

BUND RV Neckar-Alb, Kronenstr. 4, 72070 Tübingen

An
Regierungspräsidium Tübingen
Postfach 26 66
72016 Tübingen

**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland**

Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Regionalgeschäftsstelle Neckar-Alb
Kronenstraße 4
72070 Tübingen
Telefon (07071) 943 885
Telefax (07071) 943 886
E-Mail: bund.neckar-alb@bund.net
Martin Fellendorf
(Regionalgeschäftsführer)

Tübingen, 25.05.2007

**Ergänzendes Planfeststellungsverfahren für die Änderung des Bebauungsplans
„Umgehungsstraße Scheibengipfeltunnel“ vom 17.06.1997 in Reutlingen und Enin-
gen (B 312) - Verfahren gem. § 17 FStrG
*Aktenzeichen 15-9/0513.2-20 B312 Scheibengipfeltunnel***

Gemeinsame Stellungnahme, im Namen und im Auftrag von

**- BUND FÜR UMWELTSCHUTZ
REUTLINGEN e.V. (BfU Reutlingen)**
Kreisverband des Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland,
Landesverband Baden-Württemberg e.V.
(BUND)
Lederstraße 86
72764 Reutlingen

**- Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland**
*Regionalverband
Neckar-Alb*
Regionalgeschäftsstelle
Neckar-Alb
Kronenstraße 4
72070 Tübingen

**- Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland**
*Landesverband
Baden-Württemberg e.V.*
Landesgeschäftsstelle
Stuttgart
Paulinenstraße 47
70178 Stuttgart

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

wir danken für die Übersendung der Planunterlagen zum oben genannten Verfahren und
nehmen dazu wie folgt Stellung:

(1) Grundsätzliches zum Gesamtvorhaben

Nach unserer umfassenden Studie „Ortsumfahrungen – Entlastungswirkungen und Alternativen des BUND“ (2004), die die Verkehrsentwicklung an zahlreichen Beispielen in Baden-Württemberg über einen langen Zeitraum hinweg berücksichtigt, erzeugen Ortsumfahrungen nachweislich noch mehr Verkehr, bringen vielfach selbst innerorts keine Entlastung und stellen somit nur Scheinlösungen zu Lasten der Umwelt dar. Aus unserer Sicht ist dies auch für das hier diskutierte Vorhaben zu erwarten und deshalb lehnen wir es ab. Zur Begründung im Einzelnen:

(1.1) Im Bau des Scheibengipfeltunnels ist ein wesentlicher Mosaikstein einer überregionalen, schnell befahrbaren Nord-Süd-Verbindung (Großraum Stuttgart ► Bodensee/Oberschwaben), einer neuen Albüberquerung, zu sehen. Die Bundesstraßen 27 und 465, der Ursulabergtunnel sowie der Ausbau der B312/313 auf der Schwäbischen Alb sind weitere Bestandteile der Strecke. Vor dem Hintergrund dieses strukturell neuen Straßenangebots ist langfristig unweigerlich mit einer weiteren, induzierten Verkehrszunahme im Gesamtkorridor zu rechnen.

(1.2) Selbst nach der jüngsten Verkehrsuntersuchung (Umgehungsstraße Scheibengipfeltunnel, Tiefbauamt Reutlingen, Februar 2006) ist keine grundlegende Verkehrsentlastung für die Reutlinger Innenstadt zu erwarten, da der Durchgangsverkehr (10% des Verkehrsaufkommens), der durch den Tunnelbau verringert werden könnte, nur unwesentlich zum Gesamtverkehrsaufkommen beiträgt.

(1.3) Der kostenintensive Bau des Scheibengipfeltunnels ist nicht mit einer zukunftsfähigen Mobilitätspolitik vereinbar, die eine wirksame Entlastung von Mensch und Umwelt erreichen muss. Eine zeitgemäße und verantwortliche Verkehrsplanung sollte vor allem darauf abzielen, Verkehre weitgehend einzusparen bzw. auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern. Während sich die aktuelle Verkehrsplanung mit der Umsetzung eines teuren Großprojekts beschäftigt, drohen nachweislich effiziente und vergleichsweise kostengünstige Projekte auf regionaler Ebene aufgrund fehlender Budgets zu scheitern (Ausbau von Schiene, ÖPNV – explizit die Regionalstadtbahn Neckar-Alb - und Radverkehr). Das Vorhaben macht deutlich, dass Nachhaltigkeit noch kein zentrales Handlungsmotiv der beteiligten Planungsträger ist.

Wir fordern deshalb ein übergreifendes, umweltorientiertes Planungssystem und ein umweltverträgliches Leitbild für den Stadtverkehr Reutlingens.

(2) Erwägungen und Einwendungen zur Planänderung

Die vorgelegten Unterlagen sind unvollständig, widersprüchlich und genügen aus unserer Sicht nicht den Anforderungen, welche zu einer Abwägung im Verfahren führen könnten. Wir lehnen die vorgelegte Planung deshalb ab.

Durch die Ergänzung wird weit in den rechtskräftigen Bebauungsplan eingegriffen - z. B. durch die Veränderung des Tunnelquerschnitts und die erhebliche Verschlechterung der Immissionslage für Mensch, Flora und Fauna.

Der notwendige Schutz von Mensch und Umwelt wird vernachlässigt und mögliche Alternativen sowohl im Hinblick auf die Trassenführung als auch zur Maßnahmenausgestaltung werden nicht beachtet.

In summa drängt sich bei der Prüfung der Unterlagen zur Ergänzung des Bebauungsplans der Eindruck einer ergebnisorientierten Betrachtungsweise der Planer auf. Allen Annahmen ist gleichermaßen zu eigen, dass sie zum Nachteil der betroffenen Anwohnern und der Umwelt führen. Von fachlichen Gutachten ist zu fordern, dass realistische Belastungsannahmen berücksichtigt werden – davon sind die vorliegenden Unterlagen zum Ergänzenden Planfeststellungsverfahren leider weit entfernt.

Die Notwendigkeit vom rechtskräftigen Bebauungsplan abzuweichen wird vielfach nicht plausibel dargestellt. So werden keine zwingenden Gründe erkennbar, warum der bisherige Abluftkamin gegen eine Längslüftung getauscht werden soll. Zugleich wird ein paralleler Rettungstunnel hergestellt. Auch hier sind einfachere und kostengünstigere Möglichkeiten gegeben. Ferner ist eine Grundwasserwanne mit Pumpwerk geplant. Auch diese Änderung der Konzeption ergibt sich keineswegs zwingend. Alle Maßnahmen machen für uns nur dann Sinn, wenn sie als erster Schritt zum letztendlichen Ausbau einer zweiröhri- gen Tunneltrasse (mit Richtungsverkehr) gesehen werden.

(2.1) Fehlende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Die Vorprüfung nach § 3c in Verbindung mit § 3e Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist nicht ausreichend durchgeführt worden. Die Ausführungen der Vorprüfung nach UVPG (Anlage zum Erläuterungsbericht „Umweltverträglichkeitsprüfung,

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“) sind unseres Erachtens nicht nachvollziehbar, nicht stichhaltig oder im Einzelfall sogar sachlich falsch. Der Schlussfolgerung in Punkt 4 der Anlage müssen wir dezidiert widersprechen.

Durch die Planergänzung sind unseres Erachtens z. T. erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten. Fauna und Flora werden neu bzw. zusätzlich betroffen. Dies gilt hinsichtlich zusätzlicher Flächeninanspruchnahme am Standort Tunnel (s. u.) ebenso wie an den Ablagerungsflächen zusätzlicher Erd- und Ausbruchmassen. Die Tunnel-Längslüftung führt zur erhöhten Immissionsbelastung von Boden und Pflanzen (ebenso Grundwasser) und schädigt die Gesundheit von anwohnenden Menschen. Geräusche der nunmehr auch im Nachtbetrieb arbeitenden Lüftungs- (und Druckerzeugungs-) Turbinen sowie der Pumpstation stören Mensch und Tier.

Nach den vorliegenden Unterlagen zu schließen, wurde keines dieser Probleme erkannt, erhoben oder gar bewertet.

Die Durchführung einer Umweltprüfung wird dringlich gefordert.

Nach Ziffer 2.1 und 2 der Anlage zum UVPG gehört zu den vorgeschriebenen Objektbeschreibungen u. a. eine gründliche Analyse der derzeit bestehenden Verhältnisse *vor Ort* im Bereich des Eingriffes, um eine Beurteilung der Schutzwürdigkeit der Umgebung zu erlauben. Die vorliegende Beschreibung ist entschieden zu kurz und zu allgemein. Der bloße Hinweis auf einen flächenmäßig relativ kleinen Eingriff genügt nicht! Die Voraussetzungen für einen Verzicht auf eine UVP sind unseres Erachtens nicht erfüllt.

Allein die uns bereits bekannten Vorkommen zahlreicher geschützter Tierarten auf den Flächen der geplanten Portalbereiche des Tunnels und der Ausgänge des Rettungstollens erfordern die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Als kleine Auswahl betroffener Vogelarten seien hier explizit genannt:

- Halsbandschnäpper (*Ficedula albicollis*) - Vogelschutz-Richtlinie, Anhang I / Rote Liste Baden-Württemberg 2
- Grauspecht (*Picus canus*) - VschRL, Anh. I / RL BW 5
- Wendehals (*Jynx torquilla*) - RL BW 2
- Kleinspecht (*Picoides minor*) - RL BW 3
- Gartenrotschwanz (*Phoenicurus phoenicurus*) - RL BW 3
- Grünspecht (*Picus viridis*) - RL BW 5

Neu im Verfahren ist die Inanspruchnahme weiterer Flächen für die technischen Ausbauten. Unter 1.2 der Anlage („Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft“) wird geäußert, dass mit der Anlage des Rettungstollens keine zusätzliche Inanspruchnahme von Natur und Boden verbunden sei. Doch wie aus den Planungsunterlagen weiterhin ersichtlich wird, ist am südlichen Ausgang des Rettungstollens die Anlage einer Wendepalte vorgesehen. Deren Flächenbedarf erscheint jedoch nicht in der Bilanzierung!

Unter 3.1 („Ausmaß der Auswirkungen“) ist das Ausmaß der Bodenversiegelung durch die Maßnahmen der Planänderung anscheinend falsch beziffert, da die Fläche für die oben genannte Wendepalte vor dem Südportal des Rettungstollens nicht aufgeführt ist.

Die Aussage unter 3.1 („Ausmaß der Auswirkungen“), wonach die Änderung des Lüftungskonzepts zu einer Reduzierung des Ausmaßes an Immissionen führen soll, ist falsch. Auch ist an den Portalen aufgrund ihrer Lage und Exposition mit einer Konzentration von Luftschadstoffen zu rechnen (Am windexponierten Scheibengipfel wären die Schadstoffe wesentlich rascher verdünnt worden als in den Portalzonen).

Zusätzlich ist nunmehr ein Eingriff im Grundwasser (Bereich Schutzwanne) zu bewerten und auszugleichen. Hierbei sind auch das neue Pumpwerk und seine Auswirkungen (Energie, Schadstoffe, Wasser) zu beachten. Schwerwiegend sind Transport und Ablagerung neuer Erd- und Ausbruchsmassen. Der Umfang dieser Eingriffe wurde offensichtlich weder erkannt noch bewertet.

Für die Erweiterung durch den Neubau des Rettungstunnels wird ohne weitere Überprüfung die Aussagen des hydrogeologischen Gutachtens zum Bebauungsplanverfahren übernommen. Dies ist fachlich nicht haltbar. Die Überprüfung des damaligen Gutachtens muss nachvollziehbar dem Verfahren beigelegt werden.

Durch die deutliche Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten (+ 25%) im Tunnel erhöht sich die Wahrscheinlichkeit von Unfällen nach Häufigkeit und Schwere. Dies wurde nicht erkannt und bewertet (Gleiches gilt auch hinsichtlich der Unfallfolgen, z. B. Brandfall und Brandimmissionen).

(2.2) Verkehrsprognosen

Im Erläuterungsbericht zum Ergänzenden Planfeststellungsverfahren wird auf ein „neues Verkehrsgutachten“¹ verwiesen (Ziff. 2, S. 3), das - von überragenden Bedeutung für den Bericht - jedoch *nicht* Bestandteil der vorliegenden Planunterlagen ist! Erst auf Antrag konnte in dieses Gutachten Einsicht sowie eine Kopie genommen werden.

Die Verkehrszahlen der Untersuchung des Büro Schönfuß GbR wurden für das Ergänzungsverfahren erheblich gemindert. Eine verkehrsfachliche Grundlage hierzu ist im Gutachten nicht enthalten und auch im gesamten Planfeststellungsverfahren nicht feststellbar. Diese Veränderungen greifen die Begründungen für das Tunnelbauwerk (Entlastung der Innen- bzw. Oststadt) unmittelbar an. Damit ist eine erneute Abwägung des bestehenden Bebauungsplanverfahrens erforderlich.

Folgende Punkte im Rahmen der Verkehrsprognosen sind weiterhin explizit zu kritisieren:

- Falsche Prämisse zum Verkehrsablauf

Die Annahme „Verkehrscharakteristik AB_80_gebunden“ (Umgehungsstraße Scheibengipfeltunnel, Verkehrsuntersuchung, Teil 1 – Teil 4, Büro Schönfuß GbR, Februar 2006, bzw. Stadt Reutlingen) widerspricht bisherigen Festlegungen zum Verkehrsablauf (Stadt Reutlingen, Drucksache 1995/53.4, Bebauungspläne in Reutlingen und Eningen, Umgehungsstraße Scheibengipfeltunnel, Luftschadstoffe, Ziff: 5.1), der auf S. 10, Abs. 2 wie folgt beschrieben wird: *Im Tunnel wird von einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 70 km/h ausgegangen, auf der B 312 im Bereich des nördlichen Anschlusses von 100 km/h.“*

- Fehlende Begründung für prognostiziertes Verkehrsaufkommen

Es wird nicht begründet, wie im Tunnel selbst für das Prognosejahr 2020 ein reduziertes Verkehrsaufkommen um ca. 20 % gegenüber dem Bebauungsplan (Prognosejahr 2002) zustande kommt.

- Zu niedrig angegebener Schwerverkehrsanteil im Tunnel

Von der Politik immer wieder als „LKW-Führungsstrecke“ angekündigt, ist von einer Erhöhung des Schwerverkehrsanteils auszugehen. Auch für „Mautflüchtlinge“, die auf ihrer Nord-Süd-Strecke die gebührenpflichtigen Autobahnen A7 und A81 meiden wollen, wird die Ortsumgehung eine anziehende Wirkung haben. Der angegebene Schwerverkehrsanteil von nur 8.55 % (Lüftung von Fahrraum und Rettungstollen, Schlussbericht, 01.12.2006, Büro US + FZ (Steinemann/Zumsteg), Schweiz, Seite 4) ist gegenüber dem ursprünglichen Bebauungsplan (8.57 % laut Bebauungsplan Stadt Reutlingen, Drucksache 1995/53.3, „Tunnellüftung“, Tabelle 1) praktisch unverändert. Damit wird auch das Ausmaß der Immissionen an den Tunnelportalen unterschätzt (s. u.).

¹ Umgehungsstraße Scheibengipfeltunnel, Verkehrsuntersuchung, Teil 1 – Teil 4, Büro Schönfuß GbR bzw. Stadt Reutlingen, Februar 2006

- Fehlende Untersuchung der Folgen geringerer Oststadt-Entlastung

Der Tunnel wird nach der neuesten Prognose (Umgehungsstraße Scheibengipfeltunnel, Verkehrsuntersuchung, Teil 1 – Teil 4, Büro Schönfuß GbR bzw. Stadt Reutlingen, Februar 2006) wesentlich weniger Verkehr aus der Reutlinger Innenstadt / Oststadt abziehen und damit eine deutlich verringerte Entlastungswirkung erzielen, als im ursprünglichen Bebauungsplan angenommen. Das neue Verkehrsgutachten sichert die bisherigen Verkehrszahlen nicht ab, wie im Erläuterungsbericht zum ergänzenden Planfeststellungsverfahren auf Seite 3 behauptet, sondern gelangt zu völlig neuen Ergebnissen, die sich auf den gesamten Bebauungsplan auswirken. Gegenüber der bisherigen Prognose hat sich die Verkehrsbelastung im Tunnel um ca. 20 Prozent vermindert. Im gleichen Maße verringert sich offensichtlich die verkehrsentlastende Wirkung auf die Reutlinger Innenstadt / Oststadt, denn nirgendwo ist belegt, dass sich die Kfz-Nutzung im Raum Reutlingen insgesamt im vergleichbaren Maße verringert. Die Folgerungen aus dieser neuen Prognose werden nicht untersucht. Insbesondere ist nicht ersichtlich, ob die im ursprünglichen Bebauungsplan enthaltene Absicht der Stadt Reutlingen, "die Straßen in der Oststadt so zu gestalten, dass der Durchgangsverkehr tatsächlich herausgenommen wird" (Stadt Reutlingen, Bebauungsplanbegründung, Drucksache 1996/53 neu, S. 4) aufrechterhalten werden kann. Damit wäre die ursprüngliche Bebauungsplanbegründung nicht mehr aufrechtzuerhalten.

- Unvollständige Verkehrsprognose

Die Verkehrsprognose macht keinerlei Angaben darüber, in welchem Maße eine Entlastung der Reutlinger Innenstadt / Oststadt durch Inbetriebnahme der Tunneltrasse überhaupt noch erwartet werden kann. Aus der Verkehrsprognose sollte hervorgehen, welche Straßen weniger stark entlastet würden als bislang vorausgesagt.

- Fehlende Berücksichtigung des induzierten Verkehrs

Die verkehrsanziehende Wirkung der Tunneltrasse wird geleugnet. Damit sind Nutzen und Schaden der neuen Trasse nicht mehr seriös abzuschätzen. Für die Zunahme des Durchfahrtsverkehrs im Zeitraum 2010 bis 2020 wurde lediglich der bundesweite Durchschnittswert von 2.2% angenommen (Umgehungsstraße Scheibengipfeltunnel, Verkehrsuntersuchung, Teil 1 – Teil 4, Büro Schönfuß GbR bzw. Stadt Reutlingen, Februar 2006, S. 10). Damit wird unterstellt, dass die Zurverfügungstellung einer leistungsfähigen, mautfreien Fernverbindung keinerlei verkehrsanziehende Wirkung besitzt. Eine erschreckend weltfremde Annahme!

- Nicht nachvollziehbare Verkehrszahlen die Fahrtrichtung betreffend

In sämtlichen bisher veröffentlichten Untersuchungen wurde davon ausgegangen, dass die beiden Fahrtrichtungen auf der Tunnelstrecke in etwa gleich stark benutzt werden. Eine krasse Abweichung findet sich dagegen in der Prognose 2020 (ohne Dietwegtrasse): In Richtung Süden sind 11590 Kfz / Tag prognostiziert, in der Gegenrichtung nur 8250 Kfz / Tag. Unter der Annahme "(mit Dietwegtrasse)" zum selben Zeitpunkt ist das Verhältnis dann wieder fast ausgeglichen (12170 zu 11210 Kfz / Tag). Diese seltsame Vorhersage wird nirgendwo begründet.

(2.3) Tunnelbelüftung und Immissionsbelastungen

Im Erläuterungsbericht wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsemissionen bis 2010 im Vergleich zur Gegenwart deutlich zurückgehen werden. Letztlich bestimmt diese Behauptung die Folgen der Tunnelbenutzung auf der Emissionsseite (Schadstoffbelastung). Doch der Verkehr und die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge steigt seit Jahren stetig. Die Diskussionen und Aktionspläne zur Feinstaubbelastung belegen die Steigerung der Schadstoff-Emissionen und die Unfähigkeit, diese Entwicklung aufzuhalten oder umzukehren. Technisch mögliche Reduzierungen von Schadstoffausstößen am einzelnen Kraftfahrzeug werden durch eine stetige Zunahme des Gesamtfahrzeugbestandes (Quelle: Kraftfahrtbundesamt) und des Gesamtverkehrsaufkommens zunichte gemacht. Diesem Problem wird in den Unterlagen keine bzw. zu geringe Beachtung geschenkt.

Durch die in der Ergänzung des Bebauungsplans getroffenen Annahmen wird das Hauptverfahren *Bebauungsplanverfahren Reutlingen und Eningen, Umgehungsstraße Scheibengipfeltunnel* erneut aufgegriffen. Die Daten des Vorhabens sowie die Verkehrsdaten haben sich wesentlich geändert. Eine erneute Abwägung ist zu fordern.

Folgende Punkte sind explizit zu kritisieren und erfordern eine Nachbesserung bzw. erneute Beurteilung:

- Falsche Prämissen bezüglich der Zusammensetzung des Verkehrs und der Emissionen
Entschieden bestritten wird, dass sich in den vergangenen 12 bis 15 Jahren die mittlere Lkw-Masse (20 t) nicht verändert haben soll (Stadt Reutlingen, Drucksache 1995/53.3; Bebauungspläne in Reutlingen und Eningen, Umgehungsstraße Scheibengipfeltunnel, Tunnellüftung, SHB 24.07.1995) (Vgl. Statistiken des Kraftfahrtbundesamts!). Der Anteil des Schwerverkehrsanteil im Tunnel ist zu niedrig angegeben (s. o.). Das Gutachten (Umgehungsstraße Scheibengipfeltunnel, Verkehrsuntersuchung, Teil 1 – Teil 4, Büro Schönfuß GbR bzw. Stadt Reutlingen, Februar 2006) verweist auf die Einführung der Emissionsstandards Euro 4 und Euro 5 ohne zu verdeutlichen, welche begründete Fahrzeugmischung angenommen wird. Dies gilt ebenso für die angenommene „Option Partikelfilter“. Es darf hier auf die aktuelle Diskussion zu Luftreinhalteplänen in Baden-Württemberg bzw. das tatsächlich vorhandene Fahrzeugkontingent verwiesen werden.

- Falsche Behauptung zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte

Laut Erläuterungsbericht (S. 6) wird im Immissionsbericht (Beurteilung der lufthygienischen Auswirkungen in den Portalzonen, Schlußbericht, 20.10.2006, Büro US + FZ (Steinemann/Zumsteg), Schweiz) nachgewiesen, dass beim kritischen Stickstoffdioxid (NO₂) der Grenzwert von 40 Mikrogramm/Kubikmeter im Jahresmittel eingehalten wird. Diese Behauptung ist nicht haltbar. Tatsächlich weist der Immissionsbericht nach, dass die betreffenden Jahresmittelwerte *nur* unter ganz bestimmten Voraussetzungen eingehalten werden können, und selbst dann nur mit einer Wahrscheinlichkeit von etwa 50 Prozent. Der Gutachter selbst macht unter Nr. 6.7.3 (S. 18) geltend, dass aufgrund von Prognoseungenauigkeiten eine Überschreitung des Grenzwertes für das NO₂-Jahresmittel im nahen Umfeld der Portale nicht ausgeschlossen werden kann.

Wohlgemerkt sind Grenzwerte rechtlich zulässig Höchstwerte und keine bloßen "Richtwerte", die lediglich im statistischen Mittel einzuhalten sind! Es ist daher sicherzustellen, dass die betreffenden Grenzwerte auch tatsächlich eingehalten werden können.

Die Annahme „stark zurückgehender Kfz-Emissionen“ widerspricht den Erkenntnissen höherer Emissionen im realen städtischen Kfz-Verkehrsaufbau. Die Typen-Prüfungen treffen den Betriebsfall nur ungenügend. Entscheidend ist allerdings, dass sich insbesondere die Immissionen nicht verringern. Durch die erhöhte Geschwindigkeit im Tunnel (+ 25%) erhöhen sich einzelne Emissionen bzw. Immissionen gegenüber dem bisherigen Maß. Die Anordnung der beantragten Lüftungsart führt bei Annahme realistischer Werte zu einer Überschreitung zulässiger Grenzwerte.

- Fehlende Aussagen zur Immissionsbelastung der Umgebung

Es werden keine Angaben darüber gemacht, in welchem Umfang die Umgebung belastet wird bzw. inwieweit sich durch das veränderte Lüftungskonzept Änderungen ergeben.

- Fehlende Unterlagen zur Abänderung der im Bebauungsplan festgelegten Tunnelentlüftung

Grundlegende Schreiben und Gutachten (z. B.: – Tiefbauamt der Stadt Reutlingen: Ortsumfahrung Reutlingen Scheibengipfeltunnel, Neubeurteilung von Luftschadstoffbelastung und Tunnellüftung, US + FZ, Dezember 2000; - Tiefbauamt der Stadt Reutlingen: Maßnahmen im Rahmen des Luftreinhalteplans Reutlingen, Immissionsbestimmung im Bereich des Scheibengipfeltunnels und der Dietwegstraße, Bericht Lohmeyer GmbH, Mai 2006; - Verkehrliche Aussagen des RP-Tübingen vom 22.03.2006), die Bestandteil der vorgelegten Unterlagen zum Ergänzenden Planfeststellungsverfahren sein müssen, fehlen.

- Fachlich unübliche Prognosezeiträume

Als Prognosejahre wurden 2012 und 2020 gewählt, aktuelle Prognosen werden in der Fachwelt in aller Regel auf 2025 abgestellt.

- Mangelhafte Untersuchung eines Brandfalls

Ein bisher nicht untersuchter, planerisch jedoch vorgegebener Belastungsfall ist durch die Anordnung der Rauchgasentlüftung im Brandfall gegeben.

Es wird zwar nicht verkannt, dass hierbei besondere Verhältnisse hinsichtlich der Thermik am Austrittspunkt des Rauchauslasses vorhanden sein werden, jedoch kann es nicht ausreichen, die angebliche Unbedenklichkeit verbal zu erklären.

Es wird für erforderlich erachtet nachzuweisen, dass sich im Brandfall – und dieser ist aufgrund der nunmehr erhöhten Durchfahrtsgeschwindigkeit wahrscheinlicher geworden – keine gesundheitlichen Schäden für Anwohnende ergeben können. Hierbei sind Schwachwind- und Inversionswetterlagen zu berücksichtigen.

- Fehlende Untersuchung der Belastung durch Feinstaub PM2.5 und PM1

Es fehlt jede Abschätzung der künftigen Belastung mit Feinstaub PM2.5 und PM1. Die Belastung durch den extrem lungengängigen Feinstaub PM2.5 und PM1 wird zunehmend als besonders problematisch erkannt. Allein die Tatsache, dass die Einführung von Grenzwerten für PM2.5 und PM1 heute zwar diskutiert, aber

noch nicht beschlossen wurde, darf nicht dazu verleiten, die entsprechende Belastung für eine Situation im Jahre 2020 einfach zu ignorieren.

- Fehlende Untersuchung der Belastung durch Benzol, Blei, CO und SO₂

Als Leitsubstanz für die Beurteilung von Verkehrsimmissionen gelte heute NO₂, weil dieser Schadstoff in Bezug auf Grenzwerte am kritischsten sei. Unter der Annahme in Zukunft deutlich sinkender NO₂-Werte muss dieser Ansatz jedoch erneut überprüft werden, solange nicht belegt wird, dass sich die anderen Schadstoffe im vergleichbaren Ausmaß verringern. Da eine solche Überprüfung fehlt, kann nicht davon ausgegangen werden, dass NO₂ auch noch im Jahre 2020 als Leitsubstanz verwendet werden kann.

(2.4) Lärm und Erschütterungen

Beurteilungen bzw. Prognosen zur Lärmbelastung an beiden Portalen und durch die neue Entlüftung fehlen in Bericht und Anlagen völlig. Es werden keine Aussagen zur Einhaltung der Bestimmungen der TA Lärm und der EU-Umgebungslärm-Richtlinie 2002/49 vom 25.06.2002 mitsamt Ausführungsgesetz vom 24.06.2005 (BGBl. I 2005, S. 1794) getroffen.

Wegen des geänderten Lüftungskonzeptes (Lüfterturbinen im Haupttunnel und Überdruck im Rettungstunnel) sowie der nunmehr geplanten Pumpstation am Süden des Bauabschnitts sind zumindest begründete Aussagen bzw. Berechnungen zum „Anlagenlärm“ erforderlich.

Bezüglich der Erschütterungen ist eine zusätzliche Aussage zu fordern. Angaben zum Gesamtumfang der Erschütterungen (Tunnel und Stollen) sowie zur Verlängerung der Einwirkdauer aufgrund der Gesamtbaumaßnahmen müssen ergänzt werden.

Auch kann der Tunnelbau Auswirkungen auf die umliegende Bebauung haben. Diese Auswirkungen bedürfen einer vertieften Untersuchung. Es wird für erforderlich erachtet, dass im vorliegenden Verfahren die Einhaltung der „Erschütterungs-Leitlinie“ (Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen, Erschütterungsleitlinie, Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI), Beschluss der LAI vom 10.05.2000) sowohl hinsichtlich des Haupttunnels als auch des Nebentunnels (also des Gesamtbauwerkes) nachgewiesen werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

(Martin Fellendorf)