

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sepp Daxenberger**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 25.03.2010

Überschreitung der gültigen Grenzwerte hinsichtlich Stickstoffdioxid (NO₂) entlang der BAB 8 in der Gemeinde Anger

Nach Informationen des Bayerischen Landesamts für Umwelt werden die Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) in der Gemeinde Anger an den Ortsteilen Zellberg und Holzhausen, sowie am Ortsteil Jechling überschritten. Im Ortsteil Aufham liegen betroffene Anwesen nur knapp unter dem Grenzwert. Diese Anwesen liegen direkt an einem Lärmschutzwall.

1. Welche sofortigen Entlastungsmaßnahmen zum Schutz der Bewohner der betroffenen Anwesen sind nach Informationen der Staatsregierung generell durchführbar?
 - a) Welche sofortigen Entlastungsmaßnahmen zum Schutz der Bewohner der betroffenen Anwesen sind nach Informationen der Staatsregierung konkret geplant?
2. Welche konkrete Lärmschutzmaßnahmen mindern nach Erkenntnissen der Staatsregierung zugleich auch die Schadstoffbelastung?
 - a) Welche Erfahrungen hat die Staatsregierung diesbezüglich mit Geschwindigkeitsbeschränkungen auf bestimmten Streckenabschnitten gemacht?
 - b) Wie schätzt die Staatsregierung die Folgen einer Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in beiden Fahrtrichtungen auf der betroffenen Teilstrecke der Gemeinde Anger für die Entwicklung der Schadstoffbelastung ein?
 - c) Wie kann nach Informationen der Staatsregierung im Ortsteil Aufham, wo bereits Lärmschutzmaßnahmen installiert wurden, die Stickstoffdioxidbelastung gesenkt werden?
3. Welche gesundheitlichen Schäden können nach Information der Staatsregierung durch die Stickstoffdioxidbelastung für die Anwohner entstehen?
 - a) In welcher Form wurde die Gemeinde Anger bislang über die hohen Stickstoffdioxidwerte in Kenntnis gesetzt und über mögliche Gesundheitsgefährdungen informiert?

4. Welche Folgen für die Schadstoff- und Lärmbelastung hat nach Informationen der Staatsregierung die von der Gemeinde Anger im Falle des Ausbaus der Bundesautobahn 8 favorisierte Variante „Högl-Tunnel“ für die Bevölkerung?

Antwort

des Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit
vom 12.05.2010

Die Schriftliche Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Bayerischen Staatsministerium des Innern wie folgt:

Zu 1.:

Auf Anfrage des 1. Bürgermeisters der Gemeinde Anger hat das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (StMUG) das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) mit der Durchführung von Immissionsberechnungen zur Schadstoffbelastung beauftragt. Das LfU hat die Ergebnisse der Berechnungen der Gemeinde Anger noch im Dezember 2009 mitgeteilt. Demnach wäre der ab 01.01.2010 gültige Immissionsgrenzwert für NO₂ für das Jahresmittel an mehreren autobahnnahen Wohnorten überschritten. Die Grundlage der vom LfU dargestellten Berechnungen war das Merkblatt für Luftverunreinigungen an Straßen mit oder ohne lockere Randbebauung MLuS 02, Fassung 2005, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Dem Rechenmodell MLuS 02 liegen die Emissionsfaktoren aus dem „Handbuch für Emissionsfaktoren, Version 2.1“ zugrunde. Da die der Rechnung zugrunde liegenden Emissionsfaktoren für den Straßenverkehr die derzeitigen Stickstoffdioxid (NO_x)-Emissionen nicht ausreichend widerspiegeln, besitzen die berechneten Überschreitungen lediglich einen „hinweisenden“ Charakter und sind nicht abschließend belastbar. Daher hat das StMUG das LfU beauftragt, eine Aktualisierung der Rechnung nach Vorliegen der neuen Emissionsfaktoren sowie des neuen Rechenprogramms vorzunehmen. Nach Informationen des LfU werden die neuen Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 3.1, voraussichtlich erst bis Ende des Jahres 2010 in das Rechenprogramm MLuS implementiert sein. In Abhängigkeit von dem Ergebnis der Rechnungen kann beurteilt werden, ob eine Immissionsgrenzwertüberschreitung belastbar vorliegt und ggf. Maßnahmen zu veranlassen sind.

Für die Durchführung der ggf. zu veranlassenden Maßnahmen wäre dann die Autobahndirektion zuständig. Als sofortige Entlastungsmaßnahmen kämen grundsätzlich Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehrsreduzierungen sowie die Erhöhung der Lärmschutzwände infrage. In jedem Fall bedürfte es einer detaillierten Prüfung der Wirksamkeit in Verbindung mit einer Abwägung der Verhältnismäßigkeit.

Nach den bisherigen LfU-Berechnungen wäre von 4 Überschreitungsorten auszugehen. Der höchste berechnete NO_2 -Wert liegt bei $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Unter der Heranziehung von MLuS, ergäbe sich bei einer Lärmschutzwand von 4,5 Meter eine NO_2 -Konzentration am Immissionsort von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Damit wäre der Grenzwert der 22. BImSchV eingehalten. Eine ähnliche Reduktionswirkung würde bei einer Verkehrsmin- derung um 40% (DTV = 26.835 Kfz/24h und SV = 16,7%) erreicht. Nach Berechnungen mit MLuS wäre hierfür dann nur noch eine NO_2 -Konzentration am Immissionsort von $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu erwarten.

Zu 1. a):

Das Ergebnis der LfU-Berechnungen wird zeigen, ob eine Immissionsgrenzwertüberschreitung belastbar festgestellt werden kann (siehe oben), die die Ergreifung von Maßnahmen auslösen würde.

Zu 2.:

Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände, -wälle und Untertunnelungen können grundsätzlich auch die Schad- stoffbelastung mindern.

Zu 2. a):

Derzeit sind in Bayern keine Geschwindigkeitsbeschrän- kungen zur Reduktion von NO_2 -Immissionen an Auto- bahnen in Kraft.

Zu 2. b):

Diese Maßnahme dürfte eher eine geringe Wirkung zeigen. Berechnungen auf der Grundlage von MLuS 02 zeigen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h eine Ver- ringerung der NO_2 -Gesamtbelastung am höchst belasteten Immissionsort um 1,4% bewirkt. Ferner zeigen Berech- nungen mit MLuS 02, dass eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h eine Reduzierung der NO_2 -Gesamtbelastung am höchst belasteten Immissionsort um 1,8% bewirkt.

Zu 2. c):

Die NO_2 -Belastung kann z.B. durch Erhöhung der Lärm- schutzwände weiter reduziert werden.

Zu 3.:

Wie bei allen Stoffen gilt, dass Schadwirkungen vor allem von der Konzentration und der Dauer der Einwirkung ab- hängen.

Studien zu den gesundheitlichen Wirkungen von Stickstoff- dioxid belegen, dass dieses bei akuter Belastung vor allem als Reizgas auf die Atemwege und Schleimhäute wirkt. Chronische Einwirkung kann zu Bronchitis, Störung der Lungenfunktion und Lungenschäden führen. Ähnlich wie bei Feinstaub beruht der Langzeitgrenzwert auf epidemi- ologischen Untersuchungen, die keine Wirkungsschwelle zeigten, sondern auf einen annähernd linearen Wirkungs- verlauf hinweisen. Das bedeutet, dass es keinen definierten Schwellenwert gibt, ab dem gesundheitliche Wirkungen auf- treten können. Daher sind bei geringfügigen Abweichungen von dem für das Jahresmittel gültigen Immissionsgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ keine feststellbaren qualitativen oder quan- titativen Wirkungsänderungen zu erwarten. Dass der in Deutschland gültige Immissionsgrenzwert eher niedrig an- gesetzt ist, zeigt der amerikanische Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid, der bei ca. $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (53 ppb) liegt und erst kürzlich bestätigt wurde (<http://www.epa.gov/ttn/naaqs/standards/nox/fr/20100209.pdf>).

Für eine kurzzeitige Belastung mit Stickstoffdioxid gibt die 22. BImSchV (Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) eine „Alarmschwelle“ von $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$ über eine volle Stunde ge- mittelt an. Bei Überschreitung der Alarmschwelle ist eine Unterrichtung der Bevölkerung erforderlich, da bereits bei kurzfristiger Exposition eine Gefahr für die menschliche Ge- sundheit besteht.

Zu 3. a):

Das LfU hat die Gemeinde Anger am 22.12.2009 über die berechneten NO_2 -Werte in Kenntnis gesetzt (siehe Punkt 1).

Zu 4.:

Derzeit läuft der offene Planungsdialog zum 6-streifigen Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und der Bundesgrenze. Dieser soll bis Ende 2010 abgeschlossen werden. Ab 2011 soll in den ersten Planungsabschnitten mit der Vorentwurfs- planung begonnen werden. Teil der Entwurfsplanung wer- den auch umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen sein, die sich positiv auf die Schadstoffbelastung auswirken dürften. Konkrete Aussagen zum Ausbau und über Art und Umfang der zu ergreifenden Lärmschutzmaßnahmen sind aufgrund des frühen Planungsstadiums noch nicht möglich. Dies be- trifft vor allem auch eventuelle Verlegungen, Tieferlegungen oder Einhausungen.