



FREIE BÜRGER FÜR BADEN-BADEN e.V.

Freie Bürger für Baden-Baden e.V. · Lichtentaler Straße 33 · 76530 Baden-Baden

Prof. Dr. med. H. Liesen
Hauptstr. 26
76534 Baden-Baden

Der 1. Bürgermeister der Stadt Baden-Baden
Herrn Werner Hirth
Rathaus, Marktplatz 2
76530 Baden-Baden

Baden-Baden, den 27. 01. 2015

Bebauungsplan „Wörthstraße“, Einschätzung der Luftqualität; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Hirth,

am 17. Dez. 2014 haben Sie mir das Gutachten von Herrn Dr. Bösing, MÜLLER- BBM, überreicht mit der Bitte, es vertraulich zu behandeln, da es noch nicht den Gremien bekannt sei. Es wurde dem GSE-Aufsichtsrat in seiner letzten Sitzung nicht vorgelegt, wird jedoch dem Bauausschuss in der Sitzung am 5. 02. 2015 als Anlage vorgelegt und damit öffentlich. Ich erlaube mir deshalb, zu diesem Gutachten Stellung zu nehmen.

Das vorgelegte Gutachten behandelt eine schwierige Thematik, da die Umweltbelastung durch KFZ-Abgase, insbesondere seine gesundheitsschädlichen Anteile durch mehrere Einflussfaktoren sich in den Messparametern instabil darstellt. Die theoretisch abgeleiteten Berechnungsmodelle scheinen nicht geeignet zu sein, um eine schwere Gesundheitsgefährdung durch diese toxischen Substanzen auszuschließen, die unumstritten bei chronisch niedriger oder bei wiederholter höherer Belastung in der Atemluft gegeben ist.

Das vorgelegte Gutachten ist nicht nachvollziehbar, weil es von der Hypothese ausgeht, dass die Schadstoffbelastung durch den Verkehr auf der B 500 die durchschnittliche Gesamtbelastung nur um 10 % erhöht. Das dürfte unrealistisch sein. Ferner sehe ich keine Berücksichtigung der aktuellen Grenzwerte für PM10 als Bezugsgröße: der EU von 25 Mikrogramm /Kubikmeter und der WHO von nur 10 Mikrogramm/ Kubikmeter.

Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt Prof. Dr.-Ing. G. Pritschow, dessen Stellungnahme zum Gutachten ich als Anlage beifüge.

Freie Bürger für Baden-Baden e.V. · Lichtentaler Straße 33 · 76530 Baden-Baden · Telefon 07221/93 5777
Mail: info@fbb-baden-baden.de · www.fbb-baden-baden.de

Rechtsform: Eingetragener Verein · Registergericht Baden-Baden VR 840
Vorstand: 1. Vorsitzender: Dipl.-Kfm. Tilman Schachtschneider · 2. Vorsitzender: Prof. Dr. med. Heinrich Liesen
Sparkasse Rastatt-Gernsbach: IBAN: DE49 6655 0070 0000 424374 · BIC: SOLADES1RAS



FREIE BÜRGER FÜR BADEN-BADEN e.V.

Freie Bürger für Baden-Baden e.V. · Lichtentaler Straße 33 · 76530 Baden-Baden

Da chronische Lungenerkrankungen, durch toxische Belastungen im Kindesalter erworben, eine lebenslange Beeinträchtigung mit sich bringen und in dem geplanten Baugebiet diese - nach heutiger Erkenntnis - im erhöhten Maße erworben werden können, kann zumindest jungen Familien mit Kleinkindern das Wohnen dort nicht empfohlen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. med. H. Liesen

cc.: Frau OB Margret Mergen zur Kenntnis

Freie Bürger für Baden-Baden e.V. · Lichtentaler Straße 33 · 76530 Baden-Baden · Telefon 07221/93 5777
Mail: info@fbb-baden-baden.de · www.fbb-baden-baden.de

Rechtsform: Eingetragener Verein · Registergericht Baden-Baden VR 840
Vorstand: 1. Vorsitzender: Dipl.-Kfm. Tilman Schachtschneider · 2. Vorsitzender: Prof. Dr. med. Heinrich Liesen
Sparkasse Rastatt-Gernsbach: IBAN: DE49 6655 0070 0000 424374 · BIC: SOLADES1RAS

Prof. Dr.-Ing. Dr. h.c. mult. Dr.-Ing E.h.

Herrn Prof. Dr. med. Heinrich Liesen
Hauptstr. 26
Baden-Baden 76534

Stellungnahme zum Gutachten der Fa. Müller-BBM:

Baden-Baden, Bebauungsplan „Wörthstraße“
Einschätzung der Luftqualität, Bericht Nr.
M118690/01
Auftraggeber: Stadt Baden-Baden

Als Grundlage für die hier vorliegende Stellungnahme zum o.g. Gutachten dient eine Stellungnahme des Sachverständigenrats für Umweltfragen zum Thema Feinstaub im Straßenverkehr, das im Folgenden auszugsweise zitiert wird:



Feinstaub durch Straßenverkehr – Bundespolitischer Handlungsbedarf

Juni 2005

Nr. **6**

ISSN 1612-2968

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung: Feinstaub als Herausforderung der Verkehrsumweltpolitik	1
2	Feinstaub – ein gravierendes Umweltproblem insbesondere des motorisierten Straßenverkehrs	3
3	Handlungsmöglichkeiten und Handlungsbedarf	7
4	Euro-Emissionsgrenzwerte auf Basis des Dieselpartikelfilters	9

Aus Kapitel 2 wird folgendes zitiert:

6. Die Höhe der Feinstaubbelastung wird von den einzelnen Quellen am Standort bestimmt. Trotzdem lässt sich in Bezug auf diese Belastung eine generelle Tendenz beschreiben. Überschreitungen des PM_{10} -Jahresmittel- und Tagesmittelwertes werden vor allem an Stationen beobachtet, die durch ein hohes Verkehrsaufkommen geprägt sind. So wird in den Großstädten die lokale Belastung mit Feinstäuben im erheblichen Maße vom Straßenverkehr verursacht. Der Straßenverkehr trägt durch Partikelemissionen aus Motoren, durch Sekundäraerosole, Reifenabrieb und Aufwirbelung zu etwa 45 bis 65 % der in Verkehrsnähe auftretenden PM_{10} -Spitzenbelastungen bei. Außerdem sind gerade im verkehrsnahen Bereich die Anteile der besonders gesundheitsrelevanten Bestandteile des Feinstaubes nämlich Rußpartikel und schwerlösliche organische Verbindungen deutlich höher als an den Hintergrundstationen (SRU, 2005, Abschn. 2.1.2).

Unbestritten ist, dass ein hoher Anteil der Gesamtimmissionen auf den regionalen und urbanen Hintergrund zurückzuführen ist. Eine für eine verkehrsbelastete Messstation in Berlin durchgeführte Quellenanalyse ermittelte einen Anteil von 74 % an Hintergrundbelastung (Tab. 1). Daran hat der urbane Hintergrund (aus städtischen Quellen stammende Belastung) einen Anteil von 27 %, wovon wiederum mehr als die Hälfte auf den Straßenverkehr (einschließlich Aufwirbelung und Abrieb) zurückzuführen ist. Etwa 47 % der PM_{10} -Belastung stammt aus Quellen außerhalb des Ballungsraumes (regionaler Hintergrund).

Die verbleibenden 26 % sind dem lokalen Straßenverkehr zuzuordnen. Die 26 % teilen sich wiederum auf in 11 % Auspuffabgase und 15 %, die durch Abrieb von Reifen, Fahrbahnoberflächen und Bremsen sowie durch Aufwirbelung von Straßenstaub erzeugt werden. In der Summe liegt der Anteil des Straßenverkehrs bei 49 % und er ist damit der dominierende Quellensektor gefolgt von der Industrie und dem Hausbrand (Tab. 1). LKW können trotz ihres geringen Anteils am innerstädtischen Verkehr über die Hälfte der Partikelbelastung des Straßenverkehrs verursachen. Von den ver-

**Quellenanalyse der Feinstaubbelastung
an einer verkehrsnahen Messstation in Berlin**

	Quellensektoren	Anteil an der Gesamtbelastung
Lokale Belastung (26 %)	Straßenverkehr: Aufwirbelung und Abrieb	15 %
	Straßenverkehr: Auspuffabgase	11 %
Urbaner Hintergrund (27 %)	Straßenverkehr: Auspuffabgase	9 %
	sonstige Quellen	7 %
	Straßenverkehr: Aufwirbelung und Abrieb	6 %
	Hausbrand	3 %
	Industrie	1 %
	Heiz-/Kraftwerke	1 %
Regionaler Hintergrund (47 %)	Industrie	14 %
	Heiz-/Kraftwerke	9 %
	sonstige Quellen	7 %
	Straßenverkehr: Auspuffabgase	7 %

	Straßenverkehr: Auspuffabgase	7 %
	Hausbrand	5 %
	Landwirtschaft	4 %
	Straßenverkehr: Aufwirbelung und Abrieb	1 %
SRU/Stellungnahme Nr. 6, 2005/Tab. 1; Datenquelle: KUHNBUSCH et al., 2004		

Interpretation des Gutachtens:

An den meßtechnisch erfassten Ergebnissen mit einer *lokalen* Belastung von 26 % wird die rechnerisch abgeschätzte Feinstaubbelastung durch das Gutachten mit maximal 22 µg/m³ gemessen. 22 µg/m³ wird ermittelt aus den Werten 20 µg/m³ als Hintergrundbelastung (siehe Seite 13) und einer abgeschätzten Immissionszusatzbelastung durch das PROKAS System an den ausgewählten Untersuchungspunkten von 1-2 µg/m³ (siehe Seite 15: der PM10 Wert liegt zwischen 21-22 µg/m³).

Die *lokale* Belastung wird hier also abgeschätzt mit unter 10 % zum Hintergrundwert. Verglichen mit dem gemessenen Wert in Berlin von 26% ist der abgeschätzte Wert von 10% unglaublich gering.

Ebenso zweifelhaft erscheinen vor diesem Hintergrund auch die durch PROKAS ermittelten NO₂ Jahresmittelwerte von 36 µg/m³, die nahe am Grenzwert von 40 µg/m³ liegen.

Angesichts der beabsichtigten Bebauung „Wörthstraße“ auch für junge Familien mit kleinen Kindern unterhalb der Schwarzwaldhochstrasse (B 500) sollten die Immissionszusatzbelastungen durch den Straßenverkehr bei einem Gutachten nicht nur über grobe Abschätzungen, sondern über reale Meßwerte erfolgen.

Günter Pritschow

Prof. Dr.-Ing. Dr. h.c. mult. Dr.-Ing E.h.