

Offener Brief an die Stadtverordneten des Rates der Stadt Bochum  
**Desinformation der Öffentlichkeit durch die Verwaltung**

Sehr geehrte Damen und Herren!

1

In der Antwort auf die Anfrage des Stadtverordneten Rogall (SPD) zur „Verkehrsverlagerung seit Einführung der Lkw-Maut“ (Vorlage-Nr. 20061246/00), die als Mitteilung der Verwaltung unter der Vorlage-Nr. 20061832/00 für die Sitzung des Rates am 31.8.2006 vorgesehen ist, wird die Rechts- und Sachlage unzutreffend und unvollständig dargestellt.

Herr Rogall fragt unter b) nach den Möglichkeiten der Verwaltung, „zum Schutz der betroffenen Anwohner vor negativen Folgen für ihre Lebensqualität (Lärm / Feinstaub) Maßnahmen wie Gewichtsbeschränkungen oder Nachtfahrverbot (zu) ergreifen.“

In Bezug auf die Feinstaubbelastung ist nach Darstellung der Verwaltung Voraussetzung für verkehrsbeschränkende Maßnahmen, „dass für ein Gebiet ein Aktions- oder Luftreinhalteplan aufgestellt werden muss und der Straßenverkehr als Quelle für die Feinstaubbelastung festgestellt wird.“ (§ 47 Abs. 1 und 2 BImSchG). Dazu werden die relevanten Immissionsdaten über die „Ergebnisse der Luftschadstoffmessstellen des Landes Nordrhein-Westfalen festgestellt.“

Hinsichtlich der Lärmbelastung ist nach Darstellung der Verwaltung Voraussetzung für verkehrsbeschränkende Maßnahmen, dass nach § 47 d BImSchG bis zum 18.7.2008 aufzustellende Lärmaktionspläne vorliegen müssen.

Diese Darstellung ist falsch und so unvollständig, dass man schon von gezielter Desinformation sprechen kann.

Die Möglichkeit, Luftreinhaltepläne aufzustellen, ist nicht an das Vorliegen von Messergebnissen gebunden. Nach § 47 Abs.3 BImSchG können Luftreinhaltepläne auch dann aufgestellt werden, wenn lediglich „Anhaltspunkte“ (z. B. Ausbreitungsrechnungen) dafür vorliegen, dass Grenzwerte nicht eingehalten werden.

Selbstverständlich können darüber hinaus verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie Gewichtsbeschränkungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen oder (Nacht)Fahrverbote auf der Grundlage des § 45 Abs. 1 Ziff. 3 StVO durchgeführt werden, ohne dass die von der Verwaltung genannten Voraussetzungen vorliegen. Diese Möglichkeit besteht seit über 30 Jahren. Sie ist für den Luftschadstoffbereich unter der Bezeichnung „Planunabhängige Maßnahmen“ im Rechtsgutachten über die Umsetzung der 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes von Prof. Dr. Eckard Rehbinder ausführlich dargestellt. Das Rechtsgutachten ist unter <http://www.stopp-duebodo.de/> einsehbar.

§ 45 Abs. 1 Ziff. 3 StVO lautet:

„§ 45

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen“

Bekanntes Beispiel für eine verkehrsbeschränkende Maßnahme nach StVO ist die lärmbedingte nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung im Verlauf der A 52 in Essen.

Offenbar ist der Verwaltung der Beschluss des Verwaltungsgerichts Gelsenkirchen vom 21.6.2006 bekannt, in dem das Gericht Lkw-Nachtfahrverbote und eine Reduzierung der Pkw-Geschwindigkeit auf 50 km/h auf der B 1 in Dortmund für verhältnismäßig hält. Da sollen in Bochum wohl keine schlafenden Hunde geweckt werden und deshalb wird die StVO gar nicht erst erwähnt. Das Presseecho auf den Gerichtsbeschluss ist unter [http://www.b1dortmund.de/aktuelle\\_meldungen.htm](http://www.b1dortmund.de/aktuelle_meldungen.htm) einsehbar.

2

Die weiteren Ausführungen der Verwaltung zum Inhalt der 22. BImSchV, zur Messstelle an der Maarbrücke und zur Bewertung der dort ermittelten Messergebnisse sind vor dem Hintergrund der Fragestellung unpräzise, dadurch grob irreführend oder sogar falsch.

Es ist irreführend zu behaupten, das Landesumweltamt betreibe an der Maarbrücke „eine diskontinuierliche Messstation zur Erfassung der Feinstaubbelastung (PM10, Schwebstaubteilchen mit einem Durchmesser  $< 1/1000$  mm).“

Abgesehen davon, dass die Verwaltung nicht in der Lage ist, Mikrometer korrekt in Millimeter umzurechnen ( $10 \mu\text{m} = 1/100$  mm), erwähnt die Verwaltung nicht, dass die Messstelle zur Erfassung der durch die Fa. TKN hervorgerufenen Feinstaubbelastung betrieben wird.

Diese Zweckbestimmung drückt sich in der Lage der Messstelle (Exposition zum Emittenten) aus, bei veränderter Fragestellung sind demzufolge veränderte Lagekriterien zu beachten.

Anlage 2 der 22. BImSchV legt fest, dass „Probenahmestellen, an denen Messungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgenommen werden, (...) so gelegt werden, dass (...) Daten zu den Bereichen (...) gewonnen werden, in denen die höchsten Konzentrationen auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich (...) ausgesetzt sein wird, (...).“ Die gleiche Vorschrift legt zur Lage der Messstellen fest, dass „die Messung sehr begrenzter und kleinräumiger Umweltbedingungen in ihrer unmittelbaren Nähe vermieden wird. Als Anhaltspunkt gilt, dass eine Probenahmestelle so gelegen sein sollte, dass sie für die Luftqualität in einem umgebenden Bereich von mindestens  $200 \text{ m}^2$  bei Probenahmestellen für den Verkehr und mehreren Quadratkilometern bei Probenahmestellen für städtische Hintergrundquellen repräsentativ ist.“

Da die Fragestellung auf verkehrsbedingte Schadstoffbelastungen abzielt, ist es unzulässig, hierfür die Messwerte der Station an der Maarbrücke heranzuziehen, weil sie die in der 22. BImSchV festgelegten Lagekriterien für Probenahmestellen für verkehrsbedingte Immissionen zweifellos nicht erfüllt.

Darüber hinaus ist sie für Messungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit vor verkehrsbedingten Immissionen schon deshalb ungeeignet, weil der verkehrstypische Schadstoff Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) nicht gemessen wird.

Daraus folgt, dass die von der Verwaltung gezogene Schlussfolgerung, dass die PM 10-Grenzwerte im Bezugsjahr 2005 an der Industrie-Messstelle an der Maarbrücke eingehalten werden, zwar zutrifft, im Hinblick auf die auf verkehrsbedingte Immissionen gerichtete Fragestellung jedoch wert- und sinnlos ist.

Folgt man der Argumentationslinie der Verwaltung, können die von Herrn Rogall nachgefragten, verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor den gesundheitsschädlichen Folgen des Feinstaubes (z.B. an der Hattinger Straße in Linden oder am Wattenscheider Hellweg in Höntrop) nur ergriffen werden, wenn an einer **Industrie**-Messstelle in Stahlhausen „der **Straßenverkehr** als Quelle für die Feinstaubbelastung festgestellt wird.“ Bei dieser Position ist zuverlässig gewährleistet, dass unter dem Deckmantel scheinbarer Rechtskonformität auf jede Art von Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet verzichtet werden kann.

3

Offenbar wollte Herr Rogall mit seiner Anfrage die Möglichkeiten ausloten, wie von Verkehrsimmissionen Betroffene „vor negativen Folgen für ihre Lebensqualität (Lärm / Feinstaub)“ durch verkehrsbeschränkende Maßnahmen geschützt werden können. Eine mitdenkende, dem Vorsorgeprinzip verpflichtete und am Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger interessierte Verwaltung hätte die Aufzählung „Lärm / Feinstaub“ nicht als abschließend sondern, wie es auf der Hand gelegen hätte, als beispielhaft aufgefasst und den Begriff „Feinstaub“ als Synonym für weitere, die Gesundheit gefährdende Luftschadstoffe verstehen müssen. Schließlich ist es ziemlich gleichgültig, ob Betroffene statistisch signifikanten Morbiditäts- und Mortalitätseffekten auf Grund der Aufnahme von PM10 oder von  $\text{NO}_2$  ausgesetzt sind.

In seiner der Verwaltung bekannten Studie „Ermittlung der Immissionsbelastung durch Chrom und Nickel in Bochum Stahlhausen durch Ausbreitungsrechnung“, die auch die Luftschadstoffe PM10 und  $\text{NO}_2$  umfasst, hat das Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen eine auf den Emissionen (2004) der Fa. TKN und des Straßenverkehrs beruhende Immissionsberechnung für den Bereich Wattenscheid / Stahlhausen vorgelegt (Essen 2006)

Im Ergebnis zeigt sich, dass weite Teile des Untersuchungsgebietes unter  $\text{NO}_2$ -Belastungen leiden, deren Höhe zwischen 60 und 90 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft schwankt. Der Grenzwert einschließlich der zu berücksichtigenden Toleranzmarge (2006:  $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) wird weit übertroffen. Es liegen

damit die Voraussetzungen für die Aufstellung eines Luftreinhalteplanes nach § 47 Abs. 3 BImSchG vor.

Angesichts der Verwaltungsmitteilung zur Feinstaubkohortenstudie Frauen in NRW (Umweltausschuss 17.8.2006, Vorlage-Nr. 20061826/00 S. 3), nach der die Luftschadstoffkonzentrationen „seit 1981 kontinuierlich gefallen“ sind, ist davon auszugehen, dass die betroffene Wohnbevölkerung seit mindestens 25 Jahren unzumutbar hohen NO<sub>2</sub>-Belastungen ausgesetzt war. Dieser Zustand dauert auf hohem Niveau weiter an, so dass Sofortmaßnahmen nach § 45 Abs. 1 Ziff. 3 StVO zu ergreifen sind.

Diese Notwendigkeit wird durch die Erkenntnis unterstrichen, dass „eine langfristige Erhöhung der Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) – Konzentration um 15 µg/m<sup>3</sup> (...) das Risiko, an Atemwegs- und Herz-Kreislaufkrankheiten zu versterben, um die Hälfte“ erhöht. (Umweltausschuss 17.8.2006, Vorlage-Nr. 20061826/00 S. 2)

4

Die „Antwort“ auf die Anfrage des Stadtverordneten Khayat (Grüne) zur „Feinstaubkohortenstudie Frauen in NRW“ (Vorlage-Nr. 20060611/00), die in der Vorlage-Nr. 20061826/00 erscheint, erschöpft sich in einem einzigen kryptisch zu nennenden Satz:

„Insgesamt unterstützen die bislang bereits vorliegenden Studienergebnisse die Bemühungen um eine weitere Verminderung der Schadstoffgehalte der Luft“

Das ist alles, was der Verwaltung auf die Frage nach den „Ergebnissen der Studie aus Sicht des Gesundheitsschutzes“ einfällt.

Ergebnis der Studie ist, und das schreibt die Verwaltung auch fleißig ab:

- Bei einer langfristigen Erhöhung der Feinstaub-Konzentration um 7 µg/m<sup>3</sup>, nimmt die Wahrscheinlichkeit, an Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu **versterben**, um ein Drittel zu.
- Die Auswertungen weisen ferner darauf hin, dass mit einer Zunahme der NO<sub>2</sub>-Konzentration um 15 µg/m<sup>3</sup> das relative Risiko, an Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu **versterben**, um die Hälfte steigt.
- Von Bedeutung ist weiterhin, dass für die Sterblichkeit an Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen und dem Faktor „Wohnen im 50 Meter Radius einer Hauptverkehrsstraße (>10.000 Fahrzeuge/Tag)“ ein statistisch signifikanter Zusammenhang gefunden wurde. Das relative Risiko wird mit 1,66 angegeben. **Dies bedeutet: Personen, die im 50 Meter Radius einer Hauptverkehrsstraße wohnen, haben ein um zwei Drittel höheres Risiko, an einer Atemwegs- bzw. Herz-Kreislauf-Erkrankung zu versterben als Personen, die mehr als 100 Meter weit entfernt von dieser Straße wohnen.** Möglicherweise verzerrende Effekte durch Störfaktoren - wie beispielsweise Rauchen - wurden bei den statistischen Analysen berücksichtigt.

Die Verwaltung kümmert sich nicht um die Frage, ob und inwieweit die Ergebnisse der Studie auch für Bochum gelten. Die Verwaltung gibt keine Auskunft darüber, wie sich die relativen Risiken bei einer Belastungssituation, die von der der Studie abweicht, verändern. Die Verwaltung legt nicht dar, wie viele Bochumer allein auf Grund ihrer Wohnsituation ein enorm hohes Risiko tragen müssen. Schutzmaßnahmen sind ja nach Meinung der Verwaltung nicht möglich.

Jedenfalls sind alle froh, dass auch die Verwaltung der Meinung ist, dass die Luft sauberer werden muss, auch wenn dieses Ziel schon weitestgehend erreicht ist.

Immerhin ist die Benzolbelastung im Nahbereich einer der am meisten befahrenen Autobahnen nur halb so hoch wie in der Grundschule am Volkspark. (Vorlage-Nr. 20061284/00 und Luftschadstoffgutachten zum Westkreuz 2002, 2004 und 2006)

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Ewen