



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 Albaufstiegs 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 für die Redaktionen:

Für Fragen zu dieser Pressemitteilung steht Ihnen Herr Matthias Aßfalg, Pressesprecher, Tel.: 07071 757-3008, gerne zur Verfügung.