

Lärm- und Abgas-Schutzgemeinschaft B 1-Initiative Dortmund e.V.

Vorsitzende: Kathrin Böllert, Droste-Hülshoff-Str. 8, 44141 Dortmund,
e-mail: kathrin.boellert@web.de, Internet: www.b1dortmund.de

B 1-Initiative, Droste-Hülshoff-Str. 8, 44141 Dortmund

Bezirksregierung Arnsberg

Seibertzstr.1

59821 Arnsberg

Dortmund, am 15. 5. 2008

Stellungnahme zum Luftreinhalteplan Ruhrgebiet Ost (Entwurf 14. 4. 2008)

Die Lärm- und Abgas-Schutzgemeinschaft B 1-Initiative Dortmund e.V. begrüßt diesen Luftreinhalteplan. Zu folgenden Aussagen möchten wir jedoch Änderungswünsche anmelden.

1. Zu S. 109: Begrenzung der Umweltzone

Wir halten es für notwendig, dass die B 1 auf der genannten Strecke, die als südliche Begrenzung der Umweltzone in Dortmund aufgeführt wird, in die Umweltzone einbezogen wird.

Begründung:

1. Die mit den Passivsammlern am Westfalendamm und Rheinlanddamm festgestellten Überschreitungen der NO₂-Werte wurden direkt an der B 1 gemessen.
2. S. 66 und S. 77 stellen dar, dass fast 2/3 der gemessenen NO₂-Werte an der B 1 vom Kfz-Verkehr verursacht werden.
3. Der Anteil des Durchfahrtsverkehrs auf der B 1 ist sehr hoch. Die Notwendigkeit einer Schadstoffplakette wäre ein Anreiz für die durchfahrenden KFZ, die nördliche und südliche Autobahn zur Umfahrung von Dortmund wirklich zu verwenden. (Der Quell- und Zielverkehr Innenstadt braucht die Plakette ohnehin.)
4. Eine Kontrolle über die Benutzung der Schadstoffplakette könnte auf der B 1 nur sinnvoll stattfinden, wenn dort alle Fahrzeuge diese Plakette brauchen.

2. Zu S. 136: Lüftungsbauwerke

Wir halten es für notwendig, dass die Lüftungsbauwerke im neu zu bauenden A 40-Tunnel in Dortmund mit Filtertechnik ausgestattet werden.

Begründung:

1. Die Überschreitung von Grenzwerten zu NO₂ und PM₁₀ an den Tunnelportalen könnte verhindert werden.
2. Die Hintergrundbelastung im Umfeld der B 1 könnte gesenkt werden.
3. Für die Stadtverwaltung Madrid werden bereits an 16 Tunnelanlagen im Stadtgebiet Erfahrungen mit der Reinigung der Abluft von Feinstaub und Abgasen gesammelt und ausgewertet. Während der Bauzeit des A 40-Tunnels werden weltweit leistungsfähige und erprobte Systeme auf den Markt kommen.

3. Zu S. 110:

Nachfahrverbot für LKW über 7,5 t Gesamtgewicht auf der B 1 in Dortmund

Diese Maßnahme gilt als „schon umgesetzt“. Sie ist aus unserer Sicht jedoch nicht vollständig umgesetzt. Die Polizeikontrollen dürfen sich nicht auf eine vom Verwaltungsgerichtsurteil völlig abgelöste Definition des Begriffs „Durchgangsverkehr“ beziehen.

Begründung:

1. Das Urteil des Verwaltungsgerichts Gelsenkirchen vom 22. 6. 2006 bezog sich bei seiner Verwendung des Begriffs „Durchgangsverkehr“ stets auf den Durchgangsverkehr durch Dortmund und auf die Umleitung zwischen den Autobahnkreuzen Dortmund Unna und Dortmund West.
2. Die Polizeibehörde in Dortmund ist jedoch unter Berufung auf § 41, Abs. 2, Nr. 6b StVO der Rechtsauffassung, dass LKW mit einem Be- oder Entladeort in einem 75 Kilometer großen Radius um die B1 von der straßenverkehrlichen Anordnung ausgenommen sind und weiterhin ungehindert nachts auf der B 1 fahren dürfen. 75 km entsprechen in etwa der Längserstreckung des gesamten Ruhrgebiets.
3. Die Stadtverwaltung Dortmund teilt die Rechtsauffassung der Polizeibehörde nicht.
4. Durch diese Verwässerung der ursprünglichen Intention wird das Potential zur Minderung der Luftschadstoffe nicht ausgeschöpft.

4. Zu S. 76: Prognose der Feinstaubbelastung

Wir bezweifeln die Prognoserechnung, nach der die PM10–Werte an der B 1 in Dortmund im Jahr 2010 im Jahresmittel nur etwa 29,2 Mikrogramm pro cbm Luft betragen werden (Tab. 4.2.2/1, S. 77). Wir halten vielmehr eine Luftmessstation an der B 1 (z.B. am Standort eines Passivsammlers für NO₂ im Bereich Rheinlanddamm) für erforderlich.

Begründung:

1. Die Berechnung für 2006 erbrachte bereits einen Wert von 32,2 Mikrogramm (S. 65).
2. Der Messwert an der Messstelle Brackeler Straße betrug 39 Mikrogramm und war damit höher als der an dieser Stelle in 2006 errechnete Wert von 37,1 Mikrogramm (S. 65).
3. Die für Dortmund bis 2010 prognostizierte Abnahme der PM10-Belastung um 10% (Tab. 4.1.3/4 S. 74) ist nicht ausreichend begründet.
4. Messungen an der B 1 an der Kreuzung Lübkestraße in der Zeit vom 18. 12. 1999 bis 6. 12. 2000 erbrachten sehr viel höhere PM10-Werte („Mückler-Gutachten“). Diese Werte wurden zwar nicht kontinuierlich gemessen, jedoch wurde auf eine Zufallsverteilung der Auswahl der Messtage geachtet. Diese Werte nähren zumindest den Verdacht, dass die PM10-Belastung an der B 1 höher ist als im Ergebnis der Modellrechnungen.
5. Das IMMIS-Modell wird an Messwerten geeicht. Im Bereich der B 1 fehlen Messwerte, die zur Eichung verwendet werden können.

Für die Lärm- und Abgasschutzgemeinschaft B 1-Initiative Dortmund e.V.:

Kathrin Böllert,
Droste-Hülshoff-Str. 8, 44141 Dortmund

Dr. Barbara Kreibich,
Lübkestr. 22, 44141 Dortmund