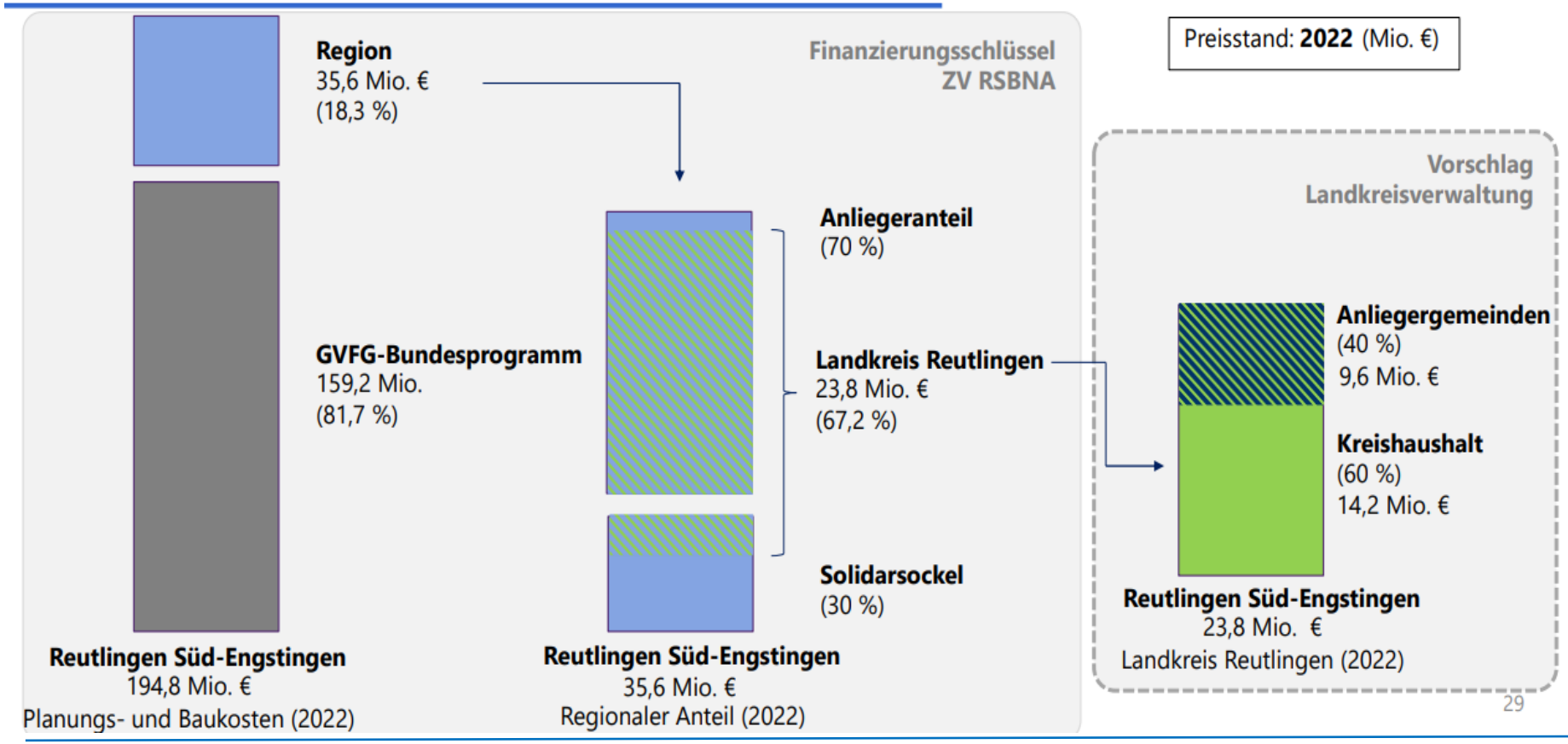
Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Zweckverband



Finanzierungsmodell

Kostenteilung
Reutlingen Süd – Engstingen

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Zweckverband



Meilensteine: Das haben wir schon erreicht und so geht es weiter

- 2019: Machbarkeitsstudie abgeschlossen
- 2022: Positive Standardisierte Bewertung
- 2022 und 2023: Umfangreiche Bürgerbeteiligung
- September 2023: Beschluss Einstieg in die Vorplanung
- Frühjahr 2025: Machbarkeitsniveau der Vorplanung wird erreicht
- Bis Ende 2025: Entscheidungsniveau der Vorplanung liefert Informationen für Trassenentscheid
- Bis 2027: Fertigstellung der Pläne und erneute Bürgerbeteiligung
- 2028: Beginn der Planfeststellung
- Ab 2029: Beginn der abschnittsweisen Bauarbeiten
- Ab 2030: Die Echaztalbahn geht abschnittsweise in Betrieb

Behandlung der Ergebnisse der Vorplanung Auf Gemarkung Lichtenstein im Gemeinderat Anfang 2026.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!