

30. Januar 2003

Die so genannte „Bochumer Lösung“ und ihr Luftschadstoff-Problem

*Eine kritische Darstellung von Friedrich Ewen,
Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo*

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Niederlassung Bochum hat als Teil der Planfeststellungsunterlagen für den sechsspurigen Ausbau der A 40 in Wattenscheid am 28. Februar 2002 die Unterlage 14, „Schadstoffbelastungen an Straßen“, vorgelegt.

Diese Unterlage betrachtet einen 200 m breiten Streifen beiderseits der A 40 und prognostiziert in 10 m-Schritten die im Jahre 2010 zu erwartende Gesamtbelastung mit verschiedenen Luftschadstoffen.

Die vorausgesagte Gesamtbelastung durch die einzelnen Schadstoffe setzt sich jeweils aus der **Vorbelastung** (jetzige Belastung aus Verkehr, Industrie, Hausbrand und Gewerbe) und der **Zusatzbelastung** (zukünftige Mehrbelastung, die durch die Erweiterung der Autobahn von vier auf sechs Spuren hervorgerufen wird) zusammen.

Die für die Schadstoffe individuell ermittelte **Gesamtbelastung** ist dann mit schadstoffspezifischen Grenz- bzw. Konzentrationswerten verglichen worden, um feststellen zu können, ob die Gesamtbelastungswerte zulässig sind oder nicht.

Im Ergebnis sagt die Unterlage 14, dass es an keiner Stelle des geplanten A 40-Ausbau zu irgendwelchen Überschreitungen kommt; der Landesbetrieb Straßenbau versichert also, die Erweiterung der Autobahn sei im Hinblick auf die zukünftigen Schadstoffbelastungen gesundheitlich unbedenklich.

Dieses Ergebnis hat nicht nur der Stadt Bochum als willkommene Grundlage für ihre positive Entscheidung für den Ausbau der A 40 gedient, es hat auch öffentlich ausgelegen und hat wahrscheinlich einen großen Teil der Betroffenen beruhigt und im Vertrauen auf die Aussage des Landesbetriebs Straßenbau veranlasst, keine förmlichen Einwendungen gegen die Planung zu erheben.

Dazu stellt die BI fest:

1. Die Prognose ist falsch. Der Landesbetrieb Straßenbau hat die Öffentlichkeit bewusst getäuscht.

Sowohl zum Zeitpunkt der Errechnung der Prognose (15. Januar 2002) als auch zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Planfeststellungsunterlagen (28. Februar 2002), und erst recht zum Zeitpunkt des Erörterungstermins (ab 21. November 2002) war klar, dass die vom Landesbetrieb Straßenbau für die Prognose benutzten Bewertungsgrundlagen wegen der veränderten Rechtslage veraltet waren, ihre Verwendung also dem Ziel der Täuschung der Öffentlichkeit dienen sollte. Noch am 26. November 2002 hat der Landesbetrieb Straßenbau versucht, dieses

Täuschungsmanöver während des Erörterungstermins fortzusetzen, obwohl die gesetzlichen Änderungen seit Jahren absehbar waren.

Es ist bemerkenswert, dass

- die Beteiligung der Stadt Essen und ihrer Fachdienststellen,
- die Beteiligung der Stadt Bochum und ihrer Fachdienststellen,
- die Beteiligung des Staatlichen Umweltamtes Hagen und
- die Beteiligung der Bezirksregierung Arnsberg und ihrer Fachdezernate

nicht dazu geführt hat, das Täuschungsmanöver des Landesbetriebs Straßenbau zu unterbinden und dafür zu sorgen, dass der Öffentlichkeit rechtlich einwandfreie Planunterlagen ohne offensichtliche und gravierende Abwägungsfehler vorgelegt wurden.

Die während des Erörterungstermins sowohl von Seiten der Anhörungsbehörde als auch von Seiten des Landesbetriebs Straßenbau mehrfach vorgetragene Beteuerung, der Bürger könne darauf vertrauen, dass die Öffentliche Verwaltung streng nach Recht und Gesetz handelt, hat sich als unzutreffend erwiesen.

2. Der Ausbau der Autobahn gefährdet die Gesundheit der Bevölkerung. Er ist daher unzulässig.

Bewertet man (im Folgenden am Beispiel des Abschnitts 1, Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+830) die vom Landesbetrieb vorgelegten Zahlen mit Hilfe der geltenden Grenz- bzw. Konzentrationswerte, ergeben sich unzulässige Überschreitungen bei den Schadstoffen **Benzol**, **Blei**, **Stickstoffdioxid** und **Feinstaub** weit über den ursprünglich vom Landesbetrieb Straßenbau betrachteten Streifen von 200 m Breite beidseits der Fahrbahn hinaus und damit für einen wesentlich größeren Personenkreis als bisher angenommen.

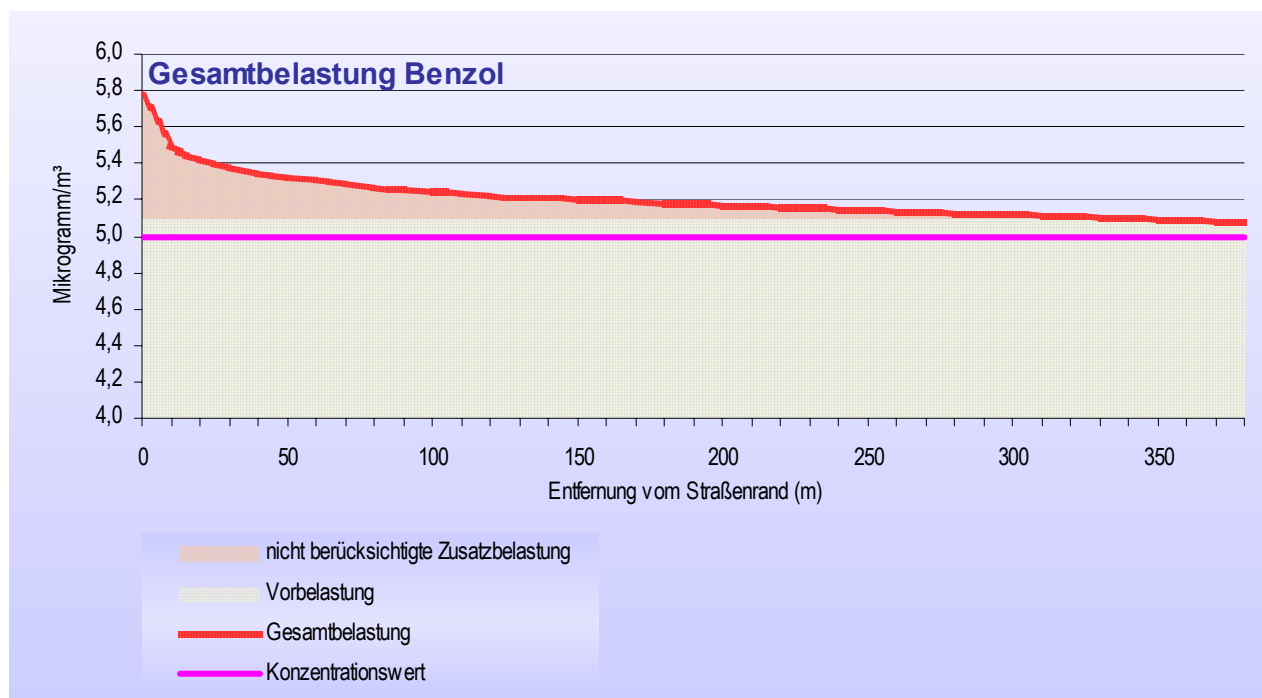


Abbildung 1 **Gesamtbelastung Benzol**
Überschreitung des Konzentrationswertes durch Vorbelastung und Gesamtbelastung
(Jahresmittelwerte) in 0 m – 350 m Entfernung vom Fahrbandrand

Abbildung 1 zeigt diesen Sachverhalt am Beispiel **Benzol**.

Es wird deutlich, dass nicht nur die zu erwartende Gesamtbelastung, sondern bereits die für das Plangebiet angenommene Vorbelastung den für das krebserzeugende Benzol geltenden Konzentrationswert in Höhe von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ übersteigt. Dies belegt eindrucksvoll die Unzulässigkeit des Autobahnausbaus.

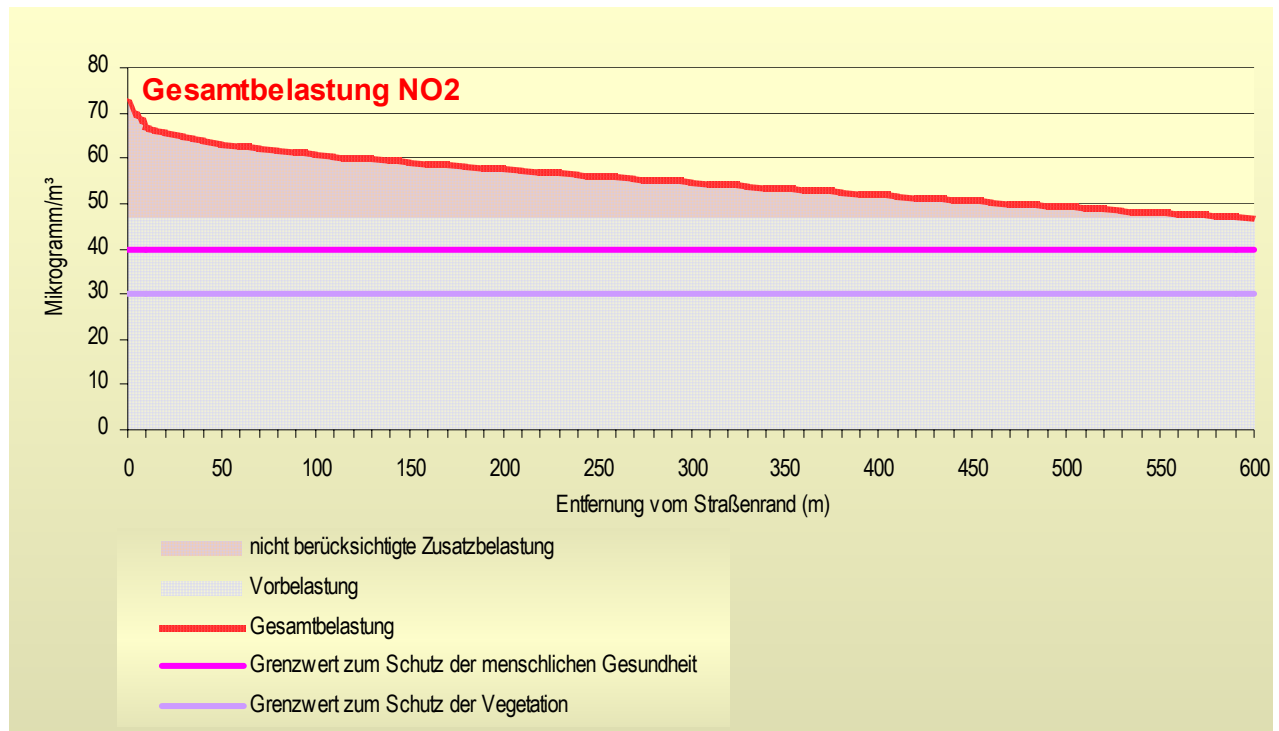


Abbildung 2 Gesamtbelastung Stickstoffdioxid (NO₂)
Überschreitung der Grenzwerte durch Vorbelastung und Gesamtbelastung
(Jahresmittelwerte) in 0 m – 600 m Entfernung vom Fahrbahnrand

Abbildung 2 zeigt für **Stickstoffdioxid (NO₂)** ein ähnliches Bild. Auch hier übersteigen jeweils Vor- und Gesamtbelastung den Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit und belegen erneut die Unzulässigkeit des Autobahnausbaus. Darüber hinaus lassen sich signifikante gesundheitsschädliche Zusatzbelastungen noch in ca. 600 m Entfernung vom Fahrbahnrand ablesen, die vom Landesbetrieb Straßenbau vorgenommene Beschränkung auf 200 m ist willkürlich und manipulativ, die darauf beruhende Abwägung ist rechtsfehlerhaft.

Am Beispiel **Schwebstaub (TSP)** wird deutlich, dass der Landesbetrieb Straßenbau nicht nur die veränderten Bewertungsgrundlagen in Form von Grenz- und Konzentrationswertverschärfungen ignoriert sondern auch Veränderungen in den Parameterumfängen außer acht lässt. So prognostiziert er für das Jahr 2010 eine bestimmte Schwebstaubbelastung, ohne zu beachten, dass dieser Parameter in den aktuellen Regelwerken durch Feinstaub (Partikel PM₁₀) ersetzt worden ist. Darüber hinaus behauptet der Landesbetrieb Straßenbau, die Zusatzbelastung durch Staub sei vernachlässigbar klein. Deshalb fehlt hier jede Betrachtung der Zusatzbelastung und ihre Berücksichtigung im Rahmen der Abwägung.

In Abbildung 3 wird der Versuch unternommen, trotz der bestehenden Umrechnungsproblematik (TSP/PM₁₀) und trotz der fehlenden Zahlen zur Zusatzbelastung durch Feinstaub ein realistisches Bild zu zeichnen.

Da aber, wie schon bei Benzol und Stickstoffdioxid, auch bei Feinstaub bereits die Vorbelastung des Plangebiets höher ist als die aktuellen Grenzwerte, kann hier auf die letzte Exaktheit verzichtet werden.

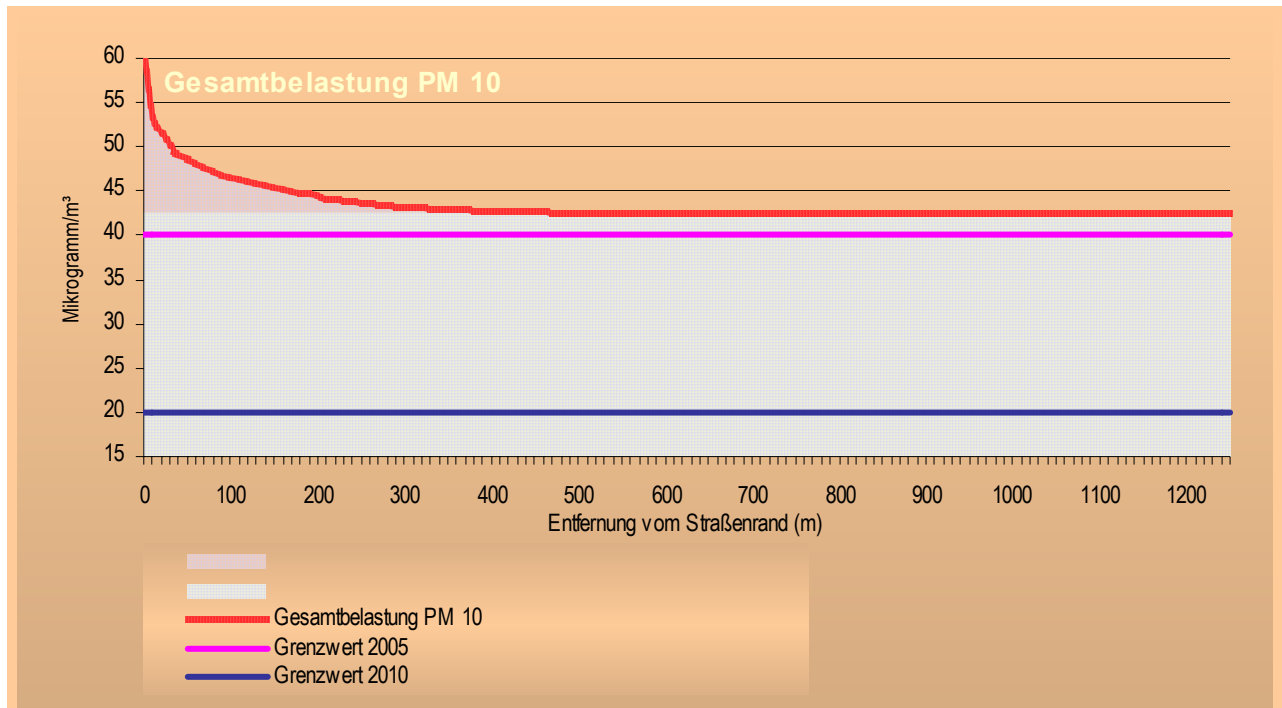


Abbildung 3 Gesamtbelastung Feinstaub (PM₁₀)
 Überschreitung der Grenzwerte durch Vorbelastung und Gesamtbelastung
 (Jahresmittelwerte) in 0 m – 1250 m Entfernung vom Fahrbahnrand

Auch hier bestätigt sich, dass der Ausbau der Autobahn unzulässig ist, weil offenkundig eine Gesundheitsgefährdung durch die Zusatzbelastung bis in ca. 1250 m Entfernung vom Fahrbahnrand gegeben ist.

Mit der fachlich völlig indiskutablen Behauptung, eine Zusatzbelastung brauche bei Feinstaub nicht berücksichtigt zu werden, erreicht das - allerdings fehlgeschlagene - Täuschungsmanöver des Landesbetriebs Straßenbau seinen Höhepunkt:

- In voller Kenntnis der drastischen Grenzwertverschärfung von 150 µg/m³ (TSP) (das entspricht auf PM₁₀ umgerechnet etwa 127,5 µg/m³) auf 40 µg/m³ PM₁₀ zum 1.1.2005 und sogar 20 µg/m³ (PM₁₀, 2010), und wegen der berechtigten Befürchtung, diesen Grenzwert nicht einhalten zu können, versucht der Landesbetrieb Straßenbau rein ergebnisorientiert und ohne jede Sensibilität für die gesundheitlichen Belange der betroffenen Bevölkerung, die Irrelevanz des Autobahnausbaus für die Feinstaubproblematik nachzuweisen.

Hinzu kommt, dass der Landesbetrieb mit einer weiteren Grenzwertverschärfung auf 20 µg/m³ zum 1. Januar 2010 rechnen muss. Der Landesbetrieb Straßenbau hätte dem Einwendungsschreiben der Bürgerinitiative vom 5. Juni 2002 entnehmen können, dass die Grenzwertverschärfungen auf die erwiesenen Zusammenhänge zwischen Feinstaubkonzentration und allgemeiner Mortalitätsrate zurückzuführen sind.

Es fällt schwer zu glauben, dass die bauernschlau daherkommende Ignoranz des Landesbetriebs Straßenbau als „ermessensfehlerfreie Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange“ bezeichnet werden kann. Der Schutz der Gesundheit der Bevölkerung ist bei dieser Verwaltung in schlechten Händen.

3. Der Verlauf des Erörterungstermins hat bewiesen, dass der Landesbetrieb Straßenbau nicht über die fachwissenschaftliche und fachmethodische Kompetenz zur Bewältigung der Luftschadstoffproblematik verfügt.

Bei dem Versuch, den Erörterungstermin nach Aufdeckung des Täuschungsmanövers des Landesbetriebs Straßenbau unter Ausklammerung der Bewertungsfragen auf fachmethodische Fragestellungen zu konzentrieren, hat der Landesbetrieb Straßenbau eine verblüffende Unkenntnis seiner eigenen Unterlagen bewiesen. Er war nicht in der Lage,

- einfache Verständnisfragen zum Text- und Tabellenteil der Unterlage 14 zu beantworten,
- präzise Fundstellen für Behauptungen anzugeben,
- in der eigenen Unterlage gegebene Definitionen widerspruchsfrei anzuwenden und
- fachwissenschaftlich korrekt und stringent vorgetragenen Argumentationslinien annäherungsweise zu folgen.

Dieser Teil des Erörterungstermins hätte für den Landesbetrieb Straßenbau eine nützliche Fortbildungsveranstaltung sein können, wenn sich nicht immer wieder gezeigt hätte, dass betonierte technokratische Denkstrukturen zur Erfassung komplexer Wirkungszusammenhänge im Umweltbereich nicht nutzbar sind. Der zunehmend auch gesetzlich geforderte integrierte Ansatz zum Schutz der Umweltmedien ist bei dieser Verwaltung in schlechten Händen.

4. Der Landesbetrieb Straßenbau muss für alle Planfeststellungsabschnitte der "Bochumer Lösung" neue Schadstoffprognosen erarbeiten

Bei der Erarbeitung neuer Schadstoffprognosen muss vor dem Hintergrund der neuen Bewertungsgrundlagen professioneller Sachverstand insbesondere im Hinblick auf die korrekte Handhabung des Rechenmodells aufgewandt werden.

Da damit zu rechnen ist, dass der Frage der präzisen Ermittlung von Vorbelastung und Zusatzbelastung möglicherweise entscheidungsrelevante Bedeutung zukommt, erwartet die Bürgerinitiative eine stimmige und nachvollziehbare Darlegung der für die Ermittlung der Immissionswerte gewählten Vorgehensweise einschließlich der zugrunde liegenden Rechtsvorschriften.

Diese Darlegung hat den Nachweis zu führen, dass das angewandte Verfahren geeignet ist, die tatsächlichen Gegebenheiten des jeweiligen Plangebiets mit seiner charakteristischen verkehrlichen und industriellen Vorprägung zu erfassen. Pauschale Hinweise auf eine „gebietsnahe“ Mess-Stelle, auf „typisierte Vorbelastungswerte“ einer bestimmten Kategorie, auf einen nicht in seiner Anwendbarkeit auf das Plangebiet belegten „Wert für Ballungsräume“ oder auf eine „im Trend fortschreitende Reduzierung der Luftverschmutzung“ haben keinen Aussagewert für das Plangebiet. Sie müssen in Anbetracht der hohen Sensibilität des Themas „menschliche Gesundheit“ durch transparente Fakten ersetzt werden. Dies gilt auch für die Emissionsberechnung und für die in diesem Zusammenhang benutzten Parameter.

Bei der Bewertung der Prognoseergebnisse sind nicht nur die Jahresmittelwerte heranzuziehen.

5. Neue Schadstoffprognosen bedürfen der öffentlichen Auslegung und der Erörterung

Auslegung, Einwendungen und Erörterung haben dazu geführt, dass die vom Landesbetrieb Straßenbau vorgelegte Schadstoffprognose wegen ihrer gravierenden Mängel nicht mehr Bestandteil des Verfahrens ist, sondern ersetzt werden muss. Da jede neue Schadstoffprognose unabhängig von ihrem Ergebnis gleichfalls in der Gefahr steht, ähnlich mangelbehaftet zu sein, bedarf sie der gleichen öffentlichen Beteiligung und Kontrolle.

Dies gilt umso mehr, als sich gezeigt hat,

- dass das vom Landesbetrieb Straßenbau am 28. Februar 2002 präsentierte Prognoseergebnis nicht nur auf falschen Bewertungsgrundlagen beruhte, sondern sich auf Ergebnismanipulationen z.B. hinsichtlich der Gesamtbelastung mit Staub stützte,
- dass das vom Landesbetrieb Straßenbau präsentierte Prognoseergebnis massiv unrichtige Angaben über die Größe des von der Zusatzbelastung betroffenen Gebiets enthielt und
- dass das vom Landesbetrieb Straßenbau präsentierte Prognoseergebnis nicht der Kontrolle durch die Gesundheits- und Immissionsschutzbehörden unterlag.

Das bedeutet, dass das in Kürze zu erwartende neue Prognoseergebnis nicht mit Vorlage der neuen Prognose per Votum des Landesbetriebs Straßenbau unumstößlich feststeht und insofern eine Entscheidung über die Notwendigkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung erlaubt, sondern erst in einem Prozess der öffentlichen Beteiligung bestätigt oder widerlegt werden muss.