



AfD-Fraktion Gemeinderat Reutlingen Marktplatz 22 72764 Reutlingen

Stadt Reutlingen
Herrn Oberbürgermeister Thomas Keck
Marktplatz 22

72764 Reutlingen

**AfD-Fraktion im
Reutlinger Gemeinderat**

**Marktplatz 22
72764 Reutlingen**

Tel 0177 – 722 6356
eMail hs@ecofit.de
Webseite afd-gr-rt.de

, den 15.11.2019

Unsere Anfrage Nr. 6 zur Problematik Diesel, Fahrverbot und Standort der Messstation

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Keck,

die 39. BimSchVO sagt auf Seite 5 von 42 bei den Begriffsbestimmungen unter Punkt 22:
„Messstationen für den städtischen Hintergrund“ sind Messstationen an Standorten in städtischen Gebieten, an denen die Werte repräsentativ für die Exposition der städtischen Bevölkerung sind;

Und auf Seite 9: *“(1) Für die Festlegung des Standorts von Probenahmestellen, an denen die in § 12 Absatz 1 genannten Schadstoffe in der Luft gemessen werden, gelten die Kriterien der Anlage 3.”*

Und auf Seite 13: *“(1) Die zuständigen Behörden übermitteln dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit über die nach Landesrecht zuständige Behörde zur Weiterleitung an die Kommission für das jeweilige Jahr eine Aufstellung der ausgewiesenen Gebiete und Ballungsräume, in denen die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für einen bestimmten Schadstoff Emissionsbeiträgen aus natürlichen Quellen zuzurechnen sind. Sie fügen Angaben zu den Konzentrationen und Quellen sowie Unterlagen dafür bei, dass die Überschreitungen auf natürliche Quellen zurückzuführen sind.”*

Auf Seite 18 wird für die ortsfeste Messung von NOx und CO eine *“Unsicherheit”*, also Messtoleranz von 15% bestimmt.

Auf Seite 23 im Anhang 3 wird für die Ortsbestimmung der Probenahmestellen festgelegt:
“Der Ort von Probenahmestellen, an denen Messungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgenommen werden, ist so zu wählen, dass folgende Daten gewonnen werden:
– *Daten über **Bereiche** innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen, in denen **die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist;***

Der Ort von Probenahmestellen ist im Allgemeinen so zu wählen, dass die Messung von Umweltzuständen, die einen sehr kleinen Raum in ihrer unmittelbaren Nähe betreffen,

vermieden wird. Dies bedeutet, dass der Ort der Probenahmestelle so zu wählen ist, dass die Luftproben – soweit möglich – für die Luftqualität eines Straßenabschnitts von nicht weniger als 100 Meter Länge bei Probenahmestellen für den Verkehr und nicht weniger als 250 Meter x 250 Meter bei Probenahmestellen für Industriegebiete repräsentativ sind.

Die Probenahmestellen müssen grundsätzlich für eine Fläche von mehreren Quadratkilometern repräsentativ sein."

Und auf Seite 24: **"Probenahmestellen sollten möglichst auch für ähnliche Orte repräsentativ sein, die nicht in ihrer unmittelbaren Nähe gelegen sind."**

Ebenfalls auf Seite 24 unter der Überschrift "Kleinräumige Ortsbestimmung der Probenahmestellen" heißt es: "Soweit möglich ist Folgendes zu berücksichtigen: Der Luftstrom um den Messeinlass darf nicht beeinträchtigt werden, das heißt, bei Probenahmestellen an der Baufluchtlinie soll die Luft in einem Bogen von mindestens 270° oder 180° frei strömen. Im Umfeld des Messeinlasses dürfen keine Hindernisse vorhanden sein, die den Luftstrom beeinflussen, das heißt, der Messeinlass soll einige Meter von Gebäuden, Balkonen, Bäumen und anderen Hindernissen entfernt sein. ... **Der Messeinlass darf nicht in nächster Nähe von Emissionsquellen angebracht werden**, um die unmittelbare Einleitung von Emissionen, die nicht mit der Umgebungsluft vermischt sind, zu vermeiden. Die Abluftleitung der Probenahmestelle ist so zu legen, dass ein Wiedereintritt der Abluft in den Messeinlass vermieden wird. Bei allen Schadstoffen dürfen verkehrsbezogene Probenahmestellen zur Messung höchstens 10 Meter vom Fahrbahnrand entfernt sein; vom Fahrbahnrand verkehrsreicher Kreuzungen müssen sie mindestens 25 Meter entfernt sein. **Als verkehrsreiche Kreuzung gilt eine Kreuzung, die den Verkehrsstrom unterbricht und gegenüber den restlichen Straßenabschnitten Emissionsschwankungen (durch Stop-and-go-Verkehr) verursacht."**

Nun ist offensichtlich, dass der aktuelle Standort der Messstation im Ledergraben gegen mehrere dieser Festlegungen verstößt.

So sind die dort gemessenen Werte offensichtlich nicht

- a) "repräsentativ für die Exposition der städtischen Bevölkerung";
- b) ist in den uns vorliegenden Daten keine Messtoleranz von 15% berücksichtigt;
- c) werden am aktuellen Standort keine Werte gemessen, "denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist";
- d) als die Messstation noch am alten Feuerwehrmagazin stand, wurden niedrigere Werte gemessen, also ist auch die Vorgabe verletzt, dass "der Ort der Probenahmestelle so zu wählen ist, dass die Luftproben – soweit möglich – für die Luftqualität eines Straßenabschnitts von nicht weniger als 100 Meter Länge bei Probenahmestellen für den Verkehr ... repräsentativ sind";
- e) die dort gemessenen Werte sind also auf keinen Fall "für eine Fläche von mehreren Quadratkilometern repräsentativ".

Vor allem aber verstößt der aktuelle Standort massiv gegen folgende Festlegung aus Anhang 3 der 39. BimSchVO:

"Der Luftstrom um den Messeinlass darf nicht beeinträchtigt werden, das heißt, bei Probenahmestellen an der Baufluchtlinie soll die Luft in einem Bogen von mindestens 270° oder 180° frei strömen. Im Umfeld des Messeinlasses dürfen keine Hindernisse vorhanden sein, die den Luftstrom beeinflussen, das heißt, der Messeinlass soll einige Meter von Gebäuden, Balkonen, Bäumen und anderen Hindernissen entfernt sein."

Ganz im Gegenteil: die Messstation steht in einem Gebäudewinkel, nur 1,55 m von der Mauern des rechts von der Station stehenden Gebäudes Haus Nr. 82 oder 84 (keine Nr. am Haus) bzw. nur 80 cm von der Lärm- und Luftströmverhinderungsmauer mit dem Durchgang dahinter entfernt.

Und die Messstation steht genau auf Höhe einer Ampel für eine Linksabbiegerspur und einen Fußgängerüberweg. Diese Ampel unterbricht den Verkehrsstrom und verursacht massiv einen Stop-and-go-Verkehr. Damit ist der aktuelle Standort in Konflikt mit den folgenden Sätze aus Anlage 3 auf Seite 24:

"Bei allen Schadstoffen dürfen verkehrsbezogene Probenahmestellen zur Messung höchstens 10 Meter vom Fahrbahnrand entfernt sein; vom Fahrbahnrand verkehrsreicher Kreuzungen müssen sie mindestens 25 Meter entfernt sein. Als verkehrsreiche Kreuzung gilt eine Kreuzung, die den Verkehrsstrom unterbricht und gegenüber den restlichen Straßenabschnitten Emissionsschwankungen (durch Stop-and-go-Verkehr) verursacht."

Auf diesem Hintergrund stellen wir folgende Fragen:

1. Welche Behörde ist für die Aufstellung der Messstation am aktuellen Standort durch welche Verfügung auf Grund welcher Gutachten und Einschätzungen verantwortlich? Bitte fügen Sie der Antwort entsprechende Dokumente bei.
2. Welche politischen oder gerichtlichen Schritte hat die Stadt Reutlingen gegen die Aufstellung der Messstation am aktuellen Standort unternommen?
3. Wenn sie keine solchen Schritte unternommen hat: welche internen Dokumente, Vorgänge, Abwägungen haben die Stadtverwaltung von solchen Schritten abgehalten?
4. Wie beurteilt die Stadtverwaltung die in FOCUS vom 16.06.2019 von Gastautor Martin Schraag unter der Überschrift *"Diesel-Fahrverbote: Behörden verschweigen wichtige Details zu Messstationen"* erwähnte Kritik des Instituts für Umweltphysik Heidelberg an den Messungen am Stuttgarter Neckartor von *"systematischen Messfehler(n), ... die bis zu 50% des Messwertes betragen können."*?
5. Hat die Stadt belegbare Informationen, dass diese Einschätzung für das Messgerät in der Lederstraße ausgeschlossen werden kann?
6. Welche Kalibrierprotokolle der LUBW oder des TÜV Rheinland stehen der Stadt auf dem Amtsweg oder aus dem Gerichtsverfahren in der Sache Luftreinhaltung und Fahrverbot für das Messgerät in der Lederstraße zur Verfügung? An welchem Ort wurden die in der Messstelle eingesetzten Messgeräte geeicht. Am Standort an der Messstelle, im Labor

der LUBW oder sonst wo?

7. Uns liegt auszugsweise ein Gutachten der TÜV Rheinland Energy GmbH vom 27.06.2019 mit der Nr. 936/21246077/A vor, das unter 5.4.1.3 die Messstation Reutlingen Lederstraße-Ost beschreibt und die Anforderungen der 39. BImSchVO Anlage 3 C bewertet. Offensichtlich war kein Gutachter mit Meterstab vor Ort, denn: der Abstand der Probenahmestelle zum nächsten Gebäude ist mit 3,2 m *"gemäß Standortdokumentation"* angegeben.

Der Abstand zum Gebäude 82 bzw. 84, das rechts von der Messstation steht, beträgt lt. eigener Messung heute am 15.11.2019 jedoch 1,55 Meter und an der schmalsten Stelle zur dahinterliegenden Wand des Portals nur 80 Zentimeter.

Zudem behauptet das Gutachten anhand "der Fotografien aus der Standortdokumentation (ist) zu erkennen, dass der Messeinlass in einem Umkreis von 270° nicht beeinträchtigt ist" und "Die Anforderung der 39. BImSchV ist erfüllt."

Davon kann keine Rede sein – die Messstation steht in einer Nische und ist nach zwei Seiten völlig umstellt von dem Haus bzw. dem Portal und nach der dritten Seite zur Hälfte von der schräg nach vorne zur Straße hin laufenden Wand des Portals. (Siehe Skizze im PS)

Wir fragen die Stadtverwaltung: hat dieses Gutachten in der fachlichen juristischen Bewertung der Messstation je eine Rolle gespielt? Wenn ja, wann und wie hat sich die Stadt gegen die offensichtlich falschen Grundlagen und Bewertungen dieses Gutachtens gewehrt?

8. Auch die Dokumentation der LUBW der Probenahmestelle Reutlingen Lederstraße-Ost behauptet fälschlicherweise, dass der Luftstrom "um die Messeinlässe nicht beeinträchtigt" sei. Durch die Anordnung der Messstation in der Nische ist der Luftstrom natürlich massiv beeinträchtigt. Vor allem aber behauptet diese Dokumentation unter *"Besonderheiten am Standort"*, dass die *"nahe liegende Abbiegespur mit bedarfsgesteuerter Fußgängerampel ... in die verkehrsberuhigte Altstadt" führt* und *"als nicht verkehrsreich eingestuft"* wird. Die Dokumentation verschweigt hier wissentlich, dass diese Abbiegespur zu den Parkplätzen vor dem Matthäus-Alber-Haus und vor dem List-Gymnasium, vor allem aber zu den Tiefgaragen am Rathaus und Tübinger Tor mit zusammen ca. 330 Parkplätzen führt und die Einstufung als *"nicht verkehrsreich"* daher nicht haltbar, man könnte auch sagen: eine bewußte Lüge ist.

Weshalb hat die Stadtverwaltung in den ganzen letzten Jahren sich nicht gegen diese Bewertungen und Verstöße gegen die 39. BImSchV gewehrt?

9. Welche Argumente hat die Stadtverwaltung gegen die Schlussfolgerung von Ing. Schraag im FOCUS-Artikel "Offensichtlich vertrauen Richter den Behörden blind, entscheiden basierend auf Messdaten, ohne zu fragen, ob sie unter gesetzlich vorgeschriebenen Bedingungen zustande kamen. Es gibt aber meiner Ansicht nach keine ausreichende Kontrolle der LUBW."
10. Welche Argumente hat die Stadtverwaltung gegen die Schlussfolgerung im FOCUS-Artikel und die dazu führenden Ausführungen über die regelwidrige Aufstellung der

Messstationen: "Das Problem: So werden Messergebnisse verschärft. Meine persönliche Theorie dazu: Der TÜV wollte mit dieser Formulierung wohl die Problematik angesprochen haben, ohne den Auftraggeber LANUV zu offensichtlich in die Bredouille zu bringen."

11. Welche Argumente hat die Stadtverwaltung gegen die Schlussfolgerung im FOCUS-Artikel "Stattdessen bekennt sich das Umweltbundesamt (UBA) meines Erachtens sogar ganz offen zu diesem Gesetzesverstoß ... Das UBA verschleiern dabei, dass es sich hierbei gerade um die Messstationen handelt, deren Messwerte zu Fahrverbotsurteilen führten."
12. Inwieweit fließt das Messergebnis der Messstation der Pomologie (Messstation für den städt. Hintergrund) in die Beurteilung der Luftqualität des Ballungsbereichs der die Bevölkerung ausgesetzt ist in die Messwerte, die Grundlage des Klageverfahrens des Landes Baden-Württ. u. Stadt Reutlingen waren, ein?

Vgl. Bericht des TÜV Rheinland v. 27.06.2019 Nr. 936/21246077/A Seite 13:

"Anmerkung zu Abschn. B Punkt 1b. Für die verschiedenen Anforderungen der Punkte 1a bis 1f des Abschnitts B der Anlage 3 der 39. BImSchV, die vor **allem die Repräsentativität der Messstellen betreffen, existieren keine Festlegungen mit welchen Methoden die Stationsauswahl zu erfolgen hat bzw. wie der Nachweis der jeweiligen Anforderungen zu erbringen ist. Es ist daher, im Gegensatz zu den sehr konkreten und messbaren Kriterien nach Abschnitt C, schwierig abschließend zu beurteilen, ob eine Probenahmestelle die Anforderungen nach Abschnitt B erfüllt. Lt. TZ 4.1. Abs. 3 des TÜV Berichts wird die von der LUBW angewandte Definition von Repräsentativität nicht übernommen, da sie sich lediglich am Jahresgrenzwert von $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ orientiert und die relativen Konzentrationsunterschiede zwischen den Messpunkten, die aus gutachterlicher Sicht als entscheidend zur Beurteilung der Repräsentativität betrachtet werden, unberücksichtigt lässt"**

Es müssten Simulationsdarstellungen erstellt werden aus denen sich die Veränderung der Schadstoffe in der Luftqualität ersichtlich ist, analog der Darstellung der Nationalen Akademie der Wissenschaften Leopoldina vom April 2019 zum ZOB Reutlingen. Hier ist eindeutig ersichtlich, dass höhere NO_2 Werte als $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ nur direkt am Fahrbahnrand gemessen werden und mit weiterer Entfernung vom Fahrbahnrand in Bereichen in denen sich die Bevölkerung überwiegend aufhält keine Überschreitung zu verzeichnen ist. Die an der Messstelle gemessenen NO_2 Werte müssten angepasst werden an die durch Simulationsdarstellungen ermittelten Werte, dafür gibt es jedoch lt. TÜV Rheinland keine gesetzliche Regelung. Deshalb muss man sich die Frage stellen wie die für das Klageverfahren zugrunde gelegten NO_2 Werte ermittelt wurden.

13. In welcher Höhe sind in den Jahren 2017 bis 2019 bei der Stadtverwaltung Kosten angefallen in Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan Reutlingen bezüglich der Messstelle Lederstraße Ost (bitte Aufstellung nach Jahren, eigene Kosten, Kosten für Gutachter oder Berater, Gerichtskosten, Anwaltskosten, andere Kosten für Maßnahmen zur Abwendung von Fahrverboten, schon heute absehbare zukünftige Kosten beifügen)?
14. Waren auf Grund der Messwerte in Reutlingen schon Strafzahlungen an die EU oder den Bund fällig? Wenn ja, in welcher Höhe?

15. Falls die Stadtverwaltung Gutachten oder Beratungsaufträge zu der Problematik vergeben hat, bitten wir um Veröffentlichung der genauen Formulierung der Aufträge und des Auftragsumfangs.
16. Nach einer mündlichen Mitteilung von Teilnehmern der Anti-Fahrverbots-Demos in Reutlingen erfasst die Messstation im Ledergraben auch Verkehrszahlen, "die aber weder von der Stadt noch vom Land veröffentlicht würden". Wir bitten um die Übermittlung dieser Daten aus den letzten 5 Jahren.
17. Und, die drängendste Frage zum Schluss: warum hat die Stadtverwaltung bisher nicht dran gedacht, die 8 Scheiben in der Lärmschutzwand auszubauen, damit die Luft besser zirkulieren kann? Diese Maßnahme wäre der (fast) kostenlose Test, wie der vom Gemeinderat beschlossene Abbruch des Lärmschutzportals sich auswirken wird.

Wir fordern die Stadtverwaltung auf, die Scheiben umgehend abzuschrauben (8 Scheiben à 8 Inbusschrauben). Wir als AfD-Fraktion können diese Arbeit gerne ehrenamtlich und materialschonend übernehmen. Wenn das Portal nach jüngstem Gemeinderatsbeschluss eh' bald abgebrochen wird, sollte einer kurzfristigen Entfernung der Scheiben nichts im Wege stehen.

Die Vermeidung von Fahrverboten und von Strafzahlungen gehört zu den drängendsten und vorrangigsten Aufgaben der Gemeinde. Der zentrale Auftrag aus § 1 (2) GemO "Die Gemeinde fördert in bürgerschaftlicher Selbstverwaltung das gemeinsame Wohl ihrer Einwohner und erfüllt die ihr von Land und Bund zugewiesenen Aufgaben." kann nicht darin bestehen, falsch aufgestellte Messstationen mit überhöhten Werten zu tolerieren, große Teile ihrer Bürger zu enteignen, ihnen die Mobilität unzumutbar zu erschweren und aus dem Gemeindegeld ideologisch motivierte Strafzahlungen zu leisten.

Für die Beantwortung dieser Fragen im Voraus besten Dank,
mit freundlichen Grüßen

H. Schrade

Hansjörg Schrade

PS: Skizze

