

Kritische Wertung des luftschadstofftechnischen Gutachtens im Planfeststellungsverfahren zur A39 Abschnitt 1.

1. Einleitung:

Diese Analyse bezieht sich auf das Luftschadstofftechnische Gutachten für den Neubau der A39 Abschnitt 1, Lüneburg-Nord (L216) bis östlich Lüneburg (B216), Umfang 66 Seiten.

Generell zeigt sich eine durchdachte Analyse, die die derzeit geltenden Grenzwerte berücksichtigt. Allerdings sind einige grundlegenden Daten und Annahmen nicht zutreffend, bzw. nicht korrekt berücksichtigt und demnach falsch, bzw. gar nicht berücksichtigt und konsekutiv nicht korrekt berechnet worden.

2. Wetterdaten:

Zugrunde gelegt wird für die Winddaten der Meßpunkt Faßberg in Niedersachsen. Er liegt auf eine Höhe von 73 m über Normalnull und ca. 59 km südlich des zu bewertenden Streckenabschnittes der geplanten A39. Lüneburg selbst liegt aber nur 27 m über Normalnull. Außerdem sind die Winde stärker von Windströmungen über Nord- und Ostsee bestimmt. Somit liegen unzureichende Windannahmen vor. Denkbar wäre es, Wetteraufzeichnungen des Flugplatzes Lüneburg heranzuziehen, da dieser nur wenige hundert Meter von der geplanten Trasse entfernt liegt.

Ebensowenig berücksichtigt sind Inversionswetterlagen. Diese finden sich nicht im Gutachten, weder Hinweise über Häufigkeit, noch zu erwartende Luftschadstoffentwicklungen.

3. Meßpunkte:

Die in der Karte 2.1 des Gutachtens angegebenen Meßpunkte sind korrekt gewählt. Es fehlt aber zwei wichtige Meßpunkte:

- der Kindergarten mit der neuen Krippe im Brandheider Weg: Dieser Meßpunkt ist besonders zu berücksichtigen bei Ostwind- und Inversionswetterlagen. Außerdem haben wir hier das schützendendste Menschengut (Kleinkinder) mit noch zum Teil unausgereiften und deutlich verletzlicheren Lungen-, Gefäß- und Gehirnsystem.
- eine Meßstelle in der Dichtersiedlung, etwa in vergleichbarer Entfernung von der A39 wie der Kindergarten Brandheider Weg.

4. Verkehrsstärke und Fahrgeschwindigkeit:

Für den Planfall wird eine max. Verkehrsstärke von 59000 KFZ/24h angenommen. Anteilig beträgt der Beitrag der LKW 17,1%. Dies ist der Idealfall. Kein KFZ mehr, kein LKW mehr.

Unberücksichtigt sind Spitzentage, längerdauernde Staus, sowohl auf der geplanten A39 wie auch bei Umfahrungen durch das Stadtgebiet. Hier ist besonders die Erbstorfer Landstraße hervorzuheben, die bereits in der Planannahme eine reguläre Verkehrsbelastung von 8200 Fahrzeugen aufweist.

Somit scheinen die gemittelten Fahrzeug- Zahlen, die der Schadstoffberechnung zugrunde liegen, nicht ausreichend ermittelt zu sein. Folglich ergeben sich falsch niedrig gerechnete Schadstoffwerte.

5. Emissionen

Im Gutachten werden die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Menschheit von NO₂ und PM₁₀ detailliert betrachtet. Berechnet werden die PM_{2,5}-Immissionen.

Es wird im Gutachten keine Stellungnahme zur unterschiedlichen gesundheitlichen Bedeutung der 3 berechneten Emissionsparameter geführt. Auch im Literaturanhang finden sich hierzu keine aktuellen Bezüge. Es gilt, insbesondere die wissenschaftlichen Veröffentlichungen der Jahre 2007 – 2011 zu berücksichtigen.

Besonders hervorzuheben ist die bereits 2007 erschienene Veröffentlichung über die Verbindung der Langzeitaufnahme von PM_{2,5}-Feinstaubpartikeln und des Auftretens von kardiovaskulären Ereignissen bei Frauen. (New England Journal of Medicine 356:5 447-458, 2007). Dieser Artikel hat weltweit die Gefährlichkeit auch von niedrigschwelligem PM_{2,5} belegt. Die weiteren wissenschaftlichen Veröffentlichungen sind mittlerweile so zahlreich, dass nur ein Bruchteil davon im Anhang wiedergegeben werden kann.

Im Gutachten werden an den Meßpunkten die derzeit gültigen Grenzwerte für NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} eingehalten. Allerdings unter der falschen verkehrlichen Voraussetzung und der fehlenden Berechnung von Spitzentagen, ferner fehlender Berücksichtigung von Inversionswetterlagen und Staus und Umfahrungen durch das Stadtgebiet.

6. Zusammenfassung

1. Das luftschadstofftechnische Gutachten der Ingenierbüros Lohmeyer beruht auf unzulänglichen Wetterdaten. Besondere Wetterbedingungen sind im Gutachten nicht berücksichtigt.
2. Zwei wichtige Meßpunkte sind in den Berechnungen nicht aufgenommen worden (Kindergarten und Kinderkrippe Brandheider Weg, Meßpunkt im Wohngebiet der Dichtersiedlung in gleicher Entfernung zur geplanten A39 wie der Kindergarten)
3. Die für die Schadstoffbelastung herangezogenen Fahrzeugdaten sind nicht ausreichend ermittelt worden. Staus, Umfahrungen durch das Stadtgebiet mit konsekutiver Neuberechnung der Schadstoffwerte fehlen völlig. Es fehlt eine Gesamtbetrachtung der sich dadurch veränderten Verkehrs- und Schadstoffführung. (Worst-Case-Szenario)
4. Die Emissionen von PM_{2,5} sind gemäß den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen so niedrig wie möglich zu halten. Der heutige Grenzwert von 25 µg/m³, aber auch der neue Grenzwert von 20 µg/m³, der ab 2020 gilt, sind nach dem heutigen wissenschaftlichen Stand zu hoch. Diese Erkenntnisse, die seit mindestens 2007 bekannt sind, wurden in keinem Satz im Gutachten erwähnt, geschweige denn berücksichtigt.
5. Folglich ist das gesamte Schadstoffgutachten nicht geeignet, den Bau der A39 aus schadstofflicher Sicht zu bejahen. Eine Neuberechnung ist zwingend notwendig. Eine umweltmedizinische Gutachten sollte das Schadstoffgutachten außerdem ergänzen. Bis zur Vorlage dieser Untersuchungsergebnisse ist der geplante Ausbau der Ostumgehung Lüneburg zur A39 abzulehnen.