



Manfred Niess, Kernerstr. 22B, 70182 Stuttgart, Tel. 0711/29 70 82, E-Mail: MNiess@t-online.de

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,  
Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Kuhn,

Stuttgart, 12. Januar 2016

ab 11. Januar 2016 kann in Stuttgart Feinstaubalarm ausgelöst werden. Das soll dann erfolgen, wenn nach Prognosen des Deutschen Wetterdienstes für mindestens zwei aufeinander folgende Tage ein „sogenanntes stark eingeschränktes Austauschvermögen der Atmosphäre erwartet wird.“ (StZ 7.1.2016). Was man von diesem Feinstaubalarm erhofft, soll breit (auch in der Region) kommuniziert werden. Sich daran aber zu orientieren ist freiwillig, bleibt also jedem Einzelnen überlassen. Selbst eine auch nur vage „Erfolgskontrolle“ scheint nicht geplant zu sein.

Die Umweltverbände der Region Stuttgart nehmen die vorgeschlagene Vorgehensweise mit Unverständnis und Erstaunen zur Kenntnis. Bereits der Begriff ‚Feinstaubalarm‘ ist irreführend, da es nicht nur um Feinstaub geht, sondern auch um andere Schadstoffe wie z.B. NO<sub>2</sub>, einem Schadstoff, bei dem es noch deutlich größere Schwierigkeiten gibt, die EU-Grenzwerte einzuhalten als bei Feinstaub. Basis eines Alarms muss eine mit exakten, wissenschaftlich nachprüfbaren Messmethoden ermittelte Grenzwertüberschreitung sein, deren Fortdauern ohne eingreifende Maßnahmen mit großer Sicherheit zu erwarten wäre. Grundlage dafür könnte eine methodisch an der Smog-Verordnung der 70/80er-Jahre des vorigen Jahrhunderts orientierte Vorgehensweise sein. Dafür müssten allerdings zunächst die messtechnischen Voraussetzungen vollständig geschaffen werden. So sind z.B. bis heute die Feinstaubwerte an den Straßenmessstationen (z.B. am Neckartor) nicht zeitnah verfügbar. Insgesamt ist dies geradezu ein Rückschritt gegenüber der Situation vor 35 Jahren.

Ohne eine solche nachprüfbare Grundlage bleibt ein so entstehender Feinstaubalarm sehr unklar in seiner Begründung:

1. Niemand weiß zuvor verlässlich, ob die Werte tatsächlich überschritten werden.
2. Es kann andererseits aber auch Grenzwertüberschreitungen geben, ohne dass zuvor ein Alarm ausgelöst worden wäre. So haben wir z.B. Zweifel, ob auf

der Basis der veröffentlichten Alarmkriterien, eine sommerliche Smoglage wie sie im vergangenen Frühjahr/ Sommer mehrfach aufgetreten ist, erkannt werden würde. Dies wäre fatal, weil bei solchen Lagen zusätzlich die Ozon-Grenzwerte überschritten sein können.

3. Wer folgt den vorgeschlagenen Maßnahmen schon freiwillig, wenn gar keine Klarheit über die tatsächliche Notwendigkeit besteht?

Weiterhin ist der Alarm alleine auf Stuttgart beschränkt. Gerade bei NO<sub>2</sub> und Ozon wäre bei einer Alarmsituation nicht nur Stuttgart betroffen, sondern die gesamte Region. Es wird der Öffentlichkeit kaum zu vermitteln sein, warum nur in Stuttgart gewarnt wird, obwohl auch in der Region Grenzwerte überschritten werden. Noch schlimmer wäre es, wenn der Verkehr auf die Region ausweichen würde und dies dort zu höheren Werten führen würde. Dann könnten die Betroffenen ggf. sogar rechtliche Schritte einleiten.

Und schließlich in die Zukunft fortgeschrieben: Wie glaubt man denn, tatsächlich zwingend vorgeschriebene einschränkende Maßnahmen notfalls gerichtsfest durchsetzen zu können, wenn ausschließlich eine „prophetische Erwartung“ der Maßstab sein soll?

Die vorgeschlagene Regelung ist auch eine Missachtung der Bürgervorschläge, wie sie von den Umweltverbänden beim Scoping-Verfahren vorgetragen wurden. Das Scoping-Verfahren stellt sich als reine Alibi-Veranstaltung heraus, mit dem Ziel, Zeit zu gewinnen .

Deshalb halten wir den Einstieg in eine Vorgehensweise, die immerhin mit hoher Wahrscheinlichkeit in absehbarer Zeit zu verkehrlichen Einschränkungen und wohl auch zu Fahrverboten führen wird, mit einer gänzlich unzureichenden Grundlage für unverantwortlich.

Statt fragwürdigem Aktionismus kurz vor der Landtagswahl fordern wir im Einklang mit der EU nach wie vor rasch wirksame Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte. Dazu braucht es wissenschaftlich gesicherte, tagesaktuelle Daten und eine Reduzierung des täglich in die Stadt fahrenden motorisierten Individualverkehrs, wie es gerade die Stadtverwaltungen von Mailand und Rom beispielhaft zeigen. Zur Umsetzung werden wir auch den Klageweg weiter verfolgen.

Mit freundlichen Grüßen  
im Namen der genannten Organisationen

Peter Erben BI Neckartor, Christoph Link VCD,  
Manfred Niess KUS, Ewald Thoma AVGL