



An die Stuttgarter Presse

Feinstaubalarm – Maßnahme zum Gesundheitsschutz oder politischer Aktio- nismus ?

Das Wichtigste in Kürze:

- Die Ziele des Feinstaubalarms wurden nicht erreicht. Der EU-Grenzwert für PM 10 kann auch im Jahr 2016 trotz sehr günstiger Wetterbedingungen im Jahresverlauf nicht eingehalten werden.
- Die Erkennung von Alarmierungssituationen war unzuverlässig. Bis zum Oktober 2016 wurde bei 40 Tagen mit Grenzwertüberschreitung nur an 19 Tagen tatsächlich Alarm ausgelöst. Die ausschließliche Fixierung der Alarmkriterien auf die meteorologische Situation ohne Berücksichtigung der tatsächlichen Messwerte hat sich nicht bewährt.
- Der Alarm ist nur auf die Konzentration von PM10 ausgerichtet. Andere Schadstoffe wie NO₂ oder Ozon bleiben außen vor, obwohl insbesondere bei NO₂ die EU-Grenzwerte noch wesentlich deutlicher überschritten werden als bei Feinstaub.
- Massive Gesundheitsprobleme gibt es auch unterhalb der von der EU vorgeschriebenen 'politischen' Grenzwerte, d.h. Maßnahmen wie die Alarmierung, die nur auf die Einhaltung der EU-Grenzwerte ausgerichtet sind, können das grundsätzliche Schadstoff-Problem nicht lösen. Im Übrigen tragen hohe Schadstoffkonzentrationen auch zur Klimaerwärmung bei.
- Noch feinere Stäube wie PM_{2,5} oder Ultrafeinstäube werden nicht berücksichtigt und noch nicht einmal gemessen, obwohl die Gesundheitsgefahr steigt, je kleiner die Partikel sind. Moderne Motoren stoßen gerade im untersten Größenbereich ungefiltert besonders viele Feinstaubpartikel aus.
- Der Alarm und die Maßnahmen sind sehr stark auf die Stadt Stuttgart ausgerichtet. Es ist aber der gesamte Ballungsraum betroffen, wie die Messwerte zeigen.

Fazit:

- Wir benötigen grundsätzlich ein Gesamtkonzept zur Senkung der Emissionen aller relevanten Schadstoffe im gesamten Ballungsraum Stuttgart, nicht nur bei austauscharmen Wetterlagen und nicht nur für die PM10-Brennpunkte wie das Neckartor in Stuttgart. Dies wird ohne eine grundlegende Verkehrswende mit deutlich weniger Kfz-Verkehr nicht gehen. KUS und VCD haben genügend Vorschläge dazu gemacht, wie dies zu schaffen wäre.
- Bei austauscharmen Wetterlagen benötigen wir eine verlässliche, technisch und juristisch saubere und von den Maßnahmen her wirkungsvolle Alarmierungsregelung während des ganzen Jahres für die gesamte Region unter Berücksichtigung aller relevanten Schadstoffe, basierend auf meteorologischen Vorhersagen und der gemessenen Werte.

Ausführlicher Text

Seit dem 11. Januar 2016 kann in Stuttgart Feinstaubalarm ausgelöst werden. Der Alarm wird ausgelöst, wenn nach Prognose des Deutschen Wetterdienstes für mindestens zwei Tage ein sogenanntes stark eingeschränktes Austauschvermögen der Atmosphäre erwartet wird. Die Befolgung des Feinstaubalarms beruht auf Freiwilligkeit.

Die Umweltverbände waren von Anfang an skeptisch, ob ein solcher Alarm tatsächlich die Luftsituation in Stuttgart verbessern wird und damit ein wirksames Mittel ist, um die Menschen vor Gesundheitsschäden durch Schadstoffemissionen zu schützen. Wir verweisen diesbezüglich auf mehrere Pressemitteilungen Anfang des Jahres 2016. **Leider müssen wir feststellen, dass dieses Ziel tatsächlich nicht erreicht wurde.** Die durchgeführten Maßnahmen waren wirkungslos bzw. ihre Wirkung ist nicht nachweisbar. Auch in diesem Jahr sind die EU-Grenzwerte schon jetzt überschritten, obwohl die Wintermonate Anfang des Jahres sehr mild und windig, also die Wetterbedingungen günstig waren. Weitere Überschreitungen bis zum Jahresende sind zu befürchten.

Hinzu kommt, dass **die Erkennung von Alarmierungssituationen sehr unzuverlässig** war: Im Zeitraum zwischen Januar und Oktober gab es bei Feinstaub (PM10) nach Auskunft des Verkehrsministeriums¹ nach dem kontinuierlichen Verfahren² 40 Tage mit Grenzwertüberschreitungen. Von diesen Tagen wurde nur für 19 Tage tatsächlich Alarm ausgerufen, d.h. die Erkennungsquote lag unter 50%. Bereits Anfang des Jahres war erkennbar, dass dies nicht funktionieren wird.³

Leider müssen wir feststellen, dass sich dieser Trend auch in der zweiten ‚Alarmsaison‘, welche am 15. Oktober begonnen hat, offensichtlich fortsetzt. Denn es wurde zwar die erste Alarmperiode Ende Oktober erkannt, nicht aber die zweite Periode Anfang November. Zusätzlich gab es auch noch technische Probleme, weil der Ausfall des Messgerätes am Neckartor mitten in der ersten Alarmperiode zunächst nicht bemerkt wurde und erst nach Hinweisen von außen (insbesondere auch von uns) nach Tagen behoben wurde. **So etwas darf mit den heutigen technischen Möglichkeiten eigentlich nicht passieren, weil dadurch das Vertrauen der Bevölkerung in die Ernsthaftigkeit der Messungen der Behörden untergraben wird und entsprechende Gerüchte entstehen können.** Es rächt sich offensichtlich, dass für die Alarmierung ausschließlich meteorologische Kriterien herangezogen werden, nicht aber zusätzlich die tatsächlichen Messungen. Die meteorologischen Kriterien sind zwar vor allem für den Anfang des Alarms zweifellos wichtig, aber letztlich sind aus Sicht des Gesundheitsschutzes die Messwerte entscheidend. Im Übrigen wären bei den mit großer Wahrscheinlichkeit kommenden Verkehrsbeschränkungen solch schwammige Regelungen rechtlich anfechtbar.

Weiterhin ist der Alarm bisher stofflich nur auf Feinstaub in Form von PM10, zeitlich auf das Winterhalbjahr sowie räumlich auf Stuttgart beschränkt. **Nicht berücksichtigt ist der Schadstoff NO₂, auch in Verbindung mit dem Sommersmog und Ozon. Nicht berücksichtigt ist die Region. Nicht berücksichtigt sind auch feinere Stäube wie PM 2,5 oder die Ultrafeinstäube(UFP), die gesundheitlich noch wesentlich gefährlicher sind.** Gerade die kleinsten Teile (unter 20 Nanometer) können von der

¹ Link: <http://www.stuttgart.de/img/mdb/item/584403/120074.pdf>

² In einer Alarmsituation können nur die Werte der kontinuierlichen Messung zählen, da man nicht auf die Ergebnisse der gravimetrischen Messung warten kann, zumal die gravimetrischen Messungen nur 4 Überschreitungstage weniger ergeben hat, d.h. das kontinuierliche Verfahren erfasst die Grenzwertüberschreitungen relativ genau.

³ http://ethoma.de/agvl_home/index.php/luftreinhaltung/alle-artikel-zu-dieser-kategorie/114-wie-treffsicher-waren-die-smogalarme-in-stuttgart

Filtertechnik nach wie vor nicht erfasst werden und werden durch die moderne Motorentechnik (hauptsächlich Diesel-, aber zunehmend auch Benzinmotoren) in hoher Zahl ausgestoßen. Bei diesen Teilchen ist nicht das Gewicht entscheidend, sondern ihre Anzahl und Beschaffenheit. Sie können toxisch sein, ins Blut gelangen und dadurch im gesamten Körper schwere Krankheiten auslösen. Diese Tatsache wird von den Autoherstellern gerne verschwiegen.

Am Neckartor in Stuttgart wurde der Kurzzeitgrenzwert von NO₂ (1-Stunden-Mittelwert) bisher an 30 Tagen überschritten. Zulässig sind nur 18 Tage. Von diesen 30 Tagen lagen nur 4 Tage in den Wintermonaten. Die restlichen Überschreitungstage lagen im Sommer. Der Jahresmittelwert von NO₂ wird in der gesamten Region schon seit langem flächenhaft überschritten und ist unter dem Gesichtspunkt der Einhaltung der EU-Grenzwerte ein größeres Problem als Feinstaub. Auch die Ozonwerte überschritten in diesem Jahr trotz des nicht sehr warmen Sommers wieder den EU-Zielwert zum Schutze der menschlichen Gesundheit an unzulässig vielen Tagen⁴. Bei Ozon liegen die Höchstwerte aufgrund der Art der Entstehung allerdings nicht in der Stadt selbst, sondern in der Region. Die Stationen Gärtringen, Bernhausen oder Ludwigsburg liegen 2016 in der Spitzengruppe der deutschen Stationen, insbesondere der Flachlandstationen. Eine wesentliche Ursache dafür sind die Verkehrsemissionen. Dieser ‚Sommersmog‘ wird durch die Klimaerwärmung begünstigt und könnte dadurch in Zukunft häufiger auftreten.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die EU-Grenzwerte ‚politische‘ Grenzwerte sind, d.h. sie entsprechen nicht annähernd den eigentlich aus der Sicht des Gesundheitsschutzes erforderlichen Werten. Z.B. sind die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation teilweise um die Hälfte niedriger. Andere Industriestaaten (z.B. die Schweiz) haben daher deutlich niedrigere Grenzwerte. Von der EU geplante Verschärfungen der Grenzwerte werden regelmäßig von der Industrielobby verhindert. Angesichts von 45.000 vorzeitigen Todesfällen durch Luftschadstoffen alleine in Deutschland ist dies nicht mehr hinnehmbar (Quellen: Umweltbundesamt/WHO). Im Übrigen tragen Luftschadstoffe auch zur Klimaerwärmung bei.

Die derzeitige ausschließliche Konzentration auf den Schadstoff Feinstaub als PM₁₀ und die Konzentration der Maßnahmen alleine auf die Stadt Stuttgart bzw. noch genauer auf die Station Neckartor können diese gravierenden Probleme daher nicht lösen. Geradezu grotesk sind z.B. Vorschläge, die Autobahnen in der Region als Umgehungsstrecken für die Stadt zu nutzen. Damit wird das Problem nicht gelöst sondern nur verlagert (abgesehen davon, dass die Autobahnen ohnehin überlastet sind). Ganz im Gegenteil: **Die Autobahnen sind Hauptemissionsquellen für die Stadt und die Region, weil sie maßgeblich für die hohe Hintergrundbelastung sorgen.** Es wäre daher dringend notwendig, die Emissionen der Autobahnen und der anderen großen Verkehrsadern durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h zu senken. Noch grotesker sind Vorschläge, mit ‚Luftreinigungsmaschinen‘ oder mit Abspritzfahrzeugen punktuell das Problem lösen zu wollen.

Der derzeit praktizierte Feinstaubalarm stellt sich vor diesem Hintergrund weitgehend als **politischer Aktionismus** dar. Selbst der zweifellos vorhandene Effekt, dass das Thema Luftschadstoffe in der Bevölkerung wieder ein Thema geworden ist, kann sich ins Negative drehen, wenn es an der nötigen konsequenten Umsetzung mangelt und die Menschen daher das Vertrauen verlieren, dass Politik und Verwaltung die Probleme lösen können.

⁴ Siehe Tabelle des Umweltbundesamtes: [Anzahl der Überschreitungen des Zielwertes Ozon](#)

Wir benötigen grundsätzlich ein **Gesamtkonzept zur Senkung der Emissionen aller relevanten Schadstoffe im gesamten Ballungsraum Stuttgart**, nicht nur bei austauscharmen Wetterlagen und nicht nur für die PM10-Brennpunkte wie das Neckartor in Stuttgart. Dies wird ohne eine grundlegende Verkehrswende mit deutlich weniger Kfz-Verkehr nicht gehen. Ein 'Weiter so' wie es der derzeitige Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vorsieht, verschärft die Situation noch mehr. Die Umweltverbände haben genügend Vorschläge dazu gemacht, wie dies zu schaffen wäre.

Bei austauscharmen Wetterlagen benötigen wir eine **verlässliche, technisch und juristisch saubere und von den Maßnahmen her wirkungsvolle Alarmierungsregelung während des ganzen Jahres für die gesamte Region unter Berücksichtigung aller relevanten Schadstoffe, basierend auf meteorologischen Vorhersagen und der gemessenen Werte**.

Übrigens gab es schon einmal vor einigen Jahrzehnten eine solche Regelung, wenn auch vor dem Hintergrund einer anderen Schadstoffsituation. Sie hieß Smogverordnung. Man müsste sie nur an die heutige Problematik anpassen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Für die AGVL (Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg): Ewald Thoma, Schwabstrasse 22, 71229 Leonberg, Tel.: 07152 - 31027 E-Mail: ewald.thoma@t-online.de

Für das KUS (Klima- und Umweltbündnis Stuttgart): Manfred Niess, Kernerstraße 22 B, 70182 Stuttgart, Tel. 0711 - 297082 E-Mail: MNiess@t-online.de

Für die Bürgerinitiative Neckartor: Peter Erben, Friedensstraße 3, 70190 Stuttgart, Tel. 0711 - 621225 E-Mail: erben.peter@web.de

Für den VCD (Verkehrsclub Deutschland) Kreisverband Stuttgart e.V.: Christoph Link, Vaihinger Landstraße 50, 70195 Stuttgart Tel. 0711 - 6993756 E-Mail: link.c@gmx.de