



über *Ca 14/6*
Herrn Oberbürgermeister
Sven Gerich

über
Magistrat

und
Frau Stadtverordnetenvorsteherin
Christa Gabriel

an die Fraktion
AfD

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

8. Juni 2018

Schriftliche Anfrage der AfD-Fraktion vom 8. Mai 2018, 75/2018 gemäß § 45 der Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung
18-V-05-0013

Anfragetext

Standorte der Luftmessstationen und Messwerte

Die Beurteilung der Immissionswerte der Landeshauptstadt stützt sich im Hinblick auf die Einhaltung der EU-Grenzwerte im Wesentlichen auf die Messergebnisse der zwei offiziellen Probeentnahmestellen für verkehrsbezogene Messungen des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie, kurz HLNUG. Diese stehen an der Ringkirche und an der Schiersteiner Straße. Auch die Deutsche Umwelthilfe e.V. stützt sich bei ihren Abmahnungen und Klagen auf die offiziellen Messwerte der Luftmessstationen.

Sollten Werte ganz oder teilweise nicht korrekt ermittelt werden, weil zum Beispiel Standorte von Messstationen nicht den rechtlichen Vorgaben entsprechen, wären diese Werte nicht zur Beurteilung der Luftqualität heranzuziehen und Auflagen, die sich auf die so gewonnenen Messwerte beziehen, abzulehnen.

In diesem Zusammenhang frage ich den Magistrat:

1. Welche Vorschriften aus welchen kommunalen, hessischen, nationalen und EU-weiten Richtlinien, Gesetzen, Verordnungen oder sonstigen Regularien für die Beurteilung der Luftqualität in der Landeshauptstadt sind rechtlich bindend und daher beispielsweise durch die Deutsche Umwelthilfe e.V. einklagbar?
2. Welche einzuhaltenden Grenzwerte ergeben sich aus den unter Punkt 1 genannten Vorschriften für Wiesbaden für 2018 und die folgenden Jahre bis 2030?
3. Auf welche Weise werden die Luftmesswerte für Wiesbaden ermittelt?

4. Welche Messergebnisse welcher mobilen und stationären Messstationen fließen aktuell in die Beurteilung der Luftqualität nach den Maßgaben der unter Punkt 1 genannten Vorschriften?
 5. Fließen aktuell oder in der Vergangenheit auch Messwerte in die Beurteilung der Luftqualität ein, deren Erhebung nicht den Vorgaben für die Messmethode oder den Vorgaben für die Platzierung stationärer Messstationen der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung entsprechen oder in Art und Umfang über die vorgeschriebenen Erhebungen hinausgehen?
 6. Falls nicht regelkonform erhobene Messwerte eingeflossen sind oder einfließen (siehe Punkt 5)
 6. a Welche Messwerte aus welchen Messstationen oder -methoden sind dies?
 6. b In welchem Maß und welcher Weise verfälschen diese Werte die Beurteilung der Messwerte für Wiesbaden im Hinblick auf die unter Punkt 1 genannten Vorgaben?
 7. Welche Auflagen wurden der Stadt Wiesbaden wegen der über die offiziellen Probeentnahmestellen ermittelten Immissionswerte bisher erteilt?
 8. Rechnet der Magistrat in Zukunft mit einer erneuten Klage der Deutschen Umwelthilfe e.V. gegen die Landeshauptstadt Wiesbaden?
 9. Welche rechtlichen Möglichkeiten sieht der Magistrat, die Kosten und die verkehrstechnischen sowie stadtplanerischen Folgen einer möglichen erneuten Klage der Deutschen Umwelthilfe e.V. für die Bürger abzuwenden oder abzumildern?
 10. Auf welche Weise bezieht der Magistrat den Aspekt der Einklagbarkeit selbst auferlegter Maßnahmen durch die Deutsche Umwelthilfe in seine Pläne zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Wiesbaden ein?
 11. Mit welchen anderen Kommunen, Verbänden oder Gremien, möglicherweise auch auf Bundes- und EU-Ebene, befindet sich der Magistrat für ein koordiniertes Vorgehen gegen die Abmahn- und Klagewelle der Deutschen Umwelthilfe e.V. in Gesprächen und wie hier der Sachstand ist?
-

Die Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Folgende Richtlinien und Gesetze sind für die Beurteilung der Luftqualität in der Landeshauptstadt rechtlich bindend:

- Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität - Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie vom 21.11.1996
- Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa - Luftqualitätsrichtlinie vom 11. Juni 2008

- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel des Gesetzes vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421)
- Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065)

Zu 2:

Nachfolgender Tabelle sind die Immissionsgrenzwerte nach der 39. BImSchV zu entnehmen.

Luftschadstoff	Kenngroße	Einheit	Grenzwert (Anzahl zulässiger Überschreitungen pro Jahr)	Gültig seit	Schutzziel
Benzol	Jahresmittel	µg/m ³	5	2010	Gesundheit
Blei	Jahresmittel	µg/m ³	0,5	2005	Gesundheit
CO	Max. 8-h- Mittel	mg/m ³	10	2005	Gesundheit
NO ₂	1-h-Mittel	µg/m ³	200 (18-mal)	2010	Gesundheit
	Jahresmittel	µg/m ³	40	2010	Gesundheit
NO _x	Jahresmittel	µg/m ³	30	2001	Vegetation
PM _{2,5}	Jahresmittel	µg/m ³	25	2015	Gesundheit
PM ₁₀	24-h-Mittel	µg/m ³	50 (35-mal)	2005	Gesundheit
	Jahresmittel	µg/m ³	40	2005	Gesundheit
SO ₂	1-h-Mittel	µg/m ³	350 (24-mal)	2005	Gesundheit
	24-h-Mittel	µg/m ³	125 (3-mal)	2005	Gesundheit

Zu 3:

Die Messergebnisse werden gemäß der Vorgaben der 39. BImSchV ermittelt. Diese Verordnung beschreibt die Datenerfassung und die Lage sowie den Betrieb der Messstationen.

Zu 4:

In Wiesbaden befinden sich drei Luftmessstationen: Ringkirche, Schiersteiner Straße und Süd (Am Hohen Stein). Die Messstationen an der Ringkirche und der Schiersteiner Straße gelten als sogenannte „verkehrsbezogene Messstationen“. Die Station Wiesbaden-Süd repräsentiert hingegen das großräumige Gebietsmittel (städtischer Hintergrund). Die Beurteilungsgrößen zur Bestimmung der Luftqualität sind der Tabelle unter Punkt 2 zu entnehmen.

Zu 5:

Die Messstation Wiesbaden-Ringkirche weicht von den Vorgaben der 39. BImSchV in einem Punkt ab (der Standort muss mindestens 25 Meter vom Fahrbahnrand verkehrsreicher Kreuzungen entfernt sein). Die Messstation wurde im Jahr 1991 als eine der ersten verkehrsbezogenen Messstationen in Hessen aufgestellt. Zu dieser Zeit gab es diese dezidierten Vorgaben zum Abstand von der Straße bzw. dem Kreuzungsbereich noch nicht. Die Messstation wurde nach den zum damaligen Zeitpunkt geltenden rechtlichen Vorgaben aufgestellt.

Nachdem die im August 2008 in Kraft getretene neue Luftqualitätsrichtlinie die jetzt geltenden Vorgaben zum Abstand vorsah, wurde im Jahr 2012 die Messstation an der Schiersteiner Straße entsprechend dieser Vorgaben eingerichtet. Die Messungen an der Ringkirche wurden beibehalten, da es sich um eine sehr lange Messreihe handelt, die die Entwicklung der Luftqualität in Wiesbaden sehr gut wiedergibt. Natürlich ist sie nicht für einen großen Bereich repräsentativ, was verkehrsbezogene Messstellen nie sind. Das sehen auch weder die Richtlinie noch die deutschen Rechtsvorgaben dazu vor.

Die Messwerte der Schiersteiner Straße und der Ringkirche liegen sehr eng beieinander. Die Schiersteiner Straße ist sogar noch etwas höher belastet: NO₂-Jahresmittelwert 2017 an der Schiersteiner Straße: 50,0 µg/m³, an der Ringkirche: 48,9 µg/m³. Daher werden keine „falsche Messwerte“ als Grundlage einer Klage genutzt.

Die verbreitete Aussage „Die EU-Richtlinie und die Bundesimmissionsschutzverordnung zielen nicht auf die Ermittlung der höchsten Emissionen an einem Standort ab, sondern auf die Ermittlung von repräsentativen Immissionswerten, wie sie typischerweise in einem größeren Bereich auf die Stadtbevölkerung einwirken“ ist in mehrerer Hinsicht falsch. Zum einen sieht sowohl die EU-Richtlinie als auch die 39. BImSchV in Anlage 3 B. der 39. BImSchV vor, dass zum Schutz der menschlichen Gesundheit der Ort von Probenahmestellen so zu wählen ist, dass zum einen Daten über Bereiche erhoben werden, in denen die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt ausgesetzt ist (das entspricht den verkehrsbezogenen Messstellen), und zum anderen Daten in Bereichen zu erheben sind, die für die Exposition der Bevölkerung allgemein repräsentativ sind (das entspricht den Messstellen im städtischen Hintergrund). Die im Folgenden dazu in der 39. BImSchV enthaltenden Vorgaben zum Standort dieser Messungen sehen bei Probenahmestellen für den Verkehr eine Repräsentativität der Messung über eine Länge von mind. 100 m als erforderlich an, während für die Messstelle im städtischen Hintergrund grundsätzlich für eine Fläche von mehreren Quadratkilometern repräsentativ sein muss.

Die Messstation Wiesbaden-Schiersteiner Straße wurde z.B. genau nach den aktuell geltenden Vorgaben nach aufgestellt.

Zu 6. a:

Trifft nicht zu, siehe Erläuterung zu Punkt 5.

Zu 6. b:

Trifft nicht zu, siehe Erläuterung zu Punkt 5.

Zu 7:

Die Einrichtung der gemeinsamen Umweltzone Mainz-Wiesbaden im Jahr 2013 erfolgte aufgrund der Überschreitungen des NO₂-Wertes an beiden verkehrsnahen Messstationen.

Zu 8:

Der Magistrat rechnet zurzeit mit keiner neuen Klage der Deutschen Umwelthilfe e.V.

Zu 9:

Siehe Antwort zu Punkt 8.

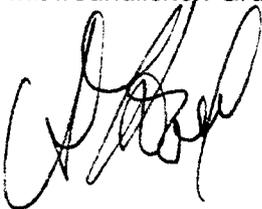
Zu 10:

Als zuständige Behörde ist das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz aufgefordert, alle rechtlich möglichen und zugleich verhältnismäßigen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen in den Luftreinhalteplan aufzunehmen.

Zu 11:

Beklagte in der noch ausstehenden Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Wiesbaden zum Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Wiesbaden ist das Land Hessen. Der Magistrat steht jedoch im Hinblick auf die Maßnahmenplanung in enger Abstimmung mit den Hessischen Ministerien.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name, possibly 'W. Schmid', written over the closing text.