

ANLAGE zu TOP 2.0 vom 22.11.2011

**Ratsfraktion der Unabhängigen Wählergemeinschaft „Mehr Meerbusch“**  
40667 Meerbusch, Düsseldorfer Straße 81a, ☎ 02132-5159617, uwg-ratsfraktion-meerbusch@arcor.de



An den  
Vorsitzenden des Ausschusses  
für Planung und Liegenschaften  
Ratsherrn Jürgens  
- über das Ratsbüro –  
Postfach 1664

40667 Meerbusch

per Mail: [beate.heidbreder@meerbusch.de](mailto:beate.heidbreder@meerbusch.de)

Meerbusch, 07.11.2011

**Antrag zur Sitzung des Ausschusses  
für Planung und Liegenschaften am 22. November 2011**

Sehr geehrter Herr Jürgens,

die UWG Ratsfraktion Meerbusch bittet folgenden Antrag auf die Tagesordnung zu nehmen:

**„Einholung Neues Schadstoffgutachten“**

**2. Offenlegung des Bebauungsplans Nr. 281, Meerbusch-Osterath,  
Auf dem Kamp/Kreisstraße K 9 n, 2. Bauabschnitt**

## **Begründung:**

Die 2. Offenlegung erfolgte unter anderem deshalb, weil das Verkehrsaufkommen der A 57 hinsichtlich der Verkehrsentwicklung bis 2025 dahingehend abgeändert werden musste, dass für den absehbaren Planungszeitraum nicht lediglich 72.000 KFZ/24h, sondern von einem Verkehrszuwachs von zusätzlich 23.000 KFZ/24h, davon 1.500 LKW/24h, auszugehen ist. Da sich das Verkehrsaufkommen auf der A 57 nördlich des AS Bovert auf rund 95.000 KFZ/24 erhöht, musste das schalltechnische Gutachten des Ing.-Büros Bernd Driessen abgeändert werden.

Dies bedeutet gleichzeitig, dass auch das Schadstoffgutachten, hier Abschätzung der Luftschadstoffe nach MLuS 2002 (geänderte Fassung 2005), aus dem Jahr 2006, neu gemessen und berechnet werden muss. Das vorhandene Schadstoffgutachten geht nämlich von dem ursprünglich Verkehrsaufkommen von 72.000 KFZ/24h auf der A 57 aus. Selbst bei diesen Verkehrsaufkommen wurden folgende Werte ermittelt:

Beim **Aufpunkt 3** lag der Jahresmittelwert von NO<sub>2</sub> bei 39,8 Mikrogramm pro Kubikmeter ermittelt und somit 1 % unter dem Immissionsgrenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter.

Beim **Aufpunkt 4** wird der NO<sub>2</sub> Jahresmittelwert von 40,8 Mikrogramm pro Kubikmeter ermittelt und somit um 2 % über dem Immissionsgrenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter überschritten.

Beim **Aufpunkt 5** ergibt sich ein errechneter NO<sub>2</sub> Jahresmittelwert von 38,8 Mikrogramm pro Kubikmeter. Dieser liegt 3 % unter dem Immissionswert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter.

Weiterhin wird beim Aufpunkt 4 der 1-h-Mittelwert von 200 Mikrogramm pro Kubikmeter für NO<sub>2</sub> 20 Mal überschritten. Zulässig sind nur 18 Überschreitungen im Jahr.

Hinsichtlich des Aufpunktes 5 ergeben sich Überschreitungen von 17 Mal pro Jahr bei einer Zulässigkeit der Überschreitungen von 18 Mal im Jahr.

Weiterhin heißt es in der Zusammenfassung auf Seite 10 Abs. 6 des Gutachtens wie folgt:

„Südlich vom Aufpunkt 5 sind zwischen der L 476 und Ivangsweg Grenzüberschreitungen zu erwarten. Die L 476 weist einen DTV von 12.800 KFZ/24h auf. Diese Verkehrsmenge trägt im Nahbereich der L 476 zu einer Erhöhung der Schadstoffbelastung gegenüber Aufpunkt 5 bei. Die Anbindung der K 9 n an die L 476 erfolgt über einen lichtzeichengeregelten Knoten, da die Berechnungsverfahren der MLuS nicht für die Anwendung derartiger Knoten ausgelegt sind. Es wird hier keine Quantifizierung der Schadstoffbelastung vorgenommen.“

Dies bedeutet, wenn beim Aufpunkt 5 der Immissionswert lediglich um 3 % unter dem Höchstwert liegt, wird dieser auf jeden Fall im Bereich des Grundstückes  überschritten.

Entscheidend ist jedoch der Umstand, dass von einem um 23.000 KFZ/24h höheren Verkehrsaufkommen auszugehen ist. Das Verkehrsaufkommen erhöht sich fast um 1/3!

Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die Jahresmittelwerte von NO<sub>2</sub> an den Aufpunkten 3, 4 und 5 sowie im Bereich des Grundstückes  **erheblich überschritten** werden.

Auch im Planungsrecht hat eine Gemeinde § 22 BImSchV zu berücksichtigen, hier die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte zu beachten. Jedoch besteht keine Verpflichtung der Gemeinde, die Einhaltung der Grenzwerte durch die Planung selbst sicherzustellen.

Das Gebot der Konfliktbewältigung wird jedoch verletzt, wenn die Gemeinde eine Planung zulässt, obwohl absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte der § 22 BImSchV mit Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

Es ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte für NO<sub>2</sub> bei einem Verkehrsaufkommen von 95.000 KFZ/24h weit überschritten werden. Hinzu kommt dann noch die NO<sub>2</sub>-Belastung durch die K 9 n selbst. Die zuständige Behörde müsste durch Luftreinhaltepläne bzw. Aktionspläne dafür Sorge tragen, dass die Grenzwerte eingehalten werden.

Hierbei wird der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der A 57 ein besonderer Vorrang zukommen.

Das hätte dann zur Folge, dass der Regierungspräsident für diesen Zweck auf der K 9 n verkehrsbeschränkende Maßnahmen anordnen müsste. Dies wäre aber kontraproduktiv zu dem Bestreben mit der K 9 n eine verkehrsmäßige Entlastung zu erreichen.

Nach Vorlage der neuen Messwerte müsste geprüft werden, ob über einen Luftreinhalteplan die Grenzwerte überhaupt eingehalten werden können.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Staudinger-Napp  
Fraktionsvorsitzender

H.P. Weyen  
Sachkundiger Bürger