



## Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo

Mitglied der NRW Landesarbeitsgemeinschaft Bürgerinitiativen gegen A 44 / DüBoDo

Sprecher:

**Wolfgang Czapracki-Mohnhaupt**

Schadowstraße 12

44801 Bochum

☎ (0234) 38 32 95

✉ czmbo@web.de

🌐 <http://www.stopp-duebodo.de>

**Eckhard Stratmann-Mertens**

Schadowstraße 12a

44801 Bochum

☎ + ☎ (0234) 38 74 70

✉ Stratmann-Mertens@gmx.de

🌐 <http://www.stopp-duebodo.de>

### **Antrag II (nach Ablehnung von Antrag I) vom 16.2.2004:**

Wir beantragen

die Nichtverwendung des Luftschadstoffgutachtens Lohmeyer aus Januar 2003 (Unterlage 14a) und die Einholung eines Luftschadstoffgutachtens, das

- die Bestimmungen des BImSchG und damit der 22. BImSchV ungeschmälert beachtet,
- die im geltenden Recht festgeschriebenen Definitionen „Vorbelastung“, „Zusatzbelastung“ und „Gesamtbelastung“ respektiert,
- bei der Berechnung der Verkehrsmengen für den Planfall den ausbaubedingten induzierten Verkehr sowie die absehbare Zunahme des LKW-Verkehrs infolge der EU-Osterweiterung berücksichtigt und für den sog. Nullfall („Prognose-Ohne-Fall“) sich an den dafür berechneten Verkehrsmengen des Verkehrsgutachtens (IVV 1996) orientiert,
- die korrigierten Emissionsfaktoren des in Kürze zu erwartenden „Handbuchs der Emissionsfaktoren 2004 Version 2.1“ berücksichtigt,
- in rechtlicher und fachlicher Hinsicht (UVPG, BImSchG) nicht zu beanstandende, nachvollziehbare und prüfbare Aussagen über die lufthygienischen Auswirkungen des Planvorhabens enthält,
- bei Erreichung bzw. Überschreitung von Grenzwerten immissionsmindernde Maßnahmen mit einer detaillierten Darstellung der angenommenen Minderungswirkung ausweist,

und anschließende öffentliche Auslegung dieses Gutachtens sowie Erörterung des Gutachtens mit den EinwenderInnen in einem neuen Erörterungstermin.

Hilfsweise (für den Fall der unterlassenen Neuauslegung und –erörterung) beantragen wir

die Nichtverwendung des Luftschadstoffgutachtens Lohmeyer aus Januar 2003 und die Einholung eines Luftschadstoffgutachtens, das

- die Bestimmungen des BImSchG und damit der 22. BImSchV ungeschmälert beachtet,
- die im geltenden Recht festgeschriebenen Definitionen „Vorbelastung“, „Zusatzbelastung“ und „Gesamtbelastung“ respektiert,
- bei der Berechnung der Verkehrsmengen für den Planfall den ausbaubedingten induzierten Verkehr sowie die absehbare Zunahme des LKW-Verkehrs infolge der EU-Osterweiterung berücksichtigt und für den sog. Nullfall („Prognose-Ohne-Fall“) sich an den Verkehrsmengen des Verkehrsgutachtens (IVV 1996) orientiert
- die korrigierten Emissionsfaktoren des in Kürze zu erwartenden „Handbuchs der Emissionsfaktoren 2004 Version 2.1“ berücksichtigt,
- in rechtlicher und fachlicher Hinsicht (UVPG, BImSchG) nicht zu beanstandende, nachvollziehbare und prüfbare Aussagen über die lufthygienischen Auswirkungen des Planvorhabens enthält,
- bei Erreichung bzw. Überschreitung von Grenzwerten immissionsmindernde Maßnahmen ausweist mit einer detaillierten Darstellung der angenommenen Minderungswirkung,

und Zustellung dieses Gutachtens an die EinwenderInnen zur Stellungnahme innerhalb einer angemessenen Frist sowie Bescheidung des Antrages auf Planfeststellung erst nach Ablauf dieser Stellungnahmefrist.

### **Begründung:**

Der Erörterungstermin hat gezeigt, dass das Luftschadstoffgutachten nicht den gesetzlichen Anforderungen entspricht.

- Nach § 10 der 22. BImSchV muss bei Überschreiten der oberen Beurteilungsschwelle die Ermittlung der Vorbelastung mittels ortsnaher Messungen erfolgen. Die obere Beurteilungsschwelle für PM10 ist ohne Zweifel überschritten. Die Ermittlung der Vorbelastung mit Hilfe einer Kombination aus ortsfernen Messungen und Berechnungen ist rechtswidrig. Sie ist darüber hinaus auch nicht geeignet, die für den Planungsabschnitt spezifische „städtische Hintergrundbelastung ohne Verkehr“ angemessen zu erfassen.
- Das Gutachten bezeichnet den sog. „städtischen Hintergrund“ als Vorbelastung. Nach der rechtlich verbindlichen Definition ist die Vorbelastung der Istzustand der Belastung ohne die vom geplanten

Vorhaben hervorgerufene Belastung (= Zusatzbelastung). Seitens der EinwenderInnen sind alternativ zum Lohmeyer- Gutachten methodische Vorgehensweisen skizziert worden, die die Gesamtbelastung als Summe der Vor- und Zusatzbelastung exakter und realitätsnäher erfassen können.

- Die adäquate Berücksichtigung der qualitativ veränderten Kurzzeitbelastungswerte für NO<sub>2</sub> und PM10 erfordern für die Ausbreitungsrechnung die Anwendung eines Lagrange-Partikelmodells und die Verarbeitung zu ermittelnder Zeitreihen für Belastung und Meteorologie. Das angewandte Verfahren PROKAS kann dies nicht leisten. Es scheidet darüber hinaus auch deshalb aus, weil es die vielfältigen Gebäudeeinflüsse im Untersuchungsgebiet nicht berücksichtigen kann.

Der Erörterungstermin hat gezeigt, dass das Luftschadstoffgutachten wegen der Verwendung überholter und teilweise falscher Daten veraltet ist.

- Aus Vorsorgegründen ist die Verwendung des „Handbuches der Emissionsfaktoren 2004 Version 2.1“ zwingend erforderlich. Da die Veröffentlichung dieses Handbuches kurzfristig zu erwarten ist, kann dem nicht durch einen vorschnellen Planfeststellungsbeschluss vorgegriffen werden.
- Die verwendeten Daten 2001 des LUA erfassen nicht die seit 2002 eingetretene Trendwende; sie sind daher selbst auf der Grundlage der im Lohmeyer-Gutachten angewendeten Berechnungsmethode sachlich unangemessen, weil zu niedrig.
- Die verwendeten Daten 2001 des LUA sind teilweise falsch.

Der Erörterungstermin hat gezeigt, dass das Luftschadstoffgutachten an kaum einer Stelle, wie behauptet, konservativ wertet, sondern regelmäßig zu Ungunsten der Betroffenen vorgeht.

- Vgl. Einwendungen 29.110 ff. .
- Die Anwendung der Berechnungsformel für die abrieb- und aufwirbelungsbedingten PM10-Emissionen, die etwa 85% der PM10-Gesamtemissionen ausmachen, führt, auch nach Auffassung des Gutachters, zu nachweislich falschen Ergebnissen. Ihre Verwendung dient der „groben Abschätzung“ dieser Emissionen.
- Mikrogrammgenaue Prognoseergebnisse, die mit dieser Formel errechnet worden sind, sind nicht in dem Maße belastbar, wie es für ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist.
- Die im Gutachten (u.a. S. 26) behauptete erhöhte Anfangsverdünnung in Folge der geplanten Lärmschutzbauten und eine damit verbundene

Minderung der Schadstoffbelastung ist durch den Stand der Forschung in keiner Weise belegt. Darauf weist das Gutachterbüro Lohmeyer in einem Gutachten von Aug. 2002 (im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens im Raum Dresden) selbst ausdrücklich hin.

- Entgegen der behaupteten konservativen Vorgehensweise (S. 23) sind die prognostizierten Verkehrsbelegungsdaten nicht auf das Planjahr 2015 bezogen worden. Sie hätten in diesem Falle um ca. 2% höher angesetzt müssen, wie das Verkehrsgutachten IVV 1998/99, S.32, ausweist; ein Umstand, der bei einer angeblich mikrogrammgenauen Schadstoffberechnung ins Gewicht fällt.
- Das Gutachten rechnet im sog. Nullfall mit einer Fülle von Verkehrsstörungen (bei 7% der Fahrleistungen; vgl. S. 13.23), während es im Planfall auch zu Stoßzeiten von einer normalen flüssigen Fahrweise ausgeht. Dies widerspricht den Annahmen aus der Expertise des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie (April 1996) zur sog. Bochumer Lösung, wonach im Planfalle mit erheblichen ausbaubedingten Staus zu rechnen ist. Sowohl das Gutachten als auch der Landesbetrieb Straßenbau im Erörterungstermin unterließen eine fachliche Auseinandersetzung mit der Expertise des Wuppertal Instituts, obwohl dies schon im ersten Erörterungstermin von den EinwenderInnen gefordert worden war.

Der Erörterungstermin hat - wie schon das Gutachten selbst - gezeigt, dass die Grenzwerte bei PM10 an vielen Beurteilungspunkten überschritten werden. Das Gutachten (Planunterlage 14a) verzichtet dennoch auf eine Ausweisung von immissionsmindernden Maßnahmen samt ihrer abgeschätzten Minderungswirkung. Dadurch wird den betroffenen BürgerInnen die Möglichkeit von Einwendungen gegen die vorgeschlagenen Maßnahmen und ihrer Erörterung verwehrt.