

Anttrag

Einwand auf Erwidern 4 und 5 zu Dokument Nr. 300109
1252- Schierholz

zu Einwand 1 Verkehrsbelastung, somit Schadstoffbelastung und Lärmbelastung
auf der Kattenturmer Heerstraße (KTH)
zu Einwand 4 – Luftschadstoffbelastung KTH

Entgegen der Erwidern zu Punkt 1 und Punkt 4 wurden im Luftschadstoffgutachten eben nicht alle Bereiche der KTH berücksichtigt. Es wurden nur die Punkte 10 und 11 (Bereich KTH/Arsterdamm) gerechnet. Der weitere Verlauf der KTH bis auf Höhe des Kattenescher Weges wurde nicht mehr betrachtet.

Dabei handelt es sich sehr wohl um problematische Bereiche bezüglich Nox (Stickstoffdioxid). Mit Schreiben vom 5.7.2010 vom SUBVE wurden an 3 Untersuchungspunkten in 2005 37 und 38 $\mu\text{g}/\text{cbm}$ ermittelt. Der Grenzwert bei Stickoxiden liegt bei 40 $\mu\text{g}/\text{cbm}$. (2007 39,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Zu erwarten war für die Zukunft bei den steigenden Schadstoffwerten eine Überschreitung der Grenzwerte.

Ab diesem Zeitpunkt ist aber ein Bruch bei Schadstoffwerten (hier insbesondere Nox) für die KTH festzustellen.

Die Schadstoffgutachten von Müller BBM (z.B. von 4/2014 und 9/2015) weisen keine kritischen Werte oder Grenzwertüberschreitungen auf.

In diesem Zusammenhang stellen sich mir folgende Fragen:

- Warum wurde der klar formulierte Einwand 4 auch nicht nur ansatzweise beantwortet? Stattdessen nur stereotype Antworten, die das Thema verfehlen.
- Warum sind bei Luftschadstoffgutachter Dr. Börsinger (Müller BBM) die kritischen Werte von 2005 bis 2007 nicht eingeflossen?
- Dr. Börsinger war bei der Anhörung am 1.6.2016 nicht darüber informiert, dass die Schadstoffmessstelle Neuenlander Str./ Ecke Langemarckstr. (NL/LA) nicht deshalb entfernt wurde, weil der BA 2/1 inzwischen eröffnet wurde und nur noch 20 - 25 % des ursprünglichen Verkehrs an der Stelle vorbeifloss. Er ging davon aus, dass die Motorenentwicklung dazu geführt hat, dass die Messstelle nicht mehr gebraucht wurde. Eine Standortverlagerung der Messstelle an die Neuenlander Str. zwischen z.B. Kirchweg und Georg-Wulff-Str. hätte weiterhin schlechte Werte ergeben. Hier werden weiterhin Anwohner seit Jahren durch die A 281 – Auffahrt Airport-Stadt stark belastet.
- Der letzte erfasste Nox- Messwert der Messstelle Neuenlander Str./ Langemarckstr. aus 2009 betrug 34 $\mu\text{g}/\text{cbm}$. Bei Verwendung dieses Wertes in Relation zu falschen Verkehrszahlen (z.B. ca. 50.000 Kfz/Tag in anderen Bereichen der Neuenlander Str.) können sehr geschönte Werte errechnet werden.
- Gerne wird auch das Screening-Verfahren bemüht, bei dem aufgrund der Messstation Bismarckstr. Werte für den Bereich A 281 BA 2/2 errechnet werden. Warum diese mit Ungenauigkeiten behafteten Werte?

Obervieland wird

- im Süden von der BAB 1 mit 6 Fahrstreifen, in Zukunft vielleicht sogar 8 Fahrstreifen, begrenzt
- in West-Ost-Richtung vom Autobahzubringer Arsten, in Zukunft der A 281, durchschnitten.
- Im Westen von einem stadtnahen Flughafen begrenzt (höchstens mit Berlin-Tegel vergleichbar)
- für die Bundesstraße Kattenturmer Heerstraße mit einer Ausfahrt von der A 281 versehen. Die KTH ist damit nicht eine x-beliebige Autobahnausfahrt, sondern eine Querverbindung zur Aufnahme und zum Ableiten des Autobahnverkehrs von und nach Westen (Ruhrgebiet). Aufgrund dessen nochmalige Steigerung des Verkehrs auf dieser Bundesstraße mit den einhergehenden Lärm- und Schadstoffbelastungen. Indiz dafür sind nicht nur die prognostizierten 3 % Verkehrszuwachs. Im Bereich KTH/Arsterdamm soll eine Fahrstreifenveränderung vorgenommen werden, damit der Rückstau zur A 281 minimiert werden kann. Im Erläuterungsbericht S. 21 wird von dominierenden Verkehrsströmen (Brinkum/KTH – A 281 Richtung Westen und umgekehrt) geschrieben

Vor diesem Hintergrund wird nochmalig die Forderung nach einer Luftschadstoffmessstelle an der Kattenturmer Heerstraße erhoben.

Um u. a. den Schutz des Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen gem. Bundes-Immissionsschutzgesetz zu ermöglichen, muß endlich die Grundlage, nämlich Messdaten, geschaffen werden.

Ausflüchte zuständiger Stellen (vermutete Reduzierung der Verkehre) haben sich inzwischen lt. Prognose als falsch herausgestellt.
Verwirrende, nicht nachvollziehbare, teilweise mit fragwürdigen Daten gespeiste Berechnungen lassen Zweifel an der Genauigkeit aufkommen.

Die Messstation-Verhinderungsstrategie ist keine vertrauensbildende Maßnahme.

Durch Messdaten vor Ort müssen belastbare Fakten geschaffen werden. Es sollte dringend der Eindruck vermieden werden, dass evt. Einfluss auf Ergebnisse gewünscht war. Transparenz und saubere Einhaltung von Grenzwerten ist hier oberstes Gebot.

Abschließend die Anmerkung, dass die LKW-Fahrverbots-Problematik evt. durch Abgasmessungen auf der KTH über jeweils ein Jahr mit und ohne LKW-Verkehr gerichtsverwertbar vorbereitet werden kann.

Schieholz, Braun, Breeger für Vereinigung

bitte wenden

Ergänzung

Am 2.6.2016 14:05 konnte Gutachter May

zu den erforderlichen Massenbewegungen (Sand, Erde, Beton) für BA 2/2 noch keine Angaben machen.

Seines Erachtens würde auch die Kattenburger Heerde (KTH) nicht bevorzugt von dem LKW-Verkehr zu BA 2/2 genutzt werden.

Hier bestehen erhebliche Zweifel, weil Sandtransporte i. d. R. aus Richtung Brinkum (Unstendiek), Erdarbeiten in südliche Richtung erfolgen werden.

Wir befürchten hier weitere Schadstoffzunahmen.

Wir beantragen in Ergänzung zum unseitigen Antrag die Aufstellung einer stationären Messstation auf der KTH

vor Beginn einer Baumaßnahme BA 2/2.