

Neubau der A20 – Westerstede – Drochtersen

Abschnitt 6 von B 495 bei Bremervörde bis zur L 114 bei Elm

Planfeststellung für den Neubau der A20

Abschnitt 6

Von der B 495 bei Bremervörde bis zur L 114 Elm

Immissionstechnische Untersuchung

Im 1. Deckblattverfahren 2020 erfolgte eine Luftschadstoffuntersuchung. Die Aktualität wird eine Stellungnahme dokumentiert.

Die ergänzende Stellungnahme zur Luftschadstoffuntersuchung liegt als Unterlage 17.2.5 vor und ist über das UVP-Portal zugänglich.

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
 Postfach 20 15 42 • 80015 München

Notiz

Ihre Nachricht vom 21.07.2023
 Ihr Zeichen

Unser Zeichen
 Tel. +49 89 5799- 652
 Fax +49 89 5799-666

München, 26.07.2023
 Albrecht.Sinz@obermeyer-group.com

Empfänger: Hr. Oelze
 Projekt-Nr.: 17457
 Projektbezeichnung: A20 Abschnitt 6 – Luftschadstoffuntersuchung
 Seiten: 2

Anfrage vom 21.07.2023 zur *Luftschadstoffuntersuchung (April 2018)* und zur *Ergänzenden Stellungnahme vom Okt. 2021*

1. Abstimmung der Vorbelastungswerte mit dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim:

Ende des Jahres 2017 erarbeitete OBERMEYER einen Vorschlag bezüglich der Abschätzung der lokalen Vorbelastung des Untersuchungsraums und leitete diesen an des Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim – Zentrale Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm und Gefahrstoffe (ZUS LLG) weiter. Hiermit verbunden war die Bitte um fachliche Prüfung und ggf. die Anpassung der vorgeschlagenen Werte. Da aus anderen Luftschadstoffuntersuchungen die gängige Praxis der ZUS LLG im Zusammenhang mit der Abschätzung der lokalen Schadstoffvorbelastung weitgehend bekannt ist, stimmte die ZUS LLG diesem Zuschlag uneingeschränkt zu. Der hierzu im November 2017 geführte Schriftverkehr liegt diesem Schreiben informativ bei. Die mit der ZUS LLG abgestimmten Werte wurden unverändert in die *Luftschadstoffuntersuchung* (Stand: April 2018) und die *Ergänzende Stellungnahme* vom Okt. 2021 übernommen.

An der LÜN-Station „Altes Land“ werden nicht alle für eine vollständige RLUS-Berechnung erforderlichen Vorbelastungswerte erfasst. Die Belastungswerte für NO, NO₂, NO_x, PM₁₀ und O₃ ergeben sich aus den Messwerten der LÜN-Station „Altes Land“. Bei den sonstigen Schadstoffen wurde auf Erfahrungswerte (vgl. RLUS 2012, Tabelle A 1) oder Messwerte anderer LÜN-Stationen zurückgegriffen. In der Tabelle 3 der *Luftschadstoffuntersuchung* vom April 2018 ist die Vorgehensweise hinreichend dokumentiert. Sofern – wie hier für PM_{2.5} – nicht auf Messwerte einer übertragbaren Messstation zurückgegriffen werden kann, schlägt die ZUS LLG regelmäßig eine Abschätzung nach dem worst-case-Prinzip vor. Da alle in den Jahren 2014 – 2016 im ländlichen, vorstädtischen oder städtischen Hintergrund in Niedersachsen

Geschäftsführer
 Dr.-Ing. Karsten P. Gruber

Hauptsitz München
 OBERMEYER
 Infrastruktur GmbH & Co. KG
 Hansastraße 40
 80686 München
 Tel.: +49 89 5799-0
 Fax: +49 89 5799-910
 info@obermeyer-group.com
www.obermeyer-group.com

Banken
 HypoVereinsbank München
 IBAN DE31 7002 0270 0032 2866 15
 BIC HYVEDEMMXXX

 Commerzbank München
 IBAN DE03 7004 0041 0223 7741 00
 BIC COBADEFFXXX

 Amtsgericht München
 HRA 112684
 Ust.IdNr. DE 330928290

Persönlich haftende Gesellschafterin
 OBERMEYER
 Infrastruktur Komplementär GmbH
 Hansastraße 40
 80686 München

 Amtsgericht München
 HRB 257965
 Steuernr. 143/206/01305

 Geschäftsführer
 Dr.-Ing. Karsten P. Gruber



gemessenen PM_{2.5}-Jahresmittelwerte zwischen 9 und 15 µg/m³ lagen, wird der Höchstwert von 15 µg/m³ als Vorbelastungswert angesetzt. Diese Vorgehensweise ist – auch nach Ansicht der ZUS LLG – „im vorliegenden Fall sicher sehr konservativ“.

Die abgeschätzten Vorbelastungswerte bilden das Belastungsniveau der Jahre von 2014 bis 2016 ab. Veränderungen in der Belastungssituation, die bis zum Prognosehorizont 2030 zu erwarten sind, bleiben hierbei unberücksichtigt. Auf die Anwendung von Reduktionsfaktoren i.S.d. Tabelle A.2 der RLuS 2012 wurde bewusst verzichtet. Im Zusammenhang mit der Überprüfung der Einhaltung der Beurteilungswerte der 39. BImSchV ist dieser konservative, d.h. die erwartbare Belastungssituation überschätzende Ansatz zielführend. Eine Bewertung der konservativ abgeschätzten Belastungssituation anhand von Zielwerten unterhalb der Beurteilungswerte der 39. BImSchV – wie etwa den WHO-Leitwerten – wird hierdurch zumindest erschwert.

Die *Ergänzende Stellungnahme* vom Oktober 2021 weist darauf hin, dass sich für die maßgeblichen Schadstoffe die Hintergrundbelastung der Zeitreihe 2017 – 2019 gegenüber der ursprünglich verwendeten Zeitreihe 2014 – 2016 deutlich verminderte. Im Abschnitt 2 der *Zweiten Ergänzenden Stellungnahme* vom Mai 2023 wird die zeitliche Entwicklung der lokalen Schadstoffvorbelastung ausführlich aufgezeigt. Mit Ausnahme der Ozonbelastung stellt sich für alle relevanten Luftschadstoffe ein rückläufiger Trend ein. Die für die Zeitreihe 2020 – 2022 abgeschätzten Belastungswerte liegen ca. 25% - 33% unter den Werten der ursprünglich verwendeten Zeitreihe 2014 – 2016.

2. Verkehrszahlen / Zusammensetzung des Flottenmix:

Der Abschnitt 3.1 der *Luftschadstoffuntersuchung* vom April 2018 befasst sich mit den „verkehrlichen Daten“. Bei einer RLuS-Berechnung wird die Verkehrsmenge durch den DTV-Wert (Gesamtverkehr) und den „Anteil Schwerverkehr über 3.5 t“ vollständig beschrieben. Da die Bewertung der Luftschadstoffbelastung primär auf Jahresmittelwerte abzielt, werden für DTV und SV-Anteil ebenfalls die Jahresmittelwerte (nicht aber Werktagmittelwerte) benötigt. Die Unterlage 17.2.2 vom April 2018 enthält die Ergebnistabellen der RLuS-Berechnungen. Die in diesen Tabellen ausgewiesenen „Eingabeparameter Straße“ belegen, dass die beiden Größen *DTV(Jahreswert)* und *SV-Anteil* zur vollständigen Beschreibung des Verkehrsaufkommens und des Flottenmix ausreichen.

Programmintern – und somit vom Anwender des Rechenprogramms RLuS nicht beeinflussbar – wird bei der Emissionsmodellierung unterstellt, dass ein bestimmter Anteil von Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse < 3.5 t der Gruppe der „leichten Nutzfahrzeuge“ (LNF), der verbleibende Rest der Gruppe PKW zuzurechnen ist. Das Verhältnis von PKW zu LNF hängt einerseits vom Bezugsjahr und andererseits von der Straßenkategorie (hier: Autobahn) ab. Hintergrundinformationen bezüglich der im Modell RLuS 2012 berücksichtigten Verkehrs- und Flottenzusammensetzung enthält der Bericht BAST 2013 – Heft V222 im Abschnitt 4.4 (Literaturstelle [3] der Luftschadstoffuntersuchung vom April 2018).

Aufgestellt:

i. V. Albrecht Sinz

Dipl.-Ing.

Institut für Immissionsschutz und Technische Akustik

 OBERMEYER

OBERMEYER

Infrastruktur GmbH & Co. KG

Hansastr. 40

80686 München