

61 3 z. Hd. Hr. Töpfer**Planfeststellungsverfahren A 40 –Wattenscheid
und A 44 – Querspange**

Hier: Stellungnahme Stadt Bochum
Bezug: Ihr Schreiben vom 26.5.03

Das Ingenieurbüro Lohmeyer erstellte im Auftrag des Landesbetriebs Straßenbau NRW zwei Gutachten zu lufthygienischen Untersuchungen bzgl. eines sechsstreifigen Ausbaus der A 40 sowie zum Neubau der A 44. Andere mögliche Auswirkungen dieser Maßnahmen (z.B. Lärmemissionen) müssen separat bewertet werden.

Zusammenfassend kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, daß bei Ausbau der A 40 die Belastungen mit Luftschadstoffen sinken werden. Es bleibe jedoch dabei, daß für Feinstaub („PM10“) der Grenzwert der 22. BImSchV auch im Planfall z.T. überschritten werde. Für andere Stoffe sowie bei der geplanten A 44 werden die Grenzwerte z.T. zwar erreicht, aber nicht überschritten.

Für beide Projekte wurde zusätzlich eine Schadstoffprognose nach MLuS (Merkblatt für Luftverunreinigungen an Straßen NRW) erstellt. Nach diesem Verfahren ergeben sich andere – etwas höhere – Werte. Dies erklärt sich dadurch, daß dieses Verfahren einige Rahmenbedingungen (Windrichtung, Lärmschutzwall) nicht berücksichtigt. Aufgrund dieser Ungenauigkeiten hält der Unterzeichner den Hinweis des Gutachters, daß dieses Verfahren im vorliegenden Fall nur begrenzt anwendbar ist, für plausibel.

Es folgen Anmerkungen zu einigen Details der Gutachten.

Bei der Erweiterung der A 40 geht der Gutachter für das Prognosejahr 2015 sowohl für den Null- wie für den Planfall von den gleichen Verkehrsbelegungsdaten aus. Es ist jedoch vorstellbar, daß im Planfall aufgrund einer gesteigerten Attraktivität der A 40 eine höhere Verkehrsdichte erreicht würde; dadurch würde der Vorteil des besseren Verkehrsflusses relativiert.

Auf Basis verfügbarer Meßdaten leitet der Gutachter Vorbelastungswerte für einige Schadstoffe ab. Die dokumentierten Vorbelastungen für Benzol bewegen sich zwischen 1,4 und 5,3 µg. Hieraus wird für Benzol eine gebietsbezogene Vorbelastung von 1,5 µg/m³ abgeleitet. Dies ist zunächst nicht plausibel. Auf Nachfrage teilte Herr Gutachter Dipl-Geogr. Nagel dem Unterzeichner mit, daß die Vorbelastung einen Einfluß des Straßenverkehrs möglichst aus-

schließen muß. Diesem Umstand entspreche am ehesten die Meßstation in Herne mit Benzolwerten von 2,1 (1999), 1,4 (2000) sowie 1,6 µg (2001), sodaß nur diese Station berücksichtigt wurde. Der Unterzeichner stellt auf Basis des Gutachtens hierzu fest, daß der Grenzwert der 22. BImSchV eingehalten bleibt, solange die Vorbelastung unter 3 µg liegt.

Hinsichtlich Feinstaub erläutert das Gutachten, bei welchen Jahresmittelwerten die Vorgabe eingehalten wird, daß auch der Tagesmittelwert nur weniger als 35 mal im Jahr überschritten wird. Herr Nagel ergänzte hierzu mündlich, daß aufgrund der statistischen Streuung der Meßdaten kein Punktwert für den Jahresmittelwert benannt werden kann, der diese Vorgabe (noch) erfüllt. Innerhalb einer Bandbreite von 25 bis 40 µg ist abschätzend am ehesten ein Wert um 28 µg anzunehmen.

Im Fazit weist das Gutachten darauf hin, daß es sich um „konservative Berechnungen“ handele, sodaß nicht auszuschließen sei, daß der PM10-Grenzwert auch eingehalten werden könne. Hierzu teilte Herr Nagel mündlich mit, daß die PM10-Messungen erst seit 2-3 Jahren erfolgen. Die Emissionen der Fahrzeuge setzen sich aus dem Auspuffstrom einerseits und Aufwirbelungen (Straßenstaub, Bremsbeläge etc) andererseits zusammen. Die Emissionen durch Aufwirbelungen sind z.Z. noch Gegenstand von Forschungen und werden wahrscheinlich in den Gutachten – vorbeugend - zu hoch eingeschätzt. Daher ist eher eine geringere als die errechnete PM10-Zusatzbelastung zu erwarten, sodaß der Grenzwert ggf. eingehalten werden kann.

Aus Sicht des Gesundheitsamtes ist daher zusammenfassend festzustellen, daß unter Zugrundelegung der Grenzwerte der 22. BImSchV spezielle, durch die Projekte verursachte gesundheitliche Risiken für die Anwohner nicht zu befürchten sind.

Im Auftrag

Dr. Winter