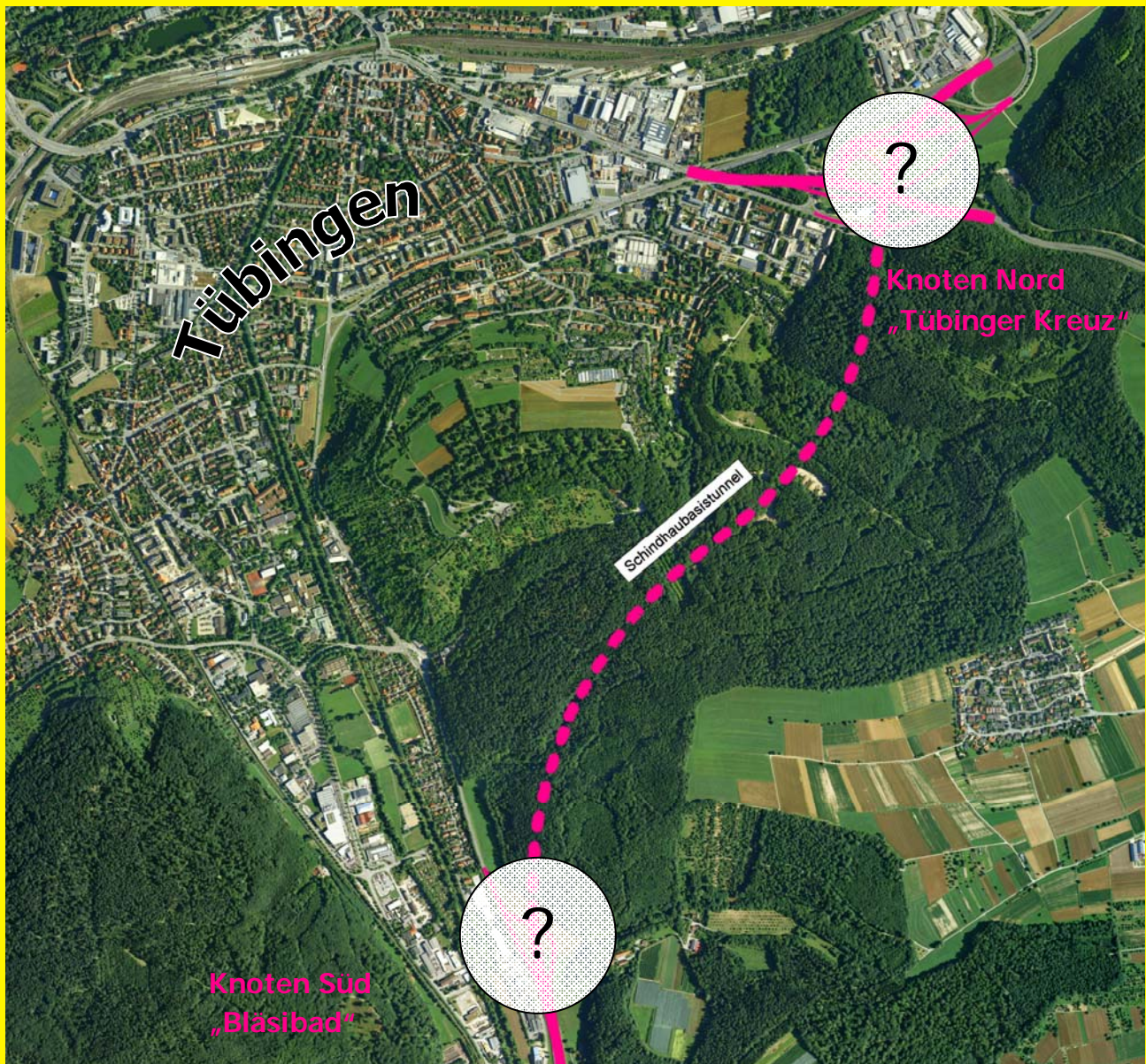


Bürgerdialog
zu den Knotenpunkten an der



B27 Tübingen Bläsibad - B28
Schindhaubasistunnel



1	Einführung	3
2	Der Bürgerdialog	5
2.1	Ablauf des Bürgerdialogs	5
2.2	Ergebnisse des Bürgerdialogs	16
2.3	Zitate zum Bürgerdialog	18
	Anhang	19
Anhang 1:	Pläne, Bilder und Steckbriefe zu den Varianten	19
Anhang 2:	Verkehrsdaten	45
Anhang 3:	Pressemeldungen	48
Anhang 4:	Planungsgeschichte	62

Bürgerdialog B 27 Tübingen - B 28, Langer Schindhaubasistunnel

TEILNEHMERINNEN und TEILNEHMER am BÜRGERDIALOG

Veranstalter

Regierungspräsidium Tübingen, Abteilung 4 Straßenwesen und Verkehr,
Straßen- und Umweltplanerinnen und -planer des Referates 44

Mitwirkung:

Stadtverwaltung Tübingen, Baudezernat

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Bürgerinnen und Bürger

Ca. 25 interessierte Bürgerinnen und Bürger darunter Vertreterinnen und Vertreter der
Bürgerinitiative Südstadt

Forum Französisches Viertel

Initiativgruppe Gartenstadt

Fachgutachterbüros

Planung Transport Verkehr AG; Karlsruhe

Menz Umweltplanung; Tübingen

Burchard Stocks, Büro für Umweltsicherung und Infrastrukturplanung; Tübingen

Moderation der Workshops und der Abschlussveranstaltung

Umweltforschungsinstitut Tübingen, ufit

DAUER des BÜRGERDIALOGS

Juni 2012 bis März 2013

VERFASSER der DOKUMENTATION zum BÜRGERDIALOG

Regierungspräsidium Tübingen, Abteilung 4, Referat 44

Umweltforschungsinstitut Tübingen, ufit

Tübingen, Frühjahr 2014

FILM zum BÜRGERDIALOG

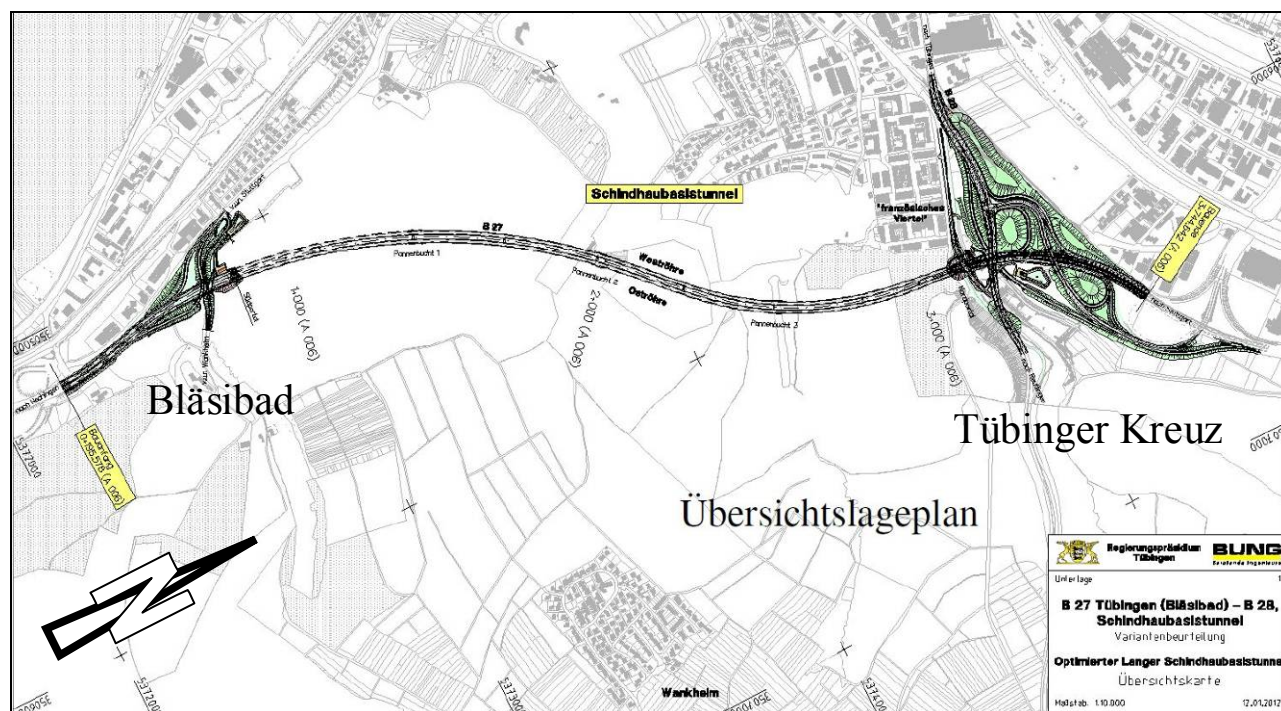
www.youtube.com/watch?v=iZPkuZ9GGm8&feature=youtu.be

Produktion: heid-media

im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

1 Einführung

Das Regierungspräsidium Tübingen (RPT) als planende Behörde hat im Frühsommer 2012 Entwürfe für die Gestaltung der Knotenpunkte südlich „Bläsibad“ und nördlich „Tübinger Kreuz“ des sogenannten „Langen Schindhaubasistunnels“ der Öffentlichkeit vorgestellt.



Der Übersichtslageplan zeigt links den Südknoten „Bläsibad“ und rechts den Nordknoten „Tübinger Kreuz“

In die Planung eingeflossen waren bis zu diesem Zeitpunkt insbesondere die verkehrlich funktionale Optimierung der Knotenpunkte im Hinblick auf

- Leistungsfähigkeit,
- Verknüpfung aller relevanten Verkehrsbeziehungen,
- „Begreifbarkeit“ für den Autofahrer,
- Verkehrssicherheit,
- Abrückung der B 28 vom französischen Viertel zur Verbesserung des Immissionsschutzes (insbesondere vor Lärm) und
- Landschaftsgerechte Einbindung.

Die Planungen der beiden Knotenpunkte „Bläsibad“ und „Tübinger Kreuz“, die den Gremien und der Öffentlichkeit 2012 präsentiert wurden, riefen insbesondere auf Grund des vergleichsweise großen Flächenbedarfs und der stark im Vordergrund stehenden funktionalen verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aspekte teilweise erhebliche Kritik hervor.

Im Rahmen der breit gefächerten Reaktionen wurde deutlich, dass die spezifische Lage der Knotenpunkte im unmittelbaren städtischen Umfeld mit einer Vielzahl von Nutzungsansprüchen und Nutzungskonkurrenzen – über die verkehrstechnischen Aspekte hinaus – eine ganze Reihe weiterer und durchaus gleichgewichtiger Anforderungen an die Planung mit sich bringt.

Um diesen, zum Teil neu in die Diskussion eingebrachten bzw. anders gewichteten Aspekten

Rechnung zu tragen, haben das RPT, die Stadt Tübingen und das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) gemeinsam mit der interessierten und teilweise in verschiedenen Initiativen organisierten Bürgerschaft von Juni 2012 bis März 2013 einen strukturierten und intensiv fachlich betreuten Bürgerdialog durchgeführt.

Der vorliegende Bericht zeigt auf, welche Ziele der Bürgerdialog verfolgte, wer in welcher Form am Bürgerdialog beteiligt war, welche Planungsalternativen untersucht wurden und zu welchem Ergebnis das Beteiligungsverfahren schließlich führte. Ein Ausblick über das weitere Vorgehen rundet den Bericht ab.

Mit Start des Beteiligungsverfahrens befand sich das Vorhaben – nach den Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau (RE) – in der Vorentwurfs-Planungsphase.

Die im Bürgerdialog entwickelten beiden Lösungsvorschläge für die Knotenpunkte „Bläsibad“ und „Tübinger Kreuz“ werden im Detail hinsichtlich ihrer Machbarkeit, Funktionalität, Wirtschaftlichkeit und Kostentragung in Abstimmung mit der Stadt und unter Berücksichtigung der städtebaulichen Rahmenplanung weiter ausgearbeitet. Anschließend wird die Vorentwurfsplanung dem MVI und danach dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Erteilung des Gesehenvermerks (haushaltsrechtliche Genehmigung) weitergeleitet. Danach wird das erforderliche Planfeststellungsverfahren beantragt.

Ziele des Beteiligungsverfahrens

Die Initiatoren und Verantwortlichen des Bürgerdialogs verfolgten folgende Ziele:

- Hohe Transparenz der Entscheidungsfindung für die Planungen der Straßenbauverwaltung
- Offene und regelmäßige Information der Öffentlichkeit über den jeweiligen Planungsstand
- Mitwirkung und Mitsprache interessierter Bürgerinnen und Bürger in Planungsworkshops. Dabei sollten folgende Fragestellungen geklärt werden:
 - a) Gibt es funktionierende und wirtschaftliche Alternativen zu den bisherigen Planungen des RPT hinsichtlich der Knoten „Bläsibad“ und „Tübinger Kreuz“?
 - b) Falls keine sinnvollen Alternativen erarbeitet werden können; inwieweit ist dann eine Optimierung der bisher vorliegenden Planungen der Knotenpunkte möglich?

Beteiligte am Bürgerdialog

Zur Auftaktveranstaltung am 27. Juni 2012 wurde die Öffentlichkeit über die Presse und das Internet eingeladen. Im Anschluss daran konnten sich alle interessierten Bürgerinnen und Bürger für die Workshopphase, die ab September 2012 vorgesehen war, anmelden. Auch diese Einladung wurde über Presse und Homepage veröffentlicht.

An den fünf Workshops, die im Zeitraum September 2012 bis Februar 2013 stattfanden, nahmen nach Voranmeldung 21 interessierte Bürgerinnen und Bürger und 8 Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerinitiative „Südstadt“, des „Forum Französisches Viertel“ und der „Initiativgruppe Gartenstadt“ teil. Hinzu kamen Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Tübingen, des MVI und des RPT. Unterstützend wirkten drei Gutachter für die Fachbereiche Verkehr und Umwelt in den Workshops mit, die von einem externen Moderator geleitet wurden.

Regelmäßig informierte das RPT über die Ergebnisse der Workshops über Pressemitteilungen und auf der RPT-Homepage.

2 Der Bürgerdialog

Mit einer ersten öffentlichen Informationsveranstaltung am 27. Juni 2012 im Sudhaus startete der Bürgerdialog unter dem Titel „B 27 Tübingen (Bläsibad) – B 28, Schindhaubasistunnel“. Bereits im Vorfeld zu der von der Stadt Tübingen eingeladenen und gemeinsam mit dem Regierungspräsidium durchgeführten Veranstaltung trafen sich interessierte Bürgerinnen und Bürger am 20. Juni 2012 im Werkstattthaus mit dem Ziel, Alternativen zum vorgeschlagenen Nordknoten des Regierungspräsidiums zu entwickeln.

2.1 Ablauf des Bürgerdialogs

Der Bürgerdialog „B 27 Tübingen (Bläsibad) - B28, Schindhaubasistunnel“ wurde in einem Zeitraum von neun Monaten durchgeführt und beinhaltete neben den fünf Bürgerworkshops je eine Auftakt- und Abschlussveranstaltung im Sudhaus Tübingen.

27.06.2012	Auftakt Informationsveranstaltung im Sudhaus
24.09.2012	1. Bürgerworkshop
11.10.2012	2. Bürgerworkshop
15.11.2012	3. Bürgerworkshop
21.11.2012	4. Bürgerworkshop
28.02.2013	5. Bürgerworkshop
20.03.2013	Abschlussveranstaltung im Sudhaus

Zwischen den Workshops fanden darüber hinaus Besprechungen zur Vor- und Nachbereitung der weiteren Sitzungen statt. An diesem nahmen das RPT, die Stadt Tübingen, das MVI, externe Fachplaner sowie der Moderator teil.

Auftakt am 27. Juni 2012

Oberbürgermeister Boris Palmer begrüßte die etwa 100 interessierten Bürgerinnen und Bürger. Herr Bild, Leiter der Abteilung Straßenwesen und Verkehr vom RPT informierte zunächst über die Grundlagen und den bisherigen Planungsverlauf. Anschließend stellte Herr Kunze, Referatsleiter 44 (RPT) in einer ausführlichen Präsentation den aktuellen Planungsstand der beiden Knoten dar. Dabei wurden auch die mit dem Bundesrechnungshof und Bundesverkehrsministerium abgestimmten Rahmenbedingungen und Eckpunkte der Planung herausgestellt. Ein Animationsfilm zeigte zusätzlich die Verkehrsflüsse und gab einen bildhaften Eindruck über die Anlage der Bauwerke samt Grünflächen. Die Besucherinnen und Besucher nutzen die Gelegenheit für Rückfragen an die Planer des Regierungspräsidiums und die anwesenden Fachleute aus den Bereichen Umwelt, Verkehr und Naturschutz.

Auf eine intensive inhaltliche Diskussion wurde in dieser, vor allem der Erstinformation dienenden Veranstaltung, verzichtet. Im Rahmen des gesamten Bürgerdialogs waren zunächst weitere 4 bis 5 Veranstaltungen in Form von Workshops vorgesehen, in denen ausreichend Gelegenheit sein sollte, sich mit den Planvorschlägen auseinanderzusetzen.

Bürgerinnen und Bürger wurden eingeladen, sich zu einer Workshopserie anzumelden, hinzu kamen direkte Einladungen an mehrere Bürgerinitiativen, sich am Bürgerdialog zu beteiligen.

Von Juni bis zum Auftakt der Workshopreihe waren die Bürgerinnen und Bürger außerdem aufgefordert, eigene Vorschläge für die beiden Knotenpunkte beim RPT einzureichen. Die eingegangenen Vorschläge wurden vom RPT in Form von Steckbriefen aufbereitet, um sie anschaulich und vergleichbar im ersten Workshop präsentieren zu können.

Workshopreihe

Der **1. Workshop** fand am 24. September 2012 im Regierungspräsidium Tübingen mit 31 Teilnehmerinnen und Teilnehmern unter Leitung eines externen Moderators statt. Neben den Bürgerinnen und Bürgern sowie Delegierten von drei Bürgerinitiativen waren Planerinnen und Planer des Referates 44 des RPT, das MVI und der Baubürgermeister und der Stadtplanungsamtsleiter der Stadt Tübingen und drei Fachplaner der Planungsbüros vertreten.

Einstimmig wurden folgende Ziele des Bürgerdialogs festgelegt:

- die vom Regierungspräsidium erstellten Vorentwürfe der Knotenpunkte „Bläsibad“ und „Tübinger Kreuz“ (Nord- und Südknoten) kritisch zu prüfen,
- alternative Lösungsansätze für die Knoten zu suchen und diese ebenfalls zu prüfen,
- Vor- und Nachteile aller Varianten abzuwägen,
- sofern möglich, sich auf einem gemeinsamen Vorschlag für jeden Knoten zu einigen und
- mögliche Alternativen zur Anbindung des Französischen Viertels zu überlegen und diese zu prüfen.

Zusätzlich wurde vereinbart, dass die Workshops als „geschlossene Veranstaltungen“ stattfinden und außer den bereits angemeldeten Teilnehmern keine weiteren hinzukommen sollten. Die Tunnelplanung (Langer Schindhaubasistunnel mit zwei Röhren) sollte im Rahmen des Bürgerdialogs nicht erneut in Frage gestellt werden, da die Planung bereits in Achse und Gradiente optimiert und mit dem Bundesverkehrsministerium in einem langwierigen Verfahren abgestimmt ist. Änderungen hätten gravierende Folgen und würden zu weiteren Zeitverschiebungen führen.

Neben dem Entwurf des Regierungspräsidiums wurden im 1. Workshop die bis dahin eingereichten sechs Vorschläge zum Nordknoten (Tübinger Kreuz), zum Teil mit Untervarianten, vorgestellt. Das Programm sah vor, dass noch keine Abwägung über die vorgestellten Varianten erfolgen sollte. Geplant war lediglich ein erstes Meinungsbild zu den vorliegenden Entwürfen einzuholen. Die Teilnehmenden (TN) wollten aufgrund der Informationsfülle zunächst noch keine Meinungsäußerungen zu den einzelnen Planungen abgeben, sondern sich bis zum nächsten Workshop überlegen, welche Vor- und Nachteile die verschiedenen Varianten haben. Das Regierungspräsidium sagte zu, sämtliche Vorschläge grafisch so aufzubereiten, dass ein direkter Vergleich möglich ist.

Vor dem **2. Workshop** am 11. Oktober 2012 haben die TN vom RPT für jeden Vorschlag Steckbriefe mit grundsätzlichen Qualitätsmerkmalen erhalten, anhand derer die einzelnen Varianten bewertet werden können, einschließlich prognostizierter Verkehrsströme der einzelnen Anbindungen (siehe Anhang 1.1). Zusätzlich wurde die vom Forum Französisches Viertel erarbeitete Kriterienliste zur Bewertung der verschiedenen Varianten den TN vorab zugesandt.

Im Workshop stellte der Fachplaner vom Büro PTV aus Karlsruhe zunächst die Grundlagen und die Vorgehensweise bei der Erstellung von Verkehrsprognosen dar. Er erläuterte die in der Regel durchzuführenden Bearbeitungsstufen bei einer Verkehrsuntersuchung, wie sie auch bei der Planung der beiden Knoten zum Schindbaubasis-tunnel zur Anwendung kommen: Analyse Nullfall (hier: Jahr 2012), Prognose Nullfall (für das Jahr 2025) und die sogenannte Planfallberechnung (ebenfalls für das Jahr 2025).

Die Kernaussagen bezogen sich auf die erwartete Zunahme der Verkehrsströme bis 2020 im Vergleich zu 2012. Auf der B 27 wird eine Steigerung um 5 %, auf der B 28 um ca. 10 % erwartet. Es ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrsströme im Jahr 2025 ähnlich verteilen wie im Jahr 2020, also keine wesentliche Zunahme bis dahin mehr erfolgt.

Bevor die einzelnen Varianten beurteilt wurden, brachten die TN folgende Bewertungskriterien ein:

- Technisch machbar, verkehrliche Funktionalität
- Passend zur bestehenden Tunnelplanung
- Qualität der Anbindungen (Quelle-Ziel)
- Entlastungswirkung Stuttgarter Straße
- Umgang mit der bestehenden B27-Brücke über die Reutlinger Straße
- Qualität der Fußgänger- und Radverbindungen über die Stuttgarter Straße
- Anbindungen Fuß- und Radverkehr insgesamt
- Möglichst geringer Flächenverbrauch
- Weitestgehender Erhalt der Wiesen und der Sportgelände
- Erhalt zusammenhängender Landschaftsflächen
- „geschlossene“ Tunnelportale (hinsichtlich Lärmschutz)
- wenig künstliche Landschaften und Hügel
- Straßen und Brücken sollen Landschaft nicht dominieren
- Anschluss des Französischen Viertels an neuen Knoten
- Lärmschutz für ganzes Gebiet bzw. Vermeidung von Lärmspitzen
- Vermeidung von hohen Verkehrsfrequenzen
- stadtverträglicher (langsamerer) Verkehr
- „Geringe“ Kosten
- Geringere Geschwindigkeiten innerhalb der „Wiesen“
- städtischen Charakter betonen
- vorhandene Straßen nutzen
- Anbindung Gewerbegebiet westlich der B27
- Immissionsschutz (Abgase)
- Erhalt des Parkplatzes an der Allee des Chasseurs
- Transporte zur Erddeponie vom Französischen Viertel fernhalten
- Vermeidung von Schleichverkehr
- Leichte Orientierung für Autofahrer

In einer offenen Diskussionsrunde kamen die TN zu der Entscheidung, drei Variantenvorschläge zum „Tübinger Kreuz“ nicht mehr weiter zu betrachten. Die Variante „Oval“ schied aus, weil sie zu viel Fläche in Anspruch nehmen würde. Bei einem weiteren Entwurf hätten zur Überwindung der Höhenunterschiede deutlich längere Strecken eingeplant werden müssen, was zu einem Flächen-

verbrauch in ähnlichem Umfang wie bei der RP-Variante geführt hätte und somit keine echte Alternative dargestellt hätte. Ein weiterer Vorschlag mit nur einer Tunnelröhre und der weiteren Nutzung der Stuttgarter Straße (Einbahnstraßenregelung) entsprach nicht der Vereinbarung, die Tunnelplanung zweiröhrig zu belassen.

Neben dem RP-Planungsvorschlag verblieben noch die Entwürfe „Holländische Rampen“, „Bestandsorientierter Nordknoten“ und „Waldrand“, wobei eine Kombination der beiden letzt genannten geprüft werden sollte.

In drei Kleingruppen besprachen die TN die Vor- und Nachteile der verbliebenen drei Ansätze und suchten nach Optimierungsmöglichkeiten.

Die anschließende Diskussion ergab, dass neben der Optimierung der RP-Variante die Variante „Holländische Rampen“ und die Kombination „Nordknoten/Waldrand“ weiterverfolgt werden sollten, da keine grundsätzlichen Ausschlusskriterien ermittelt werden konnten. Hinsichtlich einer Abrückung der B 28 vom Französischen Viertel herrschte unter den Anwesenden ein gemischtes Stimmungsbild.

Das Regierungspräsidium sagte zu, die beiden verbliebenen Varianten bis zum übernächsten Workshop in Hinblick auf ihre verkehrliche Leistungsfähigkeit zu prüfen. Ebenfalls wollte das RPT die Anregungen zur Optimierung der eigenen RP-Variante untersuchen.

Am 15. November 2012 befasste sich der **3. Workshop** ausschließlich mit dem Südknoten „Bläsi-bad“.

Etwa 10 Tage vor der Veranstaltung hatten die TN vom Regierungspräsidium vier Steckbriefe zu den Varianten in einer vergleichenden Darstellung erhalten (siehe Anhang 1.2). Zusätzlich hat das RPT einen Fragebogen zu den Bewertungskriterien versandt (siehe Anhang 1.1.3). Die Befragten sollten angeben, welche Bedeutung sie den einzelnen Kriterien bei der Planung des jeweiligen Knotenpunktes beimessen. 17 Teilnehmerinnen und Teilnehmer sandten den Fragebogen ausgefüllt zurück.

Im Workshop wurden zunächst die Ergebnisse der Befragung vorgestellt. Als wichtige Kriterien ergaben sich die Entlastung der Gartenstadt, eine geringe Flächeninanspruchnahme, einen guten Lärmschutz und eine ausreichende Leistungsfähigkeit. Auffällig war jedoch, dass sich keine Kriterien als klare Favoriten ergaben und die Kriterien ganz unterschiedlich gewichtet wurden.

Die Verfasser der einzelnen Varianten stellten anschließend ihre Entwürfe vor und beantworteten Fragen dazu.

Wichtig für die weitere Diskussion war, dass eine neue Verkehrsuntersuchung ergeben hatte, dass die zu erwartenden Verkehrsströme auch ohne zusätzliche Rampen direkt beim Tunnelportal über die bereits bestehenden Aus- und Einfahrten mit dem vorhandenen Kreisverkehr zu bewältigen sind.

Im Mittelpunkt der weiteren Erörterung zur Auswahl einer oder mehrerer Varianten standen drei Aspekte:

- Anbindung Bläsibad und Wankheim
Tendenzen: Anbindung Bläsibad mit möglichst wenig Flächenverbrauch sichern. Verbindung nach Wankheim soweit als möglich für nicht motorisierten Verkehr begrenzen
- Stadteingangsgestaltung
Mit Verzicht auf Rampen und Nutzung des Kreisverkehrs bieten sich bessere Chancen für eine angemessene Stadteingangsgestaltung.
- Rad- und Fußverkehr
Bei Verzicht auf Rampen müsste der Kreisverkehrsbereich für Fußgänger und Radfahrer optimiert werden.

Als Ergebnis des Workshops ergab sich eine klare Alternative zum RP-Vorschlag mit folgenden Änderungen:

- der Kreisverkehr soll als Verteiler wirken,
- auf zusätzliche Rampen kann verzichtet werden,
- in Richtung Wankheim soll es eine Überführung über die B27neu geben, die zwar für alle Fahrzeuge (z.B. auch für Ent- und Versorgungsfahrzeuge) nutzbar ist, jedoch sollte angestrebt werden, den Durchgangsverkehr zu unterbinden.
- das Bläsibad soll weitest möglich über bestehende Wege erschlossen bleiben und
- die Anbindung des Gewerbegebiets soll im Zuge der weiteren Planung optimiert werden (Stichwort Anlieferung, Parkplätze etc.).

Die Anbindung der Gartenstadt über die B28alt für Fußgänger und Radfahrer blieb als Detailfrage offen, jedoch ergab ein erstes Meinungsbild, dass sich elf der Anwesenden für eine ebenerdige Lösung (Ampel oder Querungshilfe) aussprachen, sechs Personen – mehrheitlich Anwohner der Gartenstadt – für eine Unterführung. Einigkeit bestand darüber, dass es auch in Zukunft von der Gartenstadt zum Gewerbegebiet „Hechinger Straße“ keine verkehrliche Verbindung geben soll.

Das Ergebnis stellte alle Anwesenden sehr zufrieden. Gemeinsam hatte man in kurzer Zeit und in einem sehr sachlichen und respektvollen Umgang miteinander eine – wahrscheinlich – kostengünstigere und hinsichtlich mehrerer Kriterien wie Flächenverbrauch und Lärmschutz bessere Lösung entwickeln können.

Nachdem aus Sicht aller Beteiligten erfolgreicher Abschluss des 3. Workshops hatte die Zuversicht zugenommen, auch für den Nordknoten gemeinsam eine realisierbare Lösung zu finden, die mit deutlich weniger hohen Bauwerken als die vom RP entwickelte Variante auskommen könnte.

Auch von Seiten des Ministeriums gab es Anerkennung und Zufriedenheit über den bisherigen Verlauf des Bürgerdialogs. Der Wunsch des MVI, noch im Dezember die vorgesehene Abschlussveranstaltung durchführen zu können, blieb zwar bestehen, jedoch kam auch zum Ausdruck, dass „Qualität“ (Suche nach einer realistischen Alternative zum RP-Entwurf) wichtiger sei als Schnelligkeit des Prozesses.

Der **4. Workshop** am 21. November 2012 verfolgte das Ziel, aus den nach dem 2. Workshop noch verbliebenen Varianten zum „Tübinger Kreuz“, eine möglichst für alle TN tragbare Alternative zu entwickeln. Die Arbeitsatmosphäre war bestimmt von einem eindeutigen Miteinander nach besseren Lösungen suchen zu wollen, als nur das Für oder Wider einzelner Varianten abzuwägen.

Herr Kunze, Leiter des Referats Straßenplanung beim RPT, stellte zunächst die Überarbeitungen der verbliebenen Varianten samt Vor- und Nachteilen vor. Er und seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhielten großes Lob für das in so kurzer Zeit Geleistete. Aus ursprünglichen Skizzen, die von Seiten der Bürgerinnen und Bürger bzw. von der Stadtverwaltung Tübingen in den Bürgerdialog eingebracht worden waren, hatte das RPT inzwischen eine umfassende Präsentation mit direkt vergleichbaren Plänen erstellt. Zeitlich war es jedoch nicht

möglich gewesen, die Unterlagen vorab an die TN zu versenden, da das RPT zwei weitere Entwurfsvorschläge erst ein bzw. zwei Tage vor dem Workshop erhalten hatte und vergleichbare Pläne dazu wegen der kurzfristigen Einreichung der Vorschläge nicht erarbeitet werden konnten. Auch diese zwei Varianten wurden präsentiert.

Eine der beiden neuen Varianten mit großem Oval schied sehr schnell aus, da sie ähnlich den bereits diskutierten Kreisvarianten aus Sicht der TN nicht weiterführend war.

Die zweite Variante, eine abgewandelte und stark reduzierte Version der „Holländischen Rampen“ verknüpft mit einem Ausbau des bestehenden „Nordknotens“, konnte in Einzelpunkten zwar auch noch nicht überzeugen, gab jedoch neue Impulse hinsichtlich der Vermeidung von hohen Überführungsbauwerken.

Die Anwesenden verständigten sich darauf, alle Varianten zunächst einem Ausschlussverfahren zu unterziehen. Für die Bewertung der verbleibenden Varianten wurde der Kriterienkatalog hinzugezogen, der bereits beim Süd-knoten angewendet worden war (siehe Anhang 1.1.3). Sehr konzentriert diskutierten die TN die einzelnen Varianten mit möglichen Kombinationen. Nachdem mehrere Entwürfe ausgeschlossen werden konnten, blieben für die weitere Bearbeitung folgende Varianten übrig:

- Die „RP-Variante“, falls möglich ohne Direktrampe nach Stuttgart zu prüfen.
- Die „Holländische Rampe“ konnte auf Grund der Höhe des Bauwerks und der sehr großen Breite, bedingt durch die vielen erforderlichen Fahrspuren nicht vollständig überzeugen und wurde daher vorläufig zurückgestellt.
- Als zwar noch sehr vage, aber doch sehr interessant wahrgenommen Ansatz mit direkten Auffahrampen von der B28 alt auf die neue B27 direkt nach dem Tunnelausgang in Verbindung mit einem Ausbau des Nordknotens („Modifizierter Nordknoten“).
- Verschiedene Varianten zum bestandsorientierten Nordknoten.

Die Bürgerinnen und Bürger äußerten die dringende Bitte, die verbliebenen Varianten nochmals zu überarbeiten bzw. die aufgezeigten Alternativen zu prüfen. Da auch die Vertreter des RPT, der Stadtverwaltung Tübingen und des MVI durchaus noch Optimierungschancen bei der RP-Variante in Betracht zogen und vor allem die neue dritte Variante ohne Hochbauwerke machbar erschien, stimmten sie zu, die für den 12. Dezember 2012 vorgesehene Abschlussveranstaltung ins nächste Jahr zu verschieben.

Auch der 5. Workshop sollte erst im neuen Jahr stattfinden, damit das RPT ausreichend Zeit zur Durchführung der Prüfaufträge hat. Vor allem für die neue Variante „Modifizierter Nordknoten“ sollte zunächst überschlägig geprüft werden, ob sie die verkehrlichen und technischen Anforderungen erfüllen könnte und falls ja, anschließend vergleichbar zu den vorliegenden Alternativen aufbereitet werden.

Vor dem 5. Workshop hatte das RPT umfangreiche Unterlagen mit den Prüfergebnissen an die TN versandt, die aufzeigten, dass die aus dem „Modifizierten Nordknoten“ entwickelte Variante verkehrstechnisch leistungsfähig war. Diese als „Bestandsorientierter Zweifachanschluss“ bezeichnete Variante, hat im Vergleich zur RP-Variante zwei plangleiche Anschlüsse der B27neu an die bestehende B28 (Reutlinger Straße).

Im **5. Workshop** am 28.02.2013 berichteten die Planerinnen und Planer des Referates 44 zunächst, dass die Planung entsprechend den im 3. Workshop entwickelten Vorschlägen für den Südknoten „Bläsibad“ in der den Workshops zugrundeliegenden Planungstiefe ausgearbeitet wurde und diese die wichtigsten Anforderungen erfüllt. Weitere Detailausarbeitungen wird das RPT noch mit der Stadtverwaltung klären. Die TN waren sehr erfreut über die vorläufige Bestätigung, dass auf die zuvor geplanten Zusatzrampen verzichtet werden kann.

Als Überleitung zum Hauptthema des Abends „Tübinger Kreuz“ berichtete Herr Kunze, Referatsleiter 44, dass der RP-Entwurf nur mit einer Direktrampe nach Stuttgart leistungsfähig ist. Die vorgeschlagene Variante ohne diese Direktrampe also ausscheidet.

Im seinem Vortrag gelang es ihm in äußerst prägnanter Weise, die beiden noch verbliebenen Varianten „Einfachanschluss“ (ursprüngliche RP-Variante) mit dem neuen „Bestandsorientierter Zweifachanschluss“ im direkten Vergleich ohne Vorbehalte oder Präferenzen sachorientiert und kriterienbezogen darzustellen.

Auf folgende Aspekte beider Varianten wurde dabei näher eingegangen:

- Wesentliche Charakteristika (z.B. Abrückung vom Französischen Viertel)
- Grundlegende Verkehrskonzeption (z.B. Ampelanlagen, Direktrampen, Anzahl Bauwerke etc.)
- Wichtige Parameter wie Verflechtungslängen oder Wegstreckenlängen
- Erforderliche Lärmschutzmaßnahmen und deren Umsetzungsmöglichkeiten
- Anbindungsmöglichkeiten des Französischen Viertels an die B28

Ein nachfolgender Film veranschaulichte die getroffenen Aussagen hinsichtlich der grundsätzlichen Funktionsfähigkeit der Variante „Bestandsorientierter Zweifachanschluss“.

Auch auf die Kosten der beiden Varianten wurde im direkten Vergleich eingegangen. Rein baulich betrachtet, würde die Variante „Zweifachanschluss“ nach einer überschlägigen Schätzung wohl um etwa 5 Millionen Euro günstiger sein als die Variante „Einfachanschluss“. Nicht berücksichtigt dabei sind jedoch eventuell anfallende Kosten für eine Abfuhr und Deponierung des Aushubmaterials vom Tunnel. Beim Einfachanschluss war geplant, damit Böschungen

an den Bauwerken auszubilden und entsprechende Lärmschutzwälle zu gestalten. Beim ebenerdigen Zweifachanschluss sind diese Möglichkeiten so nicht gegeben. Als Gesamtergebnis zeigte sich, dass beide Varianten mit unterschiedlichen Vor- und Nachteilen grundsätzlich vorstellbar sind.

Nach dieser Aussage stellten die TN zunächst fest, dass die bisher zurückgestellte Variante „Holländische Rampen“ nicht mehr weiterverfolgt werden müsse. Es gab – so eines der Ziele des Bürgerdialogs – nun eine angemessene Alternative zum Erstentwurf.

In der sich anschließenden Diskussion vertieften die TN einzelne Aspekte:

- Einfachanschluss mit Abrückung:
Es wird aufgrund der Brückenbauwerke (Fugenknallen) und der Bauwerkshöhen insgesamt eine größere Flächenverlärmung befürchtet.
- Zweifachanschluss ohne / mit Abrückung:
Als noch nicht genannte Vorteile der beiden Varianten mit Zweifachanschluss werden nicht nur der wesentliche geringere Flächenverbrauch insgesamt, sondern auch die geringere Neuversiegelung und vor allem der Erhalt größerer zusammenhängender Auenbereiche gesehen.
- Freie Fläche zwischen B27alt – B28 – B27neu (Sportplatz) beim Zweifachanschluss:
Die TN befürchten, dass Begehrlichkeiten für diese Fläche hinsichtlich einer Gewerbeentwicklung bei der Stadtverwaltung entstehen könnten. Der Baubürgermeister, Herr Soehlike wollte hierzu keine verbindlichen Aussagen machen. Es sei Sache des Gemeinderats, darüber zu

entscheiden. Aktuell sind diesbezüglich keine Überlegungen vorhanden. Er verwies aber darauf, dass Tübingen nur noch wenige Flächen für Gewerbeansiedlungen zur Verfügung hat.

- **Zweifachanschluss ohne Abrückung:**
Als Nachteil wird die schlechte Erreichbarkeit des Sportgeländes genannt.
- **Zweifachanschluss mit Abrückung:**
Klarer Vorteil des „Zweifachanschlusses mit Abrückung“ gegenüber demjenigen ohne Abrückung ist eine bei dieser Variante grundsätzlich mögliche Lärmschutzbebauung für das Französische Viertel. Ebenfalls von Vorteil des „Zweifachanschlusses mit Abrückung“ ist die im Detail noch zu prüfende Option eines günstigeren Anschlusses des Tierheims und des Schützenhauses.

Für die weitere Planung äußerten die TN folgende Wünsche:

- Als Planungsvorgabe festzulegen, für das Sportgelände beim Zweifachanschluss kein Gewerbe sondern Freizeitnutzung vorzusehen.
- Suche nach Möglichkeiten auch bei den Varianten mit Zweifachanschluss trassennah zumindest teilweise Aushubmassen unterzubringen.
- Klärung, ob die immer wieder angesprochene Erweiterung der Erddeponie „Schinderklinge“ bei künftig geänderter Erschließung noch sinnvoll ist.
- Zu prüfen, ob zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Gartenstadt und Bläsibad im Zuge der Baumaßnahmen an der B27 in diesem Bereich möglich sind.

Ein abschließendes Stimmungsbild zur Frage, welche Variante als Ergebnis des Bürgerdialogs empfohlen wird, ergab folgendes Ergebnis:

Varianten	BürgerInnen (n = 19)	Fachleute (n = 16)
Einfachanschluss mit Abrückung (RP-Entwurf)	3	3
Zweifachanschluss ohne Abrückung	3	0
Zweifachanschluss mit Abrückung	10	11
Enthaltungen	3	2

Offen blieb die Frage der Anbindung des Französischen Viertels. Mehrere Möglichkeiten waren dazu im Vortrag aufgezeigt worden. Bei der weiteren Absprache zwischen Stadtverwaltung und Regierungspräsidium sollten diese Ansätze weiterverfolgt werden.

Gemeinsam wurde noch die geplante Abschlussveranstaltung besprochen und ein Rückblick auf den gesamten Dialogprozess geworfen. Alle Beteiligten zeigten sich sehr zufrieden und bedankten sich vor allem bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Regierungspräsidiums Tübingen für die geleistete Arbeit.

Baubürgermeister Herr Soehlke erläuterte, die Stadtverwaltung werde zeitnah den Gemeinderat informieren und diesen bitten, die Variante „Zweifachanschluss“ als weiterführende Planungsgrundlage zu unterstützen. Er sagte außerdem zu, die Ergebnisse der Abstimmungsprozesse in einer Informationsveranstaltung öffentlich darzulegen.

Die **Abschlussveranstaltung** fand am 20. März 2013 wieder im Sudhaus statt. Regierungspräsident Hermann Strampfer begrüßte die etwa 80 interessierten Anwesenden und zeigte sich erfreut über den gelungenen Dialog.

In ähnlicher Weise äußerten sich Oberbürgermeister Boris Palmer und Verkehrsminister Winfried Hermann (siehe Kapitel 2.2 und 2.3).



Die Besucherinnen und Besucher zeigten sich mit dem im Bürgerdialog erarbeiteten Ergebnis hinsichtlich der neuen Knotenpunkten „Bläsibad“ und „Tübinger Kreuz“ zufrieden und bedankten sich bei allen beteiligten Akteuren.

2.2 Ergebnisse des Bürgerdialogs

Im Laufe des Bürgerdialogs wurde von Seiten der Bürgerschaft und der Stadt Tübingen eine ganze Reihe von Varianten für die beiden Knotenpunkte „Bläsibad“ und „Tübinger Kreuz“ entwickelt und in die Diskussion eingebracht. Dabei spielten folgende Ziele eine wichtige Rolle:

- größtmögliche Vermeidung von Flächenverbrauch an den Knotenpunkten,
- weitestgehender Erhalt zusammenhängender, größerer Freiraumflächen im unmittelbaren Siedlungsrandbereich,
- umfassender Immissions- und Sichtschutz,
- Reduzierung der Verkehrsbauwerke,
- gute Erschließung und Anbindung der benachbarten Stadtteile,
- Betonung von Stadteingangssituation (strukturell / architektonisch) sowie so weit als möglich
- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h wegen der nahen Wohnbebauung.

Die eingebrachten Vorschläge wurden in intensiver und konstruktiver Zusammenarbeit gemeinsam mit den Planern des Regierungspräsidiums und den Fachgutachtern auf Vor- und Nachteile und Machbarkeit hin geprüft und überschlüssig beurteilt.

Als Ergebnis lagen sowohl für den südlichen als auch für den nördlichen Knoten Alternativvorschläge vor, die mit Hilfe der Planer des Regierungspräsidiums soweit technisch optimiert wurden, dass sie – nach derzeitigem Erkenntnisstand und der im Rahmen des Bürgerdialogs möglichen Planungstiefe – als gleichwertige Lösungsansätze zu den bisher vorliegenden Planungen angesehen werden können.

Von diesem Ergebnis profitieren alle Beteiligten. Die gefundenen Lösungen werden den im konkreten Fall gegebenen vielschichtigen und ganz spezifischen Anforderungen gerecht und erhöhen die Akzeptanz für die Planung. Der Aufwand an Zeit und Ressourcen, der in diesem intensiv geführten Dialog geleistet wurde, kann somit voraussichtlich auftretende Verzögerungen im späteren Rechtsverfahren, z.B. in Folge von gerichtlichen Auseinandersetzungen, vermeiden.

Erfolgsfaktoren

Der Bürgerdialog hat gezeigt, dass spezielle Voraussetzungen zum guten Gelingen beigetragen haben, die bei anderen Projekten oft so nicht gegeben sind.

- **Aufgabenstellung:** Es ging nicht um ein grundsätzliches „Für oder Wider“ (z.B. einer Trasse), sondern um die Integration komplexer Verkehrsknoten in ein städtisch geprägtes Umfeld
- **Bürgerinnen und Bürger:** Am Bürgerdialog haben außerordentlich aufgeschlossene, diskussionserfahrene und kompromissbereite Bürgerinnen und Bürger mitgewirkt, so dass sich ein sehr sachorientierter und von gegenseitigem Vertrauen geprägter Kommunikationsprozess entwickeln konnte. Die Anzahl der Beteiligten war mit ca. 30 Personen überschaubar und ermöglichte die Arbeit in Kleingruppen und offene Gesprächsrunden im Plenum. Die Ergebnisse der Workshops wurden vom RPT für die Teilnehmenden zur Vorbereitung auf den nächsten Workshop dokumentiert und ermöglichten so einen einheitlichen Arbeits- und Kenntnisstand.
- **Zusammenarbeit aller Institutionen:** Nicht zuletzt war eine gute verwaltungsübergreifende Zusammenarbeit der Stadt Tübingen, des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur sowie des Regierungspräsidiums gegeben. Hinzu kam, dass sich diese Institutionen in den

Workshops sehr teilnehmerorientiert und bürgernah darstellten und sämtliche Anliegen der Beteiligten ernst nahmen.

- **Zeitpunkt und Laufzeit der Beteiligung:** Grundlage der Beteiligung waren die schwerpunktmäßig unter verkehrlich-funktionalen Gesichtspunkten entwickelten Knotenpunktsentwürfe des Regierungspräsidiums Tübingen. Diese stellten für die gewählte Beteiligungsform und das Beteiligungsziel einen geeigneten Planungsstand dar. Die Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger sowie die Entwürfe des Regierungspräsidiums wurden anhand eines gemeinsam entwickelten Kriterienbündels vergleichend bewertet, das u.a. Aspekte aus dem unmittelbaren städtischen Umfeld umfasste.

Die zunächst vorgesehene dreimonatige Dauer der Workshopphase musste verlängert werden, da die Aufbereitung der in den Workshops entwickelten Vorschläge und deren Diskussion mehr Zeit erforderte. Mit einer Gesamtlaufzeit von neun Monaten von der Auftakt- bis Abschlussveranstaltung und einer integrierten sechsmonatigen Workshopphase kann diese als relativ kurz und äußerst effizient bewertet werden.

Kritikpunkte

Aus den Reihen aller Beteiligten gab es keine Kritik am Verfahren und an den Ergebnissen. Kritische Äußerungen gab es teilweise in der Presse und in verschiedenen Foren, die vor allem die „begrenzte“ Beteiligung und den „geschlossenen“ Charakter der Workshopphase betrafen.

Für eine Teilnahme am Bürgerdialog konnten sich alle Interessierten bis zum 1. Workshop anmelden. Aufgrund der Komplexität der Materie und der intensiven Beschäftigung mit der Thematik, die notwendig ist, um fundiert diskutieren zu können, war es nicht möglich ein Verfahren mit wechselnden oder später hinzukommenden Personen durchzuführen. Diese Vorgehensweise war deshalb gewählt worden, um eine aktive Beteiligung aller Teilnehmenden zu ermöglichen. Über die Ergebnisse der Workshops wurde jeweils zeitnah in der Presse informiert.

Der Bürgerdialog erforderte einen sehr hohen Ressourceneinsatz (personell, finanziell, zeitlich, organisatorisch) vor allem für die Aufbereitung der alternativen Entwürfe sowie die Vorbereitung und Durchführung der Termine. Möglich war dies nur durch den ganz besonderen Einsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Regierungspräsidiums Tübingen, der weit über ein zu erwartendes Maß hinaus ging.

Ausblick

Der Bürgerdialog war eine wichtige Unterstützung im Zuge der Vorentwurfsplanung zur B 27 „Langer Schindhaubasistunnel“. Die Lösungsvorschläge für die Knotenpunkte wurden in der Abschlussveranstaltung am 20. März 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Stadt Tübingen hat im Jahr 2013 die im Bürgerdialog entwickelten beiden Lösungsvorschläge für die Knoten „Bläsibad“ und „Tübinger Kreuz“ im Planungsausschuss und im Gemeinderat behandelt und die Stellungnahme dem Regierungspräsidium übermittelt. Derzeit arbeitet das Regierungspräsidium die Lösungsvorschläge im Detail hinsichtlich ihrer Machbarkeit, Funktionalität und Wirtschaftlichkeit aus und stellt diese der bisherigen Planung vergleichend gegenüber. In enger Abstimmung mit dem MVI und dem Baulastträger (Bund) wird letztendlich die Variantenentscheidung getroffen.

Die Bürgerinnen und Bürger werden über die Ergebnisse des Abstimmungs- und Entscheidungsprozesses informiert.

2.3 Zitate zum Bürgerdialog

Wir sind mit Verlauf und Ergebnis des Bürgerdialogs sehr zufrieden. Die Atmosphäre war sehr sachorientiert, kooperativ, angemessen kritisch und aufgeschlossen für neue Ideen. Die Zusammenarbeit mit Regierungspräsident und Stadt wurde als sehr konstruktiv wahrgenommen. Es gab in unserer Bürgerinitiative anfangs durchaus Skepsis, ob es eine echte Gesprächsbereitschaft gebe, aber diese Form der Bürgerbeteiligung war vollkommen überzeugend. Wir werden uns auch bei den weiteren Planungen gern wieder beteiligen.

FORUM FRANZÖSISCHES VIERTEL
Schreiben an das Regierungspräsidium Tübingen vom 23.5.2013

Das Verfahren war sehr konstruktiv und sachlich. Das Wichtige daran war, dass nicht nur punktuell gehandelt wird, sondern dass auch regionale Gesichtspunkte zur Sprache gekommen sind.

teilnehmender Bürger des Bürgerdialogs

Wir begrüßen den Bürgerdialog. Er fördert nicht nur die Transparenz, sondern auch die Akzeptanz und das Verständnis für die komplexe Arbeit der Fachleute der Verwaltung. Auch dies ist ein Vorteil des konstruktiven Austauschs, selbst wenn dieser ressourcenintensiv ist.

Regierungspräsident Hermann Strampfer bei der
Abschlussveranstaltung am 20. März 2013 im Sudhaus.



Vor einem Jahr glaubte ich noch, Tübingen müsse sich auf ein Autobahnkreuz direkt am Stadtrand einstellen. Jetzt haben die Vorschläge aus der Bürgerschaft eine viel einfachere und schonendere Variante hervorgebracht. Das ist ein Glücksfall für die Stadt und ein Meilenstein in der Beteiligungskultur für die Straßenbauplanung. Ich danke allen Beteiligten und bin froh, dass Bürgerschaft und Stadtverwaltung mit ihren Beiträgen vom Land erhört wurden.

Oberbürgermeister Boris Palmer bei der
Abschlussveranstaltung am 20. März 2013 im Sudhaus.



Dieser Bürgerdialog hat ein immer wieder angeführtes Vorurteil widerlegt: Das Bürgerbeteiligung immer zu höheren Projektkosten führt. Das Gegenteil ist hier der Fall: Die vorliegenden Lösungsansätze sind voraussichtlich billiger als die Eingangsvariante.

Verkehrsminister Winfried Hermann bei der
Abschlussveranstaltung am 20. März 2013 im Sudhaus.



Nur selten durfte ich eine so tolle Zusammenarbeit zwischen Bürgerinnen und Bürgern und Behördenangehörigen erleben wie in diesem Bürgerdialog.

Helmut Bauer, Moderator

Anhang

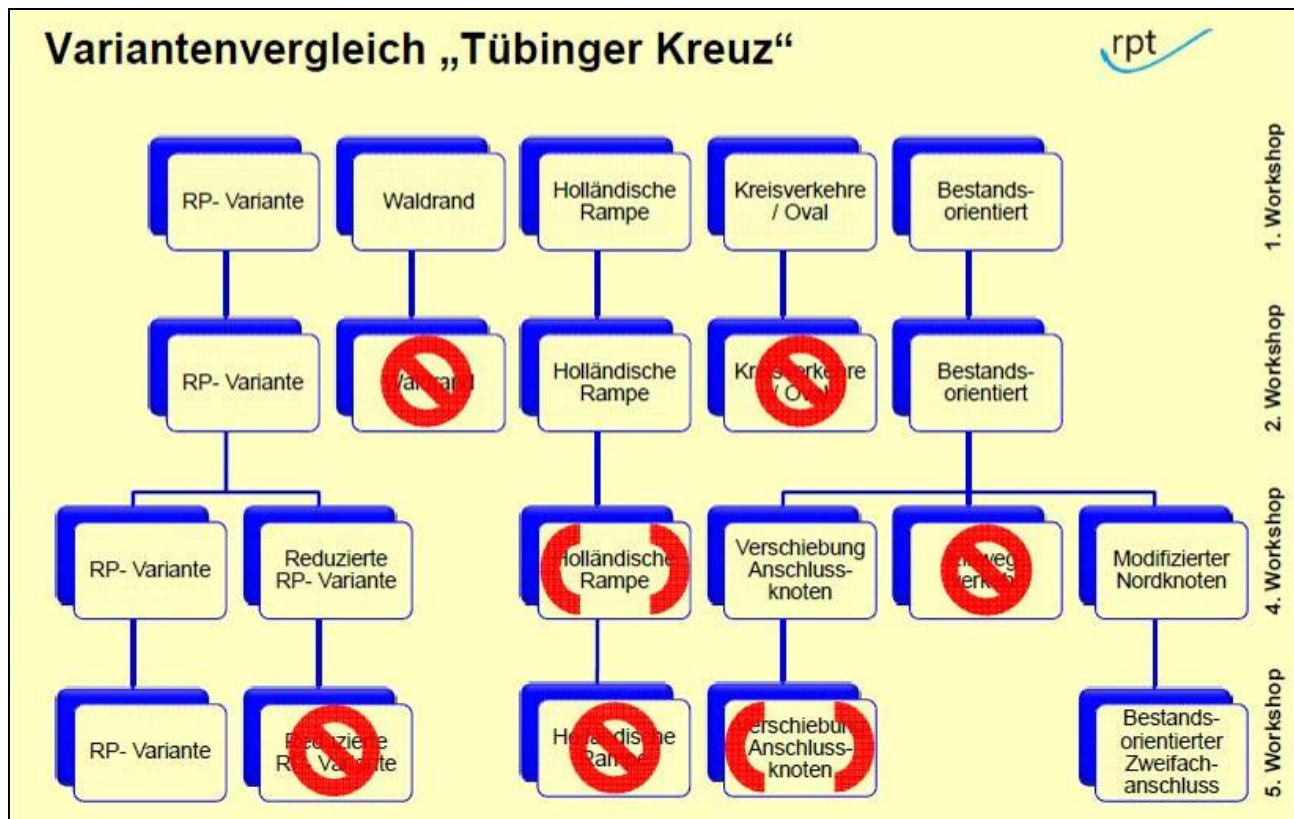
Anhang 1: Pläne, Bilder und Steckbriefe zu den Varianten

Anhang 1.1: Knoten „Tübinger Kreuz“

Anhang 1.1.1: Übersicht Bestandsknoten B27 - B28 „Tübinger Kreuz“, Stand 2013



Anhang 1.1.2: Übersicht über die in den Workshops berücksichtigten, untersuchten und ausgeschlossenen Varianten



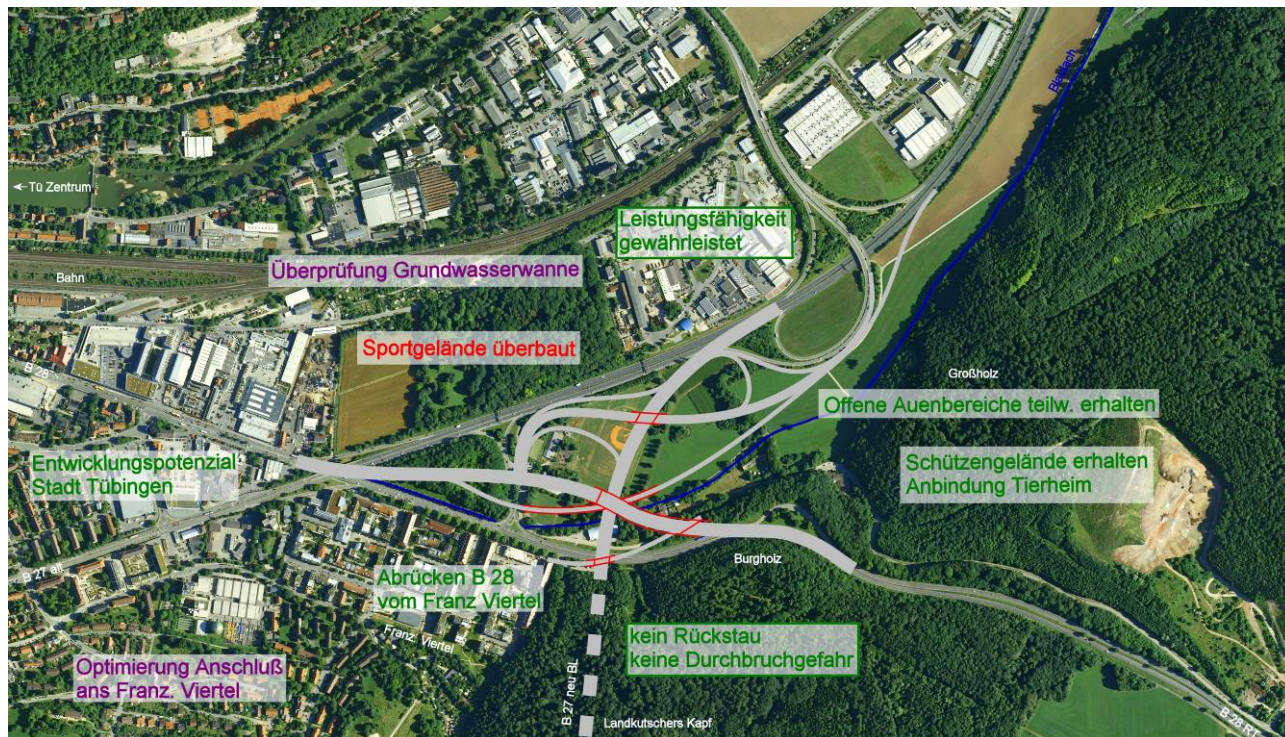
Anhang 1.1.3: Bewertungsmatrix zur Gewichtung der abgestimmten Kriterien (vgl. Kapitel 2.1)

TN = 17; Antworten = 14

	wichtigstes Kriterium	2. wichtigstes Kriterium	wichtiges Kriterium	nicht so wichtig wie 3	wünschenswert	zusätzlich genannt	1 bis 5	1 bis 5 zzgl. X	Rang	
	1	2	3	4	5	X	$\sum a$	$\sum b$		
A	Flächeninanspruchnahme (Versiegelung)	5	1	2	2	2	1	12	13	2
B	Nutzungsmöglichk./Zugänglichkeit v. Grünflächen	0	1	2	1	1	2	5	7	
C	Entlastung Innenstadt (Richtung Blaue Brücke)	3	1	3	0	0		7	7	4
D	Entlastung Frz. Viertel und Südstadt (B27alt)	5	4	2	0	1		12	12	1
E	Lärmschutz	0	1	7	2	1		11	11	6
F	Verkehrssicherheit	1	0	1	0	2	1	4	5	
G	Leistungsfähigkeit (Stauwahrscheinlichkeit)	4	0	4	2	1		11	11	3
H	Fahrleistung, direkte Anbindungen	1	0	1	0	4		6	6	
I	Entwicklungsmöglichk. für städtische Belange	2	3	1	1	0		7	7	
J	Beeinträchtigung des Naturhaushaltes	2	0	4	1	3	1	10	11	5
K	Einbindung in Landschaft / Ortsrandgestaltung	1	1	4	1	1	1	8	9	
Zusatz 1	Zeitnahe Fertigstellung der Maßnahme	0	0	1	0	0		1	1	

Summe Nennungen 100

Anhang 1.1.4: Ausgangsvariante „RP 1“ des Regierungspräsidiums Tübingen

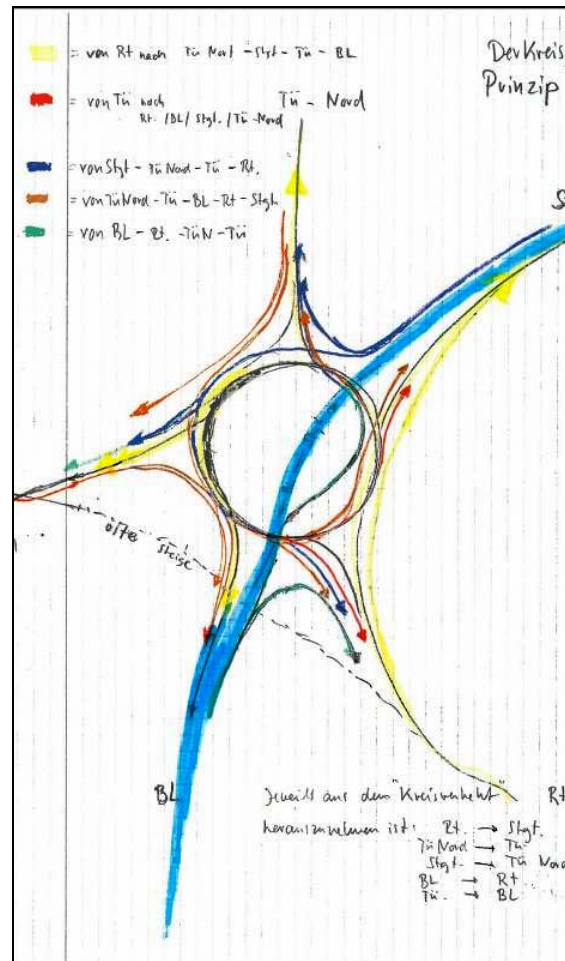
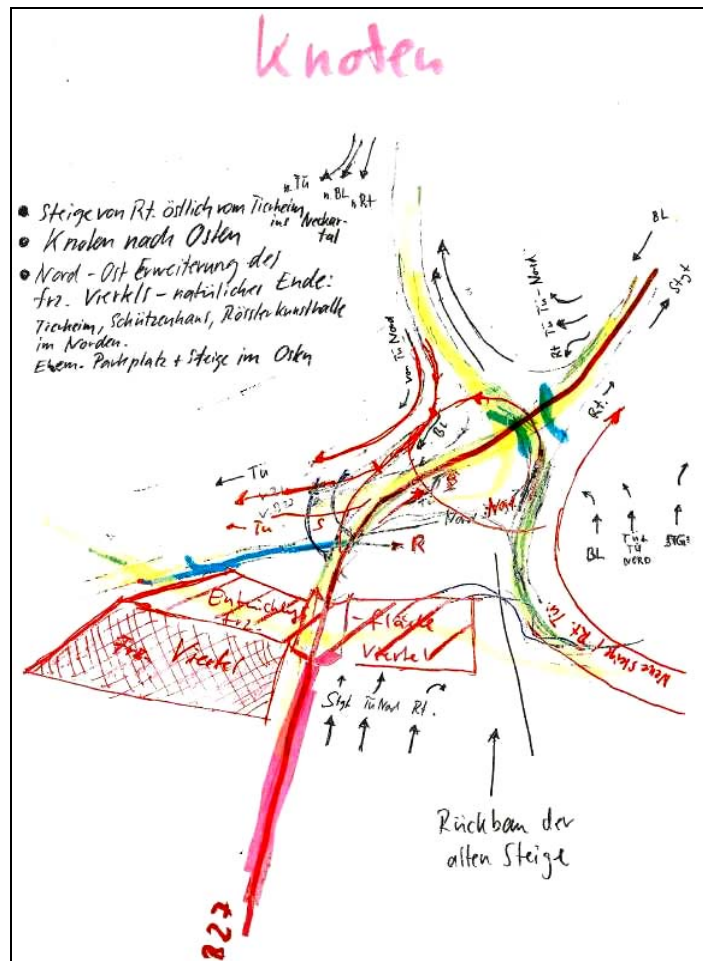


Visualisierung mit Blick von Norden auf Tunnelein- und ausfahrt



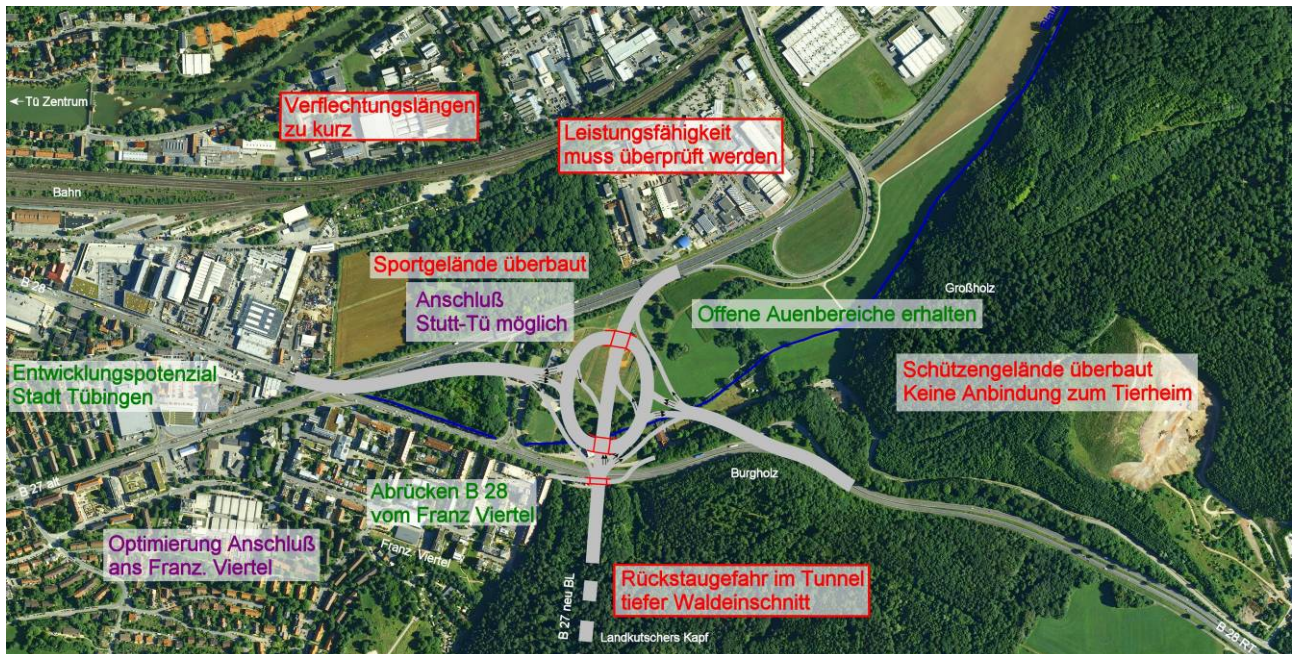
Detailausschnitt: Anschlussknoten für das Französische Viertel

Anhang 1.1.5: Beispiele für eingereichte Vorschläge zum „Tübinger Kreuz“



Anhang 1.1.6: Im Bürgerdialog betrachtete Varianten Nordknoten - Auszug

Variante „Tübinger Oval“



Wird im 2. Workshop nicht weiter verfolgt, da verkehrlich nicht funktionsfähig.

Variante „Waldrand“



Die Variante wird im 2. Workshop zwar als so nicht realisierbar bewertet (Verschiebung Tunnelportal!), jedoch als grundsätzliche Idee in Kombination mit der Variante „Nordkreuz“ weiterverfolgt.

Variante „Ein Kreisverkehr“



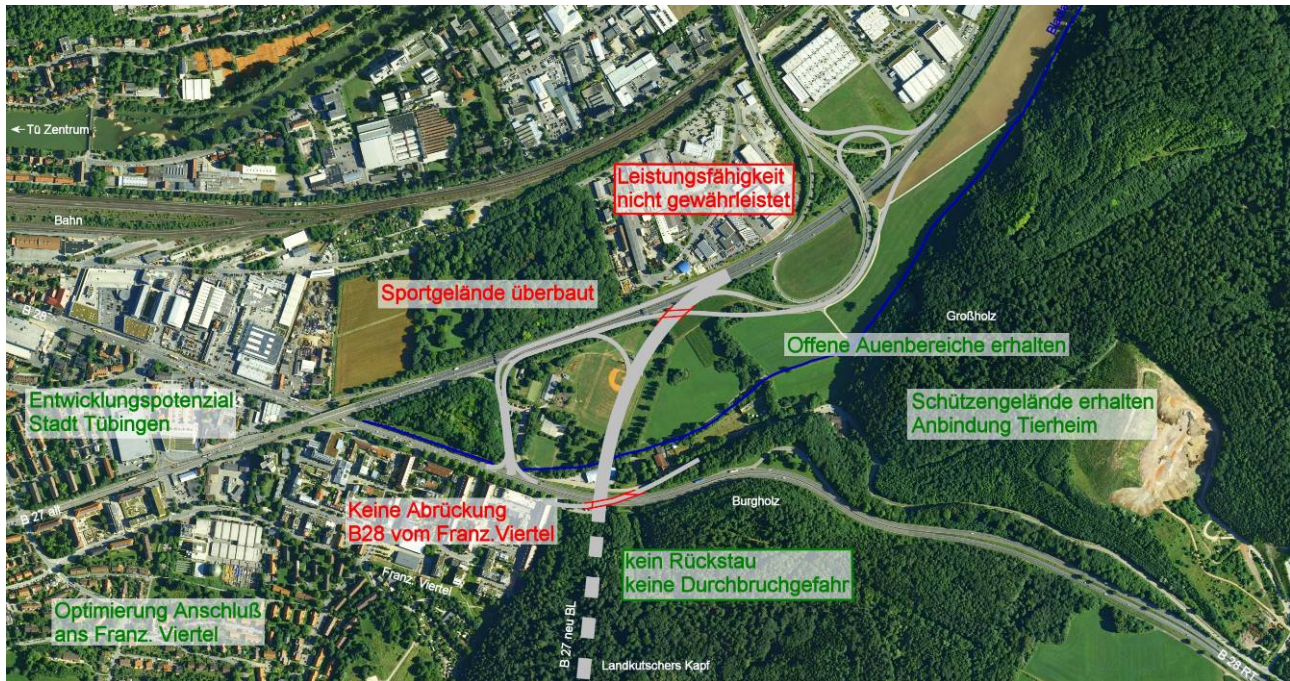
Die Variante wird im 2. Workshop als nicht zielführend ausgeschlossen, da kein wesentlicher Vorteil im Vergleich zur RP-Variante.

Variante „Kleeblatt“



Der Vorschlag wird im 1. Workshop ausgeschlossen.

Variante „Nordknoten“



Der Vorschlag wird im 2. Workshop als nicht zielführend ausgeschlossen, da mit nur einer Kreuzung die Verkehrsströme nach Stuttgart nicht zu bewältigen sind.

Variante „Zwei Kreisverkehre“



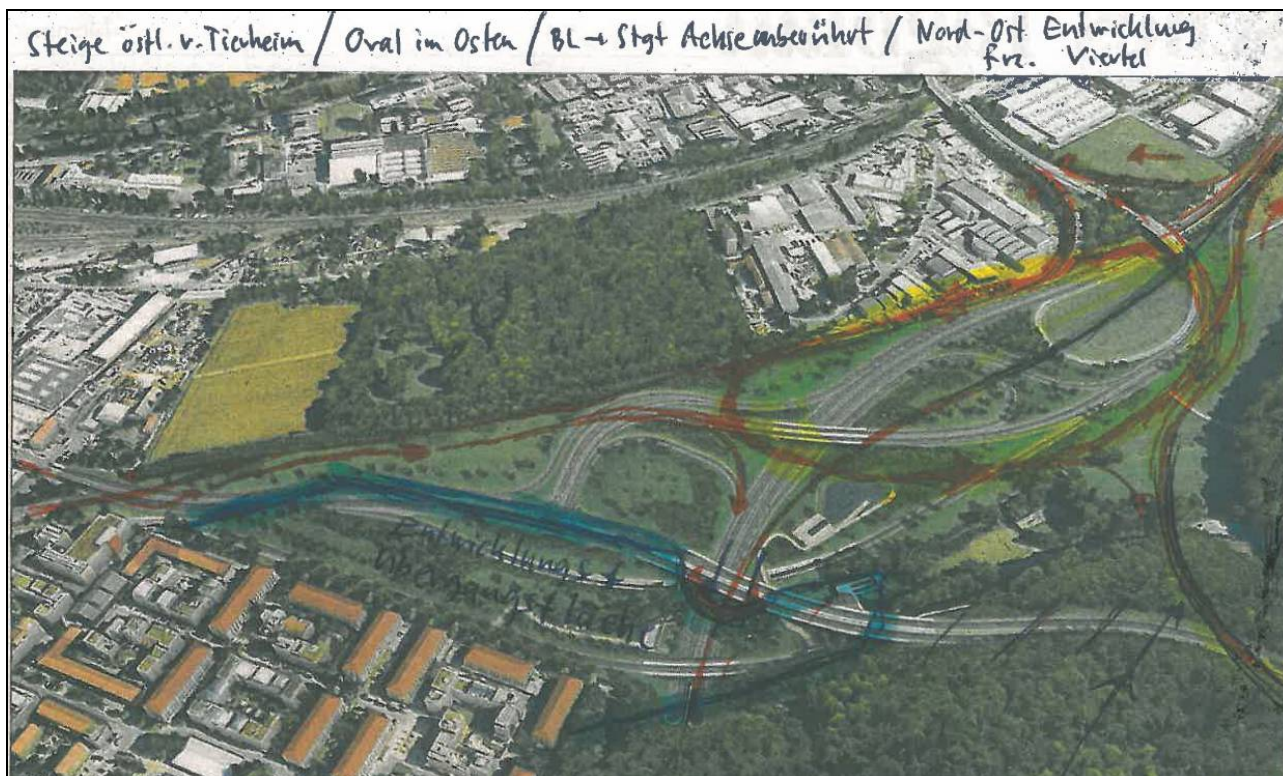
Der Vorschlag wird im 2. Workshop als nicht zielführend ausgeschlossen, da der Kreisverkehr an der B 28 die Verkehrsströme nach Stuttgart nicht bewältigen kann.

Variante „Modifizierter Nordknoten“ mit Einwegverkehr

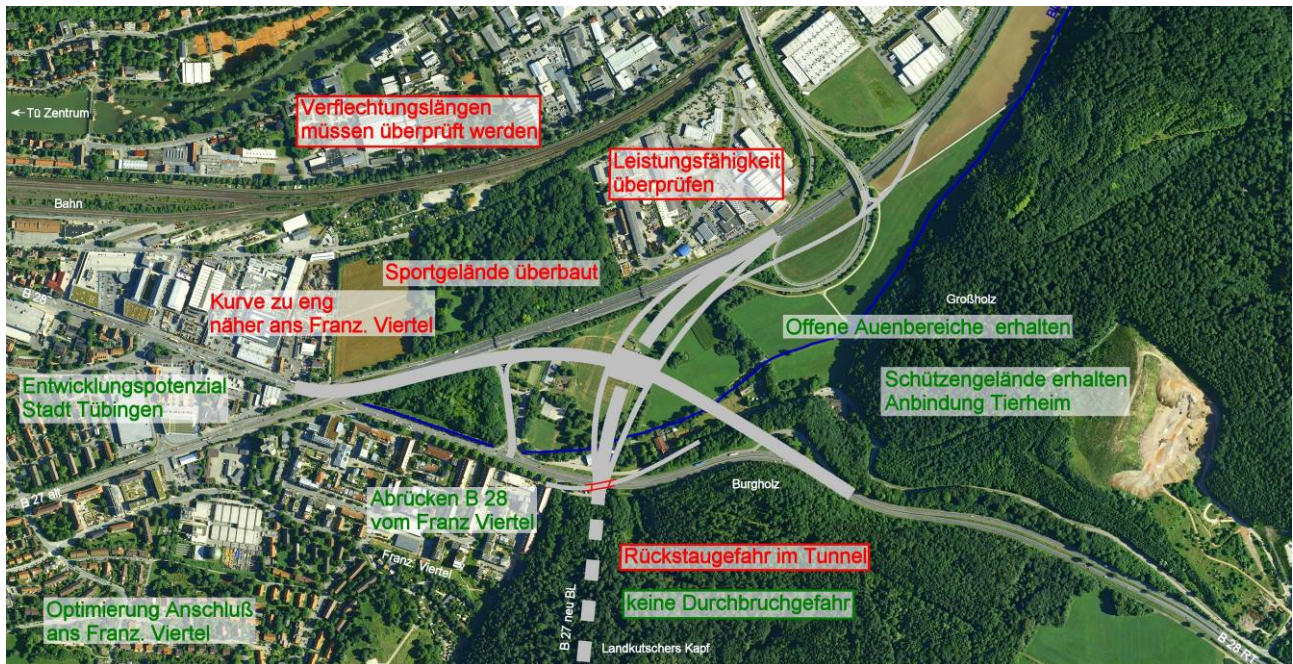


Der Vorschlag wird im 2. Workshop als nicht zielführend ausgeschlossen, da das „Dreieck“ als Einbahnstraßensystem keine Vorteile bringt zu den bereits ausgeschlossenen Varianten.

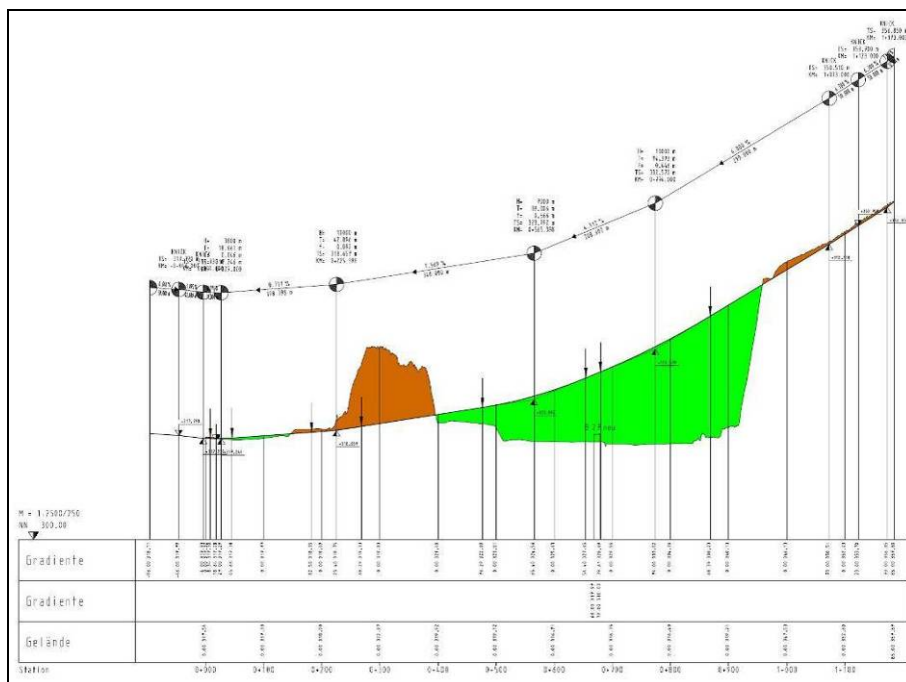
Variante „Ost-Oval“



Variante „Holländische Rampen“



Der Vorschlag wird im 2. Workshop nicht als gelungene Alternative zum RP-Entwurf gesehen, da er ebenfalls ein sehr voluminöses Bauwerk mit einer großen Talbrücke beinhaltet. Zum 3. Workshop legt die Stadtverwaltung eine angepasste Version ohne Brücke, stattdessen mit aufgeschütteten Böschungen vor. Die Variante wird im 4. Workshop zurückgestellt, da die „neue“ Variante „Zweifachanschluss“ als zielführender angesehen wird. Erst im 5. Workshop werden die „Holländischen Rampen ebenfalls ausgeschlossen.



Beispiel eines Höhenplans; hier für Variante „Holländische Rampen“

Variante „R-optimiert“

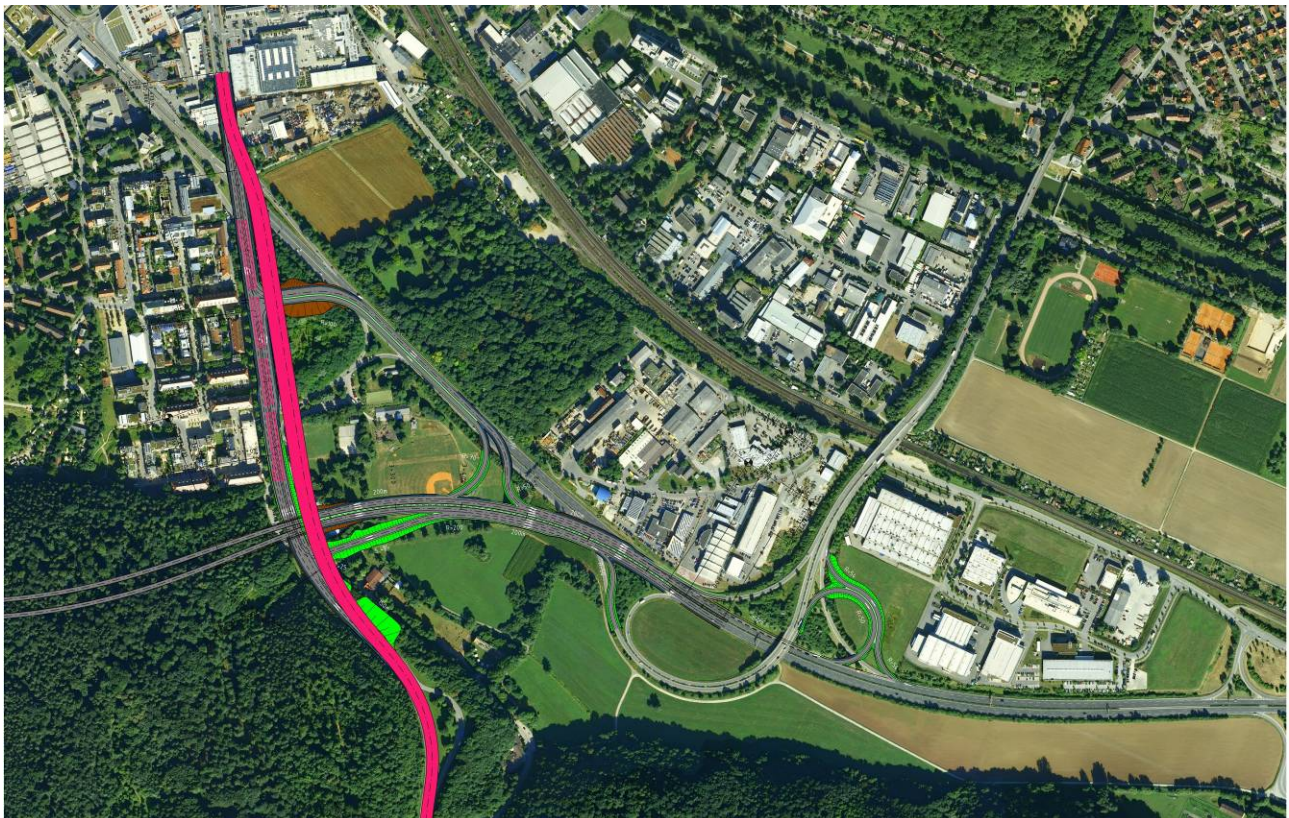
Auf Wunsch der TN untersuchte das Regierungspräsidium für den 5. Workshop eine Untervariante ihres Entwurfs ohne Direktrampe nach Stuttgart. Die Prüfung ergab, dass die Direktrampe aus verkehrlichen Gesichtspunkten nicht entfallen kann und somit diese Untervariante nicht weiterverfolgt werden kann.



Bestandorientierter Zweifachanschluss



Der Vorschlag beinhaltet zwei Versionen, eine ohne Abrückung der B 28 (siehe oben und Anhang 1.1.7) und eine mit abgerückter B 28 im Bereich des Französischen Viertels (siehe unten). Letzterer optimiert die obere Variante hinsichtlich städtebaulicher Belange und Lärmschutz und wird im 5. Workshop als gelungene Alternative zum RP-Entwurf zur Weiterbearbeitung empfohlen.



Anhang 1.1.7: Bewertung der Qualitätsmerkmale/Kriterien, Knoten „Tübinger Kreuz“

	Varianten	
	Bestandsorientierter Zweifachanschluss	Einfachanschluss
Charakteristik	<ul style="list-style-type: none"> - 2 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage an der B28 und Umbau des Knotenpunktes B27/L1208 (Lustnauer Knoten) - kein Abrücken der B 28 am frz. Viertel, - Anschluss auf Höhe Provenceweg - Überführungsbauwerk max. 70 m breit (Brücke oder Tunnelverlängerung) - (Die Gradiente der B27neu muss eventuell geringfügig abgesenkt werden) 	<ul style="list-style-type: none"> - 1 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage an der B28, Die zwei Hauptströme (Tü↔St) werden planfrei geführt - Abrücken der B 28 am frz. Viertel um ca. 90m - keine Tunnelverlängerung
Planungstiefe/-stand	Vorplanung, Verkehrsuntersuchung, Lärmtechnische Abschätzung	Vorentwurfsplanung, Verkehrsuntersuchung, Lärmtechnische Berechnung
Qualitätsmerkmal Verkehr		
a) Funktionalität (Berücksichtigung aller Richtungsbeziehungen)	-	+
	Gewährleistet. Umwegigkeit Richtung He→Tü, He→RT	Gewährleistet.
b) Leistungsfähigkeit	=	=
	Gewährleistet. Stufe C (ohne Vollanschluß ans franz. Viertel und ohne AS an Reutlinger Wiese)	Gewährleistet. Stufe C Direktrampe mit Grundwasserwanne Tü→St erforderlich, ansonsten nicht leistungsfähig
c) Entlastung B 27alt (Verkehrsstärke)	=	=
	Die Verkehrsbelastungen auf der B27alt liegen zwischen 11.300 Kfz/24h und 17.000 Kfz/24h. Die Entlastung im Vergleich zum Prognosenullfall beträgt zwischen 14.800 Kfz/24h und 18.100Kfz/24h.	Die Verkehrsbelastungen auf der B27alt liegen zwischen 10.300 Kfz/24h und 16.000 Kfz/24h. Die Entlastung beträgt im Vergleich zum Prognosenullfall zwischen 15.800 Kfz/24h und 19.100Kfz/24h.
d) Verkehrssicherheit (Orientierung)	-	+
	Gewährleistet, Eventuell geringfügige Unterschreitungen der Parameter bei der Detailplanung (Radien und Verflechtungslängen im unteren Grenzbereich); Orientierung durch Beschilderung gewährleistet	Gewährleistet, Orientierung durch Beschilderung gewährleistet

	Varianten	
	Bestandsorientierter Zweifachanschluss	Einfachanschluss
e) Anbindung Frz. Viertel	=	=
	Kein Vollanschluss auf Höhe Provenceweg aufgrund der konkurrierenden Ströme möglich. Teilanschluss auf der Höhe Provenceweg über Rechtsabbieger TÜ→Frz. Viertel/ Rechtseinbieger Frz. Viertel → RT möglich. Die anderen Verkehrsbeziehungen vermutlich über Schweickhardtstr. gewährleistet (muss geprüft werden). <u>Oder:</u> Vollanschluss im Bereich der jetzigen Brücke B27alt/B28 möglich	Kein Vollanschluss/Teilanschluss auf Höhe Provenceweg aufgrund der konkurrierenden Ströme möglich. Vollanschluss des frz. Viertels an B27alt im Bereich der jetzigen Brücke der B27alt/B28neu möglich, mit Verknüpfung der Allee des Chausseurs, Franz. Allee und Marienburgerstr.
f) Anbindung sonstiger Nutzungen im Bereich „Tübinger Kreuz“	-	+
	Anbindung Schützenhaus und Tierheim nicht über Allee des Chausseurs möglich. Alternativen müssen noch geprüft werden (z.B. über Hornbach). Anbindung Sportplatz von B 28 aus nicht möglich.	Anbindung Schützenhaus und Tierheim über Allee des Chausseurs, Brückenbauwerk über B27neu Sportplatz entfällt.
Qualitätsmerkmal Städtebau und Freiraum		
a) Schaffung von Entwicklungsmöglichkeiten für städtebauliche Belange	-	+
	Städtebauliche Entwicklung im Bereich des bestehenden Brückenbauwerkes B27alt/B28 und auf der B27alt möglich. Aufgrund Beibehaltung der B28 keine Erweiterung des Frz. Viertels möglich.	Städtebauliche Entwicklung im Bereich des bestehenden Brückenbauwerkes B27alt/B28 und auf der B27alt möglich. Erweiterung des Frz. Viertels aufgrund Abrückung der B28 möglich, allerdings eingeschränkt durch DirektrampeTÜ→St
b) Sicherung siedlungsnaher Freiräume für Erholungsnutzung	+	-
	Sportplatzgelände wird tangiert kann aber innerhalb der Reutlinger Wiesen verschoben werden. Schützenhaus erhalten. Naturnahe Erholungsräume in Blaulachau weitgehend erhalten	Sportplatzgelände muss entfallen. Die Innenflächen der Rampen sind nicht nutzbar. Schützenhaus erhalten. Naturnahe Erholungsräume in Blaulachau tlw. beeinträchtigt.

	Varianten	
	Bestandsorientierter Zweifachanschluss	Einfachanschluss
c) Sicherung vorhandener Erholungswege für Fuß- und Radverkehr	-	+
	Anbindung über Allee des Chausseurs in die Reutlinger Wiesen schwierig. Zusätzliche Querungsbauwerke erforderlich. (muss näher untersucht werden)	Anbindung über Allee des Chausseurs, Brückenbauwerk und Unterführung in die Reutlinger Wiesen im Vergleich zum Bestand verbessert.
d) Einbindung in Landschaft, Ortsrandgestaltung/ Stadteingangsgestaltung	-	+
	Knotenpunkt als Ganzes wahrnehmbar. Keine großen Brückenbauwerke. Massive Lärmschutzbauwerke (6m) erforderlich. Aufgrund Beibehaltung der B 28 Stadteingangsgestaltung angrenzend an Frz. Viertel nur eingeschränkt möglich.	Mehrere Brückenbauwerke. Einbindung des Knotenpunktes durch Geländemodellierung sehr gut möglich, daher ist Knoten als Ganzes nicht wahrnehmbar. Stadteingangsgestaltung möglich.
Qualitätsmerkmal Umwelt		
a) Flächeninanspruchnahme (Mehrversiegelung, Geländemodellierung)	++	-
	Mehrversiegelung 0,18ha im Vergleich zum Bestand, Rückbaupotential berücksichtigt. Gesamtversiegelung 8,77ha Durch Lärmschutzwand muss die Achse um 3-5 m verschoben werden. Noch nicht berücksichtigt. Durch vorübergehende Flächeninanspruchnahme während des Baus werden die Reutlinger Wiesen beansprucht.	Mehrversiegelung 1,19ha im Vergleich zum Bestand, Rückbaupotential berücksichtigt. Gesamtversiegelung 9,92ha Zusätzlich dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch Geländemodellierung im gesamten Knotenpunktsbereich. Durch vorübergehende Flächeninanspruchnahme während des Baus werden die Reutlinger Wiesen beansprucht.
b) Beeinträchtigungen relevanter Funktionen des Naturhaushaltes (Arten- und Biotopschutz, Grundwasser/ Oberflächengewässer)	+	-
	Maßgebende Funktionen der Blaulachae für den Boden- und Wasserhaushalt sowie für den Arten- und Biotopschutz zur Verzahnung von Offenlandbereichen im Bereich Großholz bleiben erhalten. Blaulachquerung voraussichtlich nur mit starker Unterbrechung (Düker) mgl. (muss näher untersucht werden)	Maßgebende Funktionen der Blaulachae für den Boden- und Wasserhaushalt sowie für den Arten- und Biotopschutz zur Verzahnung von Offenlandbereichen im Bereich Großholz stark beeinträchtigt/eingeschränkt.

	Varianten	
	Bestandsorientierter Zweifachanschluss	Einfachanschluss
c) nachteilige Auswirkungen von Lärmimmissionen auf Siedlungsbereiche „Frz. Viertel“ (Immissionsgrenzwerte gem. 16. BImSchV), Lärmschutzmaßnahmen)	- <u>Aktiver Lärmschutz erforderlich:</u> Kein Abrücken der B 28. Aufgrund anderer Nutzungen im Bereich zwischen B27/B28 bisher keine Geländemodellierung vorgesehen. Lärmschutzwand von 6m Höhe entlang des gesamten frz. Viertels erforderlich. Auch mit Tunnelverlängerung an der B27 sind am frz. Viertel die Grenzwerte überschritten, da die Hauptemission von der B28 ausgeht. <u>Passiver Lärmschutz erforderlich:</u> Die oberen Etagen müssen durch Lärmschutzfenster geschützt werden. (muss näher untersucht werden)	++ <u>Aktiver Lärmschutz erforderlich:</u> Abrückung der B28 und Geländemodellierung bewirken Lärmschutz, der den Großteil der Gebäude und die Außenbereiche schützt. Punktuell, ist <u>passiver Lärmschutz</u> (einzelne Fenster) erforderlich. (muss näher untersucht werden)
d) Zusatzmerkmal	- Die Überschussmassen (ca. 500.000 m ³) können nur tlw. im Bereich Reutlinger Wiesen eingebaut werden (muss näher untersucht werden). Ein Großteil muss mit LKW abgefahren werden (Z.B. Deponie)	++ Die Massen können fast vollständig als Geländemodellierung innerhalb des Baufeldes verwendet werden
Sonstiges		
Gesamtkosten	nach derzeitigem Planungsstand geringfügig günstiger als Einfachanschluss, Kosten ergeben sich u.a. aus Überführungsbauwerk an B27neu, Umbau Lustnauer Knoten, tlw. Abtransport Überschussmassen (Deponierung), Lärmschutzmaßnahmen	4 Brückenbauwerke, 1 Grundwasserschanne,
Bauablauf	Schwierig, da hauptsächlich im Bestand (B27, B28) gebaut wird	Durch die Trassenverschiebungen können die B27 alt und B28 alt genutzt werden, und Teilbereiche unabhängig vom Verkehr gebaut werden

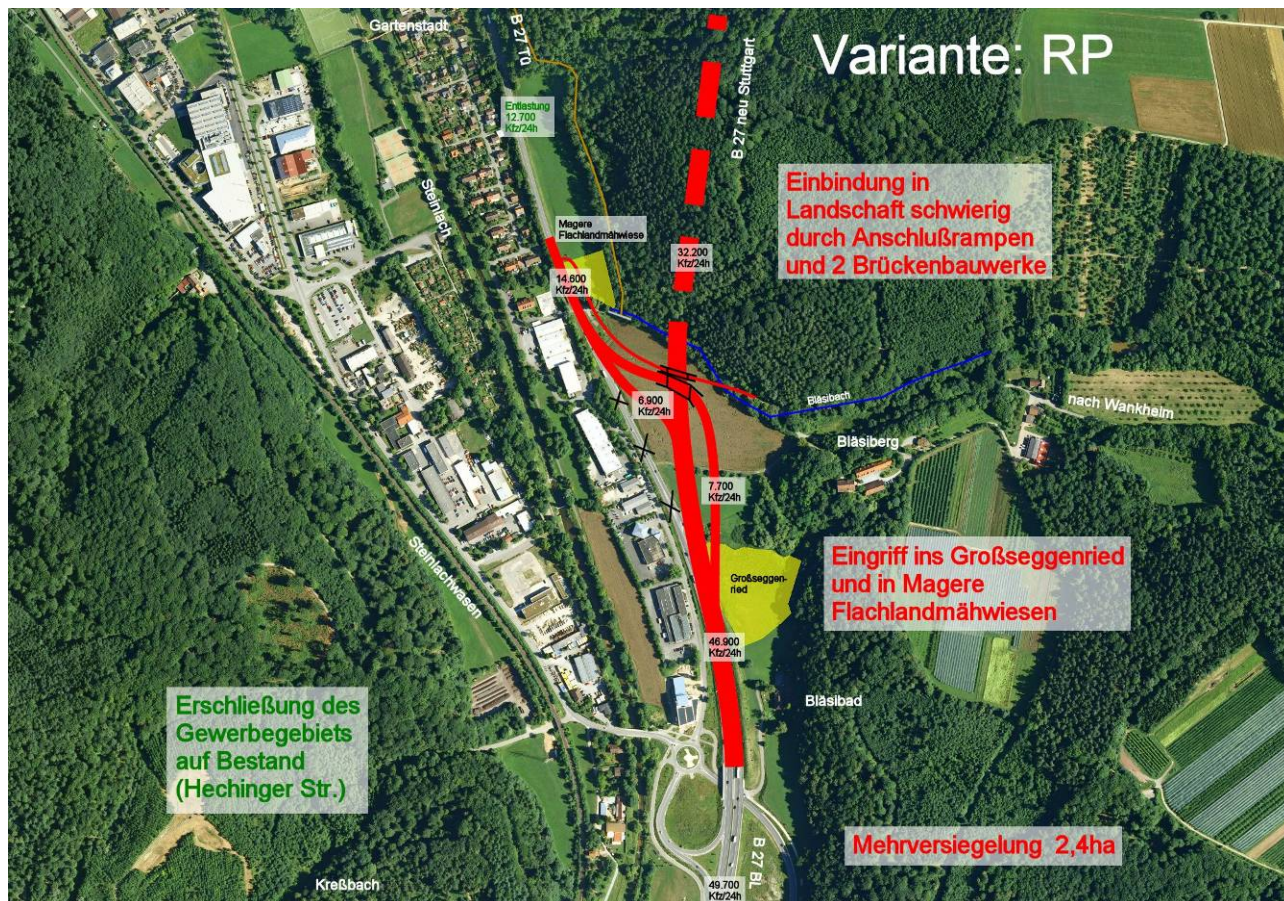
- Legende:
- = Merkmal/Kriterium kein wesentlicher Unterschied zwischen den Varianten
 - ++ Merkmal/Kriterium **sehr gut** erfüllt
 - + Merkmal/Kriterium **gut** erfüllt
 - Merkmal/Kriterium **weniger gut** erfüllt

Anhang 1.1.8: Modifizierungsvorschläge für die Variante „Bestandsorientierter Zweifachanschluss“

Beschreibung	Varianten	
	Bestandsorientierter Zweifachanschluss	mögliche Modifizierungen
Verkehr e) Anbindung Frz. Viertel	Kein Vollanschluss für das Frz. Viertel auf der Höhe Provencenweg möglich aufgrund der konkurrierenden Ströme	<u>1. Vorschlag</u> [+] Teilanschluss auf Höhe Provencenweg (Rechtseinbieger von Tü / Rechtsausbieger in Richtung RT) möglich. Die anderen Verkehrsbeziehungen über Schweickhardtstr. gewährleistet. [-] Allerdings ist dadurch die Lärmschutzwirkung unterbrochen. Es wird umfangreicherer passiver Lärmschutz erforderlich. <u>2. Vorschlag</u> Vollanschluss im Bereich der jetzigen Brücke B27alt/B28
Städtebau und Freiraum a) Schaffung von Entwicklungsmöglichkeiten für städtebauliche Belange d) Einbindung in Landschaft, Ortsrandgestaltung/ Städteingangsgestaltung	Aufgrund Beibehaltung der B28 keine Erweiterung des Frz. Viertels möglich.	Erweiterung des Frz. Viertels aufgrund Abrückung der B28 möglich, Blockbauweise möglich
Umwelt c) nachteilige Auswirkungen von Lärmimmissionen auf Siedlungsbereiche „Frz. Viertel“ (Immissionsgrenzwerte gem. 16. BImSchV), Lärmschutzmaßnahmen)	<u>Aktiver Lärmschutz erforderlich:</u> Kein Abrücken der B 28. Aufgrund anderer Nutzungen im Bereich zwischen B27/B28 bisher keine Geländemodellierung vorgesehen. Lärmschutzwand von 6m Höhe entlang des gesamten frz. Viertels erforderlich. <u>Passiver Lärmschutz erforderlich:</u> Die oberen Etagen müssen durch Lärmschutzfenster geschützt werden. (muss näher untersucht werden)	<u>Aktiver Lärmschutz erforderlich:</u> Abrückung der B28 und Blockbauweise sowie partielle Lärmschutzwände bewirken Lärmschutz, der den Großteil der Gebäude und die Außenbereiche schützt. Punktuell, ist <u>passiver Lärmschutz</u> (einzelne Fenster) erforderlich. (muss näher untersucht werden)

Anhang 1.2: Knoten „Bläsibad“

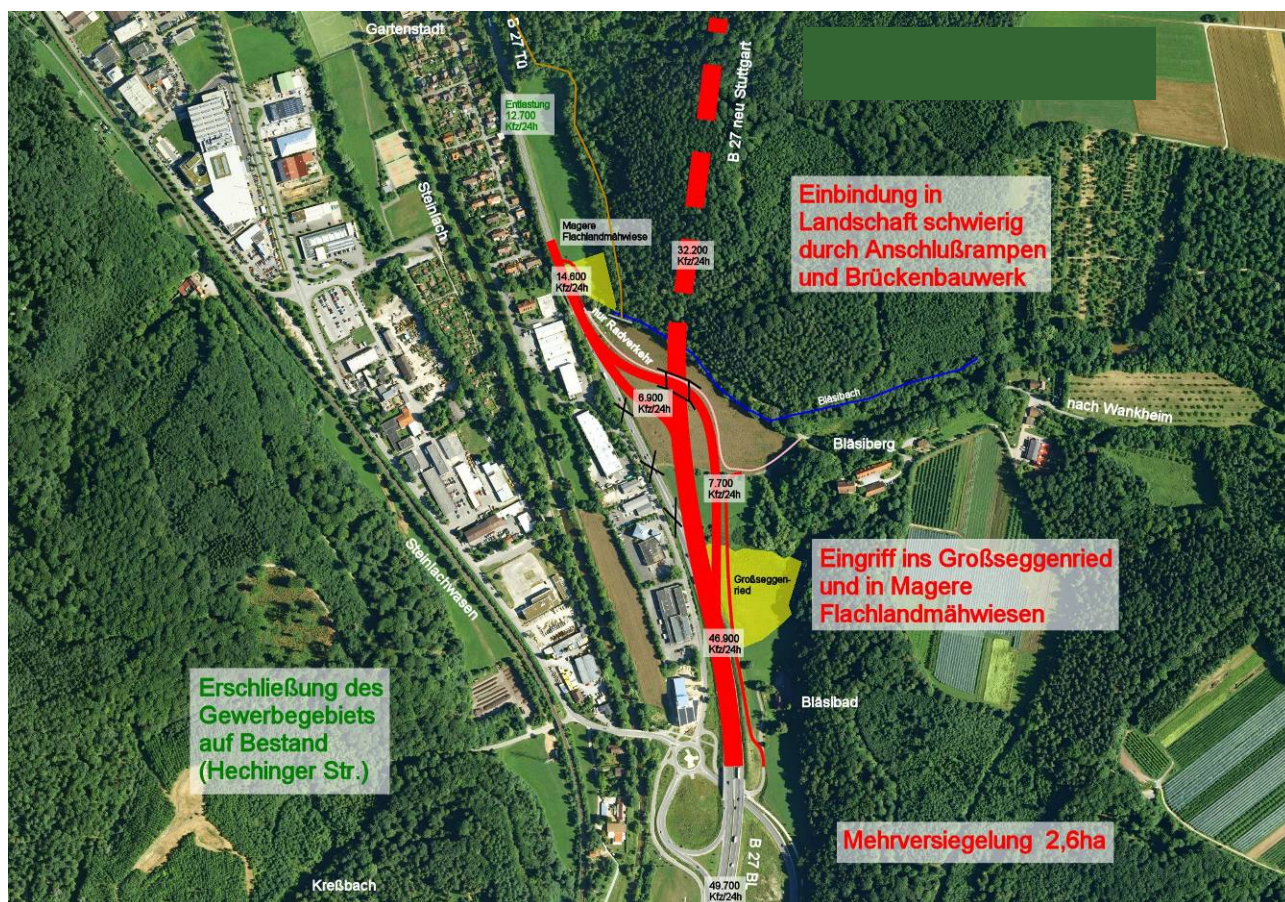
Anhang 1.2.1: Ausgangsvariante „RP 1“ des Regierungspräsidiums Tübingen



Abwicklung der Hauptverkehrsströme von Hechingen nach Tübingen über Halbanschluss (Rampen). Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße Richtung Wankheim über Brücke für Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr.

Anhang 1.2.2: Im Bürgerdialog betrachtete Varianten Südknoten - Auszug

Variante „Modifizierte RP-Variante“ ohne zusätzliche Überführung für Kfz- und landwirtschaftlichen Verkehr nach Wankheim. Die sonstigen Verkehrsverbindungen entsprechen der RP 1 Variante.



**Anhang 1.2.3: Bewertung der Qualitätsmerkmale/Kriterien, Knoten „Bläsi-
bad“**

	Varianten			
	RP-Variante	Modifizierte RP-Variante	Kreisverkehr 1	Kreisverkehr 2
Qualitätsmerkmal Verkehr				
a) Funktionalität (Berücksichtigung aller Richtungsbeziehungen)	= Gewährleistet. Tü↔He ► gepl. Hal- banschluß, Tü↔St ► best. Kreisverkehr, Tü↔Wankheim ► Kfz, Rad, Fußgän- ger u. Landwirt- schaft über gepl. Brücke	= Gewährleistet. Tü↔He ► gepl. Halbanschluß, Tü↔St ► best. Kreisverkehr, Tü↔Wankheim ► Kf- z, Landwirtschaft über best. Kreis- verkehr, Tü↔Wankheim ► R- ad u. Fußgänger über gepl. Brücke der Rampe He→Tü	= Gewährleistet. Tü↔He ► best. Kreisverkehr, Tü↔St ► best. Kreisverkehr, Tü↔Wankheim ► Kfz und Landwirt- schaft über best. Kreisverkehr, Tü↔Wankheim ► R- ad u. Fußgänger durch gepl. Unter- führung	= Gewährleistet. Tü↔He ► best. Kreisverkehr, Tü↔St ► best. Kreisverkehr, Tü↔Wankheim ► Kfz, Landwirtschaft, Rad u. Fußgänger über gepl. Brücke
b) Leistungsfähig- keit	++ Gewährleistet. Hauptströme Tü↔He über Rampen geführt. Erschließungsver- kehr des Gewerbe- gebietes separ- rat.	++ Gewährleistet. Hauptströme Tü↔He über Ram- pen geführt. Erschließungsver- kehr des Gewerbe- gebietes separat.	+ Gewährleistet. Der ganze Verkehr Tü↔He, Tü↔St; St↔Derendingen u. He↔Derendingen über Kreisverkehr geführt, dieser ist aber leistungsfähig. Erschließungsver- kehr des Gewerbe- gebietes behindert den Durchgangs- verkehr.	+ Gewährleistet. Der ganze Verkehr Tü↔He, Tü↔St; St↔Derendingen u. He↔Derendingen über den Kreisver- kehr geführt, dieser ist aber leistungsfä- hig. Erschließungsver- kehr des Gewerbe- gebietes behin- dert den Durch- gangsverkehr.
c) Entlastung TÜ- Innenstadt - B 27alt, Hechinger Str., Gar- tenstadt (Verkehrsstärke)	= Entlastung von 12.700 Kfz/24h zum Nullfall 2020	= Entlastung von 12.700 Kfz/24h zum Nullfall 2020	= Entlastung von 12.700 Kfz/24h zum Nullfall 2020	= Entlastung von 12.700 Kfz/24h zum Nullfall 2020
d) Verkehrssicher- heit	++ Gewährleistet	++ Gewährleistet	+ Gewährleistet, bau- liche Veränderun- gen notwendig.	+ Gewährleistet, bau- liche Veränderun- gen notwendig.

	Varianten			
	RP-Variante	Modifizierte RP-Variante	Kreisverkehr 1	Kreisverkehr 2
e) Wiederherstellung der Anbindung Wankheim	++	+	+	++
	Direktverbindung für Rad, Kfz, Land-/Forstwirtschaft über Brücke	Direktverbindung für Rad über Anschlussrampe; Umweg über Kreisverkehr für Kfz, Land-/Forstwirtschaft	Direktverbindung für Rad durch Unterführung, Umweg über Kreisverkehr für Kfz u. Land-/Forstwirtschaft	Direktverbindung für Rad, Kfz, Land-/Forstwirtschaft über Brücke
f) Anbindung Gewerbegebiet „Hechinger Straße“	++	++	+	+
	Erschließungsverkehr des Gewerbegebietes auf Bestand (Hechinger Str.) getrennt vom Durchgangsverkehr.	Erschließungsverkehr des Gewerbegebietes auf Bestand (Hechinger Str.) getrennt vom Durchgangsverkehr.	Erschließungsverkehr des Gewerbegebietes behindert den Durchgangsverkehr. Rückwärtige Erschließung kann vorgesehen werden. Fahrbahnverbreiterung Hechinger Str. erforderlich. Engstelle zwischen Hechinger Str. und B27neu, daher geringfügige Verschiebung der B27 erforderlich.	Erschließungsverkehr des Gewerbegebietes behindert den Durchgangsverkehr. Rückwärtige Erschließung kann vorgesehen werden. Fahrbahnverbreiterung Hechinger Str. erforderlich. Engstelle zwischen Hechinger Str. und B27neu, daher geringfügige Verschiebung der B27 erforderlich.
Qualitätsmerkmal Städtebau und Freiraum				
a) Schaffung von Entwicklungsmöglichkeiten für städtebauliche Belange	=	=	=	=
	Bebauungsplan „Hechinger Eck“ u. tlw. Rückbau B27alt möglich	Bebauungsplan „Hechinger Eck“ u. tlw. Rückbau B27alt möglich	Bebauungsplan „Hechinger Eck“ u. tlw. Rückbau B27alt möglich	Bebauungsplan „Hechinger Eck“ u. tlw. Rückbau B27alt möglich
b) Sicherung <u>vorhandener</u> Erholungswege/ Sicherung Erholungs-nutzung	=	=	=	=
	durchgängiger Rad-/Fußweg Wankheim-Innenstadt	durchgängiger Rad-/Fußweg Wankheim-Innenstadt	durchgängiger Rad-/Fußweg Wankheim-Innenstadt	durchgängiger Rad-/Fußweg Wankheim-Innenstadt

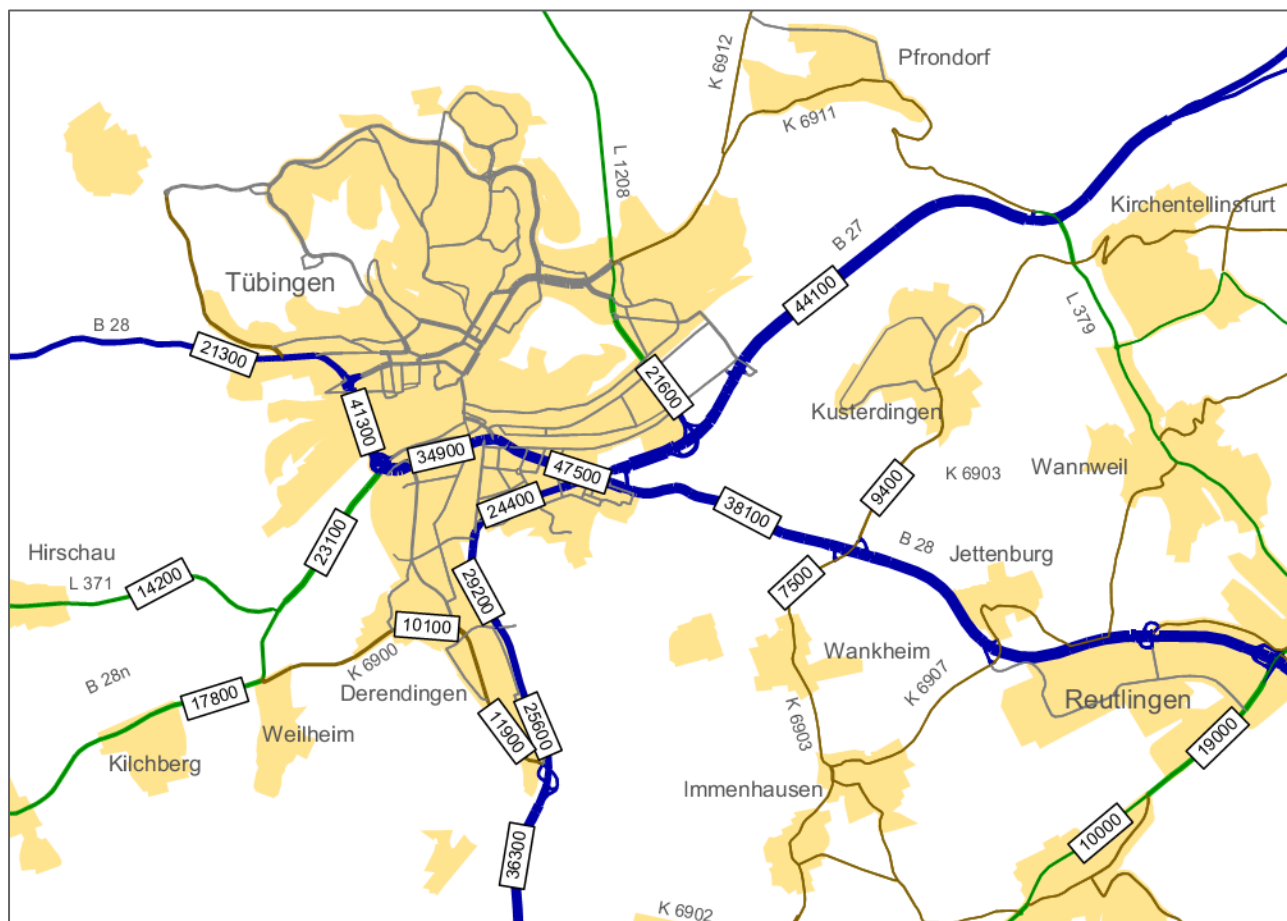
	Varianten			
	RP-Variante	Modifizierte RP-Variante	Kreisverkehr 1	Kreisverkehr 2
c) Einbindung in Landschaft	-	-	+	+
	Anschlussrampen und 2 Brücken erschweren Einbindung	Anschlussrampen und 1 Brücke erschweren Einbindung	Keine Anschlussrampen und Brücken, stattdessen 1 Unterführung für Rad/Fußg.	Keine Anschlussrampen und nur 1 Brücke
d) Schaffung <u>neuer</u> Verbindungen für Erholungssuchende (Gartenstadt - Wankheim)	=	=	=	=
	Querung B 27alt f. Fußg./ Radf. möglich, dafür baul. Veränderung erforderlich	Querung B 27alt f. Fußgänger/ Radfahrer möglich, dafür bauliche Veränderung erf.	Querung B 27alt f. Fußgänger/ Radfahrer möglich, dafür bauliche Veränderung erf.	Querung B 27alt f. Fußgänger/ Radfahrer möglich, dafür bauliche Veränderung erf.
e) Zusatzmerkmal				
Qualitätsmerkmal Umwelt				
a) Minimierung der Flächeninanspruchnahme (Versiegelung)	-	-	+	+
	Mehrversiegelung 2,4ha, Rückbaupotential berücksichtigt	Mehrversiegelung 2,6ha, Rückbaupotential berücksichtigt	Mehrversiegelung 2,3ha, Rückbaupotential berücksichtigt, falls rückwärtige Erschließung des Gewerbegebietes erforderlich, erhöht sich Fläche um ca. 0,1ha	Mehrversiegelung 2,2ha, Rückbaupotential berücksichtigt, falls rückwärtige Erschließung des Gewerbegebietes erforderlich, erhöht sich Fläche um ca. 0,1ha

	Varianten			
	RP-Variante	Modifizierte RP-Variante	Kreisverkehr 1	Kreisverkehr 2
b) Minimierung der Beeinträchtigung relevanter Funktionen des Naturhaushaltes (Arten- und Biotopschutz, Grundwasser/ Oberflächengewässer)	-	-	+	+
	<p>Bau- und anlagebedingter Eingriff in das Großseggenried durch Anschlussrampe</p> <p>Mehrmalige Querung und Verlegung des Bläsi-bachs erforderlich</p> <p>Eingriffe in Magere Flachlandmäh-wiese durch Rück-haltebecken <u>nicht</u> vermeidbar</p> <p>Entwicklung von Leitstrukturen für Fledermäuse mög-lich</p>	<p>Bau- und anlagebedingter Eingriff in das Großseggenried durch Anschluss-rampe <u>und</u> Kfz-Anbindung von Wankheim</p> <p>Mehrmalige Que-rung des Bläsi-bachs erforderlich</p> <p>Eingriffe in Magere Flachlandmähwiese durch Rückhaltebe-cken <u>nicht</u> ver-meidbar</p> <p>Entwicklung von Leitstrukturen für Fledermäuse mög-lich</p>	<p>Bau- und anlagebedingter Eingriff in das Großseggenried durch minimale Verschiebung der B27 <u>und</u> Kfz-Anbindung von Wankheim</p> <p>Einmalige Querung des Bläsi-bachs er-forderlich</p> <p>Eingriffe in Magere Flachlandmähwiese durch Rückhaltebe-cken voraussichtlich vermeidbar</p> <p>Unterführung bzgl. Eindeutigkeit von Leitstrukturen für Fledermäuse vor-teilhaft Für Unterführung der B27neu ist eine Grundwasserwanne erforderlich</p>	<p>Bau- und anlagebedingter Eingriff in das Großseggenried durch mi-nimale Verschie-bung der B27 <u>am Geringsten</u></p> <p>Mehrmalige Que-rung des Bläsi-bachs erforderlich</p> <p>Eingriffe in Mage-re Flachlandmäh-wiese durch Rück-haltebecken vor-aussichtlich ver-meidbar</p> <p>Entwicklung von Leitstrukturen für Fledermäuse mög-lich</p>

	Varianten			
	RP-Variante	Modifizierte RP-Variante	Kreisverkehr 1	Kreisverkehr 2
c) Minimierung nachteiliger Auswirkungen von Lärmimmissionen auf Siedlungsbe- reiche	= Für die <u>Gartenstadt</u> wird eine deutliche Verbesserung zum Ist-Zustand erreicht, kein Lärmschutz erforderlich, da Grenzwerte eingehalten. Am <u>Bläsibad</u> sind die Grenzwerte teilweise überschritten. Aktiver Lärmschutz (Wand) ist möglich. Beim <u>Gewerbegebiet</u> Hechinger Str. sind die Grenzwerte teilweise überschritten. Passiver Lärmschutz ist vorgesehen.	= Für die <u>Gartenstadt</u> wird eine deutliche Verbesserung zum Ist-Zustand erreicht, kein Lärmschutz erforderlich, da Grenzwerte eingehalten. Am <u>Bläsibad</u> sind die Grenzwerte teilweise überschritten. Aktiver Lärmschutz (Wand) ist möglich. Beim <u>Gewerbegebiet</u> Hechinger Str. sind die Grenzwerte teilweise überschritten. Passiver Lärmschutz ist vorgesehen.	= Für die <u>Gartenstadt</u> wird eine deutliche Verbesserung zum Ist-Zustand erreicht, kein Lärmschutz erforderlich, da Grenzwerte eingehalten. Am <u>Bläsibad</u> sind die Grenzwerte teilweise überschritten. Aktiver Lärmschutz (Wand) ist möglich. Beim <u>Gewerbegebiet</u> Hechinger Str. sind die Grenzwerte teilweise überschritten. Passiver Lärmschutz ist vorgesehen.	= Für die <u>Gartenstadt</u> wird eine deutliche Verbesserung zum Ist-Zustand erreicht, kein Lärmschutz erforderlich, da Grenzwerte eingehalten. Am <u>Bläsibad</u> sind die Grenzwerte teilweise überschritten. Aktiver Lärmschutz (Wand) ist möglich. Beim <u>Gewerbegebiet</u> Hechinger Str. sind die Grenzwerte teilweise überschritten. Passiver Lärmschutz ist vorgesehen.
Qualitätsmerkmal Kosten				
Gesamtkosten	+	+	++	++
	4.95 Mio € Inkl. Bauwerke 1.9 Mio €	4.76 Mio € Inkl. Bauwerke 1.6 Mio €	3.66 Mio € Inkl. Bauwerke 0.5 Mio €	3.51 Mio € Inkl. Bauwerke 0.5 Mio €

Anhang 2: Verkehrsdaten

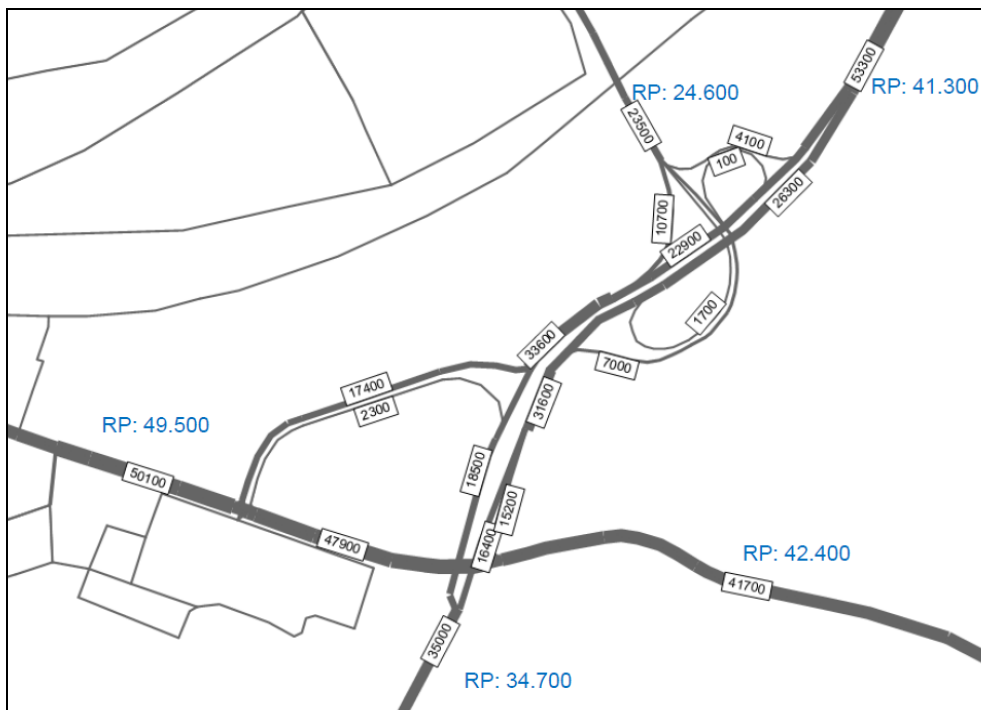
Anhang 2.1: Verkehrsbelastung Analyse-Nullfall 2013 [in Kfz/24h]



PTV Group Karlsruhe

Lfd.-Nr.	Lage	Analyse (alt) Kfz/24h	Analyse 2013 Kfz/24h	Differenz Kfz/24h	Differenz in %
Q1	B 27 südlich Bläsibad	27.800	36.300	8.500	30,6%
Q2	B 27 zw. Bläsibad und Waldhörnlestraße	21.400	25.600	4.200	19,6%
Q3	B 27 zw. Waldhörnlestraße und Stuttgarter Straße	21.100	29.200	8.100	38,4%
Q4	B 27 zw. Hechinger Straße und Galgenbergstraße	19.900	24.400	4.500	22,6%
Q5	B 27 nördlich Hornbach	43.500	44.100	600	1,4%
Q6	B 28 östlich Schweickhardtstraße	42.800	47.500	4.700	11,0%
Q7	B 28 östlich Franz. Viertel	36.400	38.100	1.700	4,7%

Anhang 2.2: Verkehrsbelastungen in Kfz/24h für Variante „Bestandsorientierten Zweifachanschluss“

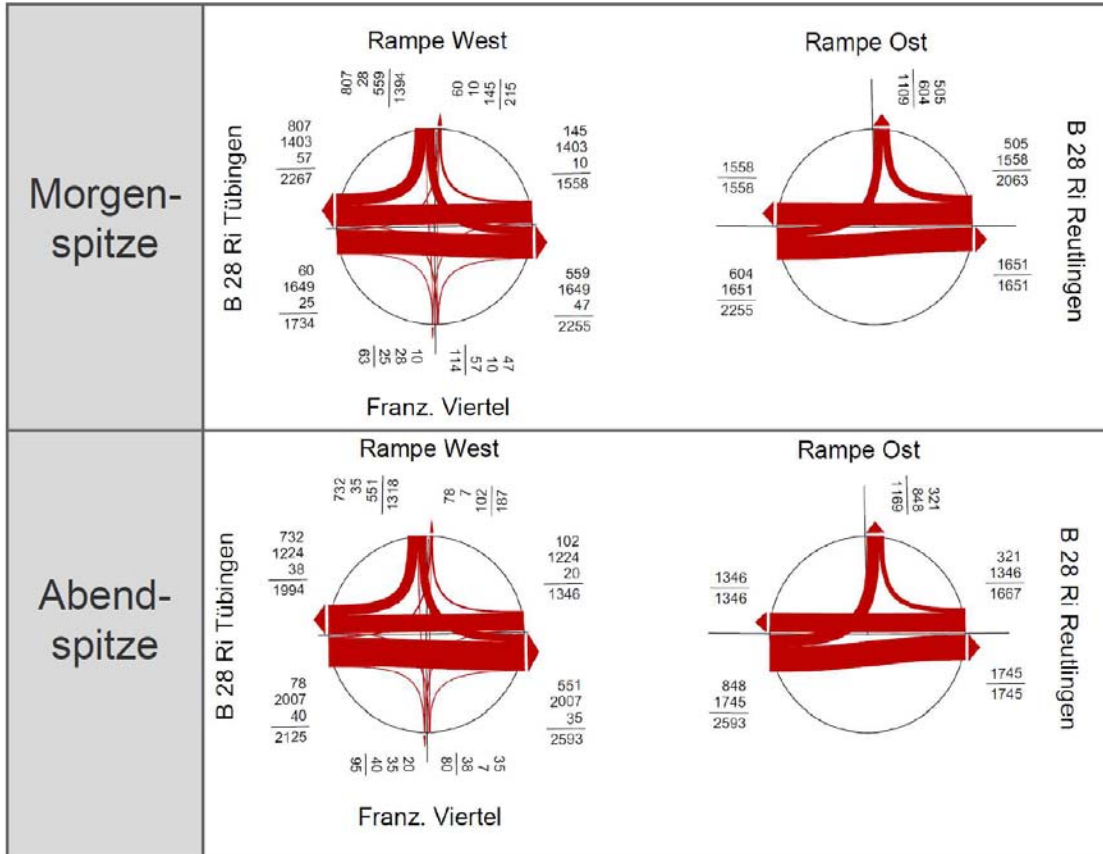


PTV Group Karlsruhe

Anhang 2.3: Verkehrsprognosen 2025 „Tübinger Kreuz“ in Kfz/24h im Vergleich

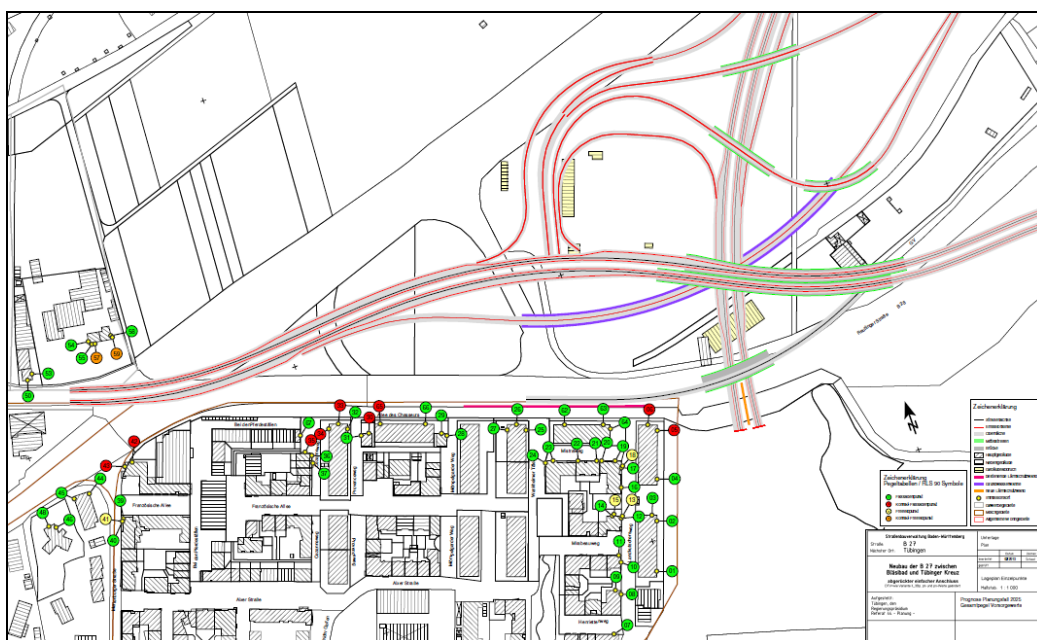
➤ Var „Nord-knoten“	von/nach	Tübingen	Tü-Nord	Stuttgart	Reutlingen	Hechingen	Σ
	Tübingen		1.500	8.500	13.800	900	24.700
	Tü-Nord	1.700		1.700	6.000	2.900	12.300
	Stuttgart	8.100	4.100		1.200	13.400	26.800
	Reutlingen	14.900	3.200	1.300		1.400	20.800
	Hechingen	48	2.000	14.300	7		16.355
	Σ	24.748	10.800	25.800	21.007	18.600	100.955
➤ Var RP	von/nach	Tübingen	Tü-Nord	Stuttgart	Reutlingen	Hechingen	Σ
	Tübingen		2.600	9.500	12.800	600	25.500
	Tü-Nord	1.700		1.600	6.800	2.700	12.800
	Stuttgart	7.600	3.500		1.400	13.500	26.000
	Reutlingen	14.500	3.700	1.000		1.700	20.900
	Hechingen	400	1.900	13.200	700		16.200
	Σ	24.200	11.700	25.300	21.700	18.500	101.400
➤ Differenz	von/nach	Tübingen	Tü-Nord	Stuttgart	Reutlingen	Hechingen	Σ
	Tübingen		-1.100	-1.000	1.000	300	-800
	Tü-Nord	0		100	-800	200	-500
	Stuttgart	500	600		-200	-100	800
	Reutlingen	400	-500	300		-300	-100
	Hechingen	-352	100	1.100	-693		155
	Σ	548	-900	500	-693	100	-445

Anhang 2.4: Knotenstrombelastung B28 / B27 Rampen für Variante „Bestandsorientierten Zweifachanschluss“



PTV Group Karlsruhe


Anhang 2.5: Schallauswirkungen Variante RP



Anhang 3: Pressemeldungen

Pressemitteilung des RP Tübingen

B 27 „Langer Schindhaubasistunnel“ - Regierungspräsidium Tübingen und Stadt Tübingen starten Bürgerdialog

 15.06.2012 Das Regierungspräsidium und die Stadt Tübingen laden die Bürgerinnen und Bürger zu einer Informationsveranstaltung über den Planungsstand der B 27 „Langer Schindhaubasistunnel“ am Mittwoch, 27. Juni, um 18 Uhr in das Sudhaus ein. Mit der Informationsveranstaltung eröffnen das Regierungspräsidium und die Stadt Tübingen einen Beteiligungsprozess für die Bürgerinnen und Bürger an der Planung, insbesondere zur Ausgestaltung der neuen Verknüpfungsbereiche im Bereich des Französischen Viertels mit der B 28 („Knotenpunkt Tübinger Kreuz“) sowie im Bereich der Gartenstadt „Knotenpunkt Bläsibad“) des Langen Schindhaubasistunnels. Das Regierungspräsidium wird die bisherigen Pläne und Überlegungen zur Ausgestaltung vorstellen und dabei auch den in der Diskussion mit dem Bundesrechnungshof und Bundesverkehrsministerium festgelegten Rahmen bzw. die Eckpunkte darstellen. Danach ist eine Frage- und Diskussionsmöglichkeit mit Fachleuten vorgesehen. Anschließend sollen weitere Termine zum Bürgerdialog angeboten werden, bei denen Vorschläge und mögliche Lösungen eingebracht und diskutiert werden können. Stadtverwaltung und Regierungspräsidium würden sich freuen, wenn alle interessierten Bürgerinnen und Bürger dieses Angebot wahrnehmen würden.

Pressemeldung im Schwäbischen Tagblatt am 29.06.2012

Bürgerdialog zum Verkehrsknoten am geplanten Schindhautunnel gestartet

Muss der von Tübingen gewollte lange Schindhaubasistunnel wirklich zu einem gigantischen Verkehrsknoten in den Reutlinger Wiesen führen oder gibt es Alternativen? Dieser Frage geht der jetzt gestartete Bürgerdialog zu dem Großprojekt nach. Verbesserungsvorschläge sind dabei ausdrücklich willkommen.

TÜBINGEN. Etwa 90 Besucher waren am Mittwochabend ins Sudhaus zum offiziellen Auftakt des sogenannten Bürgerdialogs gekommen. Das ist ein Beteiligungsverfahren der Stadt Tübingen und der Verkehrsplaner des Regierungspräsidiums (RP), das in den vergangenen Wochen erarbeitet wurde. Anlass war der große Unmut bei Bürgern und Stadträten, als das RP im März seine Pläne für den Tunnel und vor allem für den Straßenknoten von B 27 und B 28 vorstellte (wir berichteten).



Die Montage zeigt, wie sich die Verkehrsplaner den Tübinger Knoten vorstellen.
Bild: Regierungspräsidium Tübingen

Oberbürgermeister Boris Palmer beschrieb zu Beginn des Abends noch einmal, wie er erst von der Größe des Knotens entsetzt gewesen sei, verzweifelt nach Alternativen gesucht und Skizzen gezeichnet habe – um am Ende einzusehen, dass seine Vorschläge nicht funktionieren würden. Da habe er sich von den Straßenplanern überzeugen lassen müssen. Doch der Grüne hofft weiter „auf einen genialen Vorschlag“ von den Bürgern, wie der Verkehrsknoten verkleinert werden könnte.

Josef Bild, als Abteilungsleiter oberster Verkehrsplaner des RP, erklärte mit Animationen und Zahlen anschaulich, wie seine Behörde zu dem Knoten gekommen ist. Berücksichtigt seien die Leistungsfähigkeit (Verkehrsfluss), die städtebauliche Anbindung, die Gestaltung des Knotens unter Berücksichtigung der Topografie, der Natur- und der Lärmschutz.

Bild und sein Referatsleiter Ulrich Kunze stellten im Vortrag wie in ihren Antworten auf Bürgerfragen auch Alternativen vor – und Gründe dagegen: So würde jeder Kreisverkehr immer zu Rückstaus führen, auch im Tunnel. Das aber sei aus Sicherheitsgründen ein „K.o.-Kriterium“, sagte Bild. Auch anderswo übliche Kleeblattvarianten gingen nicht, weil der Schindhau und das Französische Viertel dafür keinen Platz ließen. Auch jede direkte Zufahrt von der B 27 aus dem Tunnel auf die B 28 Richtung Reutlingen sei wegen des zu steilen Anstiegs nicht machbar. Andere Alternativen wiederum würden den Tunneleingang verlagern oder nicht mehr ebenerdig ermöglichen.

Gegen viele Vorschläge führten die Straßenplaner die Verkehrsprognose für das Jahr 2020 ins Feld. Das – vor allem zu den Spitzenzeiten morgens und abends – vorhergesagte Auto-Aufkommen sei nur durch den geplanten Knoten zu bewältigen. Manche Bürger bezweifelten allerdings, ob die Prognose aus dem Jahr 2006 auch noch für das Jahr 2025 Geltung habe.

Auf den mehrfach beklagten Flächenverbrauch antworteten die Straßenplaner mit dem Hinweis, dass ein Teil der B 27 wegfalle und die B 28 vom Französischen Viertel weggerückt werde. Auch

seien Begrünungen geplant. „Netto ist es gar nicht so wild, was an Straßen hinzukommt“, sagte Kunze.

Die Bürger im Sudhaus, darunter etliche Bewohner der Gartenstadt und des Französischen Viertels, stellten nicht nur sachliche Fragen, sondern erklärten sich auch zur Teilnahme am Dialog bereit. Wie dieser aussehen soll, erläuterte Baubürgermeister Cord Soehlke:

Inhalt: Gesprochen werden soll zuerst über den Verkehrsknoten und Alternativen, dann über Ausgestaltungen wie die Verbindungen zum bestehenden Wegenetz, die Anbindung der Gartenstadt und des Französischen Viertels, die landschaftliche Gestaltung und die Reduzierung des Flächenverbrauchs. Nicht mehr diskutiert werden könne über Grundsatzfragen wie Trasse oder Tunnel selbst.

Teilnehmer: Beteiligt sind die Stadt, das RP, das Landesverkehrsministerium und Bürger. Gesetz sind Vertreter der BI Südstadt, des Forums Französisches Viertel und der BI Gartenstadt. Auch andere Institutionen und vor allem Einzelpersonen können sich melden.

Dauer: Geplant sind drei Termine ab September. Bis Jahresende soll ein Ergebnis vorliegen. Die Verzögerung hole man später wieder rein, weil das Planfeststellungsverfahren mit weniger Widerstand schneller gehe, waren sich Palmer und Bild einig.

Palmer betonte das Besondere dieses Bürgerdialogs. Es sei nicht bloß eine Anhörung: „Neu ist, dass Vorschläge, sogar Zeichnungen, eingereicht werden können.“

Info: Die Präsentation des Regierungspräsidiums hat die Stadt online gestellt: www.tuebingen.de/95.html#7159. Wer beim Bürgerdialog mitmachen will, kann sich bis August bei der Stadt bewerben – entweder per brief an Baubürgermeister Soehlke oder per Email an ob@tuebingen.de oder cord.soehlke@tuebingen.de.

Quelle: www.tagblatt.de/Home/nachrichten/tuebingen_artikel,-Buergerdialog-zum-Verkehrsknoten-am-geplanten-Schindhautunnel-gestartet-_arid,178110.html

Neues vom Knoten

Von *Redaktion Suedseh.info*

28/09/2012

Eingestellt unter: *News, Südstadt-News*



Am 24. September fand der erste Abend des Bürgerdialogs zum Schindhautunnel statt. Fast 4 Stunden Bürgerdialog in aufgeschlossener Atmosphäre mit mehr als 30 Personen, Mitglieder von Bürgerinitiativen, Vertreter von Regierungspräsidium und Stadt sowie sechs Mitarbeiter des dem Landes-Verkehrsministeriums.

Das Ministerium will 2013 Leitlinien für Bürgerbeteiligung erstellen. Sie wollen wohl aus diesem Prozess lernen.

Für den 21.11. ist eine öffentliche Veranstaltung vorgesehen. Bis dahin gibt es noch 2 bis 3 weitere Termine. Die Teilnahme ist auf die bisher angemeldeten beschränkt, um im gleichen Kreis weiterdiskutieren zu können.

Thema ist die Anbindung des Tunnels an die Straßen in Tübingen südlich und nördlich des Tunnels. Dabei stellt der Nordknoten größere Schwierigkeiten, wie schon bei der Bürgeranhörung am 27. Juni (Link) zu erkennen war, als das Regierungspräsidium seinen Entwurf vorgestellt hatte, der einen großen Teil der Reutlinger Wiesen für einen weitgehend kreuzungsfreien Knoten beanspruchen würde.

Am 24. September wurden 10 Alternativvorschläge vorgestellt, von denen neun von Bürgern vorgelegt wurden. Die Stadt hatte eine Variante eingereicht, bei der die Verbindung der Bundesstraßen nach Stuttgart und Reutlingen, B27 und B28, nicht kreuzungsfrei geschieht, sondern mit Ampeln auf der B28 geregelt wird. Diese Variante würde weniger Fläche verbrauchen als der Entwurf des Regierungspräsidiums. Noch weniger Platz bräuchte eine aus dem Französischen Viertel vorgelegte Variante, die die Verknüpfung in den Lustnauer Knoten beim Hornbach integriert. Beim nächsten Termin sollen die erfolgversprechendsten Alternativen ausgewählt und intensiver diskutiert werden. Dann steht auch an, die Kriterien für die Auswahl der Varianten angelegt werden sollen.

Gemeinsame Pressemitteilung des RPT, MVI und der Stadt Tübingen

Bauen mit Bürgern: Abschluss des Bürgerdialogs B27 in Tübingen

Mit einer Informationsveranstaltung endete der „Bürgerdialog B27“ zu den Knotenpunkten „Bläsibad“ und „Tübinger Kreuz“ des Schindhaubasistunnels.

Am 25.03.2013 Anlass für den „Bürgerdialog B 27“ waren die Entwürfe des Regierungspräsidiums Tübingen für die Knotenpunkte, mit denen der Schindhaubasistunnel im Süden („Bläsibad“) mit der Hechinger Straße und im Norden („Tübinger Kreuz“) mit der B 28 verknüpft werden soll. Hierfür hatte das Regierungspräsidium einen ersten Entwurf im Frühjahr 2012 dem Tübinger Gemeinderat und im Frühsommer 2012 der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Bürgerdialog wurde seit dem 27. Juni 2012 gemeinsam mit 25 interessierten und zum Teil in verschiedenen Initiativen organisierten Bürgerinnen und Bürgern, dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, dem Regierungspräsidium Tübingen und der Universitätsstadt Tübingen sowie Vertretern der Industrie und Handelskammer Reutlingen geführt. Hierbei wurde unter der Leitung eines externen Moderators diskutiert, welche Grundsätze der Planung zu Grunde gelegt wurden und ob es Alternativen zu den vorgelegten Entwürfen gibt.

Im Rahmen des Bürgerdialogs wurden von Seiten der Bürgerinnen und Bürger sowie der Universitätsstadt Tübingen zwölf Knotenpunktorschläge für den Südknoten („Bläsibad“) und den Nordknoten („Tübinger Kreuz“) entwickelt und in die Diskussion eingebracht. Dabei spielten unter anderem die Reduzierung des Flächenverbrauchs, der Erhalt zusammenhängender, größerer Freiräume im unmittelbaren Siedlungsbereich, die strukturelle und architektonische Betonung der Stadteingangssituation, die Erschließung und Anbindung benachbarter Stadtquartiere eine wichtige Rolle. Die Vorschläge wurden in fünf Workshops in intensiver und konstruktiver Zusammenarbeit gemeinsam mit den Planern und Fachgutachtern des Regie-

rungspräsidiums auf Vor- und Nachteile sowie deren grundsätzliche Machbarkeit hin geprüft und beurteilt.

Als Ergebnis liegen nun sowohl für den Südknoten („Bläsibad“) als auch den Nordknoten („Tübinger Kreuz“) Alternativen auf dem Tisch, die mit Hilfe der Planer des Regierungspräsidium Tübingen soweit technisch optimiert wurden, dass sie nach derzeitigem Erkenntnisstand als gleichwertige Lösung zur bisher vorliegenden Planung angesehen werden können.



Die alternativen Lösungen bedürfen jedoch noch der weiteren planerischen Konkretisierung. Verkehrsminister Winfried Hermann sagte: „Dieser Bürgerdialog hat ein immer wieder angeführtes Vorurteil widerlegt: Das Bürgerbeteiligung immer zu höheren Projektkosten führt. Das Gegenteil ist hier der Fall: Die vorliegenden Lösungsansätze sind voraussichtlich billiger als die Eingangsvariante.“ Staatsrätin Gisela Erler lobte das Engagement des Regierungspräsidiums, der Universitätsstadt Tübingen und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur: „Der durchgeführte Bürgerdialog wird sicherlich die Akzeptanz für die Planung erhöhen und der

Aufwand an Zeit und Ressourcen, der in diesem intensiv geführten Dialog eingebracht wurde, das spätere Rechtsverfahren von vielen Diskussionen und Auseinandersetzungen entlasten. Die Landesregierung fördert eine solche Einbindung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort. Dabei bauen wir auf die Erfahrungen der Städte und Gemeinden, der Landkreise und Regierungspräsidien. Gepaart mit dem Einsatz und dem Erfahrungswissen der Bürgerinnen und Bürger können früh gute Lösungen entwickelt werden.“

Regierungspräsident Hermann Strampfer sagte: „Wir begrüßen den Bürgerdialog. Er fördert nicht nur die Transparenz, sondern auch die Akzeptanz und das Verständnis für die komplexe Arbeit der Fachleute der Verwaltung. Auch dies ist ein Vorteil des konstruktiven Austauschs, selbst wenn dieser ressourcenintensiv ist.“ Und auch Tübingens Oberbürgermeister Boris Palmer zeigte sich erfreut: „Vor einem Jahr glaubte ich noch, Tübingen müsse sich auf ein Autobahnkreuz direkt am Stadtrand einstellen. Jetzt haben die Vorschläge aus der Bürgerschaft eine viel einfachere und schonendere Variante hervorgebracht. Das ist ein Glücksfall für die Stadt und ein Meilenstein in der Beteiligungskultur für die Straßenbauplanung. Ich danke allen Beteiligten und bin froh, dass Bürgerschaft und Stadtverwaltung mit ihren Beiträgen vom Land erhört wurden.“

Der Entwurf des Regierungspräsidiums Tübingen zum Südknoten „Bläsibad“ fand insgesamt Zustimmung. Angezweifelt wurde jedoch der Bedarf von zwei Rampen für die Richtungsbeziehungen Hechingen-Tübinger Südstadt. Der nun vorliegende neue Vorschlag hat ein Brückenbauwerk weniger, stattdessen wird der Abbiegeverkehr über den bestehenden Kreisel abgewickelt.

Wesentlich grundsätzlicher wurde über die Ausführung des Nordknotens „Tübinger Kreuz“ diskutiert. Intensiv suchten die Bürgerinnen und Bürger nach Alternativen zum „Einfachanschluss“ des Regierungspräsidiums Tübingen, der mehrere hohe Brücken beinhaltet und zu einer relativ hohen Flächeninanspruchnahme führt. Den größten Anklang bei den Beteiligten fand der Ansatz, in der Nähe des Tunnels eine zweite Ampel zu installieren und den Verkehr dort als Linksabbieger – ähnlich wie im Bestand – nach Stuttgart zu führen. Dieser „Zweifachanschluss“ erfüllt, wenn auch nicht so optimal wie der Entwurf des Regierungspräsidiums Tübingen, alle verkehrlichen Belange. Deutliche Unterschiede zum „Einfachanschluss“ zeigten sich aber bei der Betrachtung der Lärmsituation. Deshalb wurde zur Optimierung des „Zweifachanschlusses“ vorgeschlagen, die bestehende B 28 etwas vom Französischen Viertel abzurücken und mittels einer Bebauung entlang der B 28 den Lärmschutz zu verbessern („Zweifachanschluss modifiziert“).

Um den Tunnel selbst ging es bei dem Bürgerbeteiligungsprozess nicht mehr. Nachdem die Basistunnellösung – unter anderem nach Prüfung durch den Bundesrechnungshof – erreicht werden konnte, einigten sich alle Beteiligten darauf, die Tunnelführung nicht mehr in Frage zu stellen.

Die im Rahmen des Bürgerdialogs entwickelten alternativen Lösungen stellen eine gute Grundlage für die weitere planerische Konkretisierung der Knotenpunkte dar. Im Anschluss daran erfolgt nach Abwägung aller Belange und in enger Abstimmung mit der Universitätsstadt Tübingen, dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur sowie dem Baulastträger Bund die Entscheidung für die endgültigen Knotenpunktlösungen.

Artikel im Reutlinger Generalanzeiger am 6.10.2012

Vorschläge eingebracht

TÜBINGEN. Neue Ideen zur Gestaltung des Tübinger Knotens brachte der erste Workshop des Bürgerdialogs zum B 27-Ausbau in Tübingen. Neben der Stadt Tübingen haben auch beteiligte Bürger Vorschläge eingebracht. Insgesamt sind noch drei weitere Workshop-Termine geplant, bevor im Dezember in einer öffentlichen Abschlussveranstaltung die Ergebnisse dargestellt werden.

Mit 25 Bürgerinnen und Bürgern aus Tübingen und Umgebung startete die Workshopphase des Bürgerdialogs, zu dem die Stadtverwaltung Tübingen gemeinsam mit dem Regierungspräsidium (RP) eingeladen hatte. Nach der Informationsveranstaltung im Juli konnten sich Interessierte anmelden, die bei den geplanten drei bis vier Workshoptreffen mitmachen wollten.

Erfahrungen sammeln

Zusätzlich zur Variante des Regierungspräsidiums wurden jetzt sechs weitere Entwürfe präsentiert. Sie zeigen alternative Gestaltungsansätze für den beim Französischen Viertel gelegenen Kreuzungsknoten B 27/B 28, das »Tübinger Kreuz«. Ob davon etwas umsetzbar ist, wird beim nächsten Treffen am 11. Oktober geprüft. RP-Referatsleiter Ulrich Kunze sagte zu, die hierfür erforderliche planerische Vorarbeit zu leisten. Gerd Hickmann vom Verkehrsministerium machte deutlich, dass Bürgerbeteiligungsverfahren in Zukunft bei größeren Verkehrsprojekten vorgesehen sind. Der Tübinger Dialog soll Erfahrungen bringen, wie Beteiligung aussehen könnte.

Bei den nächsten Workshops geht es um den Knoten Bläsibad und die Anbindung des Französischen Viertels. Nähere Informationen gibt es im Internet. (pm).

www.rp-tuebingen.de

Artikel im Reutlinger Generalanzeiger am 22.3.2013

Gleichwertig zu Entwürfen des RP

TÜBINGEN. Es war wie ein Ritterschlag. Nach neun Monaten hat der Bürgerdialog bei den Planungen rund um den Schindhauttunnel zwei Alternativen geboren, die von den Fachleuten als »gleichwertig« zu ihren eigenen Entwürfen eingestuft wurden. Eine solche Aussage entspreche dem Prädikat »hervorragend«, sagte Tübingens OB Boris Palmer am Mittwochabend im Sudhaus bei der Abschlussveranstaltung des Bürgerdialogs, den er als »zivilisatorischen Fortschritt« adelte.



Die Variante mit dem sogenannten Zweifachanschluss im Tübinger Norden überzeugte Bürger und Verwaltung, weil dadurch viel Brückenbau vermieden wird. FOTO/REPRO: RP

Regierungspräsident Hermann Strampfer und seine Mitarbeiter wurden mit Lob von allen Seiten geradezu überschüttet. Schließlich war allen klar, dass Tübingen einen Bürgerdialog mit Modellcharakter hinter sich hatte. Einen, bei dem die sonst bekannten amtlichen Einwände »des geht net« oder »des habe mer noch nie so gmacht« nicht auftauchten. Erstaunlich fand eine beteiligte Bürgerin, dass bei einer getrennten Abstimmung Bürger und Experten ähnlich votierten.

Keine Partikularinteressen

Umgekehrt lobten die Experten aus den Ämtern, dass die 25 Bürger, die sich beteiligten, keine Partikularinteressen durchsetzen wollten, sondern darum bemüht waren, den besten Entwurf zu finden. Das scheint gelungen zu sein, auch wenn die vorliegenden Alternativentwürfe durchaus noch die ein oder andere Überraschung bieten könnten. Zumindest scheint die Planung mit relativ viel Brückenbauten vom Tisch zu sein.

Boris Palmer war »fasziniert« von der Bürger-Variante, die erhebliche Verbesserungen bringe. »Ich bin von den Socken«, verkündete er aufgedreht und bekannte, dass er von »fast überschwänglichem Glück erfüllt« sei. Zumal es vor gut einem Jahr, als das Regierungspräsidium seine Pläne im Tübinger Gemeinderat vorstellte, heißen hatte, diese seien »alternativlos«. »Mit ziemlich guten Argumenten« sei dies vorgetragen worden, erinnerte sich Palmer, dem der riesige Autobahnknoten vor dem Französischen Viertel aber ein »Horror« war. Auf andere Lösungen kam er aber auch nicht.

Die hatte damals auch Landesverkehrsminister Winne Hermann nicht. Als er die »überdimensionierten Knoten« auf den Plänen sah, sei er fast in Ohnmacht gefallen. »Das hätte ich niemals genehmigt.« Ihn trieb die Frage um, ob es möglich ist, dass Bürger bessere Lösungen finden als die Verwaltung.

Auch wenn man den Bürgerdialog nicht überall machen könne: Dass jetzt für Tübingen Alternativen auf dem Tisch liegen, die weit weniger Fläche verbrauchen und zudem weniger Kosten verursachen, ist für Hermann das Argument, »den Weg der Bürgerbeteiligung weiter zu beschreiten«.

Der hat allerdings auch seine Kosten, wie Regierungspräsident Hermann Strampfer erläuterte. 3 200 Mannstunden seien angefallen, was rund zwei Personalstellen entspricht. Viel für ein Regierungspräsidium, das im Vergleich mit anderen sowieso schon ein Drittel weniger Stellen habe bezogen auf die Straßenkilometer.

Eine bereichernde Erfahrung

Nach Meinung Strampfers sollte der Staat trotzdem investieren. »Die Bürgerbeteiligung ist ein Gewinn.« Er und seine Mitarbeiter hätten diesen Dialog »genossen«. »Das war für uns eine bereichernde Erfahrung.« Zumal das Ganze auch zu guten Ergebnissen führte. Das Verständnis für die Verwaltung sei dabei gewachsen. Strampfer kann sich sogar vorstellen, dass der Zeitverlust durch den Bürgerdialog im Planfeststellungsverfahren wieder eingeholt wird, weil

die Dinge vorher diskutiert wurden. Bisher sind Bürger, wenn ihnen was nicht passte, hinterher vor Gericht gezogen. Mit dem Bürgerdialog erhofft sich Strampfer eine größere Akzeptanz.

Helmut Bauer vom Umweltforschungsinstitut, der den Bürgerdialog die ganzen neun Monate moderierte, betonte, wie wichtig es war, im Auftaktworkshop erst mal nur Vertrauen aufzubauen. Ulrich Kunze vom Regierungspräsidium skizzierte den Diskussionsverlauf zu den verschiedenen Entwürfen, wie sie geprüft und verworfen wurden. Helmut Bauer machte die Qualität der Diskussion an einem Beispiel deutlich: »Als in der vierten Sitzung jemand mit einer neuen Skizze kam, haben alle spontan gesagt, das sieht ja spannend aus. Und dann wurde nur noch darüber geredet.« (GEA)

Quelle: www.gea.de/region+reutlingen/tuebingen/gleichwertig+zu+entwuerfen+des+rp.3086412.htm#

Artikel im Tübinger Tagblatt am 22.3.2013

TÜBINGEN Freitag, 22. März 2013 25

Statt neuer Fahrbahnen und Brückenbauwerke ein moderater Ausbau der Hechinger Straße

Im „Bürgerdialog B 27“ wurde auch für das südliche Portal des künftigen Schindhautunnels ein vereinfachter und günstigerer Verkehrsknoten entwickelt

Tübingen. „Das funktioniert“, sagte Ulrich Kunze von der Straßenbauabteilung des Tübinger Regierungspräsidiums, als er am Mittwochabend die Alternativplanung für den künftigen Knoten am Bläisbad (rechter Plan) vorlegte. Anders als es seine Abteilung ursprünglich geplant hatte (linker Plan) soll nun auch vor dem Südportal des geplanten Schindhautunnels weniger Fläche verbaut werden. Während die Profiplaner der Mittelbehörde in ihrem Entwurf noch auf zwei zusätzliche Fahrspuren und zwei Brücken (eine zur Anbindung des Bläisbergs) setzten, haben die Bürgerbeteiligungs-Arbeitsgruppen den Knoten jetzt kräftig abgespeckt. Der Verkehr zwischen der Tübinger Innenstadt und der B27 soll künftig über die bestehende B27-Trasse (Hechinger Straße) und den bebauten Kreisverkehr abgewickelt werden. Der Knoten am Südende des Tunnels kommt dann mit einer Brücke (Richtung Bläisberg) und einer – um die Verkehrssituation im Gewerbegebiet nicht zu verschlechtern – aufgeweiteten Hechinger Straße aus. Nachdem eine Leistungsuntersuchung des Kreisverkehrs ergeben hat, dass der Verkehrsknoten so funktionieren wird, hat das RP beschlossen, von der eigenen Planung abzurücken. mat/Gräfiner: Regierungspräsidium/Eck



Artikel im Tübinger Tagblatt am 22.3.2013

Schwäbisches Tagblatt

Tübingen, Freitag, 22. März 2013 21



Vor dem Französischen Viertel wird nun möglicherweise doch kein „Autobahnknoten“ entstehen. Ein neuer Entwurf aus der Bürgerbeteiligung sieht einen deutlich kleineren Kreuzungspunkt zwischen B27 und B28 vor. Bild: Metz

„Wir sind ja gewöhnt, dass wir gelobt werden. Bei Straßenprojekten ist das allerdings nicht so oft in diesem Ausmaß vorgekommen.“
Regierungspräsident Hermann Strampfer über die Wertschätzung, die seiner Behörde in der Bürgerbeteiligung entgegenzuschlug

ÜBRIGENS

Was die Einbeziehung von Nicht-profis, Mut- oder Wutbürgern angeht, hat sich die Bürokratie schon immer schwer getan. Vor Bürgerbeteiligung und Laienmitsprache scheut der Amtschimmel. Eine Tatsache, über die im Land mindestens seit den Querelen ums Großprojekt Stuttgart 21 diskutiert wird.

Unterdessen änderte sich aber auch der Blickwinkel der engagierten Bürger/innen auf die Planer und Amtsleute. Die Vertreter der beteiligten Bürgerinitiativen lobten unisono das Engagement und die Offenheit der Profis. Vor allem die Straßenplaner des Regierungspräsidiums haben sich den Respekt der anderen Beteiligten aus Ministerium, Stadtverwaltung und Bürgerschaft erarbeitet. Für uns war diese echte Beteiligung und die Bereitschaft des Regierungspräsidiums, seine bisherigen Planungen auf den Prüfstand zu stellen, eine echte Überraschung“, formulierte es Elisabeth Schonart.

Die Tübinger Schwarmintelligenz

Die Bürger sollen in öffentliche Projekte früher eingebunden werden. Lässt die grün-rote Regierung seither verlaunten – unter dem sperrigen Begriff „vorgezogene Bürgerbeteiligung“. Da denkt man doch gleich an den Filderdialog, an formale Beteiligungsspielen, in denen die Verwaltungsorgane des Staates die Teilnehmer/innen ihre Überlegenheit spüren lassen, an runde Tische, unter denen schon zu Beginn der Debatte die passenden K-o-Kriterien in Lauerstellung gebracht werden.

„Ja, das gab es bei uns in der Vergangenheit schon“, sagte Eberhard Kries vom Stuttgarter Verkehrsministerium am Mittwochabend im Sudhaus. Als „Lernender und Neugieriger“ sei er deshalb zum „Bürgerdialog B27“ angetreten. Ein Ausflug von der Amtsstube, den der Referatsleiter nicht bereut hat. Im Gegenteil: Die Bürgerbeteiligung in Tübingen hat ihm Vorurteile genommen. „Uns hat überrascht und überzeugt, dass es gar nicht um Partikular-Interessen ging.“ Statt auf eigenartige Nimbys („Not in my back yard“ oder zu deutsch „Nicht in meinem Hinterhof“) traf der Ministerialbeamte auf engagierte Laien, mit denen man „auf Augenhöhe argumentieren“ konnte.

MATTHIAS STELZER

Die bürgerschaftliche Wende

In Tübingen entstehen wohl Verkehrsknoten, die von Laien mitgeplant wurden

Das gab es im Land noch nie: Wenn in Tübingen der neue B27-Tunnel gebaut wird, führt die Fahrt ins Innere des Schindhaus vermutlich über Verkehrsknoten, die in einer umfangreichen vorgezogenen Bürgerbeteiligung entstanden sind. Das Landes-Verkehrsministerium, das Regierungspräsidium, die Stadtverwaltung und etwa 30 Bürger/innen haben neun Monate getüftelt. Mit Erfolg.

MATTHIAS STELZER

Tübingen. Der „Bürgerdialog B27“ ist ein großer Erfolg mit Modellcharakter – darin waren sich am Mittwochabend im Tübinger Sudhaus alle Redner einig: Die Abschlussveranstaltung des vorgezogenen Bürgerbeteiligungs-Verfahrens geriet dabei fast schon zu einer alternativen Form eines Dankgottesdienstes.

Tatsächlich hatten die Fachleute aus den beteiligten Ämtern und die Engagierten aus Bürgerschaft und Bürgerinitiativen allen Grund zur gegenseitigen Bestätigung. Ist es ihnen doch in neun Monaten intensiver Arbeit gelungen, für die beiden Enden des geplanten Schindhaus-Basistunnels Verkehrsknoten zu entwickeln, die ähnlich funktional, dabei aber flächenschonender und günstiger sind, als die vom Regierungspräsidium Tübingen (RP) im Frühjahr 2012 präsentierten Varianten.

Konkret bedeutete das, dass sich die Planer des Regierungspräsidiums engagiert daran beteiligten. Ihre vorherigen Pläne im Bürgersinn zu überarbeiten. Insgesamt 3200 Arbeitsstunden investierte die Mittelbehörde und machte, wie ihr Chef, Regierungspräsident Hermann Strampfer, beteuerte, dabei „bereichernde Erfahrungen“. Den echten Dialog hätten seine Mitarbeiter „genossen“, sagte er. Und: „Diese Bürgerbeteiligung stellt einen Mehrwert dar – für Bürger, Verwaltung und Politik.“ Allerdings müsse die Bürokratie, wenn sie diesen Gewinn für das „Vertrauen in den Staat“ erzielen wolle, zuerst investieren. Ohne zusätzliches Personal lasse sich das auf Dauer nicht machen.



Fahrtstreifen, Auffahrten und Rampen ohne Ende – der Entwurf des Regierungspräsidiums für den Verkehrsknoten am Französischen Viertel (oben) schockierte viele Tübinger. Der neue in Bürgerbeteiligung entstandene Entwurf (unten) zerschneidet das Neckartal weit weniger, erfordert aber eine neue Lärmschutzplanung entlang der B28. Grafiken: Eck

Eine Forderung, die Landesverkehrsminister Winfried Hermann unkommentiert ließ. Er dankte allen Engagierten für die „viele Arbeit fürs Gemeinwohl“ und hielt fest: „Diese Bürgerbeteiligung kann Vorbild sein.“ Die Landesregierung wolle Bürgerbeteiligung vor dem Projekt und nicht danach. Die Ergebnisse des „Bürgerdialog B27“ lobte der Minister als „nicht nur flächerschonend“, sondern auch günstiger als die ursprünglichen Varianten des Regierungspräsidiums. „Wir wollen diesen Weg der Bürgerbeteiligung weiter beschreiten“, sagte Hermann – und mit Blick auf den einst geplanten Knoten am Tunnel-Nordportal (Plan oben): „Es war für mich nie vorstellbar, dass man so etwas baut.“

Oberbürgermeister Boris Palmer nannte den ursprünglichen RP-Plan ein „Horrorzenario“. Dass es in der Bürgerbeteiligung gelungen sei, eine Alternative zum „Autobahnknoten vor dem Französischen Viertel“ zu entwickeln, versetzte ihn in „überschwängliches Glück“. In Erinnerung an seinen Vater, den „Remstalrebell“ Helmut Palmer, formulierte der OB: „30 Jahre musste man warten, bis ein Regierungspräsidium sagt, ein Vorschlag aus der Bevölkerung ist umsetzbar.“ Den Tübinger Beteiligungsprozess nannte Palmer einen „zivilisatorischen Fortschritt“.

Etwas zurückhaltender klang das bei Ulrich Kunze, dem verantwortlichen Planer des Regierungspräsidiums. Der Mann, der mit seiner engagierten Mitarbeit im extern moderierten Beteiligungsprozess letztlich gegen seinen eigenen Erstentwurf arbeitete, nannte den Bürgerdialog konstruktiv. Und er sagte: „Die Arbeit dürfe sich letztlich auszahlen.“

Zum Beispiel dadurch, dass in der Planfeststellungsphase dann weniger Einwände zu erwarten seien. Den Alternativ-Vorschlag für den Südknoten beim Bläselbad, der in den Arbeitsgruppen entstanden ist, hat das Regierungspräsidium deshalb inzwischen übernommen (siehe Seite 25). Was die komplexe Aufgabenstellung beim Französischen Viertel angeht, wird die Mittelbehörde den – mit großer Mehrheit gekürten – Bürgervorschlag (siehe Plan unten) wohl auch weiterverfolgen.

„Was wir jetzt erarbeitet haben, ist einfacher und logischer“, lobte Tübingens Baubürgermeister Cord Soehle den mit zwei Kreuzungen arbeitenden neuen Knoten. Aus städtebaulicher Sicht sei die Bürgervariante eindeutig zu priorisieren. Soehle betonte aber auch, dass die Bürgerbeteiligung nur Empfehlungscharakter haben könne. „Entscheiden müssen die Gremien.“ Dann auch über einen Pferdefuß der Alternativplanung, der im Vergleich zum Ursprungsentwurf des RP schlechteren Lärmschutz-Situation.

■ Siehe das ÜBRIGENS und den Text auf Seite 25.

Artikel in der Stuttgarter Zeitung am 22.3.2013

Laien weisen Fachleuten den Weg



Soviel Beton wie muss nicht sein, Bürger korrigierten den Entwurf der Planer. Foto: rpt

Tübingen - Es kommt selten vor, dass Behördenvertreter, Bürger und Politiker gleichermaßen euphorisch von der Bürgerbeteiligung an einem Straßenbauprojekt reden. Doch genauso war die Stimmung bei der Abschlussveranstaltung zum „Bürgerdialog B 27“ im Tübinger Sudhaus. Die Teilnehmer aus der Bürgerschaft erarbeiteten in fünf Workshops Straßenbauvarianten, die eine höhere Chance zur Verwirklichung haben als die Planung des Regierungspräsidiums.



Die von Laien erdachte Variante. Foto:rpt

„Donnerwetter, Kompliment: die Variante der Bürger ist besser als die der Profis, sie verbraucht weniger Fläche und kostet sogar weniger“, lobte der Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne). OB Boris Palmer (Grüne)

sagte: „Ich bin von den Socken, dass das Regierungspräsidium einen Vorschlag aus der Bevölkerung für umsetzbar hält.“ Bei vielen Bürgerbeteiligung sei alles entschieden, bevor die Leute mitreden dürften, Mitbestimmung herrsche allenfalls bei der Farbe von Lärmschutzwänden. Regierungspräsident Hermann Strampfer war ebenfalls voll des Lobes und äußerte „großen Respekt vor den fachkundigen Vorschlägen“. So könne das Vertrauen in den Staat wachsen. Er berichtete von 3200 Arbeitsstunden, die seine Mitarbeiter in den Dialog und die Ausarbeitung der Ergebnisse gesteckt hätten. Ohne zusätzliches Personal sei das nur selten möglich, dämpfte Strampfer aber Hoffnungen auf den Vorbildcharakter der Sache.

Autobahnkreuz vor Tübingen

Es geht um kein kleines Projekt, sondern um den künftigen Tunnel durch das Naherholungsgebiet Schindhau, eine von der gesamten Region Neckar-Alb erhoffte Ortsumgehung von Tübingen. Über den Bau des mit 203,7 Millionen Euro veranschlagten Tunnels herrscht vor Ort Einigkeit. Vor einem Jahr legte das Regierungspräsidium Pläne für die Anschlüsse im Süden und Norden der Stadt vor. Das Ausmaß der Auffahrten erschreckte die Öffentlichkeit. Von „Monsterknoten“ und „Autobahnkreuz“ war die Rede. Dem Verkehr war zwar Rechnung getragen worden, auch dem Schallschutz des angrenzenden Französischen Viertels, nicht aber städtebaulichen Aspekten. Über drei Ebenen hinweg und auf vielen Rampen kreist nach diesem Plan der Verkehr durch die Neckarraue. „Wir haben es hingenommen, es lässt sich wohl nicht anders machen“, beschrieb Palmer die damalige Stimmung im Gemeinderat. Der Verkehrsminister erklärte früh: „Das werde ich nie genehmigen.“

„Wir redeten auf Augenhöhe“

Seit Mitte 2012 setzten sich Vertreter von Bürgerinitiativen mit Experten des Regierungspräsidiums zusammen. Die hörten genau zu. Wenn aus Reihen der Bürger Skizzen präsentiert wurden, waren die bis zum nächsten Treffen von der Behörde zu anschaulichen Darstellungen ausgearbeitet worden. Von einer „neuen Erfahrung“ spricht eine BI-Vertreterin, „wir redeten auf Augenhöhe“. Fehlendes Fachwissen sei durch die andere Perspektive der Anwohner aufgewogen worden. Alle Beteiligten berichteten von einer sehr guten, konstruktiven Atmosphäre. Die jetzt so gelobte Variante für das „Tübinger Kreuz“ sieht vor, dass die bestehenden Trassen von B 27 und B 28 zu weiten Teilen weiter genutzt werden. Es entstehen weni-

ger Ebenen und mehr zusammenhängende Grünflächen. Mittlerweile sind sämtliche verkehrlichen Aufgabenstellungen gelöst. Für den Immissions- und Schallschutz wurden Kompromisse gefunden. Nun geht es vor der letzten Entscheidung um eine Ausarbeitung im Detail. Beim „Südknotten“ auf der anderen Seite des Tunnels hat sich die einfachere Variante der Bürger bereits durchgesetzt.

Wann wird tatsächlich gebaut? Experten rechnen mit bis zu zehn Jahren für die Planung und mindestens sechs Jahren Bauzeit für das Projekt, über das in Tübingen seit Jahrzehnten diskutiert wird. Auch das Geld steht noch lange nicht bereit.

Quelle: www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.bundesstrasse-27-laien-weisen-fachleuten-den-weg.aee61466-b35c-4cae-89ec-733dc6118da8.html

Homepage Universitätsstadt Tübingen

„Bürgerdialog B27“ zum Schindhaubasistunnel ist abgeschlossen

Für die Knotenpunkten „Bläsibad“ und „Tübinger Kreuz“ des Schindhaubasistunnels liegen nach Abschluss des Bürgerdialogs Alternativpläne vor. Besonders intensiv wurde über den nördlichen Knoten „Tübinger Kreuz“ diskutiert. Gesucht wurde eine Alternative zum „Einfachanschluss“, da dieser mehrere hohe Brücken beinhaltet und relativ viele Fläche beansprucht. Den größten Anklang fand der Ansatz, in der Nähe des Tunnels eine zweite Ampel zu installieren und den Verkehr dort als Linksabbieger – ähnlich wie im Bestand – nach Stuttgart zu führen. Um den Lärmschutz zu verbessern, wurde eine Optimierung des „Zweifachanschlusses“ vorgeschlagen, der die bestehende B 28 etwas vom Französischen Viertel abrückt und mittels einer Bebauung die Lärmbelastung verringert („Zweifachanschluss modifiziert“).

Der Entwurf des Regierungspräsidiums zum Südknoten „Bläsibad“ fand mehr Zustimmung. Angezweifelt wurde jedoch der Bedarf von zwei Rampen für die Richtungsbeziehungen Hechingen-Tübinger Südstadt. Der nun vorliegende neue Vorschlag hat ein Brückenbauwerk weniger, stattdessen wird der Abbiegeverkehr über den bestehenden Kreisels abgewickelt („Bläsibad modifiziert“).

Oberbürgermeister Boris Palmer bewertet das Ergebnis positiv: „Vor einem Jahr glaubte ich noch, Tübingen müsse sich auf ein Autobahnkreuz direkt am Stadtrand einstellen. Jetzt haben die Vorschläge aus der Bürgerschaft eine viel einfachere und schonendere Variante hervorgebracht. Das ist ein Glücksfall für die Stadt und ein Meilenstein in der Beteiligungskultur für die Straßenbauplanung. Ich danke allen Beteiligten und bin froh, dass Bürgerschaft und Stadtverwaltung mit ihren Beiträgen vom Land erhört wurden.“

Anlass für den „Bürgerdialog B 27“ waren die Entwürfe des Regierungspräsidiums Tübingen für die Knotenpunkte, mit denen der Schindhaubasistunnel im Süden („Bläsibad“) mit der Hechinger Straße und im Norden („Tübinger Kreuz“) mit der B 28 verknüpft werden soll. Im Bürgerbeteiligungsverfahren diskutierten seit Juni 2012 25 Bürgerinnen und Bürgern mit Vertretern des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, des Regierungspräsidiums Tübingen, der Universitätsstadt Tübingen sowie der Industrie und Handelskammer Reutlingen.

Quelle: www.tuebingen.de/95.html#8325

Anhang 4: Planungsgeschichte

Für den zweibahnigen Ausbau der B 27 im Bereich der Stadt Tübingen wurden von 1988 bis Ende der neunziger Jahre verschiedene Trassenvarianten (Ausbaulösungen; Lösungen über den Höhenrücken des Schindhaus) unter verkehrlichen, städtebaulichen, umwelt- und kostenbezogenen Aspekten untersucht. Nach Abwägung aller Belange hatte sich das Land zunächst aus wirtschaftlichen Gründen für die Variante „Optimierte offene Kelterhautrasse“ ausgesprochen (überwiegend offen geführte Trasse über den Höhenrücken des Schindhaus) und diese für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes für den Vordringlichen Bedarf gemeldet (2002). Die Stadt Tübingen forderte dagegen die teure Tunnellösung „Langer Schindhaubasistunnel“ (zweiröhriger Basistunnel unter dem Höhenrücken des Schindhaus in bergmännischer Bauweise), die der Bund dann in den Bedarfsplan aufgenommen hat (2004).

Die Vorentwurfsplanung für den „Langen Schindhaubasistunnel“ wurde Anfang 2005 begonnen. Im September 2005 hat der Bundesrechnungshof (BRH) jedoch aus Kostengründen die Realisierung der „Optimierten offenen Kelterhautrasse“ empfohlen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat daher das Land gebeten, die Überlegungen, die zu den beiden Varianten („Optimierte offene Kelterhautrasse“ und „Langer Schindhaubasistunnel“) führten, aufzuarbeiten und kostengünstigere Zwischenlösungen zu prüfen (Varianten A bis C mit unterschiedlichen Höhenlagen und Tunnelabschnitten über dem Schindhaus). Die Untersuchungen (2007- 2011) kamen zu dem Ergebnis, dass neben den verkehrlichen und straßenplanerischen Nachteilen, insbesondere die naturschutzfachlichen, nicht überwindbaren artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände dazu, dass Varianten, die mehr oder weniger offen über den Schindhaus geführt werden („Optimierte Kelterhautrasse“, „Variante A 4“) keine rechtssicheren Alternativen zum „Optimierten Langen Schindhaubasistunnel“ darstellen.

Im August 2011 teilte das BMVBS mit, dass der Bundesrechnungshof seine Bedenken zurückgestellt und der weiteren Planung auf Basis des „Optimierten Langen Schindhaubasistunnels“ zugestimmt hat. Ab September 2011 folgte die Fortsetzung der Vorentwurfsplanungen im Regierungspräsidium Tübingen.

