

B 27, Tübingen (Bläsibad) – B 28, Schindhaubasistunnel

Öffentliche Informationsveranstaltung

am 2. Dezember 2024

in der Hermann-Hepper-Halle in Tübingen



Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Tübingen

Grußworte Herr Regierungspräsident Tappeser

Grußworte Herr Oberbürgermeister Palmer

Ablauf

1. **Grußworte**
2. **Ablauf und Spielregeln**
3. **Inhaltliche Vorstellung**
4. **Offene Fragerunde**
5. **Infomarkt**

Planungsablauf

Herr Kittelberger

Referatsleiter, Referat 44 – Planung



Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Tübingen

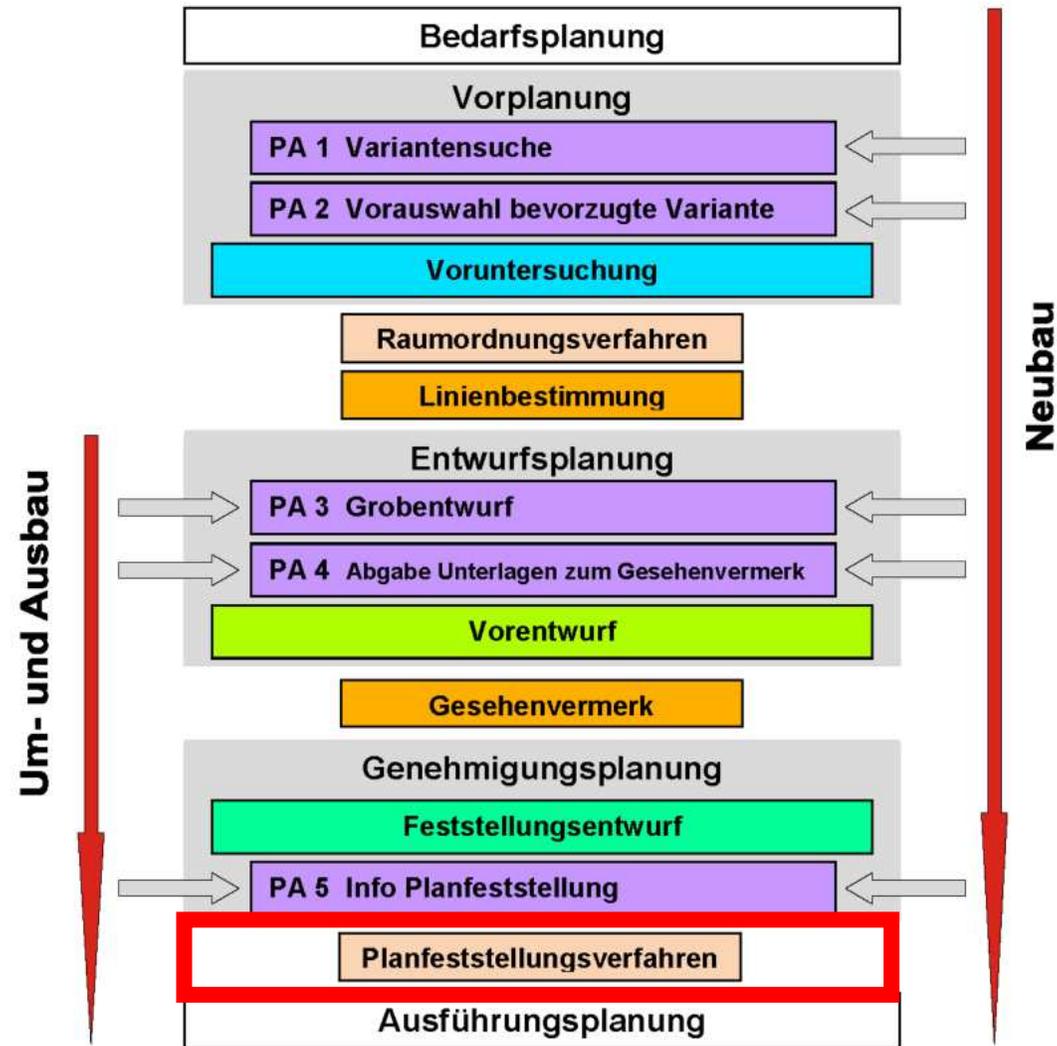
Begründung der Planrechtfertigung

- Der „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ ist Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz
- Die „B 27, Tübingen (Bläsibad) – B 28, Schindhaubasistunnel“ befindet sich im Bedarfsplan im Vordringlichen Bedarf
- Realisierung 2-bahnig, 4-streifig
- Die B 27 stellt eine Landesentwicklungsachse dar

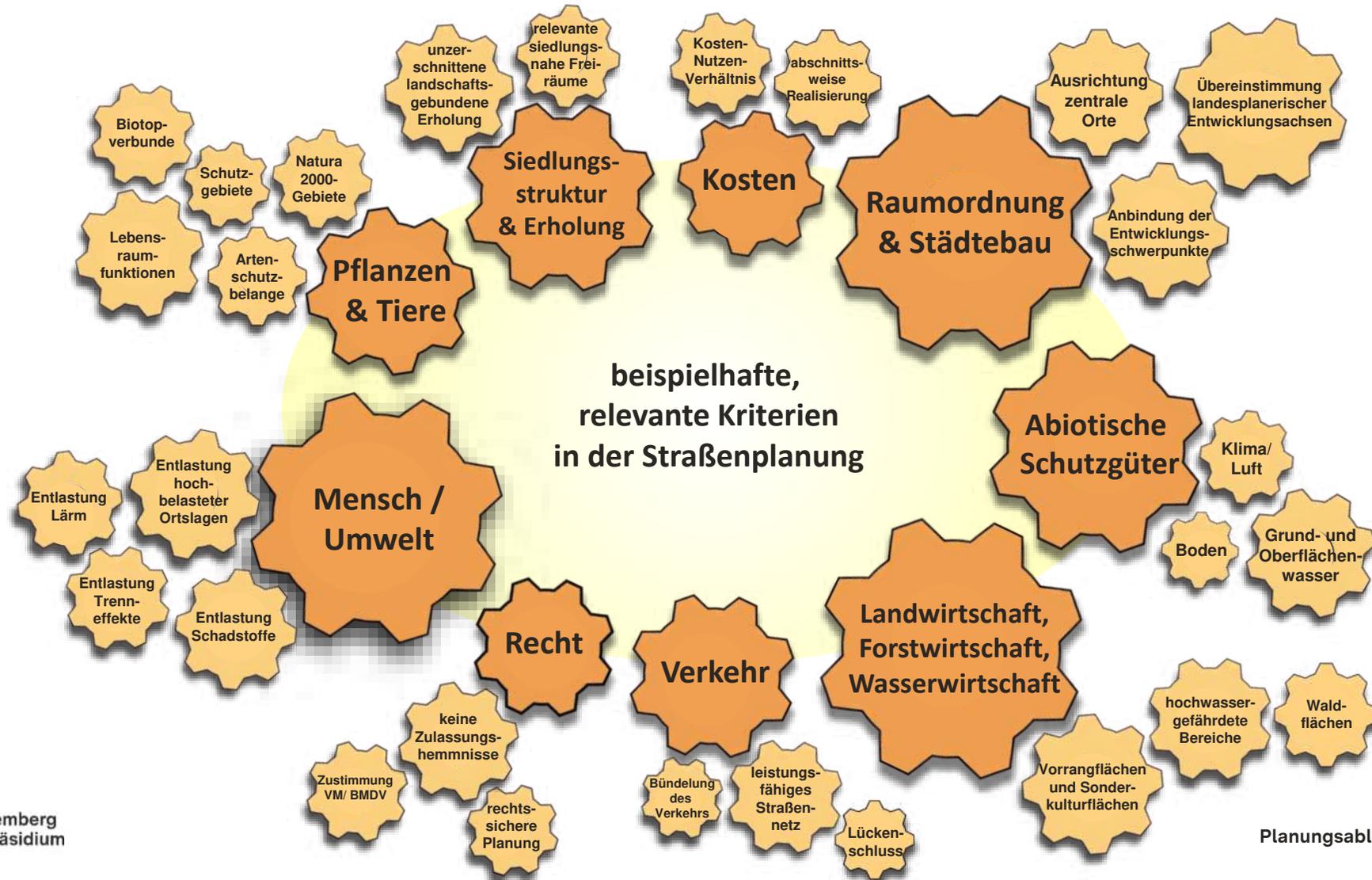
Planerische Zielsetzungen

- Lückenschluss – das Projekt ist Bestandteil der 2-bahnigen (4-streifigen) Ausbaukonzeption der B 27 von Stuttgart bis Balingen
- Minderung der Umweltbelastung im Bereich der Tübinger Südstadt und der Gartenstadt
- Verbesserung der städtebaulichen Qualitäten und Entwicklungsmöglichkeiten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Abbau von Kapazitätsengpässen

Planungsablauf



Komplexität der Straßenplanung

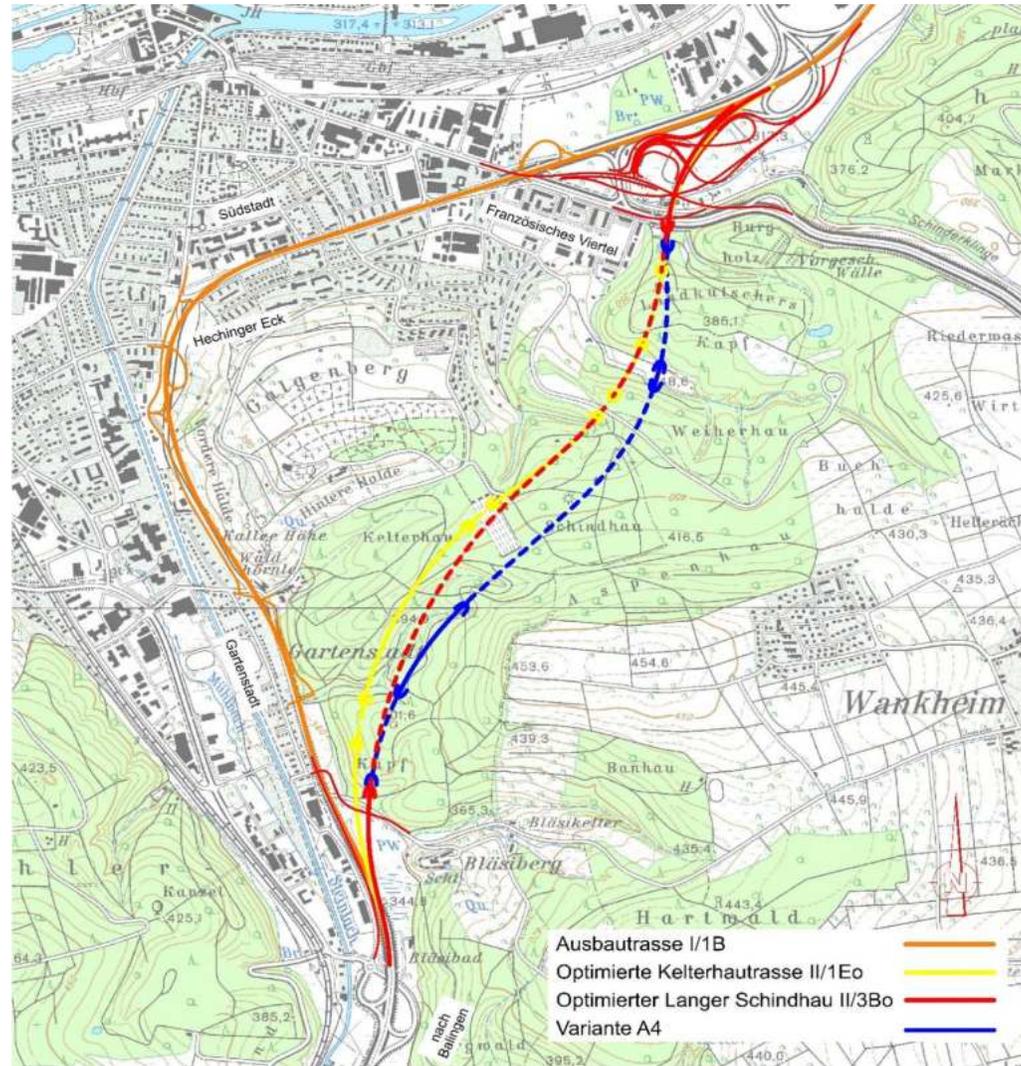


Technische Planung

Herr Merk
Referat 44 – Planung

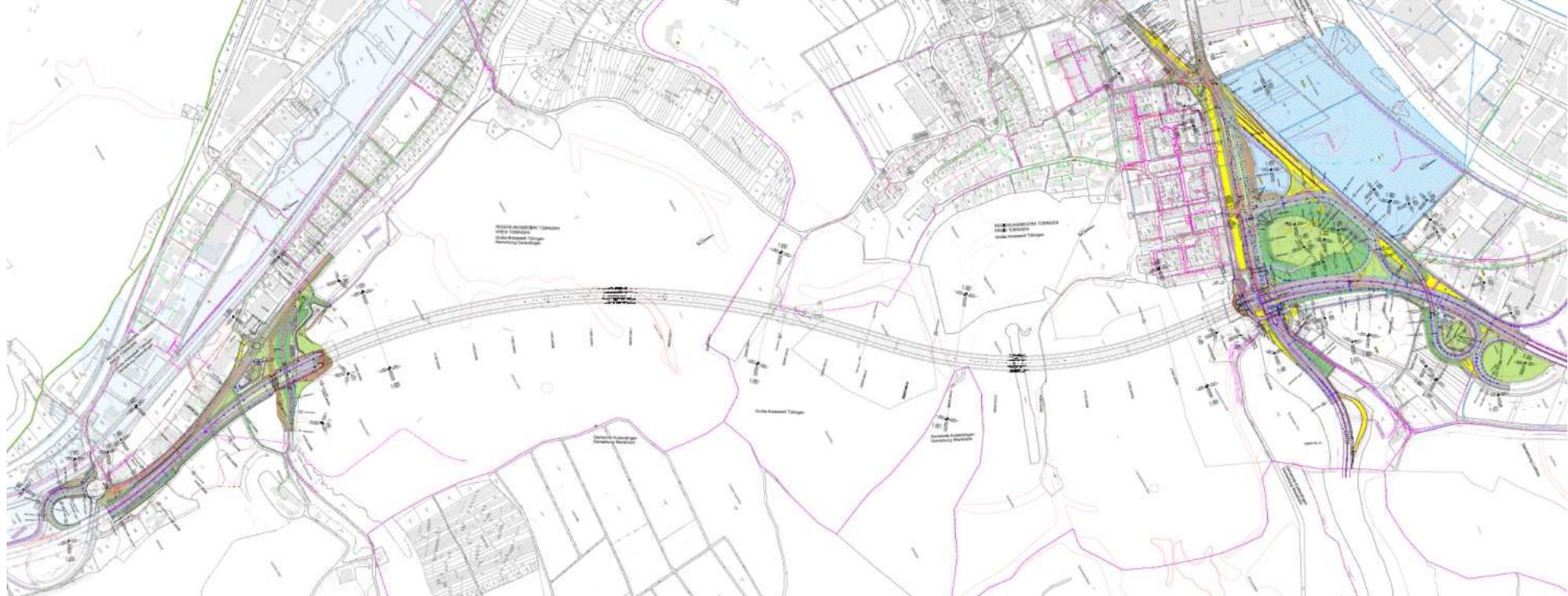
Herr Fischer
BUNG GmbH

Varianten



Technische Planung

Übersichtslageplan



- Ausbaulänge B 27 → ca. 3,8 km
- Ausbaulänge B 28 → ca. 1,0 km
- 2 komplexe Knotenpunkte (Süd/Nord) → Verknüpfung mit untergeordnetem Straßennetz
- Schindhaubasistunnel → 2-röhriger Tunnel, Länge ca. 2,30 km

Technische Planung

Knotenpunkt Süd (Bläsibad)

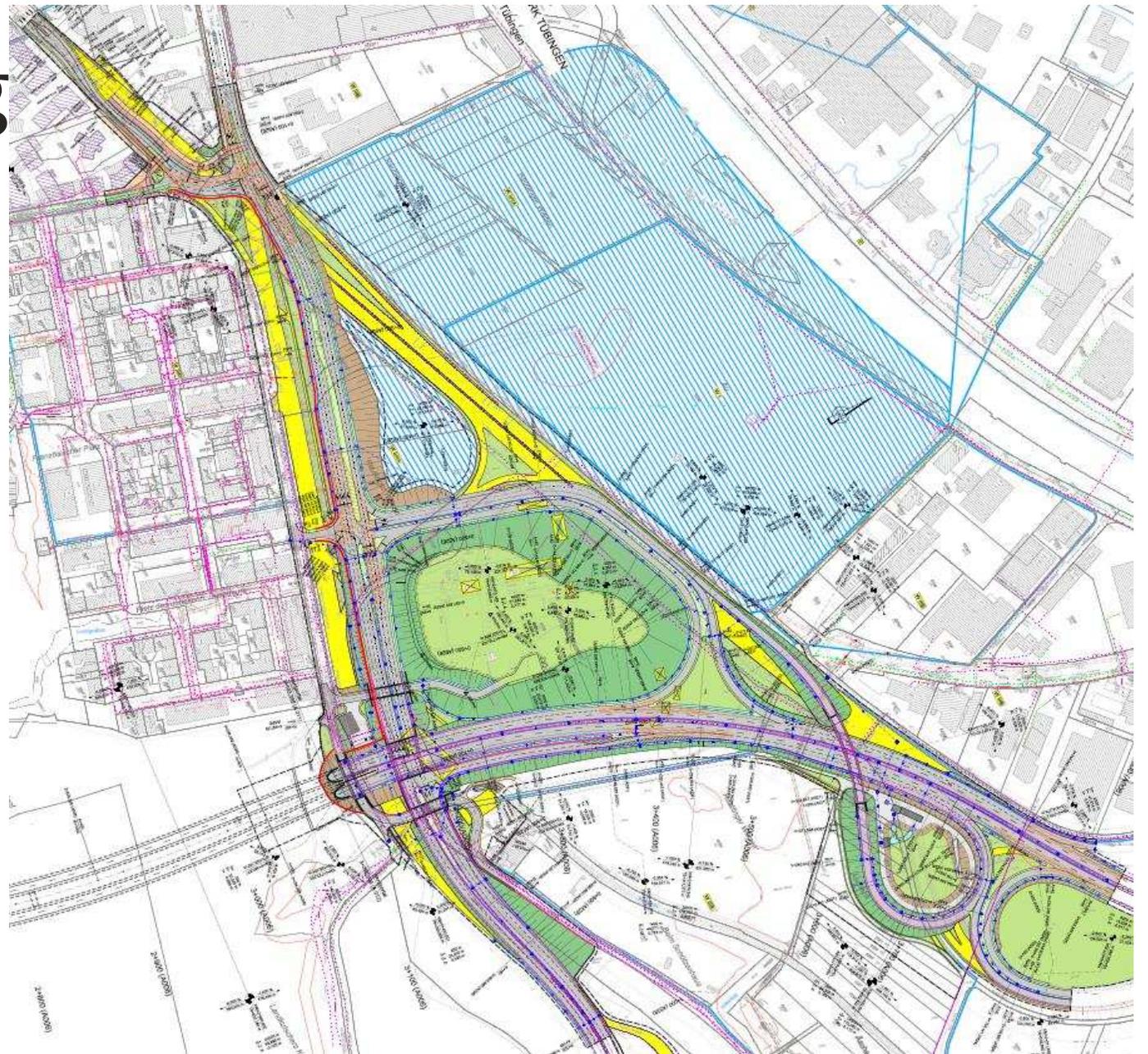
- Verschwenkung B 27 nach Osten
- Schindhaubasistunnel (2 Röhren) mit Tunnelportal und Betriebsgebäude
- Abstufung und Ausbau Hechinger Straße
- Verknüpfung mit AS Derendingen
- Anpassung Verbindungsweg Wankheim als Überführung
- Verlegung Bläsibach
- Niederschlagswasser wird gesammelt behandelt und in Bläsibach eingeleitet
- Unter- und Überführungsbauwerken
- Lärmschutzanlagen



Technische Planung

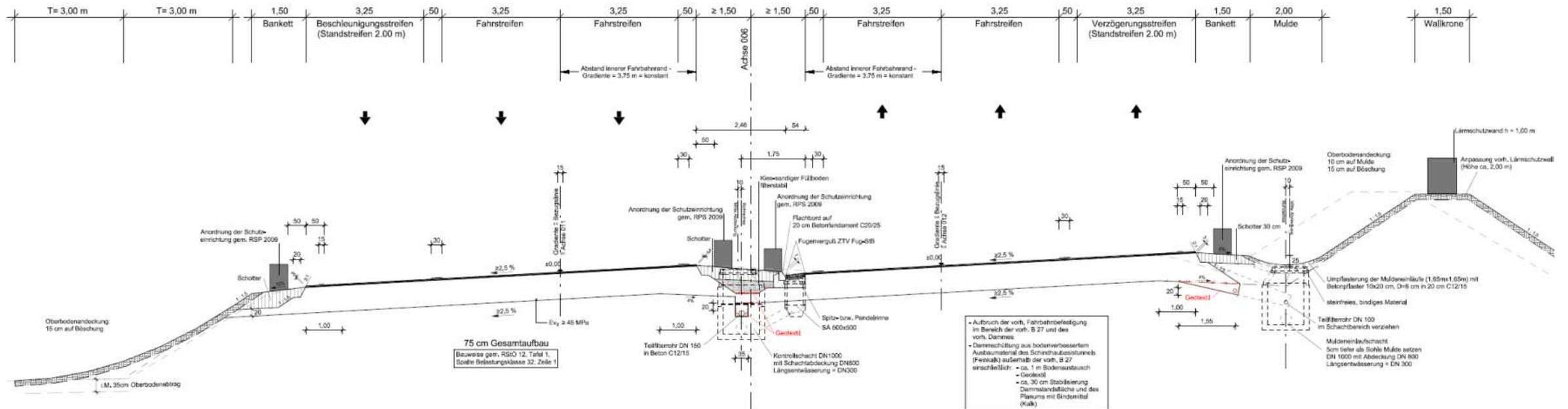
Knotenpunkt Nord (Tübinger Kreuz)

- B 27 mit Verschwenkung auf vorh. B 27
- Schindhaubasistunnel (2 Röhren) mit Tunnelportal und Betriebsgebäude
- Verknüpfung mit AS Lustnau
- Verschiebung der B 28 nach Norden (2-bahnig)
- Berücksichtigung Knoten B 28/B 27alt
- Anschluss Französisches Viertel
- Rückbau der bestehenden B 27/B 28
- Niederschlagswasser wird gesammelt behandelt und zum Neckar geleitet
- Unter- und Überführungsbauwerke
- Lärmschutzanlagen (LSW)



Technische Planung

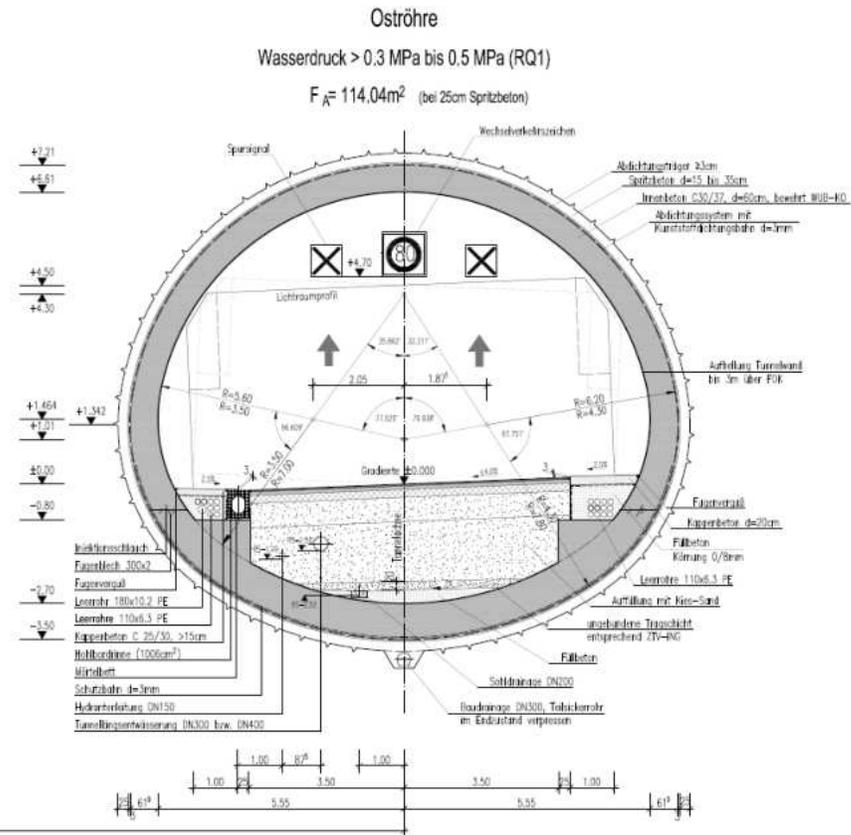
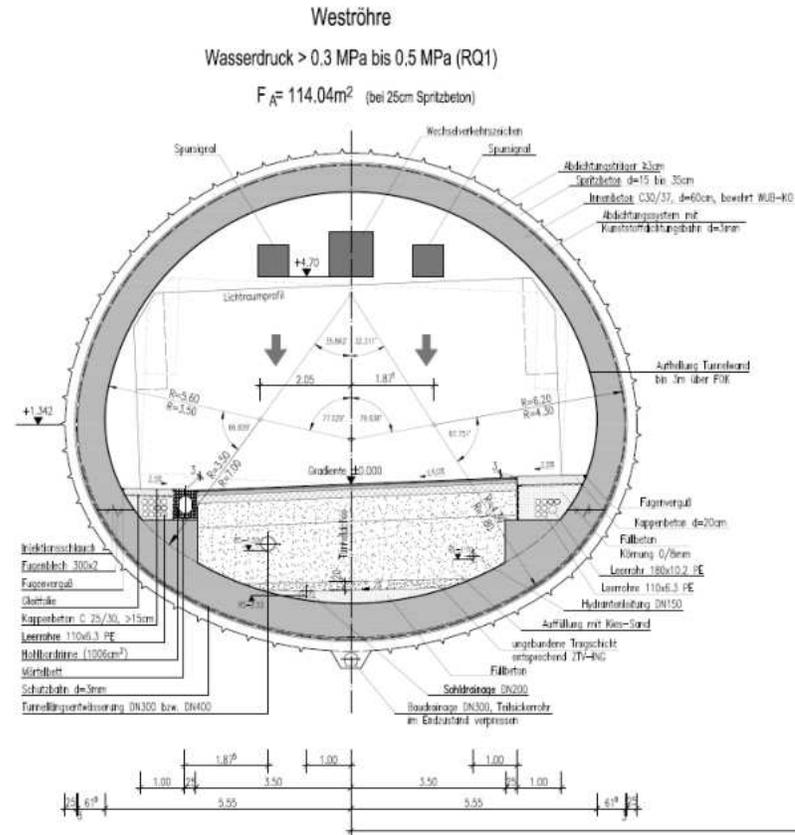
2-bahniger Querschnitt B 27



- modifizierter RQ 28 (EKA 2 gemäß RAA)
- 2-bahniger Querschnitt auf Grund der zu erwartenden Verkehrsbelastung notwendig (bis ca. 55.000 Kfz/24 h)
- Fahrbahnaufbau gemäß RStO 12
- Entwässerung

Technische Planung

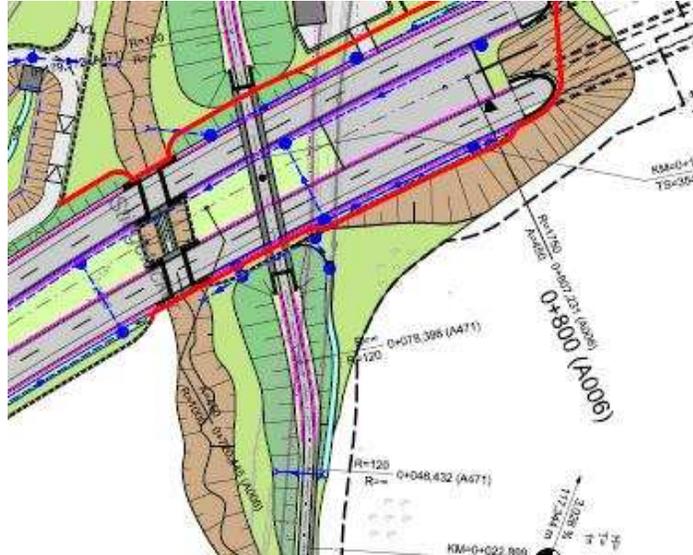
Querschnitt Schindhaubastunnel (bergmännische Bauweise)



- RQ 31t (EKA 2 gemäß RAA)
- 2-bahniger Querschnitt (2 Röhren) mit Pannenbuchten und Querstollen
- hohe zu erwartende Verkehrsbelastung (bis ca. 55.000 Kfz/24 h)
- Entwässerung

Technische Planung

Sonstige Bauwerke



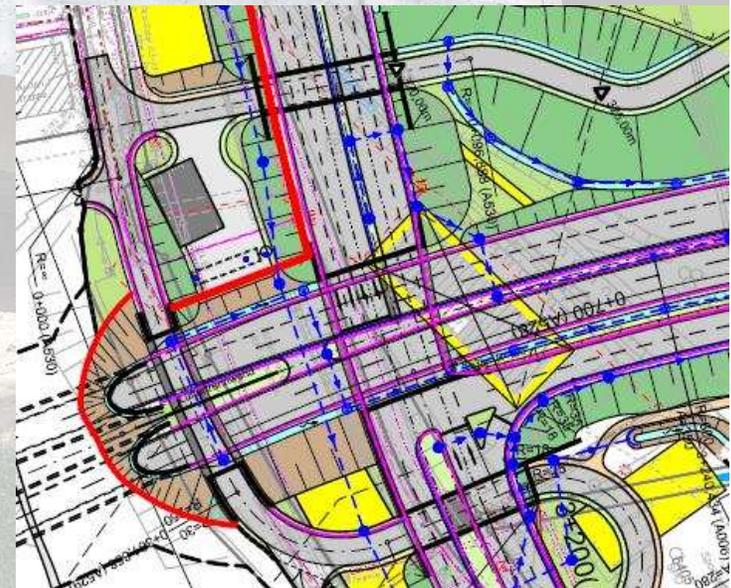
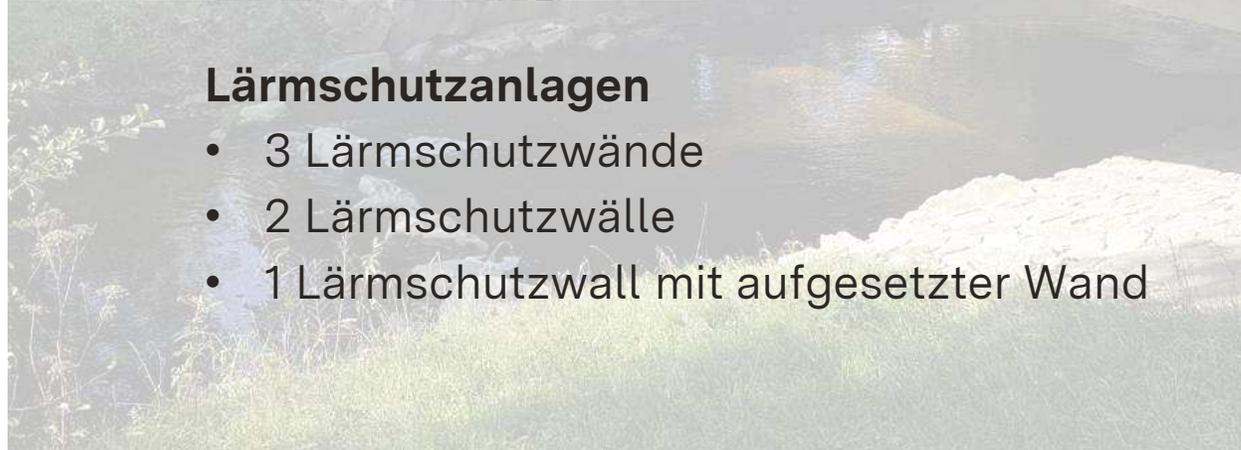
Ingenieurbauwerke

- 8 Unter- und Überführungsbauwerke
- 2 Stützwände



Lärmschutzanlagen

- 3 Lärmschutzwände
- 2 Lärmschutzwälle
- 1 Lärmschutzwall mit aufgesetzter Wand



Verkehrsuntersuchung

Herr Kesenheimer

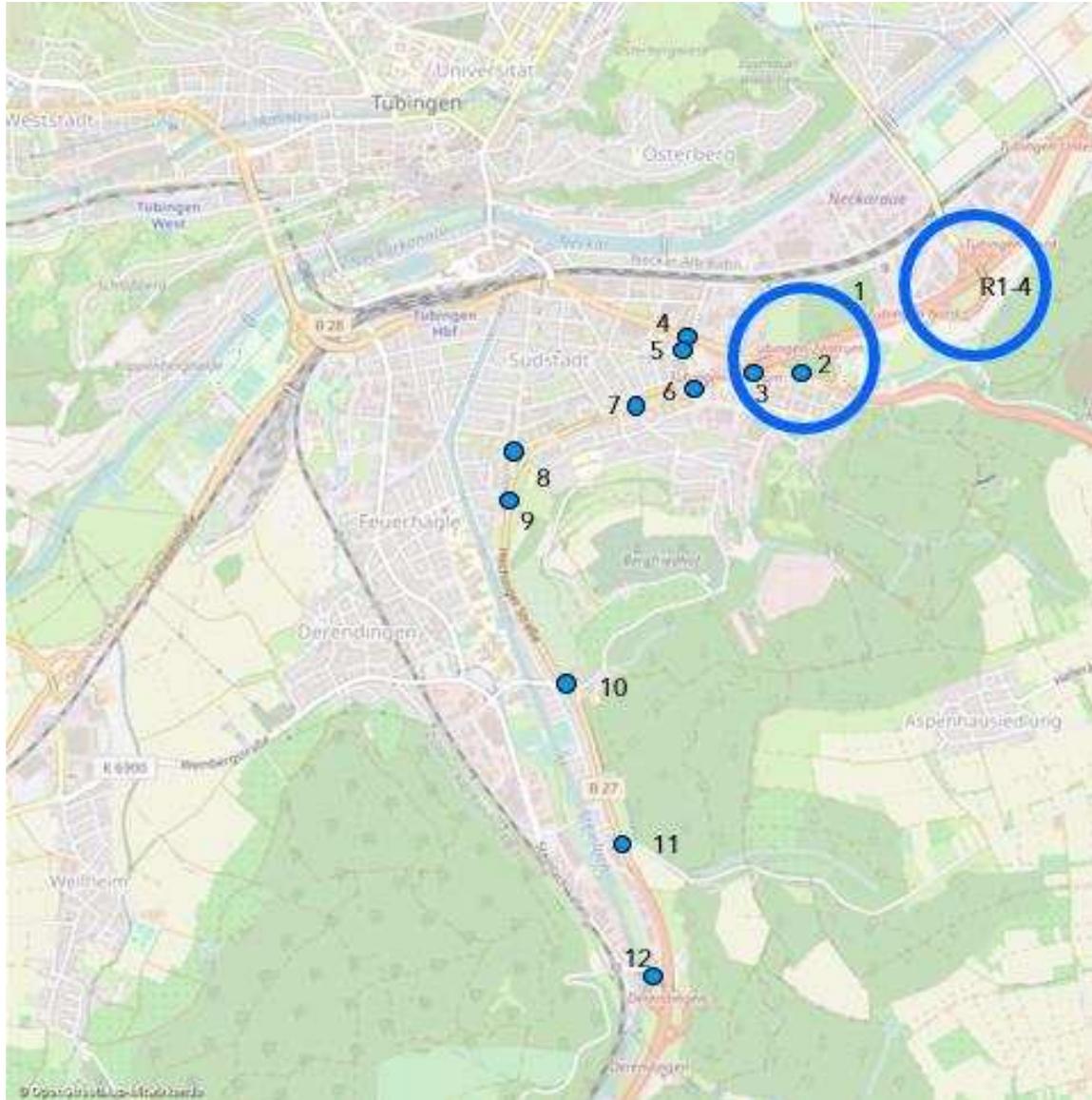
PTV Group PTV Planung Transport Verkehr GmbH

Agenda



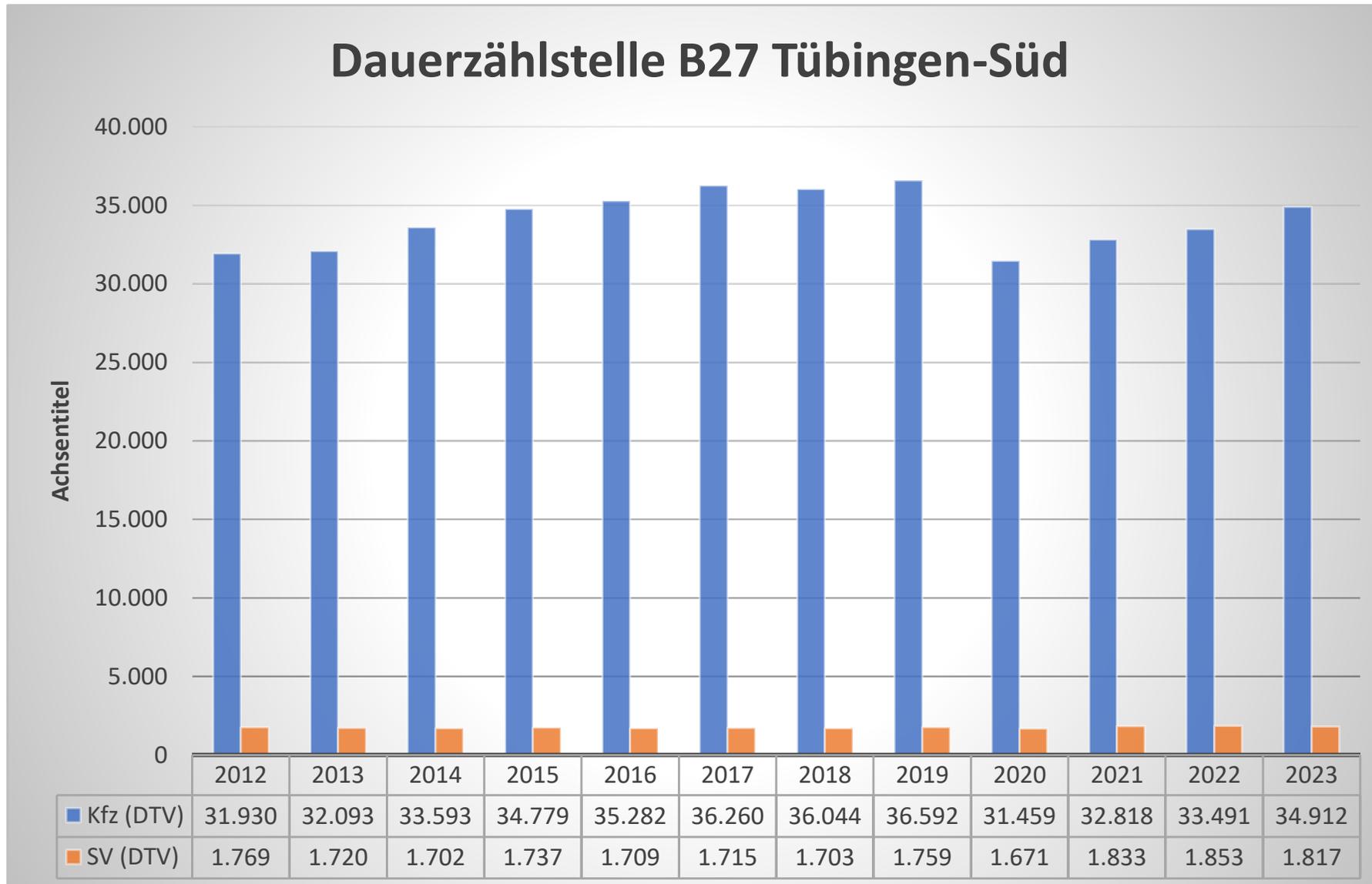
- Verkehrserhebung
- Analyse Nullfall 2021
- Verkehrsprognose 2035
- Planfallberechnung
- Verkehrstechnische Untersuchung
 - - Nordknoten
 - - Südknoten

Verkehrserhebung - Zählstellenplan



- K1: Tübinger Kreuz (alle Fahrtbeziehungen) 24h
- K2: B28 / Allee des Chasseurs 8h
- K3: B27 / Marienburger Straße 8h
- K4: B28 / Schweickhardtstraße 8h
- K5: Schweickhardtstraße/Eugenstraße 8h
- K6: B27/Schweickhardtstraße 8h
- K7: B27/Galgenbergstraße/Eberhardstraße 8h
- K8: Hechinger Eck: B27/Stuttgarter Straße 8h
- K9: B27/Heinlenstraße 8h
- K10: B27/Waldhörnlestraße/Sudhaus 8h
- K11: B27/Heerstraße 24h
- K12: Kreisverkehr Steinlachwasen 8h
- R1-4: B27/Tübingen Nord - alle Rampen 8h

Verkehrserhebung – Verkehrsentwicklung B 27 (Dauerzählstelle Tübingen-Süd)



Agenda



- Verkehrserhebung
- Analyse Nullfall 2021
- Verkehrsprognose 2035
- Planfallberechnung
- Verkehrstechnische Untersuchung
 - - Nordknoten
 - - Südknoten

Verkehrsbelastung Analyse Nullfall 2021



Agenda

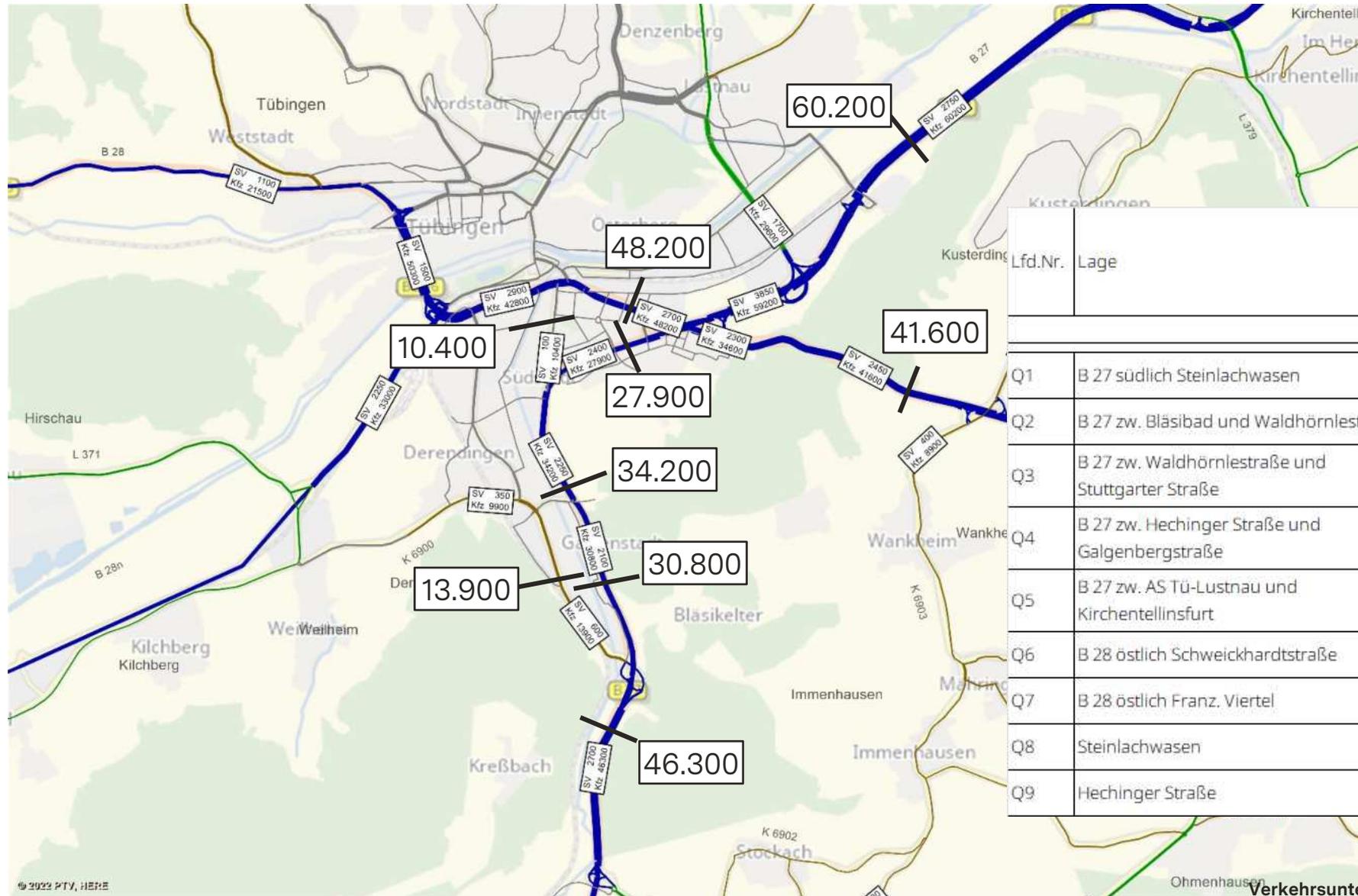


- Verkehrserhebung
- Analyse Nullfall 2021
- Verkehrsprognose 2035
- Planfallberechnung
- Verkehrstechnische Untersuchung
 - - Nordknoten
 - - Südknoten

Prognose Nullfall 2035 - Rahmenbedingungen

- Berücksichtigung Entwicklung von Flächen für Wohnen und Gewerbe entsprechend Angaben Stadt Tübingen
- Berücksichtigung Modal Split Tübingen
- Berücksichtigung Verlagerungseffekte Stadtbahn
- Berücksichtigung Verlagerungseffekte Radschnellweg
- Fortschreibung Prognose Bundesverkehrswegeplan 2030

Verkehrsbelastung Prognose Nullfall 2035



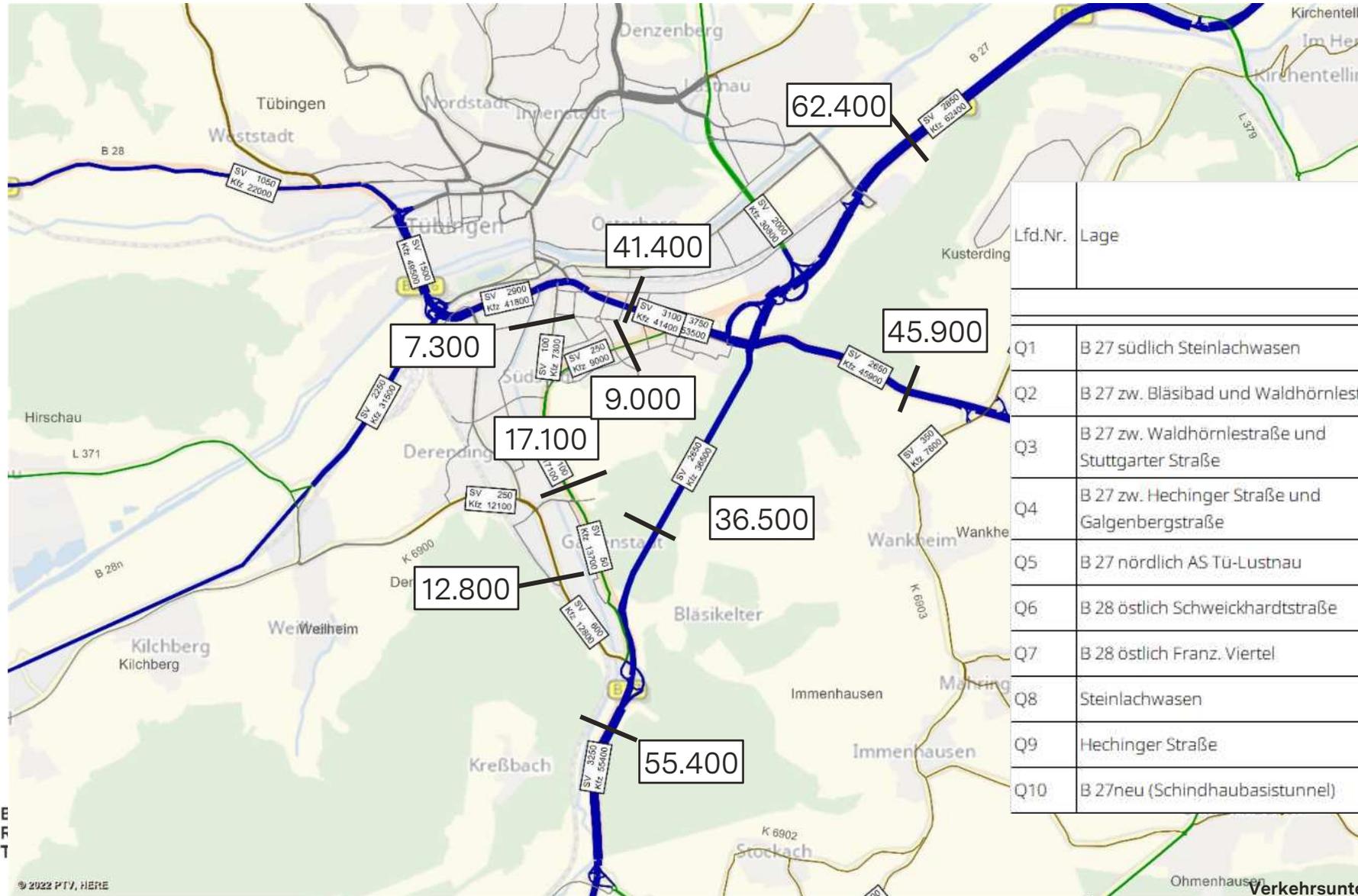
Lfd.Nr.	Lage	Analyse Nullfall 2021 (DTV-W5) [in Kfz/24h]	Prognose Nullfall 2035 (DTV-W5) [in Kfz/24h]	Differenz absolut [in Kfz/24h]	Differenz prozentual
Q1	B 27 südlich Steinlachwasen	42.600	46.300	3.700	8,7%
Q2	B 27 zw. Bläsibad und Waldhörlestraße	29.900	30.800	900	3,0%
Q3	B 27 zw. Waldhörlestraße und Stuttgarter Straße	33.100	34.200	1.100	3,3%
Q4	B 27 zw. Hechinger Straße und Galgenbergstraße	25.300	27.900	2.600	10,3%
Q5	B 27 zw. AS Tü-Lustnau und Kirchentellinsfurt	52.500	60.200	7.700	14,7%
Q6	B 28 östlich Schweickhardtstraße	47.100	48.200	1.100	2,3%
Q7	B 28 östlich Franz. Viertel	39.600	41.600	2.000	5,1%
Q8	Steinlachwasen	13.900	13.900	0	0,0%
Q9	Hechinger Straße	10.600	10.400	-200	-1,9%

Agenda



- Verkehrserhebung
- Analyse Nullfall 2021
- Verkehrsprognose 2035
- Planfallberechnung
- Verkehrstechnische Untersuchung
 - - Nordknoten
 - - Südknoten

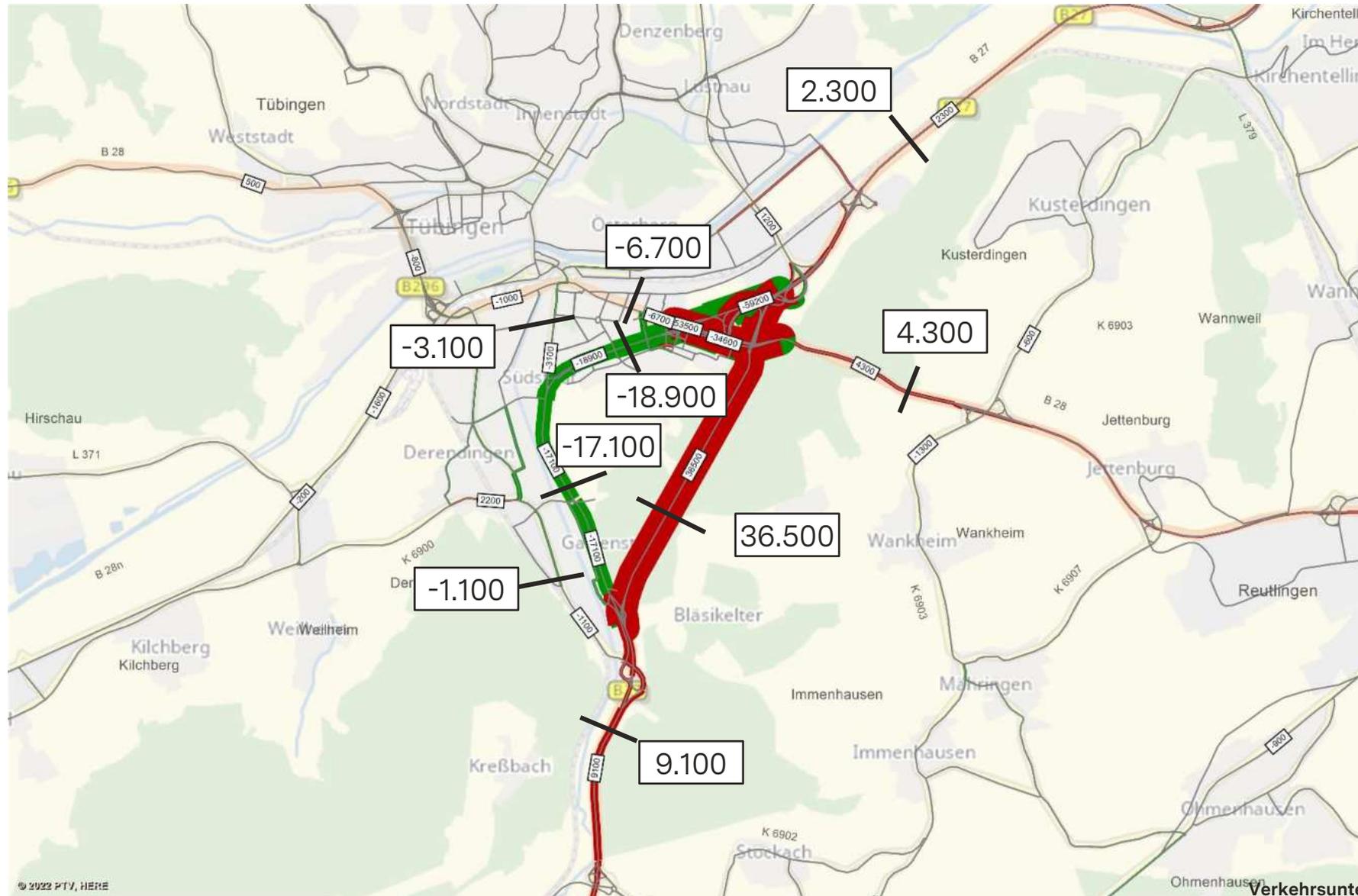
Verkehrsbelastung Planfall 2035 mit Schindhaubasistunnel



Lfd.Nr.	Lage	Prognose Nullfall 2035 (DTV-W5) [in Kfz/24h]	Planfall 2035 (DTV-W5) [in Kfz/24h]	Differenz absolut [in Kfz/24h]	Differenz prozentual
Q1	B 27 südlich Steinlachwasen	46.300	55.400	9.100	19,7%
Q2	B 27 zw. Bläsibad und Waldhörlestraße	30.800	13.700	-17.100	-55,5%
Q3	B 27 zw. Waldhörlestraße und Stuttgarter Straße	34.200	17.100	-17.100	-50,0%
Q4	B 27 zw. Hechinger Straße und Galgenbergstraße	27.900	9.000	-18.900	-67,7%
Q5	B 27 nördlich AS Tü-Lustnau	62.500	62.400	-100	-0,2%
Q6	B 28 östlich Schweickhardtstraße	48.200	41.400	-6.800	-14,1%
Q7	B 28 östlich Franz. Viertel	41.600	45.900	4.300	10,3%
Q8	Steinlachwasen	14.100	13.000	-1.100	-7,8%
Q9	Hechinger Straße	10.400	7.300	-3.100	-29,8%
Q10	B 27neu (Schindhaubasistunnel)		36.500	36.500	



Planfall 2035 mit Schindhaubasistunnel - Differenz zu Prognose Nullfall 2035

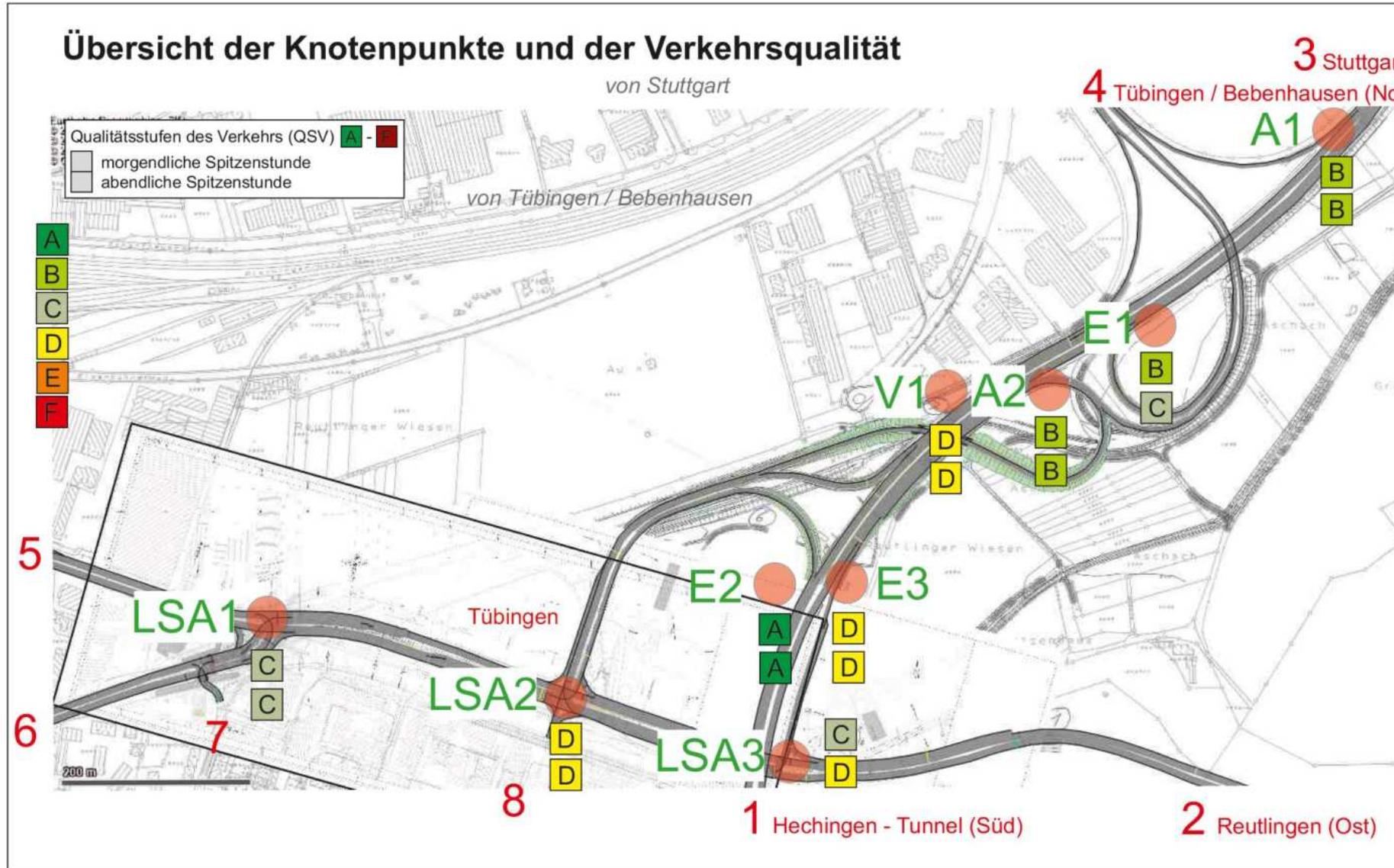


Agenda



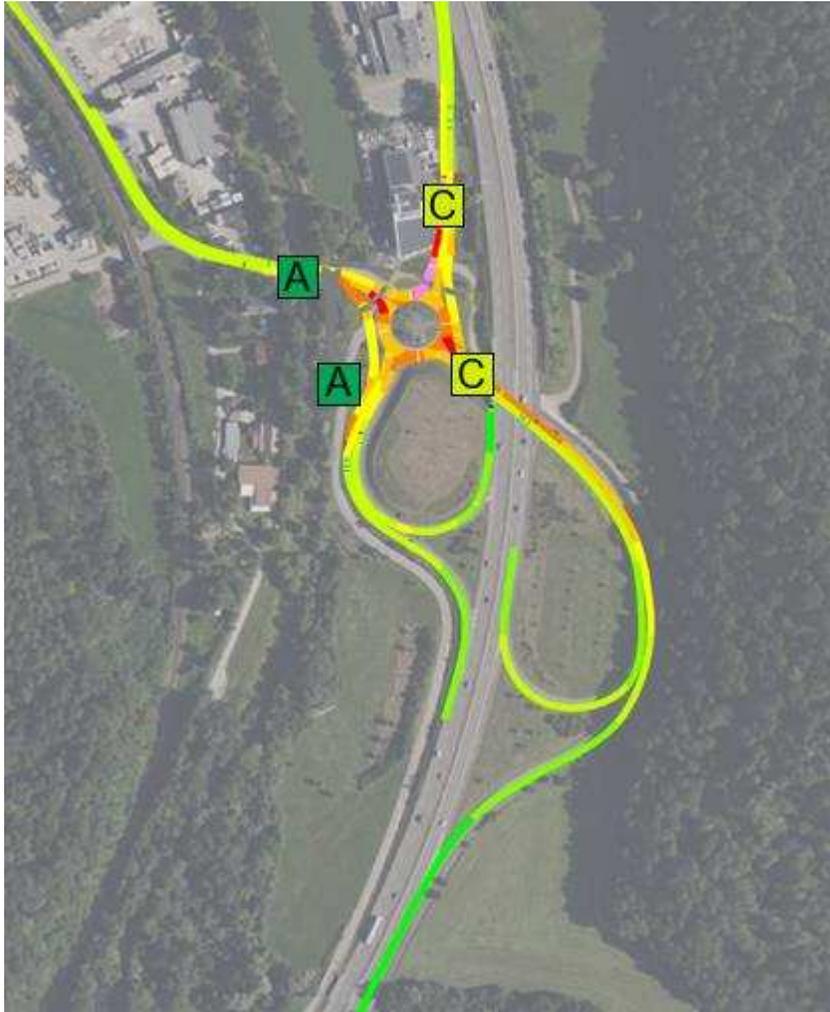
- Verkehrserhebung
- Analyse Nullfall 2021
- Verkehrsprognose 2035
- Planfallberechnung
- Verkehrstechnische Untersuchung
 - - Nordknoten
 - - Südknoten

Leistungsfähigkeit Nordknoten – Rechnerische HBS-Nachweise

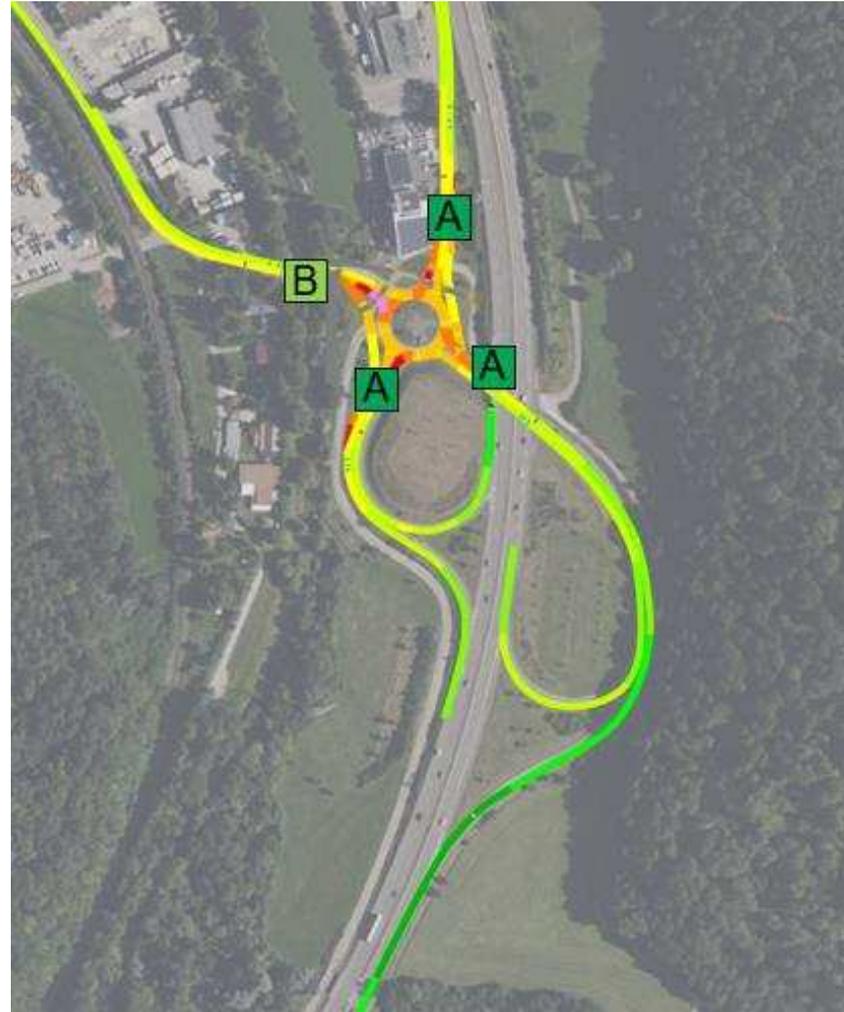


Leistungsfähigkeit Südnoten – Ergebnisse Mikrosimulation

Morgenspitze



Abendspitze



Immissionen

Herr John-Tschoeppe

KREBS+KIEFER Service GmbH

Schindhaubasistunnel

Schalltechnische Untersuchung 16. BImSchV

Grundlagen

- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) -> gilt für den Bau von Straßen
- Berechnungsvorschrift Straßenverkehrslärm RLS-19

Schindhaubasistunnel

Schalltechnische Untersuchung 16. BImSchV

Vorgehensweise

- Aufstellung digitales 3D-Berechnungsmodell (Schallquellen- und Ausbreitungsmodell)
- Ermittlung Straßenverkehrsemissionen (Prognose 2035)
- Ermittlung Immissionen – Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vorhanden?
- Abwägung aktive Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. Lärmschutzwände
- Ermittlung Vorzugsvariante aktive Schallschutzmaßnahmen

Schindhaubasistunnel

Schalltechnische Untersuchung 16. BImSchV

Ergebnisse

- Bereich Süd:
 - Lärmschutzwand $h = 1,0\text{m}$ auf vorhandenem Erdwall, Länge $l = 96\text{m}$
- Bereich Nord:
 - Lärmschutzwand $h = 5,0\text{m}$, Länge 396m
 - Lärmschutzwand $h = 5,0\text{m}$, Länge 239 m

Schindhaubasistunnel

Schalltechnische Untersuchung 16. BImSchV

Ergebnisse

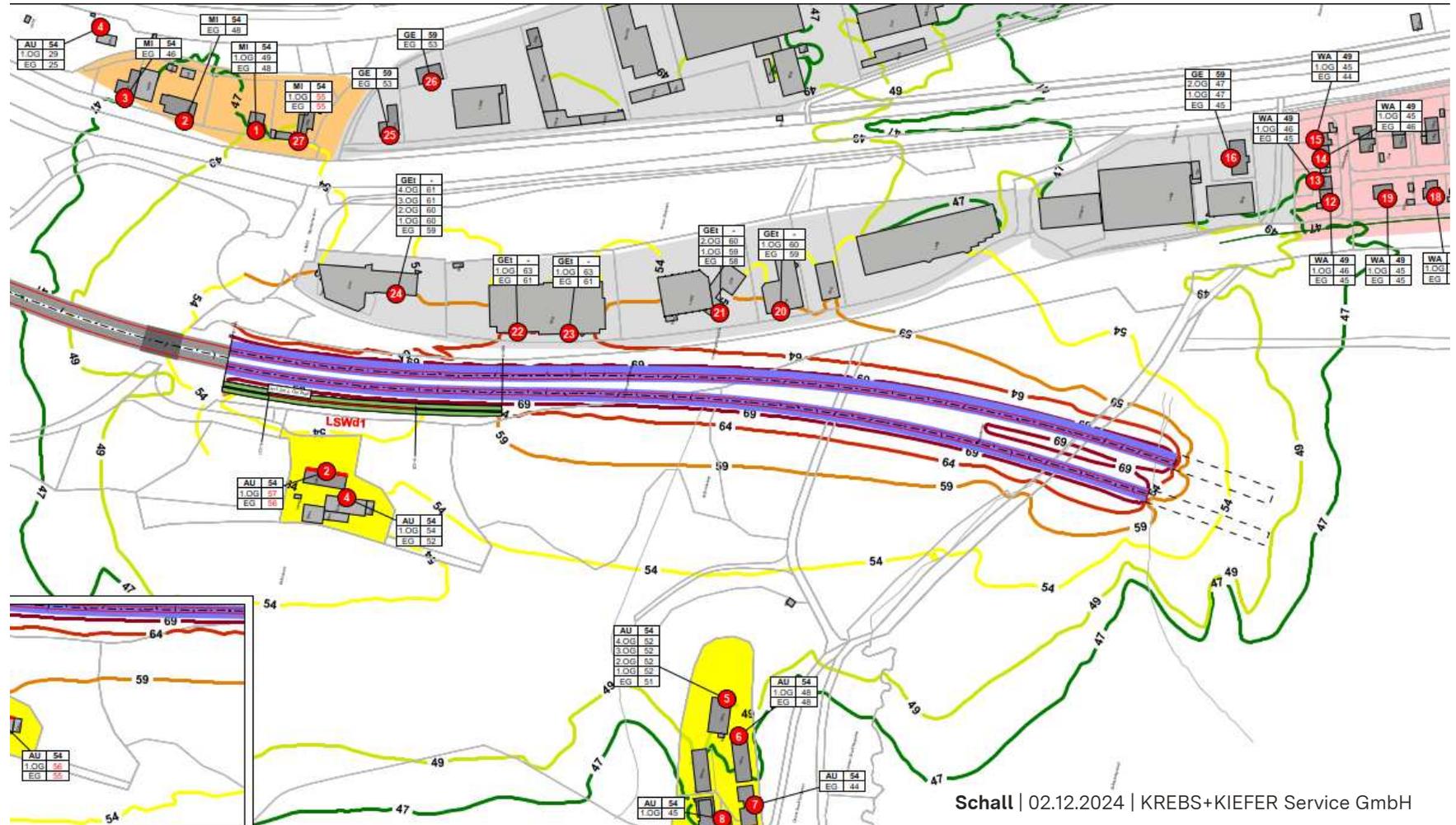
- verbleibende Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
 - Bereich Süd: 3 Gebäude
 - Bereich Nord: 18 Gebäude

- hier besteht ein Anspruch dem Grunde nach auf passiven Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster, etc.)

Schindhaubasistunnel

Schalltechnische
Untersuchung 16.
BlmSchV

Ergebnisse
Bereich Süd



Schindhaubasistunnel

Schalltechnische
Untersuchung 16.
BlmSchV

Ergebnisse
Bereich Nord



Schindhaubasistunnel

Gesamtlärm

Grundlagen

- Eine Verkehrslärmerhöhung, die durch den Bau eines Verkehrsweges entsteht, darf der Rechtsprechung zufolge zu keiner gesundheitsgefährdenden Gesamtbelastung führen
- Berücksichtigung von Straßen- und Schienenverkehr
- Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung: 70 dB(A) im Tagzeitraum und 60 dB(A) im Nachtzeitraum
- Vergleich des Prognose-Nullfall 2035 mit Prognose-Planfall 2035

Schindhaubasistunnel

Gesamtlärm

Ergebnisse

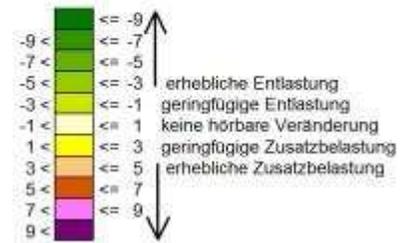
- geänderte Verkehrsbelastung durch Verlagerung in Schindhaubasistunnel
- Kompensation der Zusatzbelastung durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände)
- Gesundheitsgefährdung der Anwohner ist größtenteils nicht zu erwarten, da die Schwellenwerte 70 dB(A) im Tag- und 60 dB(A) im Nachtzeitraum weder bei den meisten Gebäuden erstmalig erreicht bzw. weiter erhöht werden.
- bei 2 Gebäuden Zusatzbelastungen > 70 / 60 dB(A) – Anspruch dem Grunde nach auf passiven Schallschutz

Schindhaubasistunnel

Gesamtlärm

Differenzlärmappe
Süd

Pegeldifferenzen
Prognose-Planfall/Prognose-Nullfall
in dB(A)

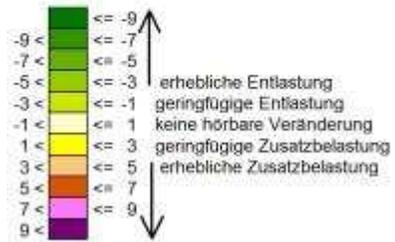


Schindhaubasistunnel

Gesamtlärm

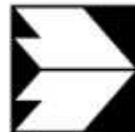
Differenzlärnkarte
Nord

Pegeldifferenzen
Prognose-Planfall/Prognose-Nullfall
in dB(A)



Klimagutachten

Herr Nagel
Lohmeyer GmbH



B 27, TÜBINGEN (BLÄSIBAD) – B 28, SCHINDHAUBASISTUNNEL, ABSCHÄTZUNG DER TREIBHAUSGAS-EMISSIONEN

Dipl.-Geogr. T. Nagel

Am 31.08.2021 ist das Klimaschutzgesetz (KSG, 2019) in Kraft getreten. Im Juli 2024 wurde die Neufassung des Bundes-Klimaschutzgesetzes veröffentlicht (KSG, 2024).

Für Straßenplanvorhaben ist damit der Fachbeitrag „Globales Klima“ vorzulegen. Dazu gibt es folgende länderübergreifende Beschreibungen:

ARS 03/2023: Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung

FGSV 2023: Ad-hoc-Arbeitspapier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben“ (AP Klimaschutz Straße)

Gegenüber dem Jahr 1990 mit ca. 1 251 Millionen Tonnen CO₂ eq pro Jahr sollen bis 2035 die CO₂ eq-Freisetzung um 77% auf ca. 288 Millionen Tonnen pro Jahr verringert werden.

- verkehrsbedingte THG-Emissionen (Betriebsphase), fossiler Treibstoffverbrauch und Vorkette für Strom und fossile Brennstoffe
- THG-Emissionen aus dem Lebenszyklus des Vorhabens (Bau, Betrieb und Unterhaltung)
- Flächenangaben für Landnutzungsänderungen

Basierend auf: Verkehrsdaten Prognose 2035, Emissionsfaktoren der Emissionsdatenbank für Kfz-Verkehr HEBFA 4.2

THG-Emission in t CO ₂ -eq/a		Änderung gegenüber Prognosenullfall		Fahrleistung in Mio. km/a	Änderung gegenüber Prognosenullfall	
kleinräumiger Bereich im Zuge der bestehenden B 27 und B 28 um Schindhaubasistunnel						
Prognosenullfall	10 907	-	-	88.8	-	-
Planfall	11 845	+938 t/a	+8.6 %	101.2	+12.4 Mio. km/a	+14.0 %
lokales Straßennetz entsprechend den Ausarbeitungen des Luftschadstoffgutachtens						
Prognosenullfall	37 436	-	-	292.3	-	-
Planfall	39 399	+1 963 t/a	+5.2 %	314.0	+21.7 Mio. km/a	+7.4 %
erweitertes Straßennetz mit regionalem Umgriff entsprechend den Ergebnisabbildungen des Verkehrsgutachtens						
Prognosenullfall	77 622	-	-	620.7	-	-
Planfall	81 100	+3 478 t/a	+4.5%	652.8	32.1 Mio. km/a	+5.2%

Untersuchungs- fälle	THG-Emission in t CO ₂ eq/a Elektroantrieb	Änderung gegenüber Prognosenullfall		THG-Emission in t CO ₂ eq/a fossile Brennstoffe	Änderung gegenüber Prognosenullfall	
Prognosenullfall	8 731	-	-	17 041	-	-
Planfall	9 150	+419 t/a	+4.8 %	17 808	+767 t/a	+4.5 %

Straßenkategorie	Gesamtfläche in m ²	Spezifische THG-Emissionen in kg/(m ² *a)	t CO ₂ eq/a
Fahrbahn (inkl. Brücken- und Tunnelabschnitte)	134 640	4.6	619
Wirtschaftswege	7 045	2.8	20
Verkehrsanlage	141 685	-	639
Aufschlag Tunnelabschnitte	43 035	27.1	1 166
Aufschlag Brückenabschnitte	3 035	12.6	38
Summe	-	-	1 843

Innerhalb der Baufeldgrenze des Planvorhabens erfolgt keine Inanspruchnahme von Bodenkomplexen wie Moore oder moorähnliche Böden.

Innerhalb der Baufeldgrenze erfolgen Inanspruchnahmen von

- Waldflächen,
- Auenwaldflächen,
- Gehölz- und Feldgehölzflächen,
- Magerrasenflächen,
- Feuchte Hochstauden-Biotopflächen,
- Baumstandorten,

für die innerhalb der Baufeldgrenzen Wiederherstellungen vorgesehen sind.

Für kleine Bereiche von Nasswiesenflächen und Biotopflächen sind Wiederherstellungen innerhalb der Baufeldgrenze und Aufwertungen außerhalb vorgesehen.

Bezüglich der Landnutzung werden keine wesentlichen Veränderungen der THG-Speicher und THG–Senkenfunktionen von Boden-Vegetationskomplexen angestrebt.

Landschaftsplanung

Herr Menz

menz umweltplanung

Bestandserfassung und -bewertung

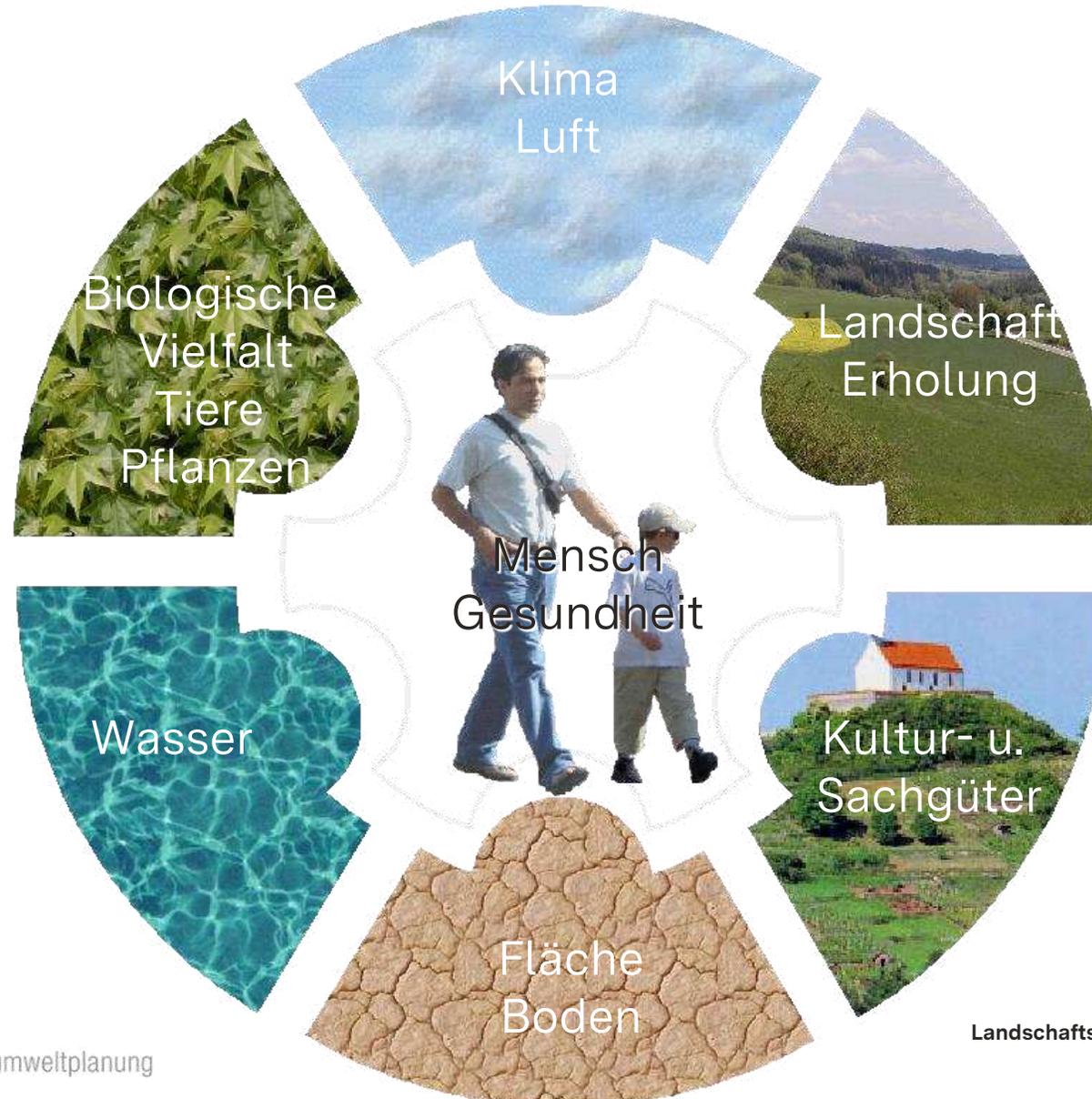


Abb. © N. Menz 2022

Bestandserfassung Flora und Fauna

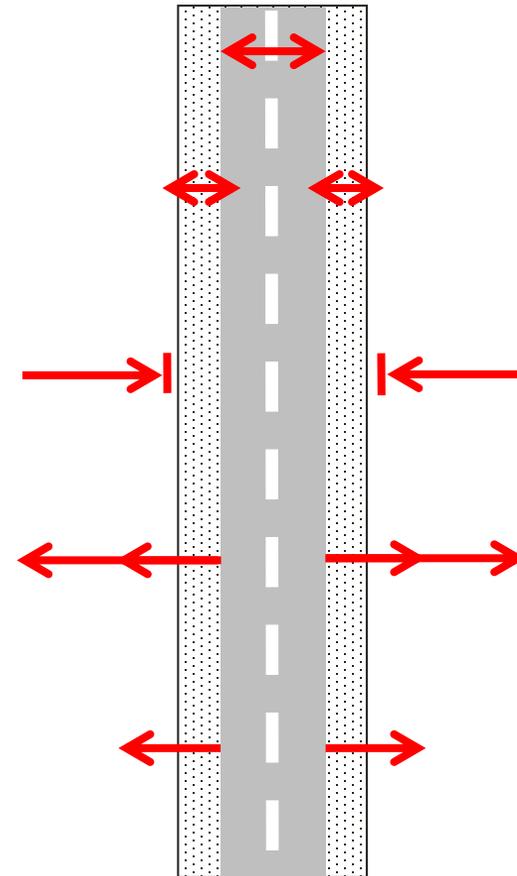
- **Flora:** flächendeckende Biotoptypenkartierung, FFH-Lebensraumtypen, gesetzlich geschützte Biotope
- **Fauna Arten und Artengruppen:**
 - Brutvögel
 - Fledermäuse
 - Amphibien
 - Schmale Windelschnecke
 - Holzbewohnende Käfer
 - Reptilien
 - Fische / Steinkrebs
 - Haselmaus und Nachtkerzenschwärmer



Wichtige vorhabenspezifische Wirkfaktoren

Wirkfaktoren

- Direkter, dauerhafter Flächenentzug
- Temporäre Flächeninanspruchnahme
- Flächenzerschneidung / Barrierewirkung
- Nichtstoffliche Einwirkungen (Schall, Erschütterung, Bewegung, Beleuchtung)
- Stoffliche Einwirkungen (v. a. Schadstoff-, Salzeintrag)



Konfliktschwerpunkte Süd (Bestand)



Bestand © Kleeblatt Medien 2024

Konfliktschwerpunkte Süd

Planung © Kleeblatt Medien 2024



- Zerschneidung Lebensraum v.a. Fledermäuse
- Inanspruchnahme Tierlebensräume
- Inanspruchnahme Wald, Großseggenried, Magerwiese
- Überbauung Gewässer
- Verlärmung Erholungsraum

Konfliktschwerpunkte Nord (Bestand)

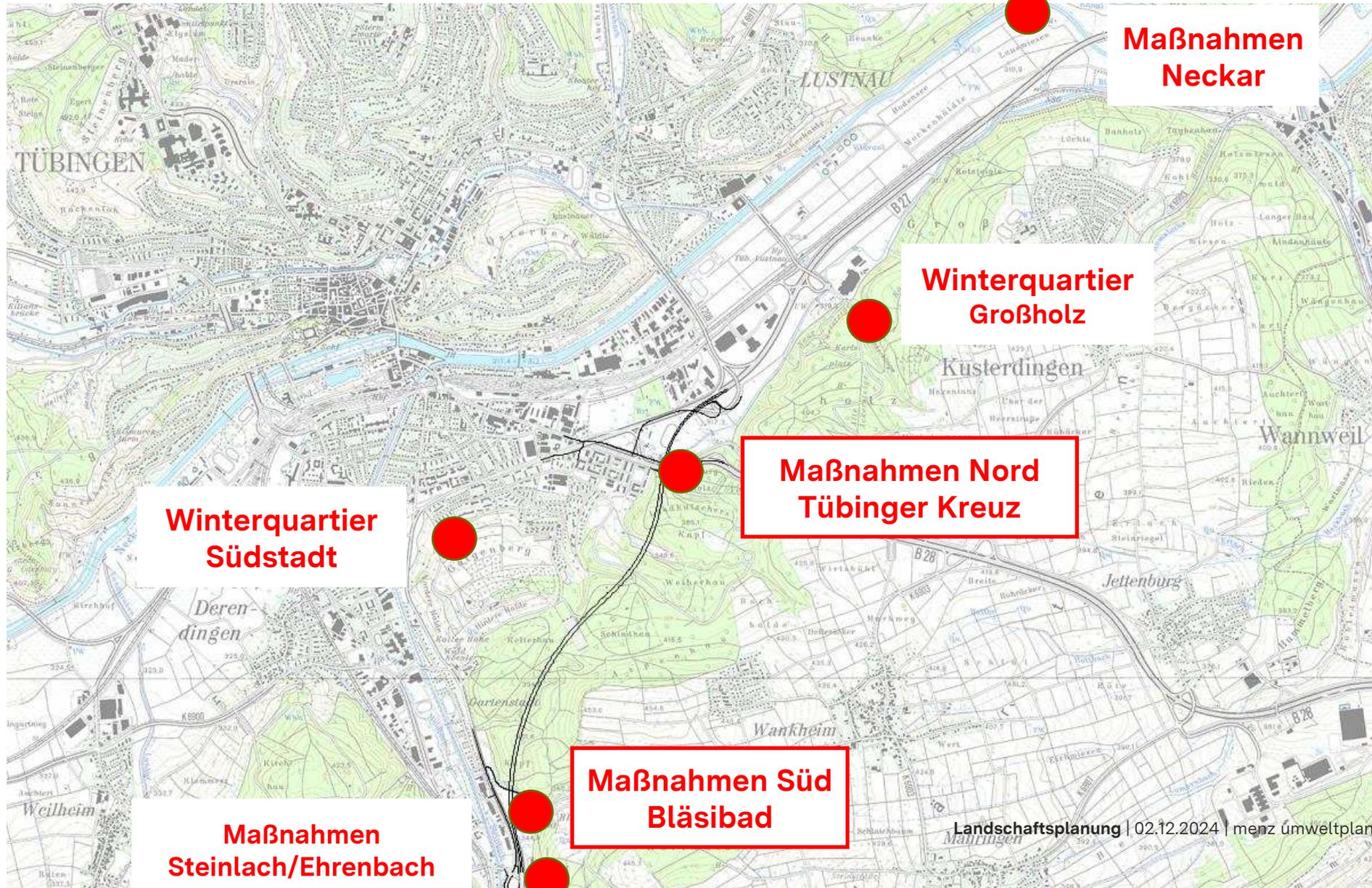


Konfliktschwerpunkte Nord

- Inanspruchnahme Lebensraum (z.B. Zauneidechse, Brutvögel)
- Inanspruchnahme Wald, Magerwiese
- Überbauung Gewässer
- Verlust und Verlärmung Erholungsraum



Maßnahmenübersicht

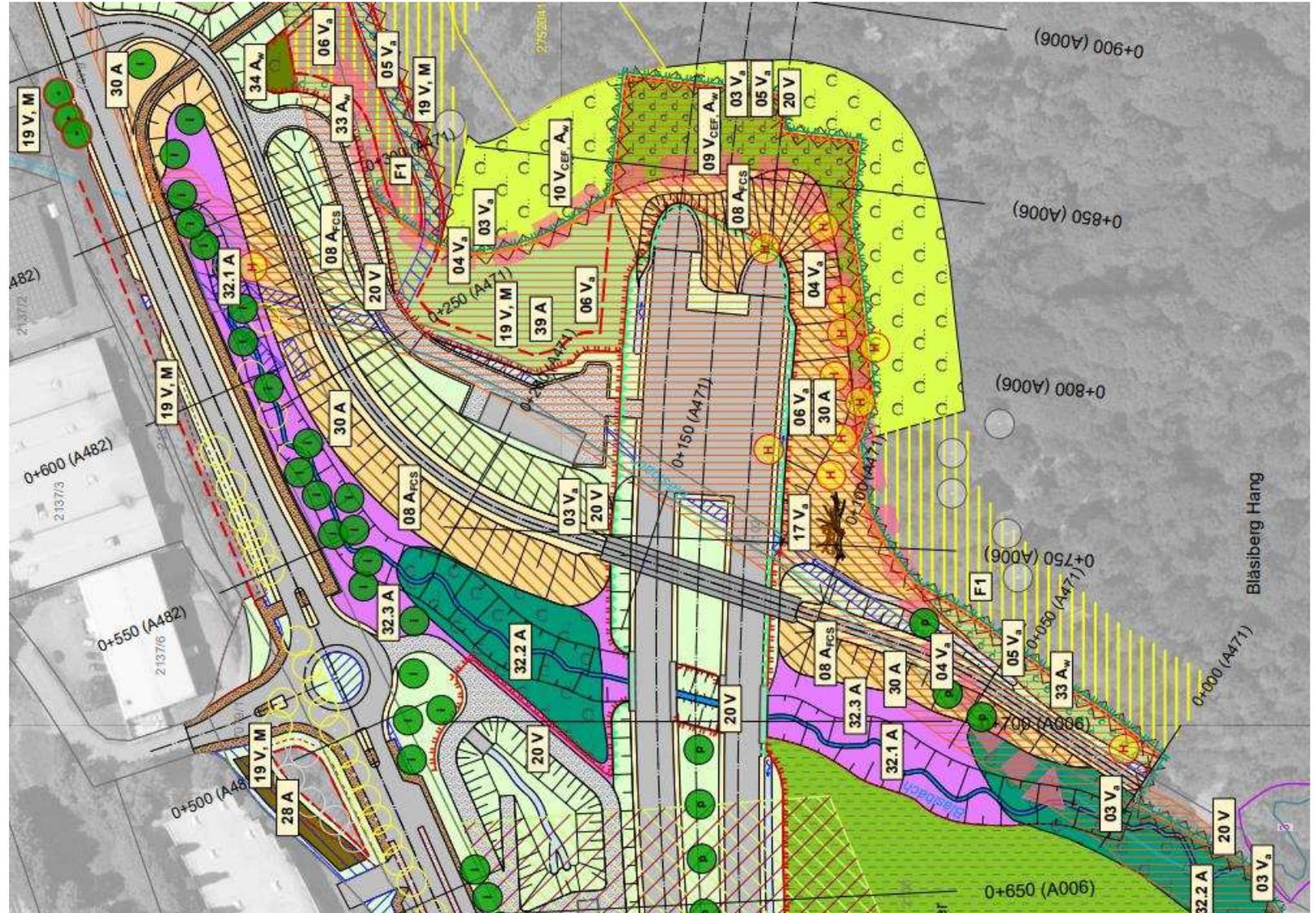


Maßnahmen Süd - Bläsibad



Maßnahmen Süd - Bläsibad (Auswahl)

- Fledermausquerungshilfen, Leitstrukturen
- Schutzeinrichtungen für Wild und Amphibien
- naturnahe Waldrandgestaltung im Baufeld
- naturnahe Verlegung Bläsibach
- Vernässung Großseggenried
- Anlage Zauneidechsenhabitate
- Archäologische Erkundungen



Gewässergestaltung Bläsibach

Beispiel: Entwicklung eines naturnahen Bachabschnittes



© N. Menz 2013

Maßnahmen Nord – Tübinger Kreuz



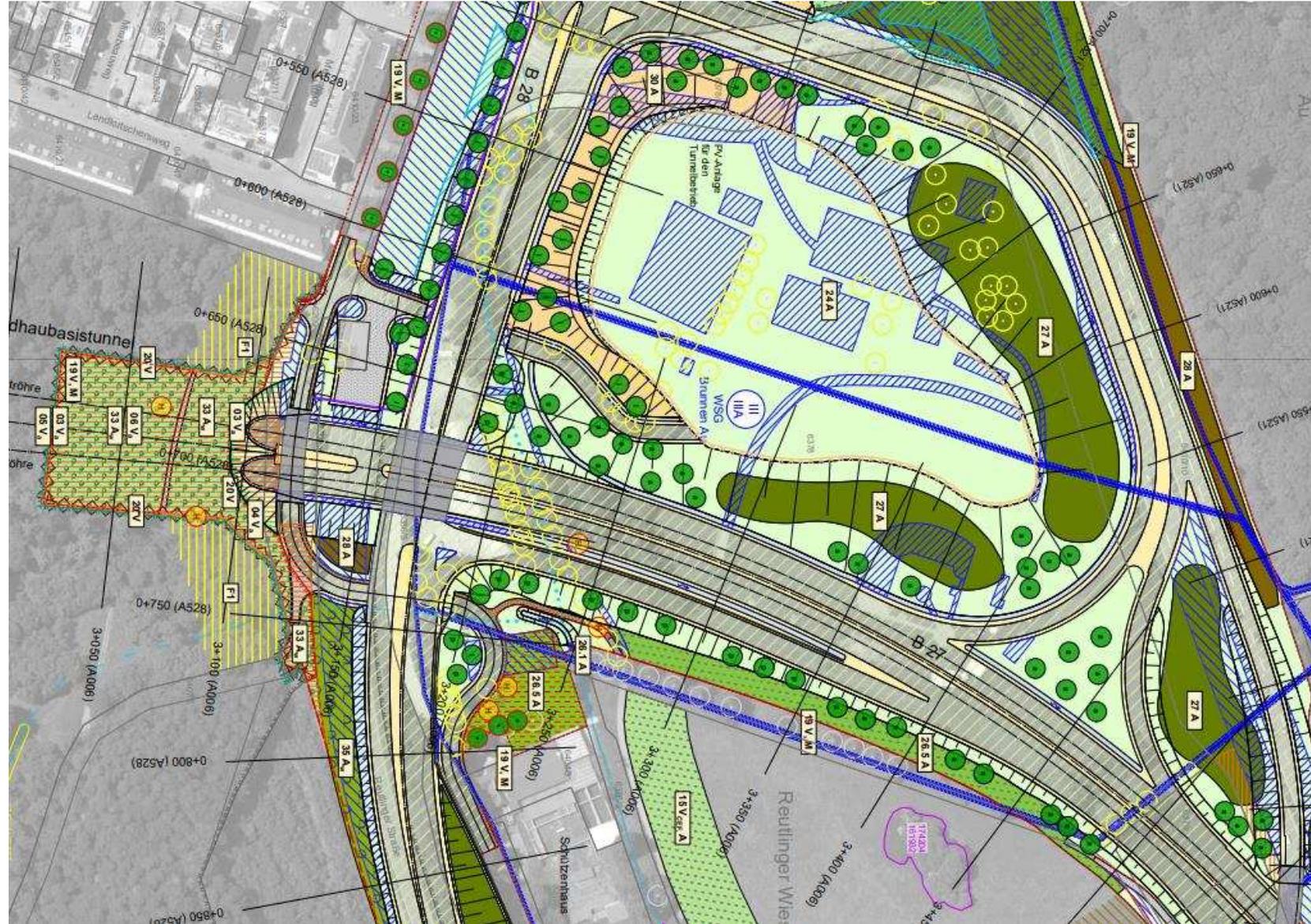
Maßnahmen Nord – Tübinger Kreuz (Auswahl)

- Entsiegelung Straßenabschnitte (z.B. B 27 alt und B 28 alt)
- Anlage naturnaher Laubwald B 27 alt
- Baumschutz entlang B 28



Maßnahmen Nord – Tübinger Kreuz (Auswahl)

- Gebäuderückbau
- Geländemodellierung
- Anlage Feldhecken, Einzelbäume
- Waldrandgestaltung auf Baufeld
- Fledermausquerungshilfen
- Schutzeinrichtungen für Wild



Modellierung Nord – Tübinger Kreuz



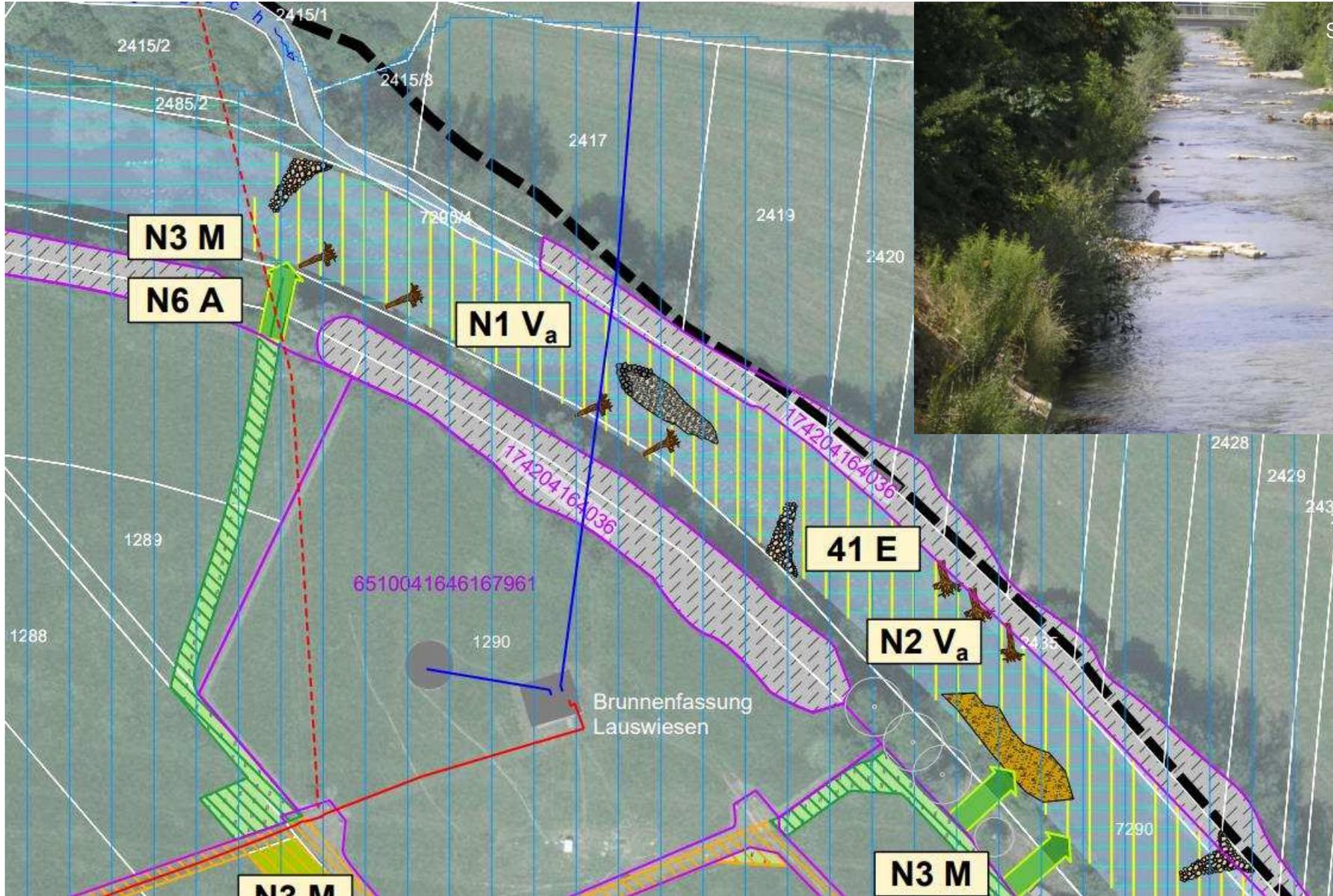
Winterquartiere für Fledermäuse



Winterquartier Gewann Großholz



Maßnahmen im Neckar



Steinbuhnen © menz umweltplanung 2008

- Anlage von
- Raubäumen
 - Steinbuhnen
 - Kiesbänken

Eingriffs- und Ausgleichsbilanz (Auszug)

Gesamtbilanz

- Beanspruchung 33,8 ha (davon bereits versiegelt 10,4 ha oder bereits Straßennebenflächen 8,4 ha)
- Ausgleich und Ersatz 28,7 ha (davon auf Straßennebenflächen 15,8 ha)

	Boden	Wald	Geschützte Biotope (ohne Wald)	Gewässer
Eingriff	Neuversiegelung 7,3 ha	Inanspruchnahme 3,3 ha	Inanspruchnahme 3,1 ha	Überbauung
Ausgleich	Entsiegelung 4,6 ha	Aufforstung 3,7 ha; Entwicklung 5 ha	Anlage und Sanierung 4,5 ha	Neuentwicklung und Aufwertung (Bläsibach, Blaulach, Neckar)

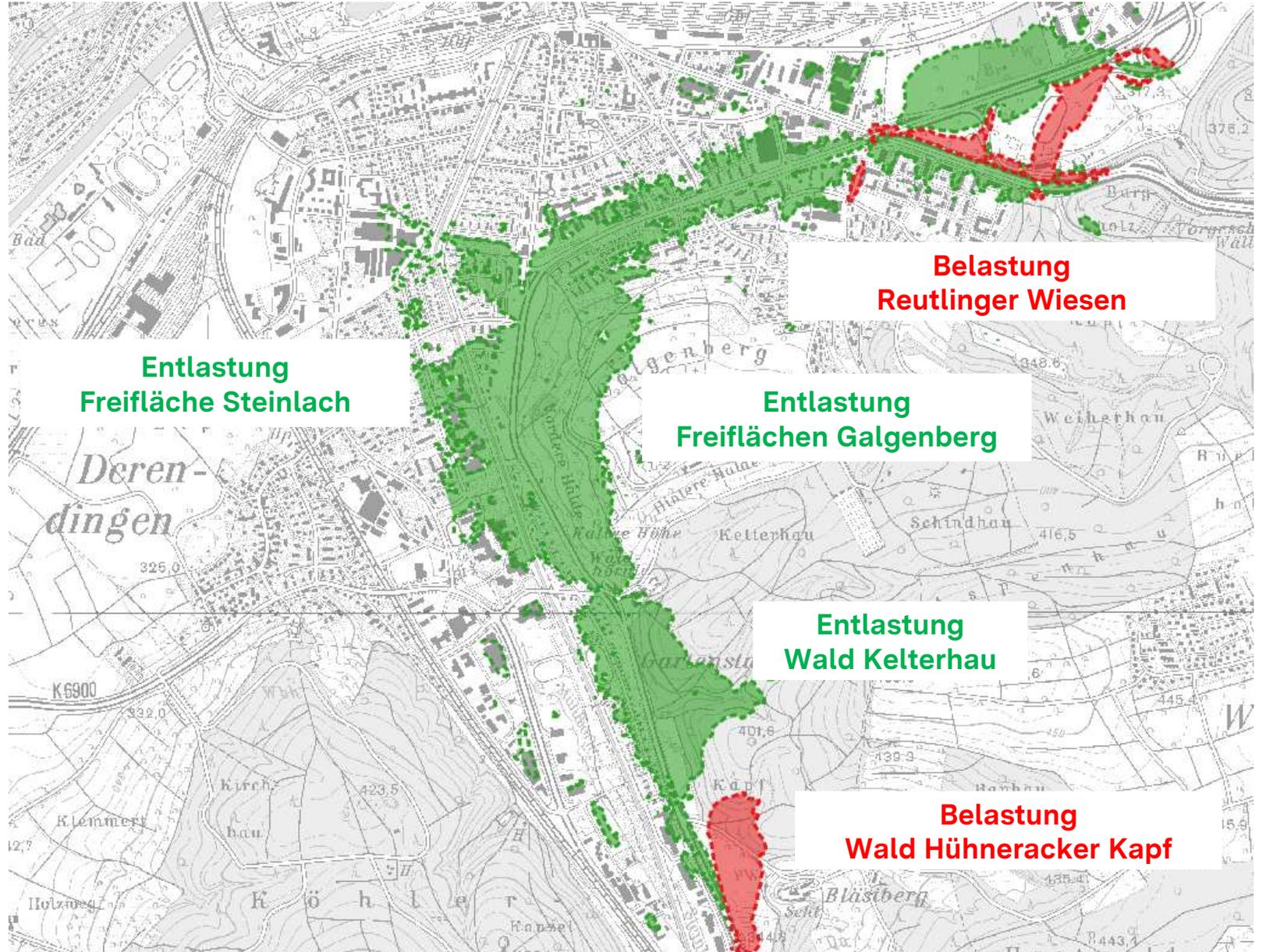
Be- und Entlastung Lärm

- Erhebliche Lärmzunahme davon 12 ha in Erholungsräumen
- Erhebliche Lärmabnahme davon 39,4 ha in Erholungsräumen

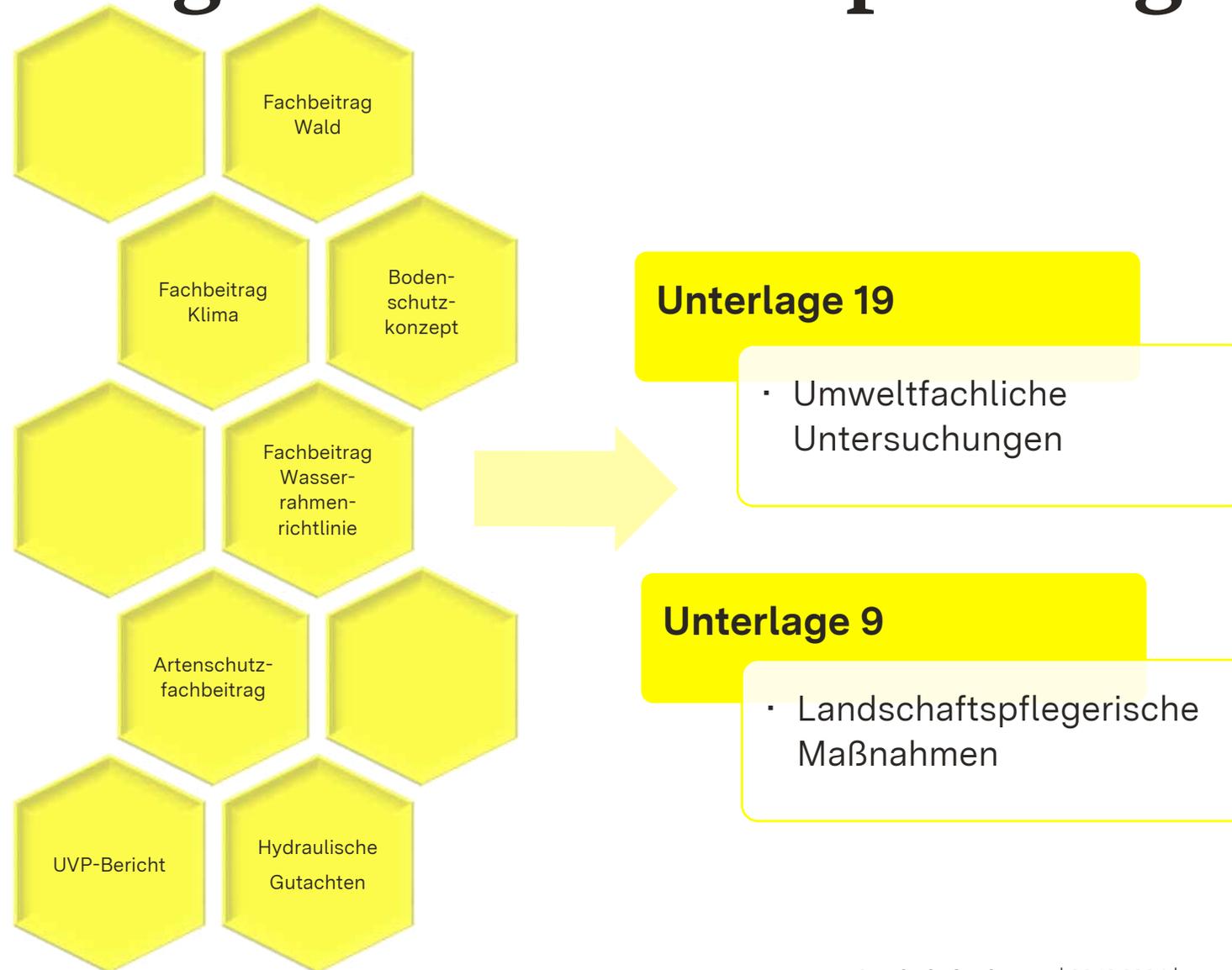
Grenzen der Be- und Entlastung

--- -3 dB(A) = erhebliche Abnahme

--- +3 dB(A) = erhebliche Zunahme



Unterlagen Landschaftsplanung



Ablauf des Planfeststellungsverfahrens und Ausblick

Herr Kittelberger

Referatsleiter, Referat 44 – Planung



Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Tübingen

Der Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Antrag auf Einleitung wurde im Sommer 2024 gestellt

weiterer Ablauf:

- Anhörung
 - Bekanntmachung
 - Auslegung
 - Einwendungsfrist
- Erörterung
- Beschluss

Ausblick

- nach bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss beginnt die Ausführungsplanung
- vorab Umsetzung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen
- Realisierung

Offene Fragerunde

Infomarkt – Thementische

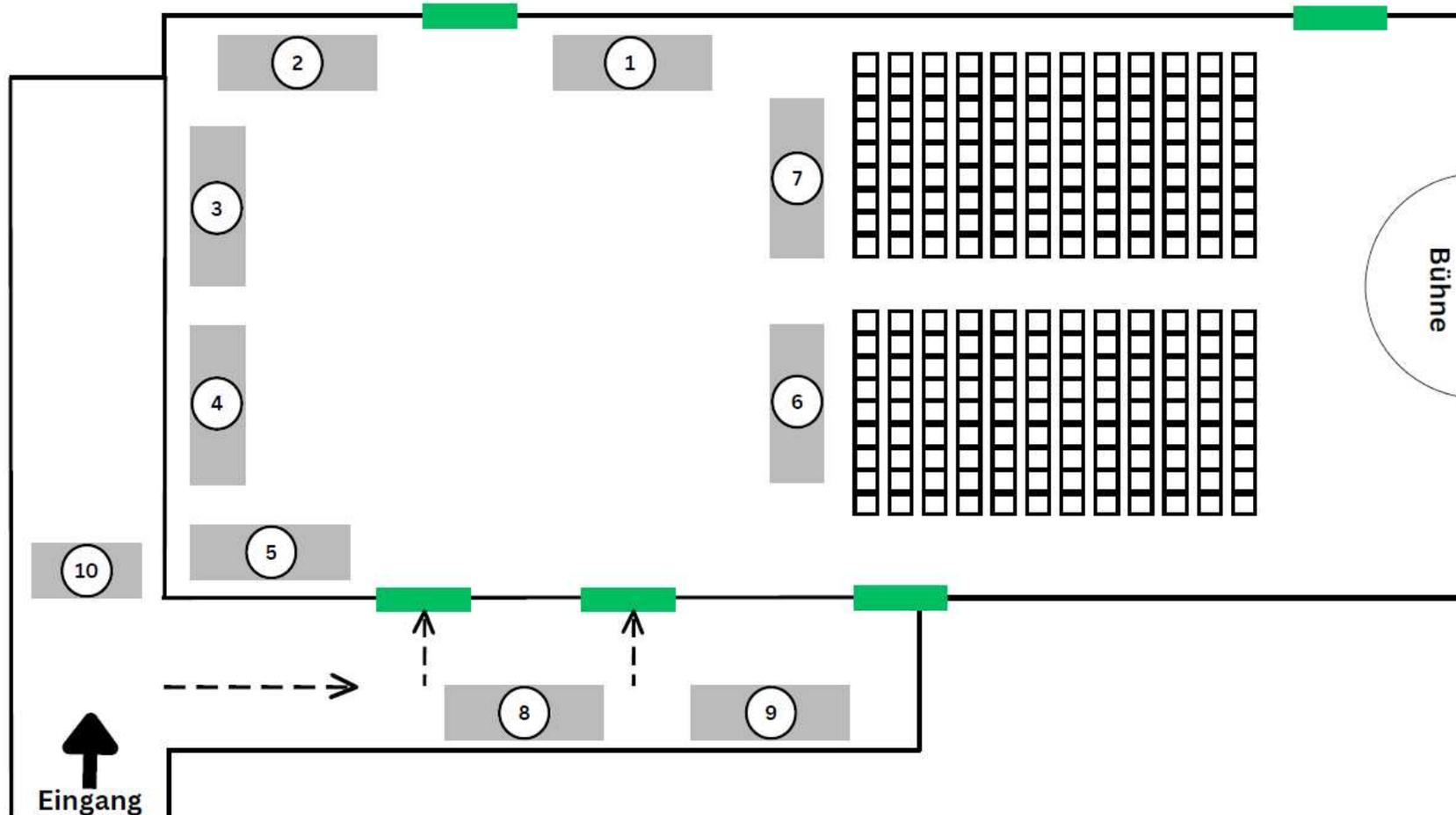


Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Tübingen

Infomarkt

Informationsveranstaltung B 27, Tübingen (Bläsibad) – B 28, Schindhaubasistunnel

Saalplan



- ① Lärm
- ② Landschaftsplanung
- ③ Visualisierung
- ④ Straßenplanung
- ⑤ Verkehrsuntersuchung
- ⑥ Fachbeitrag Klima
- ⑦ Öffentlichkeitsbeteiligung
- ⑧ Straßenplanung Allgemein
- ⑨ Technische Pläne lesen
- ⑩ Luftbild
- Fluchtwege

Herzlichen Dank!



Planungsteam B 27

Abteilung 4 | Mobilität, Verkehr, Straßen

Referat 44 | Planung

E-Mail: B27-tue-schindhaubasistunnel@rpt.bwl.de

Internet: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/abt4/b27-28/>

[Instagram](#) | [LinkedIn](#) | [Facebook](#) | [Tik Tok](#)