

Antrag

der Abg. Anton Baron u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Stickoxid (NO_x)-Messungen des Karlsruher Instituts für Technologie in Stuttgart und deren Bewertung

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Vorgaben betreffend die Messmethode und die räumliche Lage der Messstelle bzw. Sensoren zur Fahrbahn die maßgebende technische Norm vorsieht (bitte die Bezeichnung der Norm und deren wesentlichen Inhalt nennen), entsprechend welcher heute im Stuttgarter Stadtgebiet Daten zur Schadstoffbelastung der Luft erhoben werden;
2. was in dieser Norm über Luftzirkulation in der unmittelbaren Nähe der Messstelle sowie über die innerhalb der Norm noch zulässige Entfernung der Sensoren von der Fahrbahnoberfläche und vom Fahrbahnrand ausgesagt wird;
3. welche Behörde seit wann für die im Stadtgebiet Stuttgart durchgeführten Messungen der Schadstoffbelastung der Luft zuständig ist (unter Darstellung, wie diese Messungen praktisch ablaufen, auf welchem physikalischen Prinzip sie beruhen und wer sie nach welcher Methodik auswertet);
4. welche kleinräumigen Daten über Luftbewegungen und den natürlichen Abbau von Luftschadstoffen im Stuttgarter Talkessel ihr vorliegen (insbesondere unter Darstellung, was über die Schichtung und Bewegung der Luft vom Erdboden bis in 50 m Höhe über dem Erdboden bekannt ist und was über die Dauerhaftigkeit von Stickoxiden unter realen Wetterbedingungen bekannt ist);
5. ob in letzterer Hinsicht (vgl. Ziffer 4) am Neckartor irgendwelche Auffälligkeiten bekannt sind;

6. ob und von wem und mit welchem Ergebnis nach ihrer Kenntnis im Stuttgarter Stadtgebiet Messungen der Konzentration von Stickoxid und Feinstäuben bei den bestehenden Messstellen, aber jeweils in einer Entfernung von 25 bis 50 m Entfernung vom Straßenrand und in vier bis 30 m Höhe über der Fahrbahn oder ebenerdig mit mehreren, räumlich verteilten Messgeräten gleichzeitig, vorgenommen worden sind;
7. ob ihr die auf FOCUS online am 20. November 2017 unter dem Titel „Stickoxid-Werte in Stuttgart: Wissenschaftler stellen Messdaten in Frage“ veröffentlichten Messergebnisse des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) bekannt sind und ob sie die Einschätzung der in dem Artikel zitierten Wissenschaftler betreffend der Diskussion um den Dieselmotor bzw. über die Sinnhaftigkeit oder Nicht-Sinnhaftigkeit von Fahrverboten teilt;
8. welche Folgerungen und ggf. Anregungen auf politischen Handlungsbedarf sie aus der Feststellung eines KIT-Wissenschaftlers in dem unter Ziffer 7 genannten FOCUS-Artikel zieht, welcher feststellt, „an einem Gasherd werden beim Kochen NO₂-Spitzenwerte bis über 4.000 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft gemessen“;
9. wie der dieselbetriebene Fuhrpark (Transportfahrzeuge und Baustellengerät) der verschiedenen Baustellen des Bahnprojekts Stuttgart 21 im Falle von durch NOx-Grenzwertüberschreitungen begründeten Fahrverboten für Dieselfahrzeuge in der Region Stuttgart behandelt würde (unter Darstellung, was der Landesregierung über den Beitrag dieses Fuhrparks zur regionalen Luftbelastung bekannt ist);
10. ob, wann und mit welchen Ergebnissen bisher Messungen der Luftbelastung in den von Fahrgästen frequentierten unterirdischen Anlagen (z. B. unterirdischen Bahnhöfen) des Stuttgarter Verkehrsnetzes als den am tiefsten gelegenen und mutmaßlich am wenigsten natürlich durchlüfteten öffentlichen Zugangsbereichen des Stadtgebiets vorgenommen wurden;

II.

1. ein unabhängiges, sachkompetentes Institut von außerhalb Baden-Württembergs mit Messreihen zu beauftragen, um die Ergebnisse der Messungen des KIT nachzuvollziehen und so zu überprüfen, inwieweit die Aussagen der KIT-Wissenschaftler sachlich zutreffend sind;
2. zu prüfen, inwieweit die von den KIT-Wissenschaftlern angewandten Mess- und Auswertungsmethoden mit den technischen Normen vereinbar sind, nach denen heute offiziell die Luftschadstoffbelastung gemessen wird;
3. sollten sich die Aussagen der KIT-Wissenschaftler als zutreffend erweisen, die Voraussetzungen zu überprüfen, unter denen die aktuelle dritte Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Region Stuttgart konzipiert wurde;
4. wissenschaftlich fundiert zu klären, inwieweit die verbreitete mediale Darstellung einer angeblich akut gesundheitsgefährdenden Stuttgarter Stadtluft den Tatsachen entspricht oder ob sie eine durch Tatsachen nicht zu begründende Dramatisierung darstellt und dabei ausschließlich reale Problemlagen zu identifizieren (d. h. ob durch die unabhängig gemessene NOx-Belastung eine nachweisbare gesundheitliche Beeinträchtigung besteht) sowie unter Einbeziehung der von der Landesregierung beauftragten unabhängigen Messungen den Luftreinhalteplan auf seine Tauglichkeit zur Lösung ausschließlich realer Problemlagen zu überprüfen und – sollte der Plan untauglich sein – von einer Umsetzung desselben abzusehen.

21. 11. 2017

Baron, Gögel, Stauch,
Dr. Meuthen, Palka AfD

Begründung

Am 20. November 2017 erschien in FOCUS online ein Text, in welchem Wissenschaftler des Karlsruher Instituts für Technologie folgende beachtenswerten inhaltlichen Aussagen treffen: Erstens: Angehörige des KIT haben unter Beteiligung des „KIT-Messingenieurs“ P. in Stuttgart eigenständig Messungen zum NO_x-Gehalt der Außenluft durchgeführt und kommen bei einer Modifikation der offiziellen Messmethoden zu deutlich weniger dramatischen Ergebnissen als den in der Presse diskutierten offiziellen Ergebnissen. Zweitens: Die vom KIT durchgeführten „Messungen zeigen, dass sich die Stickoxidwerte schon in 20 bis 25 Meter von den Straßen weg halbieren.“ Die tatsächliche Belastung an bewohnten Gebäuden unterscheidet sich möglicherweise deutlich von der Belastung an der offiziellen Messstelle. Drittens: Am Neckartor „kamen [die KIT-Angehörigen] dabei, verteilt über mehrere Stationen, auf einen Mittelwert von 35 Mikrogramm. Der läge gerade noch innerhalb der zulässigen Werte.“ Eine Aufteilung der Messung auf mehrere Geräte an derselben Messstelle, so ist zu verstehen, könne durchaus Messwerte innerhalb der zulässigen Grenzwerte ergeben. Viertens: Auf einer Fußgängerbrücke, die über die sechsspurige Bundesstraße (B) 14 führt, „seien die Messwerte um ein Drittel geringer als die offiziellen“, auch in den angrenzenden Straße seien die Messwerte deutlich geringer, so „in der angrenzenden Schubartstraße 60 Prozent geringer (...) als die an der Messstelle Neckartor. (...) Schon im dritten Stock sinke die NO_x-Belastung um etwa 30 Prozent.“ Die offizielle gemessene Belastung konzentrierte sich offenbar in unmittelbarer Nähe der Fahrbahn. In Innenräumen halbierte sich die Belastung nochmals um die Hälfte. Fünftens: „An einem Gasherd werden beim Kochen NO₂-Spitzenwerte bis über 4.000 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft gemessen.“ Diese Aussage legt im Hinblick auf die NO_x-Belastung der Atemluft nahe, dass sogar gewöhnliche, gesetzlich nicht regulierte Haushaltstätigkeiten oder natürliche und technische Vorgänge, in denen z. B. elektrische Hochspannung Bestandteile der Luft oxidiert (Schweißen, Stromabnehmer, Blitze etc.), gegebenenfalls für die Bevölkerung eine dem Autoverkehr vergleichbare Relevanz zeigen können. Diese Aussagen von Forschern des KIT fordern auf, die bisherige Beurteilung der Landesregierung betreffend eine Gesundheitsgefährdung durch den NO_x-Gehalt der Stuttgarter Stadtluft zu überprüfen und gegebenenfalls zu revidieren.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 25. Januar 2018 Nr. 4-0141.5/309 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Soziales und Integration, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau und dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

I. zu berichten,

- 1. welche Vorgaben betreffend die Messmethode und die räumliche Lage der Messstelle bzw. Sensoren zur Fahrbahn die maßgebende technische Norm vorsieht (bitte die Bezeichnung der Norm und deren wesentlichen Inhalt nennen), entsprechend welcher heute im Stuttgarter Stadtgebiet Daten zur Schadstoffbelastung der Luft erhoben werden;*
- 2. was in dieser Norm über Luftzirkulation in der unmittelbaren Nähe der Messstelle sowie über die innerhalb der Norm noch zulässige Entfernung der Sensoren von der Fahrbahnoberfläche und vom Fahrbahnrand ausgesagt wird;*

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Amtliche Messungen der Luftschadstoffbelastung haben den rechtlichen Vorgaben der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) zu entsprechen.

Die Konzentrationen von Stickstoffdioxid und Stickstoffoxiden werden gemäß Anlage 6 der 39. BImSchV mit dem Referenzverfahren gemäß DIN EN 14211:2012, Ausgabe November 2012, „Außenluft – Messverfahren zur Bestimmung der Konzentration von Stickstoffdioxid und Stickstoffmonoxid mit Chemilumineszenz“ durchgeführt.

Die Auswahl der verkehrsnahen Messstandorte erfolgt gemäß Anlage 3 der 39. BImSchV in Bereichen, „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 verkehrsnahen Probenahmestellen ist ferner so zu wählen, „dass die Luftproben – soweit möglich – für die Luftqualität eines Straßenabschnitts von nicht weniger als 100 Meter Länge“ repräsentativ sind. Der Messeinlass muss sich in einer Höhe zwischen 1,5 Meter (Atemzone) und 4 Meter über dem Boden befinden. Verkehrsbezogene Probenahmestellen dürfen höchstens 10 Meter vom Fahrbahnrand entfernt sein. Ein Mindestabstand ist nicht vorgeschrieben. Es gibt keine Vorgaben zum Abstand zwischen Fahrbahnoberfläche und Messeinlass. Der Luftstrom um den Messeinlass darf nicht beeinträchtigt werden, d. h. bei Probenahmestellen an der Baufluchtlinie soll die Luft in einem Bogen von mindestens 270° oder 180° frei strömen. Ferner dürfen im Umfeld des Messeinlasses keine Hindernisse vorhanden sein, die den Luftstrom beeinflussen. Probenahmestellen sollen mindestens 0,5 Meter vom nächsten Gebäude entfernt sein.

Die Messstelle Stuttgart Am Neckartor erfüllt die Anforderungen an amtliche Messungen gemäß 39. BImSchV. Eine umfangreiche Dokumentation „Stuttgart Am Neckartor 2004 bis 2016 – Messergebnisse an und im Umfeld der Messstelle“ ist über die Homepage der Landesanstalt für Umwelt (LUBW) verfügbar.

3. welche Behörde seit wann für die im Stadtgebiet Stuttgart durchgeführten Messungen der Schadstoffbelastung der Luft zuständig ist (unter Darstellung, wie diese Messungen praktisch ablaufen, auf welchem physikalischen Prinzip sie beruhen und wer sie nach welcher Methodik auswertet);

Messungen zur Luftschadstoffbelastung werden in Baden-Württemberg seit 2006 von der LUBW durchgeführt und dokumentiert.

Die Messungen von Stickstoffdioxid werden entsprechend der in der 39. BImSchV festgelegten Referenzmethode mit Chemilumineszenz oder gleichwertigen Verfahren, z. B. Passivsammlern für den Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid, durchgeführt.

Die Probenahme und Analyse erfolgt mit einem eignungsgeprüfem Gasanalysator MLU Modell 200A.

An einigen Standorten werden zur Messung des Jahresmittelwertes von Stickstoffdioxid auch Passivsammler eingesetzt. Sie können relativ einfach, z. B. an den Masten von Straßenlaternen, angebracht werden und benötigen keine Stromzufuhr. Der Passivsammler besteht aus einem Glasröhrchen von etwa 7,5 cm Länge, das an einem Ende mit einer Polyethylenkappe verschlossen ist. In der Kappe ist ein alkalisch beschichteter Glasfaserfilter eingelegt.

4. *welche kleinräumigen Daten über Luftbewegungen und den natürlichen Abbau von Luftschadstoffen im Stuttgarter Talkessel ihr vorliegen (insbesondere unter Darstellung, was über die Schichtung und Bewegung der Luft vom Erdboden bis in 50 m Höhe über dem Erdboden bekannt ist und was über die Dauerhaftigkeit von Stickoxiden unter realen Wetterbedingungen bekannt ist);*
5. *ob in letzterer Hinsicht (vgl. Ziffer 4) am Neckartor irgendwelche Auffälligkeiten bekannt sind;*

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich entstehen Stickstoffoxide (NO_x) bei allen Verbrennungsprozessen mit Luft. Zunächst wird bei der Verbrennung überwiegend Stickstoffmonoxid (NO) gebildet. Dieses wird in der Atmosphäre zu Stickstoffdioxid (NO₂) oxidiert. Die Umwandlungszeit hängt von der Temperatur, der Sonneneinstrahlung und den Konzentrationen anderer Stoffe, insbesondere Ozon, ab. Im Sommer und tagsüber erfolgt die Umwandlung rasch (im Bereich weniger Minuten), im Winter und nachts wesentlich langsamer. Stickstoffdioxid wandelt sich letztlich in Nitrat (als Bestandteil von Partikeln PM10) um. Diese Umwandlung ist langsamer als die oben beschriebene und findet im Bereich mehrerer Stunden statt. Feinstaubpartikel wiederum haben Verweilzeiten im Bereich einer Woche. Sie können daher über weite Strecken verfrachtet werden. Im Wesentlichen geschieht eine Auswaschung durch Regen.

Der Landesregierung liegen keine weitergehenden, kleinräumigen Daten über Luftbewegungen im Stuttgarter Talkessel vor. Auffälligkeiten an der Messstelle Stuttgart Am Neckartor sind nicht bekannt.

6. *ob und von wem und mit welchem Ergebnis nach ihrer Kenntnis im Stuttgarter Stadtgebiet Messungen der Konzentration von Stickoxid und Feinstäuben bei den bestehenden Messstellen, aber jeweils in einer Entfernung von 25 bis 50 m Entfernung vom Straßenrand und in vier bis 30 m Höhe über der Fahrbahn oder ebenerdig mit mehreren, räumlich verteilten Messgeräten gleichzeitig, vorgenommen worden sind;*

Im Zuge der Einrichtung neuer Messstellen richtet die LUBW Profilmessungen im näheren Umfeld der neuen Messstelle ein. Mit den Profilmessungen wird überprüft, ob der ausgewählte Messabschnitt nach den Vorgaben der 39. BImSchV räumlich repräsentativ ist. Entsprechende Untersuchungen wurden auch für alle Messpunkte der LUBW im Stuttgarter Stadtgebiet durchgeführt. Die Ergebnisse der Profilmessungen werden in den jährlichen Spotmessberichten der LUBW aufbereitet und können über die Homepage der LUBW abgerufen werden.

Weitere, vertiefte Untersuchungen des Standortes hat die LUBW bzw. ihre Vorgängerorganisation für die räumlichen Konzentrationsverläufe von Stickstoffdioxid im Bereich der Messstelle Am Neckartor bereits in den Jahren 2004 bis 2006 durchgeführt und die Ergebnisse veröffentlicht. Zuletzt hat die LUBW diese Messungen erneut in den Jahren 2016 und 2017 durchgeführt. Dabei wurden auch die Konzentration von Stickstoffdioxid entlang der B 14 sowie in einer Nebenstraße zur Messstelle Stuttgart Am Neckartor gemessen.

Weiter sind Untersuchungen der Universität Stuttgart bekannt, welche im Umfeld der Messstelle Stuttgart Am Neckartor Messungen der Stickstoffdioxid-Konzentration senkrecht zur Hauptfahrtrichtung auf der B 14 (d. h. in Nebenstraßen und im Schlosspark) sowie in verschiedenen Höhen über der Fahrbahn vorgenommen hat.

Alle Untersuchungen belegen, dass die Schadstoffkonzentration mit zunehmender Entfernung von der Emissionsquelle, in diesem Fall den Hauptachsen des Straßenverkehrs, abnehmen. Dies gilt gleichermaßen für die Horizontale, wie die Vertikale. In Abhängigkeit vom Immissionsniveau werden die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte daher oft schon in Parallelstraßen eingehalten. Die Messungen der LUBW bestätigen darüber hinaus, dass die an der Messstelle Stuttgart Am Neckartor festgestellten Belastungen entlang der B14 für deutlich

mehr als 100 Meter repräsentativ sind. Sie stützen daher die Berechnungsergebnisse des Gesamtwirkungsgutachtens für die Landeshauptstadt Stuttgart, welches im Zuge der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans erstellt wurde und wonach im Jahr 2016 an ca. 70 Kilometern Überschreitungen des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid auftraten.

7. ob ihr die auf FOCUS online am 20. November 2017 unter dem Titel „Stickoxid-Werte in Stuttgart: Wissenschaftler stellen Messdaten in Frage“ veröffentlichten Messergebnisse des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) bekannt sind und ob sie die Einschätzung der in dem Artikel zitierten Wissenschaftler betreffend der Diskussion um den Dieselmotor bzw. über die Sinnhaftigkeit oder Nicht-Sinnhaftigkeit von Fahrverboten teilt;

Der Artikel ist der Landesregierung bekannt und sie steht im Austausch mit dem leitenden Wissenschaftler Prof. Dr. Koch.

Die im Artikel beschriebenen Messungen entsprechen den Vorgaben der 39. BImSchV (vgl. Frage I. 1.) an entscheidenden Punkten nicht. So war der in den Medien genannte Messzeitraum mit zwei Tagen deutlich zu niedrig zur Ermittlung eines gültigen Jahresmittelwertes. Auch erfolgten die Messungen nicht ausschließlich, wie in Anlage 3 der 39. BImSchV gefordert, am „Punkt der höchsten Belastung“. Die Messungen des KIT haben somit lediglich orientierenden Charakter, können aber nicht zur Frage der Einhaltung der Grenzwerte herangezogen werden. Weiter ist, wie unter Frage 6 dargestellt, die Erkenntnis, dass die Schadstoffbelastung mit zunehmender Entfernung von der Quelle geringer wird, allgemein bekannt.

Die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler haben lediglich die beschriebenen Messungen vorgenommen. Zu den für die Luftreinhaltung wirksamen Instrumenten, ihren verkehrlichen Auswirkungen (z. B. Ausweichverhalten) und ihrer Verhältnismäßigkeit legen die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler keine eigenen Erkenntnisse vor.

8. welche Folgerungen und ggf. Anregungen auf politischen Handlungsbedarf sie aus der Feststellung eines KIT-Wissenschaftlers in dem unter Ziffer 7 genannten FOCUS-Artikel zieht, welcher feststellt, „an einem Gasherd werden beim Kochen NO₂-Spitzenwerte bis über 4.000 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft gemessen“;

Bekannt ist, dass bei der offenen Verbrennung von Erdgas oder anderen Kohlenwasserstoffen Stickstoffoxide entstehen. Insofern erscheint es möglich, dass an einem Gasherd in unmittelbarer Nähe zur Flamme kurzzeitig Spitzenwerte bis über 4.000 µg/m³ auftreten können. Ein Vergleich derartiger Spitzenbelastungen mit den auf die Außenluft bezogenen Immissionsgrenzwerten oder den vom Ausschuss für Innenraumrichtwerte (AIR, vormals Ad-hoc-Arbeitsgruppe Innenraumrichtwerte der Obersten Landesgesundheitsbehörden und des Ausschusses für Innenraumhygiene beim Umweltbundesamt) herausgegebenen Richtwerte ist irreführend und nicht zulässig. Es ist im Normalbetrieb vielmehr davon auszugehen, dass solche Konzentrationen nicht in der gesamten Raumluft für längere Zeit anzutreffen sind.

Der Betrieb von Gasherden oder Gasthermen in Innenräumen kann nur dort genehmigt werden, wo ausreichende Lüftungsmöglichkeiten vorhanden sind. Die Aufstellung von Gasgeräten und Abgasanlagen sowie deren Inbetriebnahme erfolgt daher durch Vertragsinstallationsunternehmen. Dabei werden die Landesbauordnung (LBO), die Landesfeuerungsverordnung Baden-Württemberg (FeuVO) sowie technische Regelwerke für die Gasinstallation eingehalten.

9. *wie der dieselbetriebene Fuhrpark (Transportfahrzeuge und Baustellengerät) der verschiedenen Baustellen des Bahnprojekts Stuttgart 21 im Falle von durch NO_x-Grenzwertüberschreitungen begründeten Fahrverboten für Dieselfahrzeuge in der Region Stuttgart behandelt würde (unter Darstellung, was der Landesregierung über den Beitrag dieses Fuhrparks zur regionalen Luftbelastung bekannt ist);*

Die Landesregierung sieht vor, den Lieferverkehr von emissionsabhängigen Verkehrsbeschränkungen bis 31. Dezember 2021 auszunehmen. Davon würden auch die genannten Fahrzeuge erfasst. Die Emissionen der Bauarbeiten des Bahnprojekts Stuttgart 21 werden nicht separat erfasst.

10. *ob, wann und mit welchen Ergebnissen bisher Messungen der Luftbelastung in den von Fahrgästen frequentierten unterirdischen Anlagen (z. B. unterirdischen Bahnhöfen) des Stuttgarter Verkehrsnetzes als den am tiefsten gelegenen und mutmaßlich am wenigsten natürlich durchlüfteten öffentlichen Zugangsbereichen des Stadtgebiets vorgenommen wurden;*

Von der LUBW werden keine amtlichen Messungen der Luftbelastung in den von Fahrgästen frequentierten unterirdischen Anlagen des Stuttgarter Verkehrsnetzes durchgeführt. Gemäß der für die Außenluft geltenden 39. BImSchV erfolgen Messungen der Luftqualität u. a. in Bereichen, „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“. Für unterirdische Bahnhöfe ist die Anwendung der 39. BImSchV nicht vorgesehen.

Dass in U-Bahnhöfen erhöhte Schadstoffbelastungen, insbesondere mit Feinstaub PM10 erreicht werden, ist allgemein bekannt. Dabei muss die durchschnittliche Verweildauer der Bürgerinnen und Bürger in unterirdischen U-Bahnssystemen einbezogen werden. Gerade in der Region Stuttgart verkehren die Bahnen über weite Teile des Netzes oberirdisch, d. h. in Bereichen für die keine kritische Feinstaubbelastung angenommen werden kann. Über geeignete und langfristige Messungen in U-Bahnhöfen, welche auf ein schwerwiegendes Problem mit Handlungsbedarf schließen lassen, liegen keine Informationen vor.

II.

1. *ein unabhängiges, sachkompetentes Institut von außerhalb Baden-Württembergs mit Messreihen zu beauftragen, um die Ergebnisse der Messungen des KIT nachzuvollziehen und so zu überprüfen, inwieweit die Aussagen der KIT-Wissenschaftler sachlich zutreffend sind;*

Die amtlichen Messungen der LUBW erfüllen die rechtlichen Vorgaben der 39. BImSchV. Es besteht kein Anlass hieran zu zweifeln und die Messergebnisse des KIT zu überprüfen.

2. *zu prüfen, inwieweit die von den KIT-Wissenschaftlern angewandten Mess- und Auswertungsmethoden mit den technischen Normen vereinbar sind, nach denen heute offiziell die Luftschadstoffbelastung gemessen wird;*

Die von den KIT-Wissenschaftler/-innen angewandten Mess- und Auswertungsmethoden entsprechen u. a. in Bezug auf die Auswahl des Messortes sowie die Messdauer nicht den Vorgaben an amtliche Messungen der 39. BImSchV. Weitere Prüfungen hierzu sind nicht erforderlich.

3. *sollten sich die Aussagen der KIT-Wissenschaftler als zutreffend erweisen, die Voraussetzungen zu überprüfen, unter denen die aktuelle dritte Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Region Stuttgart konzipiert wurde;*

Die Untersuchungen des KIT haben nicht zu einem Erkenntnisgewinn oder veränderten Sachverhalt in Bezug auf die Grundlagen für die Erstellung eines Luftreinhalteplans geführt. Vielmehr bestätigen die amtlichen Messungen der LUBW in Verbindung mit den Berechnungen des Gesamtwirkungsgutachtens für Stuttgart,

dass die Immissionsgrenzwerte an zahlreichen straßennahen Wohnbereichen nicht eingehalten werden. Es besteht die dringende Notwendigkeit, wirksame Maßnahmen zur Minderung der Luftschadstoffbelastung und zur schnellstmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu ergreifen.

4. wissenschaftlich fundiert zu klären, inwieweit die verbreitete mediale Darstellung einer angeblich akut gesundheitsgefährdenden Stuttgarter Stadtluft den Tatsachen entspricht oder ob sie eine durch Tatsachen nicht zu begründende Dramatisierung darstellt und dabei ausschließlich reale Problemlagen zu identifizieren (d. h. ob durch die unabhängig gemessene NO_x-Belastung eine nachweisbare gesundheitliche Beeinträchtigung besteht) sowie unter Einbeziehung der von der Landesregierung beauftragten unabhängigen Messungen den Luftreinhalteplan auf seine Tauglichkeit zur Lösung ausschließlich realer Problemlagen zu überprüfen und – sollte der Plan untauglich sein – von einer Umsetzung desselben abzusehen.

Luftreinhaltepläne zielen auf die schnellstmögliche und flächendeckende Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte ab. Hierbei gilt es wirksame Maßnahmen zu identifizieren und umzusetzen. Die Wirkung wird dabei gutachterlich untersucht. Auch der Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Stuttgart entspricht dieser Vorgehensweise. Es besteht daher kein Grund seine Tauglichkeit zu bezweifeln.

Zur gesundheitlichen Begründung dieses Grenzwertes wird auf die Antworten 4 und 5 zu der Landtagsdrucksache 16/2857 verwiesen, in der die Wirkungen erhöhter Stickstoffdioxidkonzentrationen ausführlich beschrieben wurden.

Hermann
Minister für Verkehr