



Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo

Mitglied der NRW Landesarbeitsgemeinschaft Bürgerinitiativen gegen A 44 / DüBoDo

Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo

Bezirksregierung Düsseldorf
per E-Mail
luftreinhalteplanung@brd.nrw.de

Sprecher: Wolfgang Czapracki-Mohnhaupt

Schadowstraße 12
44801 Bochum
☎ (0234) 38 32 95
✉ cz-m.bo@web.de

Eckhard Stratmann-Mertens

Schadowstraße 12a
44801 Bochum
☎ (0234) 38 74 70
✉ Stratmann-Mertens@gmx.de

12. November 2005

Luftreinhalteplanung Aktionsplan Hombrucher Straße, Essen Beteiligung der Öffentlichkeit

Sehr geehrte Damen und Herren,

gem. § 47 Abs. 5 BImSchG nimmt die Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo zum Entwurf des Aktionsplans Hombrucher Straße, Essen, (im Folgenden: AP) wie folgt Stellung:

zu 1.1 gesetzlicher Auftrag

- * Die Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo regt zur Erhöhung der Transparenz an, die relevanten Rechtsgrundlagen im Wortlaut (auszugsweise) als Anlage beizufügen.

zu 2.2 Charakteristik des Messortes

- * In diesem Abschnitt sollten Angaben über die Höhe der Lärmschutzwand und die Entfernung des Probeneinlasses der Messstation von der Lärmschutzwand ergänzt werden.
- * Da für den AP Immissions-Messwerte des Jahres 2004 herangezogen werden, sollten auch die DTV-Werte der Verkehrsbelastung aus 2004 stammen.

zu 3.1 Schätzung des Hintergrundniveaus

- * Der AP ist an dieser Stelle wegen fehlender Definitionen („regionales Hintergrundniveau“, „Gesamthintergrundniveau“, „urbane Zusatzbelastung“, „lokale Zusatzbelastung“) schwer verständlich. Gerade weil die Notwendigkeit der Erarbeitung eines Kommunikationskonzeptes mit der Teilmaßnahme „Information über den Inhalt des AP“ erkannt worden ist, sollte bereits auch die Textfassung des AP für den Laien lesbar sein. Die Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo regt daher an, dem AP ein Glossar nach dem Muster des Aktionsplans Steinstraße, Dortmund anzufügen (allerdings ohne die dort enthaltenen Fehler und Ungenauigkeiten zu übernehmen).

zu 3.1.1 Regionales Hintergrundniveau

- * Es bleibt unklar, welche LUOS-Stationen zur Abschätzung des regionalen Hintergrundniveaus herangezogen worden sind.

zu 3.1.2 Gesamt-Hintergrundniveau

- * Es bleibt unklar wie der Begriff „Umfeld von Essen“ räumlich abgegrenzt ist und warum gerade diese Abgrenzung erfolgt ist. Unter dem Kriterium „Entfernung von der Messstelle VEFD“ müsste z.B. auch die Messstelle Gelsenkirchen berücksichtigt werden.

zu 4 Maßnahmen

- * „Die im AP festgelegten Maßnahmen müssen (...) kurzfristig greifen“, sie „müssen geeignet sein, die Gefahr der Überschreitung der Werte zu verringern oder den Zeitraum (...) zu verkürzen.“ (AP S. 16)
Diesem Anspruch werden lediglich die Maßnahmen A I 1 und A II 2 gerecht.
- * Alle anderen „Maßnahmen“ sind nicht geeignet die Situation tatsächlich zu verbessern. Es sind im Wesentlichen vielmehr Verfahrensschritte, die im Vorfeld zu konzipierender Maßnahmen hätten durchgeführt werden müssen.

zu A I 2 Geschwindigkeitsreduktion

- * Bei dieser „Maßnahme“ handelt es sich bei näherem Hinsehen nicht darum, die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der A 40 tatsächlich zu reduzieren, sondern lediglich darum, eine Untersuchung über die Effektivität einer solchen Maßnahme in Auftrag zu geben.

zu A I 3 Möglichkeiten der Reduktion des Lkw-Verkehrs auf der A40

- * Hier gilt das zu A I 2 Gesagte entsprechend.
Darüber hinaus sollte nicht der Einfluss des Lkw-Verkehrs auf die Emissionen, sondern auf die Immissionen bestimmt werden. Dabei sollte das anzuwendende Berechnungsverfahren genannt werden; seine Eignung sollte nachvollziehbar dargestellt werden.

zu A I 4 Begrüßungsmaßnahmen

- * Die „Überprüfung der Möglichkeit“, Begrüßungsmaßnahmen durchzuführen, ist ebenfalls keine Maßnahme im Sinne von § 47 BImSchG.

zu A I 5 Kommunikationskonzept

- * Die Information der Bevölkerung mit dem im AP genannten Komponenten kann möglicherweise einen indirekten Beitrag zur Verbesserung der Immissionssituation leisten, wenn es gelingt, die Notwendigkeit von Verhaltensveränderungen plausibel zu machen. Wenn es zutrifft, dass die „Verbesserung der Situation direkt abhängig (ist) von der Minderung der Verkehrsbelastung auf dem betrachteten Straßenabschnitt“ (AP 4.3 S. 21) muss der Bevölkerung allerdings nachvollziehbar vermittelt werden, warum parallel zur Aufstellung des AP Planungen vorangetrieben werden, die erklärtermaßen zu einer Erhöhung des DTV im Umfang von mehreren Zehntausend Fahrzeugen pro Tag auf dem betrachteten Abschnitt der A 40 führen werden.
- * Wenn das Kommunikationskonzept auf Verhaltensänderungen abzielt, sollte eindringlich dargestellt werden, dass die Einhaltung der bestehenden Grenzwerte keineswegs „grünes Licht“ für die uneingeschränkte Nutzung des Kraftfahrzeugs bedeutet, sondern lediglich das „rechtlich Zumutbare“ (BVerwG 23.2.2005) beschreibt. Aussagen über die gesundheitliche Unbedenklichkeit sind damit nicht verbunden. Auf die Feinstaubkohortenstudie Frauen in NRW 2005 (LUA 2005) wird verwiesen.
- * Gleichermäßen ist die Aussage des AP, dass die Maßnahmen „den Wirtschaftsstandort Essen nicht schädigen (sollen)“ zu erklären, damit nicht der Eindruck entsteht, dass nicht näher definierte und in ihrer rechtlichen Relevanz nicht erläuterte wirtschaftliche Interessen bei der Abwägung der Maßnahmen schwerer wiegen als Maßnahmen zum Schutz der menschlichen Gesundheit

zu A II 1 Einspeisung der Daten in das System Ruhrpilot

- * Die Maßnahme zielt auf die Information der Verkehrsteilnehmer. Die betroffene Wohnbevölkerung wird von ihr nicht geschützt. In der im AP zum Ausdruck kommenden Grenzwertfixierung leistet sie keinen Beitrag zur Verhaltensänderung der Bevölkerung im Sinne der Reduzierung der Verkehrsbelastung (vgl. A I 5)

Mit freundlichen Grüßen

(Friedrich Ewen)