



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN
PRESSESTELLE

PRESSEMITTEILUNG

07.10.2024

B 312, Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)

Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und weitere Planungsschritte

Das Regierungspräsidium Tübingen plant im Auftrag des Bundes die Verlegung der B 312 bei Lichtenstein (Albaufstieg). Grundlage einer solchen Planung und der daraus folgenden Schritte ist eine Verkehrsuntersuchung. Die nun vorliegenden Untersuchungsergebnisse prognostizieren die Verkehrsentwicklung bis ins Jahr 2035 und errechnen, wie sich die Verkehrsmengen bei Umsetzung der jeweiligen Varianten mit verschiedenen Straßenquerschnitten im Straßennetz verändert. In die Berechnungen sind Faktoren wie die allgemeine Verkehrsentwicklung mit Änderungen in der Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel, die Strukturentwicklung der Raumschaft sowie andere Projekte aus dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen berücksichtigt.

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 der Trassen im Vergleich

Neben der Verkehrswirksamkeit wurde im Verkehrsgutachten die Leistungsfähigkeit der Varianten bewertet. Hierbei fließen jeweils der Straßenquerschnitt, die Kurvigkeit sowie die Steigungsverhältnisse ein. Dabei sind die Kurvigkeit und die Steigung besonders für den Schwerlastverkehr von Bedeutung.

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.

Neben den vorgenannten Trassenverläufen berücksichtigt die gesamte Verkehrsuntersuchung noch denkbare Unterszenarien und Trassenüberlegungen. Die Ergänzungen liegen abschließend bis Ende dieses Jahres vor. Im Ergebnis kann bereits jetzt festgestellt werden, dass diese Verläufe entweder nicht verkehrswirksam in Bezug auf eine Entlastung von Lichtenstein oder nicht leistungsfähig sind.

Ausblick

Für die geplante Regional-Stadtbahn bedeuten die aktuellen Untersuchungsergebnisse zur B 312, dass der Zweckverband die Planung des Bahnprojekts zumindest bis zu einer endgültigen Entscheidung zum Straßenbauprojekt nahezu unabhängig von diesem verfolgen kann. Im Fall der Variante 1b wären beide Maßnahmen nur gemeinschaftlich planerisch und baulich umsetzbar.

Derzeit werden die umweltfachlichen Aspekte der Trassen zur B 312 untersucht. Die Ergebnisse der Planungsraumanalyse zu Flora und Fauna sollen bis Ende dieses Jahres vorliegen. Weitere umweltfachliche Gutachten sollen im Jahr 2025 folgen.

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 noch in diesem Jahr zu erörtern, damit die jeweils erforderlichen Entscheidungen getroffen werden können.

Das Regierungspräsidium wird über die Ergebnisse der weiteren Untersuchungen und Abstimmungen informieren.

Anlage

Übersicht der Varianten

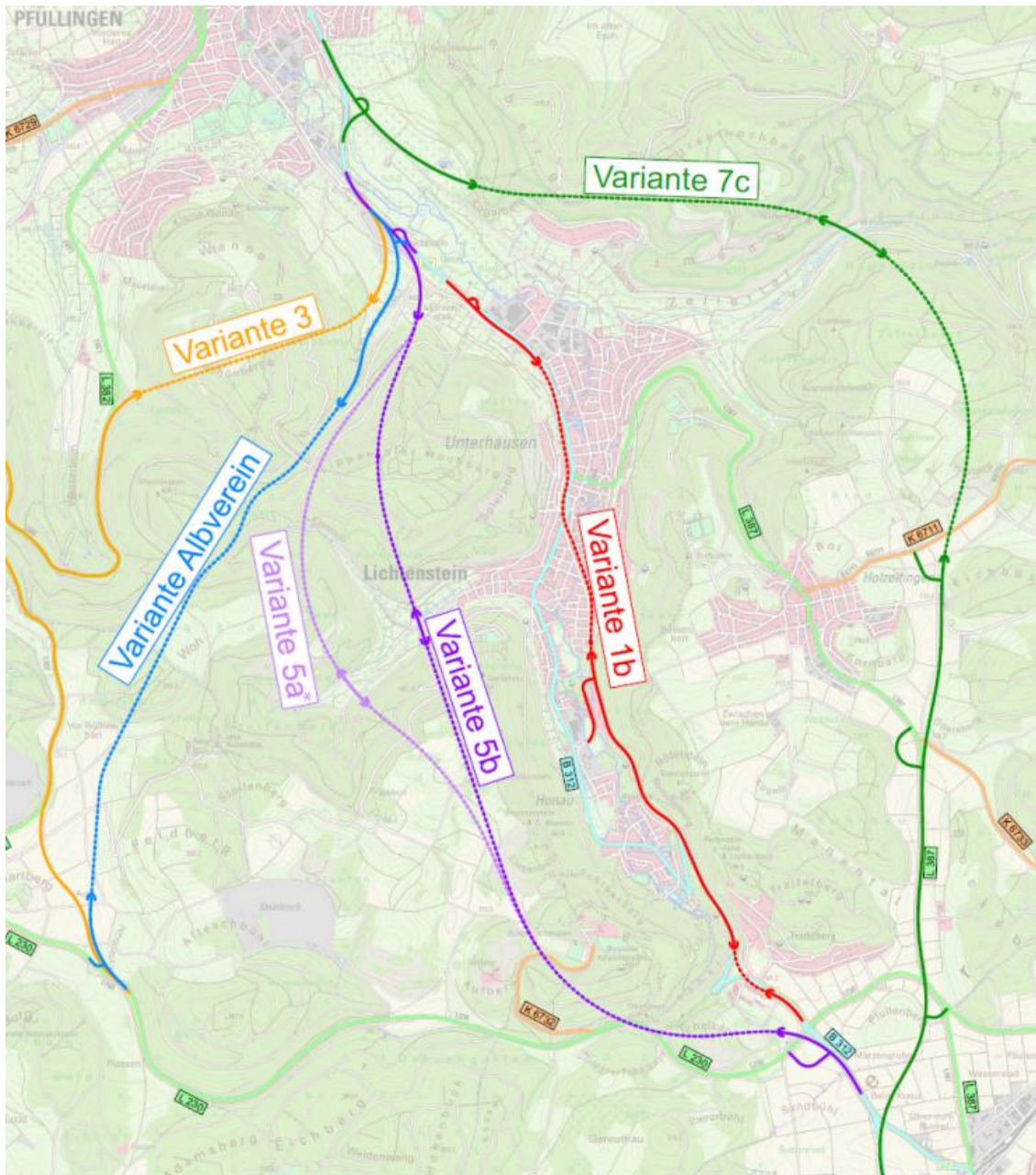
Hintergrundinformation:

Die B 312 stellt eine wichtige überregionale Nord-Süd Verbindung zwischen dem Verdichtungsraum Mittlerer Neckar mit dem Oberzentrum Reutlingen/Tübingen und Mittelzentrum Biberach dar. Durch die Verlegung des Alaufstiegs soll eine leistungsfähige und verkehrssichere, überregionale Verbindung geschaffen sowie die Ortsdurchfahrten entlastet werden. Die Lärm- und Abgassituation in den betroffenen Ortslagen soll verbessert und die Unfallrisiken sowie die Umweltbelastungen sollen gemindert werden. Die

Maßnahme ist im aktuellen Bedarfsplan 2016 im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen.

Die Maßnahme befindet sich in der Planungsstufe Vorplanung.

Weitere Informationen finden Sie auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Tübingen unter <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/abt4/b312-albaufstieg-lichtenstein/>.



Hinweis der Gemeindeverwaltung: Die Pressemitteilung einschließlich Variantendarstellung ist auch auf der Homepage der Gemeinde Lichtenstein unter der Rubrik Neues aus der Gemeinde abrufbar. Unter dem Link in der obigen Pressemitteilung finden Sie auch die Kontaktdaten beim Regierungspräsidium Tübingen.

Pressemitteilung/ Zumeldung der Gemeinde Lichtenstein

In der Pressemitteilung des Regierungspräsidiums Tübingen vom 07.10. werden die ausgewerteten Ergebnisse einer Verkehrsuntersuchung vorgestellt, die im Rahmen der laufenden Vorplanung für einen neuen Alaufstieg der B312 durchgeführt wurde. Das Vorhaben der Verlegung des Alaufstiegs der B312 bei Lichtenstein steht mit der Anmeldevariante 1b in der Kategorie des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans 2030 und befindet sich seit Oktober 2019 in der Vorplanungsphase.

Dass die seit längerem im Fokus stehende und vom Regierungspräsidium Tübingen bislang fachlich vertretene Anmeldevariante 1b zum jetzigen Zeitpunkt kassiert wird, überrascht auf der ganzen Linie und konterkariert zudem den bisherigen Planungsforgang.

Die erstmalig formulierte neue Notwendigkeit eines durchgängig vierstreifigen Straßenausbaus bedeutet ein klares k.o.-Kriterium und das ebenso überraschende wie abrupte Aus für die bislang durchgängig zweistreifig geplante Anmeldevariante 1b und stellt unter dieser Voraussetzung auch die Prüfung eines möglichen planerischen Optimierungspotenzials dieser Variante ins Abseits.

Für die nun im Blick stehende, bislang in der seit Oktober 2019 laufenden Vorplanung nicht näher betrachtete Alternativvariante 5b bedeuten die nach heutigen Maßstäben zu erfüllenden Anforderungen an einen leistungsfähigen Straßen- bzw. Tunnelausbau sowie geltende Umweltverträglichkeitsvorgaben eine planerische Hypothek und lassen obendrein deutliche Kostensteigerungen erwarten.

Die Tatsache, dass der Lichtensteiner Bundesstraßenabschnitt der B312 in einem funktionsräumlichen Zusammenhang mit dem vorgelagerten zweistreifigen Ausbau der Ortsumfahrung Pfullingen steht und dass die langfristige verkehrliche Leistungsfähigkeit des Scheibengipfeltunnels als jüngstes regionales Straßenbauprojekt mit einer zweistreifigen Ausführung sichergestellt wurde, macht die mitgeteilte neue Anforderung eines durchgängig vierstreifigen Ausbaus der B312 bei Lichtenstein zum jetzigen Zeitpunkt kaum nachvollziehbar und wirft zwangsläufig Fragen auf, die noch beantwortet werden müssen.

Auf der anderen Seite zeigen die am 07.10. veröffentlichten Ergebnisse des Verkehrsgutachtens, dass trotz einer verkehrlichen Entlastungswirkung der zukünftigen Echzallinie der Regionalstadtbahn eine Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der B312 bei Lichtenstein um 1.500 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert wird. Diese Verkehrsprognose unterstreicht deutlich den unverändert hohen und vordringlichen Handlungsbedarf beim Straßenverkehrsprojekt der Verlegung des Alaufstiegs der B312.

Um es klar zu benennen: die Gemeinde Lichtenstein steht nicht nur aus voller Überzeugung und mit ganzer Entschlossenheit hinter dem überfälligen und zwingend erforderlichen leistungsfähigen Ausbau der B312 bei Lichtenstein, sondern bekennt sich auch uneingeschränkt zur Echzallinie der Regionalstadtbahn, weil beide Projekte für die Verkehrsinfrastruktur notwendig sind und aufgrund ihrer unterschiedlichen Zielsetzungen keines das andere zu ersetzen vermag. Umso mehr benötigen beide Projekte eine planerische Verlässlichkeit für eine parallele Realisierung.

Bei allen überraschenden Unklarheiten der nun vom Regierungspräsidium Tübingen vorgestellten Ergebnisse offenbart sich eine Gewissheit:

Der seit vielen Jahren völlig unzureichende, hinter der eigentlichen Verkehrsbedeutung weit zurückbleibende Ist-Ausbauzustand der Bundesstraße B312 bei Lichtenstein, dessen negative Auswirkungen zu vielfältigen und hohen Belastungen bei der gesamten Lichtensteiner Einwohnerschaft wie auch bei den täglich 25.000 Verkehrsteilnehmern - darunter zahlreiche Berufspendler- führen, ist offenbar noch weiter vom anzustrebenden leistungsfähigen Zielzustand entfernt als bislang angenommen. Erschwerend kommt eine wachsende Verkehrsbelastung der Landesstraße L 387 hinzu, welche auch die Einwohnerschaft im Ortsteil Holzelfingen einer hohen Belastungssituation aussetzt.

Als Bürgermeister der Gemeinde Lichtenstein richte ich an das Regierungspräsidium Tübingen den dringenden Appell, dem Planungsauftrag und der Planungsverantwortung gerecht zu werden und dieses aus gutem Grund im vordringlichen Bedarf mit hoher Priorität ausgewiesene Straßenverkehrs-projekt lösungs- und zielorientiert voranzubringen.

Weiterhin rufe ich alle unterstützenden Akteure aus der Region dazu auf, eine zielführende planerische Lösung für die Verlegung des Alaufstiegs der B312 bei Lichtenstein gemeinsam einzufordern und hierfür die richtigen Weichen zu stellen. Denn die Argumente liegen auf der Hand und treten im Übrigen im Verkehrsgeschehen in und um Lichtenstein täglich aufs Neue zutage.

Peter Nußbaum, Bürgermeister

Gemeinsame Pressemitteilung/ Zumeldung des Zweckverbands Regionalstadtbahn mit Akteuren aus der Region

Das Regierungspräsidium Tübingen hat am 07.10.2024 über die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung im Zuge der im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans gelisteten Maßnahme zur Verlegung der B 312 bei Lichtenstein (Alaufstieg) informiert. Demnach erfüllt einzig die am westlichen Talhang größtenteils im Tunnel geführte Variante 5b, nicht aber die bislang als Antragsvariante verfolgte „Deckeltrasse“ durch Unterhausen (Variante 1b) die Kriterien, die für eine planerische Weiterverfolgung der Maßnahme erforderlich sind.

Dieser Wechsel der Vorzugstrasse durch das Regierungspräsidium Tübingen kommt in Verbindung mit der in der Verkehrsuntersuchung festgestellten, nicht gegebenen Leistungsfähigkeit der Variante 1b zum aktuellen Zeitpunkt mehr als überraschend. Er wirft Fragen auf, die es nun zu beantworten gilt.

Alle bisherigen Bemühungen um eine rasche, und parallele Realisierung von Alaufstieg und Regional-Stadtbahn im Echaztal müssen nun fachlich von Neuem beginnen.

Wir fordern den Bund als Vorhabenträger für Verlegung der B312 bei Lichtenstein (Alaufstieg) 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.

Gleichzeitig muss die Regional-Stadtbahn ihre Planungen im Echaztal rasch an die neuen Gegebenheiten anpassen. Auch hierbei darf es nicht zu Verzögerungen kommen. Das Regierungspräsidium ist aufgefordert, wie angekündigt, noch vor Abschluss der Vorplanung für die Regional-Stadtbahn im Jahr 2025 die finale Variante für den Neubau des Alaufstiegs zu bestätigen, damit die Regional-Stadtbahn durch den Zweckverband ohne Verzögerungen weiter geplant und so realisiert werden kann, dass beide Verkehrswege miteinander harmonieren.

Wir setzen uns unverändert mit Nachdruck dafür ein, dass sowohl für den Pendlerverkehr mit der Regional-Stadtbahn ein gänzlich neues Mobilitätsangebot entsteht als auch für alle, die auch in Zukunft auf die Straße angewiesen sind, insbesondere für den Schwerlastverkehr, die erforderlichen Verbesserungen im Echaztal umgesetzt werden. Bund und Land sind aufgefordert, bei beiden Projekten ihrer Verantwortung bei Planung, Bau und Finanzierung nachzukommen. Jede weitere Verzögerung auf dem Weg zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist vor dem Hintergrund der in Verkehrsuntersuchung prognostizierten weiteren Verkehrszunahme im Echaztal nicht mehr hinnehmbar.

Michael Donth, Mitglied des Deutschen Bundestags für den Wahlkreis Reutlingen

Beate Müller-Gemmeke, Mitglied des Deutschen Bundestags für den Wahlkreis Reutlingen

Manuel Hailfinger, Mitglied des Landtags von Baden-Württemberg für den Wahlkreis Hechingen-Münsingen

Cindy Holmberg, Mitglied des Landtags von Baden-Württemberg für den Wahlkreis Hechingen-Münsingen

Thomas Poreski, Mitglied des Landtags von Baden-Württemberg für den Wahlkreis Reutlingen

Dr. Ulrich Fiedler, Landrat des Landkreises Reutlingen

Stefan Wörner, Bürgermeister der Stadt Pfullingen

Peter Nußbaum, Bürgermeister der Gemeinde Lichtenstein

Mario Storz, Bürgermeister der Gemeinde Engstingen

Eugen Höschele, Vorstandsvorsitzender des Regionalverbands Neckar-Alb sowie des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Prof. Dr. Tobias Bernecker

Geschäftsführer der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Projektgesellschaft mbH