

Stellungnahme der Stadt Wuppertal zum sechsstreifigen Ausbau der A 46

Ergänzung der Stellungnahme um den einzufügenden Pkt. 13

Die der Schadstoffuntersuchung (Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen) zugrunde liegenden Daten sind grundsätzlich überaltert, da das Gutachten aus dem Jahre 2010 stammt und teilweise auf Daten von 2006 basiert. Bereits damals verfügbare, aktuellere Daten des Luftreinhalteplans 2008¹ wurden nicht genutzt. Auch das für die Eingangsgrößen des Emissionsmodells herangezogene Handbuch des Umweltbundesamtes zu den Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs wurde inzwischen fortgeschrieben und enthält nun tlw. ungünstigere Basisdaten, weil sich einzelne bisherige Prognosen als zu optimistisch herausgestellt haben.

Darüber hinaus trifft die Schadstoffuntersuchung nur Aussagen zum Prognosejahr 2025, obwohl bei einer frühzeitigeren Inbetriebnahme des Ausbauvorhabens möglicherweise ungünstigere Faktoren (z.B. hinsichtlich des prognostizierten Emissionsverhaltens der Fahrzeuge) zu berücksichtigen wären. Da die Einhaltung der Grenzwerte zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme maßgeblich ist, sind neben der Berücksichtigung neuerer Erkenntnisse auch die Prognosen für den Zeitpunkt der vorgesehenen Inbetriebnahme – ggf. in Form einer Zeitreihe aufgrund von Unwägbarkeiten im Planfeststellungsverfahren und anschließenden Verfahrensschritten – darzulegen.

Ferner ist nicht dargelegt, welche Abwägung hinsichtlich des Verschlechterungsverbotes nach § 26 BImSchG erfolgte, obwohl – wenngleich aufgrund der bisherigen Datengrundlage nur geringfügig durch das Ausbauvorhaben beeinflusst – Verschlechterungen der Luftqualität bei der Differenz zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Prognose-Planfall bei mehreren Schadstoffen bereits konstatiert wurden.

Nach Auffassung der Stadt Wuppertal sind ferner die Auswirkungen der mit der 39. BImSchV vom 02.08.2010 in den Schadstoffkatalog aufgenommenen PM_{2,5}-Feinstaubbelastung in der Schadstoffuntersuchung vom 27.09.2010 nicht ausreichend betrachtet.

Zwar weist die PM₁₀-Feinstaubbelastung eine Spannweite von 24,7 bis 26,1 µg/m³ an den gewählten Aufpunkten entlang des Planfeststellungsabschnittes auf, so dass der Immissionsgrenzwert für das Jahresmittel von 40 µg/m³ sicher eingehalten wird. Der Grenzwert für die Überschreitungshäufigkeit des Tagesmittels von 50 µg/m³ an bis zu max. 35 Tagen im Kalenderjahr wird mit bis zu 32 Tagen hingegen annähernd ausgeschöpft.

Die Ausführungen in der Schadstoffuntersuchung zur PM_{2,5}-Feinstaubbelastung beschränken sich auf die Erläuterung, dass die Belastung im Jahresmittel typischerweise 70-80% und straßennah wegen des Anteils von Reifenabrieb und Aufwirbelung eher weniger als 70% betrage. Demnach würde der ab 1. Januar 2015 einzuhaltende Jahresmittelgrenzwert für PM_{2,5} von 25 µg/m³ an den gewählten Aufpunkten voraussichtlich nicht überschritten.

Es wird jedoch nicht dargelegt, dass der Indikator für die durchschnittliche PM_{2,5}-Exposition ab 2015 den Wert von 20 µg/m³ nicht mehr überschreiten darf und dass ab 2020 ein nationales Ziel für die Reduzierung der PM_{2,5}-Exposition einzuhalten ist. Der maßgebliche Indikator für die durchschnittliche Exposition beträgt 20 µg/m³, somit gilt gemäß 39. BImSchV, Anlage 12, Teil B ein Reduktionsziel von 20% bis 2020. Die Einhaltung u.a. des nationalen Ziels für PM_{2,5} sowie der entsprechenden Zielwerte sind nach § 23 BImSchG sicherzustellen, „soweit dies mit verhältnismäßigen Mitteln, insbesondere solchen, die keine unverhältnismäßigen Kosten verursachen, möglich ist“.

¹ Mittlerweile wurde auch der Luftreinhalteplan im Jahre 2013 fortgeschrieben und verfügt über aktuelle Daten, beispielsweise hinsichtlich der NO₂- und PM₁₀-Hintergrundbelastung sowie zu Entwicklungsprognosen.

Schon unter Zugrundelegung der bisherigen Daten würde der strengere Grenzwert von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei einem Anteil von 77% an Feinstaubpartikeln am Aufpunkt mit der höchsten prognostizierten PM_{10} -Staubbelastung für das Prognosejahr 2025 überschritten (77% von $26,1 \mu\text{g}/\text{m}^3 = 20,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Die Schadstoffuntersuchung ist deshalb um eine entsprechende Berechnung der $\text{PM}_{2,5}$ -Belastung und den entsprechenden Schlussfolgerungen zu ergänzen.

Bei der Ergänzung der Schadstoffuntersuchung ist darüber hinaus auch die Pina-Bausch-Gesamtschule am nordöstlichen Rand des Beurteilungsgebietes einzubeziehen. Das Schulgelände befindet sich zwar in der Nähe des gewählten Aufpunktes AP 08 (Einrichtung des Vereins Autismus Wuppertal / Düsseldorf – Bergisches Land e.V. in der Werderstraße 72), dessen Schutzwürdigkeit auch zweifelsfrei gegeben ist, gleichwohl liegt die Schule deutlich näher an der A 46, so dass eine höhere Schadstoffbelastung möglich erscheint. Zudem belegen zahlreiche Studien, dass vor allem Kinder und Jugendliche auf Luftschadstoffe besonders empfindlich reagieren, da ihr Immunsystem noch nicht vollständig ausgebildet ist.

Ferner ist – in Analogie zur Lärmbelastung infolge des steigenden Verkehrsaufkommens auch außerhalb des Planfeststellungsabschnittes – ebenso bei der Luftschadstoffbelastung zu berücksichtigen, welche Auswirkungen der Ausbau auf die Verkehrsmenge nicht nur innerhalb der Planfeststellungsgrenzen haben wird.

Je nach Ergebnis der aktualisierten und ergänzten Luftschadstoffuntersuchung ist auch bei nur knapp eingehaltenen Grenzwerten eine Auflage im Planfeststellungsbeschluss für ein Monitoring mittels geeigneter Messstellen in Betracht zu ziehen. Bei einer Überschreitung der Grenzwerte wäre auch denkbar, dass z.B. die geplante 8 m hohe Lärmschutzwand im Bereich Werderstraße weiter in Richtung des Sonnborner Kreuzes verlängert wird.