



HESSISCHER LANDTAG

20. 04. 2018

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. h.c. Hahn (FDP) vom 22. März 2018

betreffend Standort der Luftmessstation Frankfurt Friedberger Landstraße und deren Vereinbarkeit mit den Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG und der 39. BImSchV

und

Antwort

der Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Vorbemerkung des Fragestellers:

Die Richtlinie 2008/50/EG regelt in Anhang III die Lage der Probenahmestellen für Messungen von Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxiden, Partikeln (PM₁₀ und PM_{2,5}), Blei, Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft. Die Richtlinie ist in der 39. BImSchV umgesetzt.

Dort gibt es klare Regelungen, welche Anforderungen die Messstellen erfüllen müssen, damit eine europaweit einheitliche Messung der Luftbelastung erfolgen kann. Diese Messungen sind die Grundlage für alle Maßnahmen der Luftreinhaltung, die zukünftig auch Fahrverbote enthalten können.

Vorbemerkung der Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz:

Mit der Einrichtung jeder neuen Luftmessstation veröffentlicht das für die Messung und Beurteilung der Luftqualität in Hessen zuständige Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) Details zu den Messstationen auf ihrer Internetseite, die bei einer Änderung z.B. der Lage oder der Messkomponenten angepasst werden.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Warum wurde die Messstation an dieser Stelle errichtet?

Im Jahr 1994 hat das für die Messung und Beurteilung der Luftqualität in Hessen zuständige Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, damals noch Hessische Landesanstalt für Umwelt, den Aufbau eines Sondermessnetzes zur Ermittlung der Stickstoffdioxidbelastung im Bereich von Verkehrsschwerpunkten mit der Einrichtung u.a. einer Messstation am Standort Frankfurt-Friedberger Landstraße abgeschlossen.

Die verkehrsbezogenen Luftmessstationen entsprachen den Vorgaben der EG-Richtlinie 85/203 (Richtlinie des Rates vom 7. März 1985 über Luftqualitätsnormen für Stickstoffdioxid). Nach Anhang III diente die Messstation vorrangig dem Ziel einer möglichst sicheren Beurteilung der Frage, inwieweit für den Einzelnen das Risiko einer über den Grenzwert hinausgehenden Belastung in Gebieten besteht, die vor allem durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflusst werden. Als Messpunkte sollten Stellen mit dem mutmaßlich höchsten Belastungsrisiko gewählt werden.

Frage 2. Für welche Länge des Straßenabschnitts sind die Messungen als repräsentativ anzusehen?

Konkrete Festlegungen zu den Standortkriterien von Luftmessstationen gab es in der RL EG/85/203 kaum. Nach Anhang III der Richtlinie wurde bei den Standorten der Luftmessstationen lediglich unterschieden zwischen

- Gebieten, die vor allem durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflusst werden und die folglich auf die Umgebung von Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen begrenzt sind;
- ausgedehntere Gebiete, in den auch stationäre Quellen wesentlich zur Verschmutzung beitragen.

Frage 3. Wie viele Personen wohnen in diesem Straßenabschnitt?

Um diese Frage beantworten zu können, wäre eine Beteiligung des für diesen Bereich zuständigen Einwohnermeldeamtes erforderlich, was innerhalb der vorgegebenen Frist nicht möglich ist.

Frage 4. Wie groß ist der Radius um den Messeinlass in dem die Luft frei strömen kann?

Die gemäß Anhang IV Nr. 1 der RL 85/203/EWG gebotene Entfernung des Probenahmekopfes von mindesten 0,5 Metern zu Gebäuden wurde berücksichtigt.

Frage 5. Wie weit entfernt sind mögliche Hindernisse, wie z.B. Gebäude, Balkone oder Bäume, die den Luftstrom beeinflussen könnten?

Die Entfernung beträgt drei Meter.

Frage 6. Wie groß ist der Abstand der Messstation zum Fahrbahnrand?

Der Abstand beträgt drei Meter.

Frage 7. Handelt es sich bei der Messstation um eine Messstation in der Nähe einer verkehrsreichen Kreuzung?

Nein.

Frage 8. Wenn ja, wie weit ist der Abstand vom Rand der verkehrsreichen Kreuzung?

./.

Frage 9. Welchen Einfluss hat Stop-and-Go-Verkehr auf die Emissionsmessungen an dieser Stelle?

Stop-and-Go-Verkehr hat grundsätzlich einen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Fahrzeugemissionen. D.h., Immissionsmessungen in der Nähe von Lichtsignalanlagen weisen aufgrund der Anfahrvorgänge höhere Schadstoffkonzentrationen im Vergleich zu Messstationen auf, bei denen der Verkehr mehr oder weniger flüssig vorbeifließen kann. Dennoch entsprechen diese Messstationen dann den EU-Vorgaben, wenn es sich bei den anliegenden Gebäuden um Wohngebäude handelt, wo die Bevölkerung dauerhaft den hohen Emissionen der Fahrzeuge ausgesetzt ist.

Frage 10. Welche Abweichungen von den Kriterien des Abschnitts C wurden nach den Verfahrensvorschriften des Abschnitts D dokumentiert?

Wie bereits in der Vorbemerkung erwähnt, dokumentiert das HLNUG alle Details zu den hessischen Luftmessstationen, die jederzeit im Internet abrufbar sind.

Die Details der Messstation Frankfurt-Friedberger Landstraße finden sich unter

<https://www.hlnug.de/?id=9231&station=715>

bzw. als eigenes Informationsblatt unter

<https://www.hlnug.de/fileadmin/scripts/recherche/info/FrankfurtFriedbergerLandstr.pdf>.

Wiesbaden, 6. April 2018

Priska Hinz