

Verkehrsnahе Sondermessungen 2022 in Baden-Württemberg

 Abschlussbericht



Baden-Württemberg

BEARBEITUNG	LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg Postfach 100163, 76231 Karlsruhe Referat 33 – Luftqualität, Immissionsschutz
DATENGRUNDLAGE	Referat 62 – Betrieb Messnetze, Zentrale Logistik Referat 64 – Labor für Luftmessungen und stoffl. Verbraucherschutz
STAND	Februar 2022

Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung des Herausgebers unter Quellenangabe und Überlassung von Belegexemplaren gestattet.



ZUSAMMENFASSUNG	4
1 VORGESCHICHTE UND ANLASS	6
1.1 Luftqualitätsmessungen in Baden-Württemberg – Stand bis 2018	6
1.2 Bestandsaufnahme und kritische Bewertung der Luftqualitätsmessungen im Jahr 2018	6
1.3 Verkehrsnahe Sondermessungen 2019	7
1.4 Verkehrsnahe Sondermessungen 2020	7
1.5 Verkehrsnahe Sondermessungen 2021	8
1.6 Verkehrsnahe Sondermessungen 2022	8
2 KONZEPT DER VERKEHRSNAHEN SONDERMESSUNGEN 2022	9
2.1 Auswahl der zu berücksichtigenden Straßenabschnitte	9
2.2 Kriterien für die Bewertung der Messstellen	9
2.3 Messungen	10
2.4 Fortführung der Messung auf Basis der Messergebnisse	10
3 UMSETZUNG DES KONZEPTS	11
3.1 Auswahl der zu berücksichtigenden Straßenabschnitte	11
3.2 Prüfung der Straßenabschnitte	11
3.3 Fazit und Ausblick	12
4 ANHANG	14
4.1 Literatur	14
4.2 Abkürzungsverzeichnis	14

Zusammenfassung

Im Jahr 2018 stellte sich das bisherige Vorgehen bei den Luftqualitätsmessungen, bestehend aus Luftmessnetz und Spotmessstellen, aus mehreren Gründen als nicht mehr ausreichend heraus. Ein Grund hierfür war das gestiegene öffentliche Interesse an der Luftqualität, was sich in einer erhöhten Anzahl an Anfragen an die LUBW nach der Einrichtung weiterer Messstellen entlang verkehrsbelasteter Straßenabschnitte in Baden-Württemberg niederschlug. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat die LUBW deshalb gebeten, das bisherige Messkonzept um ein Konzept zur zeitnahen Bearbeitung derartiger Messvorschläge zu ergänzen.

Die LUBW hat ein solches Konzept im Laufe des Jahres 2018 erarbeitet und ab dem 01.01.2019 die darauf basierenden „verkehrsnahe Sondermessungen 2019“ durchgeführt. In den Folgejahren wurden die verkehrsnahen Sondermessungen 2020 und 2021 durchgeführt, um die seither eingegangenen Meldungen weiterer potentieller Belastungspunkte zu bearbeiten. Weil auch im Jahr 2021 weitere Messvorschläge bei der LUBW eingingen, bestand der Bedarf nach einer Fortführung des Messprogramms „verkehrsnahe Sondermessungen“ im Jahr 2022.

Für die verkehrsnahen Sondermessungen 2022 lagen der LUBW insgesamt 14 Straßenabschnitte aus 5 Kommunen zur Prüfung vor. Die Prüfung erfolgte anhand der gleichen Auswahlkriterien wie im Vorjahr: der lokalen Verkehrsstärke, der lokalen Windgeschwindigkeit und dem Vorhandensein von Wohnbebauung (Betroffenheit). Im Vergleich zu den verkehrsnahen Sondermessungen 2021 wurden die Schwellwerte für die Verkehrsstärke von 20 000 Kfz/Tag beibehalten, d. h. bei den verkehrsnahen Sondermessungen 2022 wurden Messungen nur an Straßenabschnitten durchgeführt, an denen die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) mindestens 20 000 Kfz/Tag beträgt. Auch der Schwellwert für die Windgeschwindigkeit (max. 2,4 m/s) wurde unverändert aus dem Vorjahr beibehalten, d. h. bei den verkehrsnahen Sondermessungen 2022 wurden Messungen nur an Straßenabschnitten durchgeführt, an denen die Windgeschwindigkeit maximal 2,4 m/s beträgt. Die Prüfung anhand dieser Auswahlkriterien hat gezeigt, dass eine Grenzwertüberschreitung an allen 14 untersuchten Straßenabschnitten von vorneherein ausgeschlossen werden konnte. Im Jahr 2022 wurden deshalb keine Messungen der Stickstoffdioxidkonzentration im Rahmen der verkehrsnahen Sondermessungen durchgeführt.

Im Vergleich zu den verkehrsnahen Sondermessungen der Vorjahre ist festzustellen, dass es einen deutlichen Rückgang der messtechnisch zu überprüfenden Straßenabschnitte (d. h. Straßenabschnitte, an denen eine Grenzwertüberschreitung nicht von vorneherein ausgeschlossen werden konnte) gab – wurden im Jahr 2019 noch 39 Straßenabschnitte durch eine verkehrsnahen Sondermessstelle messtechnisch überprüft, waren es im Jahr 2020 nur noch 9 und in den Jahren 2021 und 2022 dann keine mehr. Die Anzahl zu bewertender Messvorschläge ist von 82 (bei den verkehrsnahen Sondermessungen 2019) über 32 im Jahr 2020 auf einem nun scheinbar stabilen Niveau von 11 – 14 (in den Jahren 2021 und 2022) eingependelt. Dies spiegelt zum einen wider, dass die Luftqualität inzwischen nicht mehr im Fokus der (landes-)politischen Diskussion steht (was wiederum mit den in den vergangenen Jahren erzielten Erfolgen der Luftreinhaltung zusammenhängen dürfte), so dass auch die Sorgen der Bevölkerung vor Grenzwertüberschreitungen zurückgehen. Auch die ausgeweiteten Messaktivitäten der LUBW dürften ihren Beitrag zu den rückläufigen Anfragen geleistet haben – wo bereits gemessen wird, besteht kein Bedarf nach weiteren Messungen. Dass die LUBW zum anderen aber nach wie vor regelmäßig Anfragen nach weiteren Messungen erreichen, zeigt aber auch, dass das grundsätzliche Interesse der Bevölkerung an guter Luft nach wie vor vorhanden ist.

Als eine auf Dauer angelegte Ergänzung des Luftmessnetzes und der Spotmessungen sind die verkehrsnahen Sondermessungen aus Sicht der LUBW ein sinnvolles Angebot an die Menschen im Land, um potentielle Überschreitungspunkte vergleichsweise schnell überprüfen und bei Bedarf in den regulären Messbetrieb überführen zu können. Die verkehrsnahen Sondermessungen werden deshalb im Jahr 2023 fortgesetzt. Die verkehrsnahen Sondermessungen sind somit kein einmaliges Messprojekt, sondern ein auf Dauer angelegtes Angebot an die Menschen und Kommunen in Baden-Württemberg.

1 Vorgeschichte und Anlass

1.1 Luftqualitätsmessungen in Baden-Württemberg – Stand bis 2018

Bis einschließlich des Jahres 2018 überwachte die LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg die Luftqualität dauerhaft an 8 verkehrsnahen Messstationen (den sogenannten „Verkehrsmessstationen“) im Land, hinzu kam eine jährlich wechselnde Anzahl temporär betriebener sogenannter „Spotmessstellen“. Ließ die Messkapazität der LUBW die Einrichtung einer neuen Spotmessstelle zu (z. B. weil eine andere Spotmessstelle aufgrund einer dauerhaften Grenzwerteinhaltung nicht mehr benötigt und deshalb abgebaut wurde), so erfolgte die Auswahl eines neuen Messstandorts auf Basis der im Jahr 2006 erstellten „Prioritätenliste der Spotmessungen“. Diese Prioritätenliste war mit einer systematischen Vorgehensweise unter enger Einbeziehung aller Städte und Gemeinden Baden-Württembergs erstellt worden und umfasste 105 Messpunkte, an denen eine hohe Schadstoffbelastung zu erwarten war.

An den verkehrsnahen Messstellen (d. h. den Verkehrsmessstationen und Spotmessstellen) wurden in den Jahren vor 2018, trotz eines leicht rückläufigen Trends, vielfach Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid (NO₂) festgestellt. Hauptemittent für Stickstoffdioxid ist der Straßenverkehr.

1.2 Bestandsaufnahme und kritische Bewertung der Luftqualitätsmessungen im Jahr 2018

Das bisherige Vorgehen erwies sich im Laufe des Jahres 2018 aus den nachfolgend aufgeführten Gründen als nicht mehr praktikabel:

- Die aus dem Jahr 2006 stammende Prioritätenliste der Spotmessungen konnte bis zum Jahr 2018 nur zu knapp 50 % abgearbeitet werden. Die Gründe hierfür lagen in der begrenzten Messkapazität der LUBW ebenso wie in der Tatsache, dass die Messungen an den Spotmessstellen – analog der Messungen an den Verkehrsmessstationen – alle gesetzlichen Anforderungen [39. BImSchV] erfüllen sollten, insbesondere hinsichtlich der Messdauer. Die Messstellen wurden deshalb jeweils für (mindestens) ein vollständiges Kalenderjahr betrieben, woraus sich ein hoher Messaufwand ergab. Hinzu kommt, dass die Messwerte an vielen Spotmessstellen nur langsam zurückgingen, so dass jedes Jahr nur wenige Spotmessstellen abgebaut und an anderer Stelle wiederaufgebaut werden konnten.
- Die aus dem Jahr 2006 stammende Prioritätenliste der Spotmessungen verlor zunehmend an Aktualität und Aussagekraft. Bei der Erstellung der Prioritätenliste lag der Fokus der Luftreinhaltung auf Feinstaub (Partikel PM₁₀) und Ruß – beide Komponenten hatten durch eine veränderte Immissionsgesetzgebung (Ruß) bzw. die rückläufige Immissionsentwicklung (Partikel) bis 2018 aber stark an Bedeutung verloren, der Fokus lag nun auf Stickstoffdioxid (NO₂). Zum anderen wurden an den Straßenabschnitten der Prioritätenliste im Laufe der Jahre teils erhebliche bauliche Veränderungen vorgenommen (beispielsweise wurden Ortsumfahrungen gebaut), so dass sich die Immissionsbelastung im Jahr 2018 stark von derjenigen im Jahr 2006 unterschied.
- Die anhaltenden Grenzwertüberschreitungen und die daraus resultierenden politischen Debatten hatten zur Folge, dass sich die allgemeine Öffentlichkeit zunehmend um die Stickstoffdioxidbelastung in ihrer Stadt oder Straße sorgte und nach Messungen für Stickstoffdioxid durch die LUBW fragte. Die LUBW konnte diesen Wünschen aufgrund ihrer begrenzten Messkapazitäten (und dem Anspruch, für ein komplettes Kalenderjahr zu messen), nicht nachkommen.
- Das gesteigerte öffentliche Interesse führte auch dazu, dass private Messaktionen, beispielsweise des SWR im Sommer 2017 oder der Deutschen Umwelthilfe (DUH) im Februar und Mai 2018, eine hohe

Beteiligung aus der Bevölkerung erfahren. Im Rahmen dieser Messaktionen wurden an einigen Straßenabschnitten sehr hohe Stickstoffdioxidkonzentrationen gefunden, deren Bewertung aber schwerfiel, da die Messungen nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprachen und zum Teil auch nur unzureichend dokumentiert waren.

Aus den genannten Gründen wurde die LUBW im Frühjahr 2018 vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg beauftragt, ein Konzept für eine Neuausrichtung bzw. Ergänzung der Spotmessungen zu erstellen. Ziel war, Hinweisen auf Grenzwertüberschreitungen hinsichtlich des Luftschadstoffs Stickstoffdioxid (NO₂) schneller als zuvor nachgehen und die entsprechenden Straßenabschnitte in die Routinemessungen integrieren zu können.

1.3 Verkehrsnahe Sondermessungen 2019

Das Konzept der LUBW sah vor, zunächst alle infrage kommenden Straßenabschnitte zu sammeln. Diese insgesamt 82 Straßenabschnitte wurden anhand eines von der LUBW entwickelten einheitlichen, objektiven Verfahrens geprüft (zu den Details der Prüfung siehe Kapitel 2.2). An den 39 Straßenabschnitten, an denen auf Basis dieser Prüfung eine Grenzwertüberschreitung nicht auszuschließen war, wurden ab dem 01.01.2019 orientierende Messungen der Stickstoffdioxidkonzentration mit Passivsammlern für zunächst 3 Monate durchgeführt („verkehrsnahe Sondermessungen 2019“). Durch die Verkürzung der Messdauer von einem Jahr auf 3 Monate konnte die Kapazität für Messungen deutlich erhöht werden, gleichzeitig sind die Messergebnisse nach 3 Monaten aber bereits so belastbar, dass sie eine Einschätzung über die zu erwartende Belastung im Jahresmittel erlauben. Die 9 Straßenabschnitte, an denen der Verdacht einer Grenzwertüberschreitung durch die 3-monatigen Messungen nicht ausgeräumt wurde, wurden bis zum Jahresende weiter untersucht, um einen im Sinne der 39. BImSchV gültigen Jahresmittelwert zu erhalten. Zum Jahresende zeigte sich, dass die NO₂-Konzentration an lediglich einer der ursprünglich 39 Sondermessstellen über dem gesetzlichen Grenzwert lag. Diese Messstelle wurde ab dem 01.01.2020 als Spotmessstelle weiterbetrieben. Die Ergebnisse der verkehrsnahen Sondermessungen 2019 wurden in Form eines Berichtes veröffentlicht [LUBW 2020]. Die verkehrsnahen Sondermessungen sind als eine auf Dauer angelegte Ergänzung des Luftmessnetzes und der Spotmessungen gedacht und sollen deshalb bei Bedarf jährlich fortgeführt werden.

1.4 Verkehrsnahe Sondermessungen 2020

Aufgrund von Baustellen konnten bei den verkehrsnahen Sondermessungen 2019 nicht an allen geeigneten Straßenabschnitten Messungen durchgeführt werden. Zudem gingen bei der LUBW im Laufe des Jahres 2019 Meldungen weiterer potentieller Belastungspunkte ein. Aus diesen Gründen bestand der Bedarf nach einer Fortführung des Messprogramms „verkehrsnahe Sondermessungen“ im Jahr 2020. Insgesamt lagen der LUBW 32 Straßenabschnitte aus 17 Kommunen zur Prüfung vor. Die Prüfung anhand der objektiven Auswahlkriterien hat gezeigt, dass an 9 der 32 Straßenabschnitte eine Grenzwertüberschreitung nicht auszuschließen war. An diesen 9 Straßenabschnitten (in 3 Kommunen) wurden deshalb ab dem 01.01.2020 orientierende Messungen der Stickstoffdioxidkonzentration mit Passivsammlern für zunächst 3 Monate durchgeführt („verkehrsnahe Sondermessungen 2020“). Von den 3 bis zum Jahresende betriebenen Sondermessstellen zeigten 2 Messstellen eine NO₂-Konzentration zwar unterhalb, aber im Bereich des Immissionsgrenzwertes. Da angesichts der Corona-Pandemie unsicher war, ob auch unter normalen Verkehrsverhältnissen eine Grenzwerteinhaltung aufgetreten wäre, wurden beide Messstellen im Folgejahr sicherheitshalber als Spotmessstellen weiterbetrieben. Die Ergebnisse der verkehrsnahen Sondermessungen 2019 wurden in Form eines Berichtes veröffentlicht [LUBW 2021].

1.5 Verkehrsnahe Sondermessungen 2021

Aufgrund von Baustellen konnten auch im Jahr 2020 nicht an allen Straßenabschnitten, an denen eine Grenzwertüberschreitung zu erwarten war, Messungen durchgeführt werden. Zudem gingen bei der LUBW im Laufe des Jahres 2020 Meldungen weiterer potentieller Belastungspunkte ein. Aus diesen Gründen bestand der Bedarf nach einer Fortführung des Messprogramms „verkehrsnahe Sondermessungen“ im Jahr 2021. Für die verkehrsnahen Sondermessungen 2021 lagen der LUBW insgesamt 11 Straßenabschnitte aus 6 Kommunen zur Prüfung vor. Die Prüfung anhand der objektiven Auswahlkriterien hat gezeigt, dass Grenzwertüberschreitung an allen 11 untersuchten Straßenabschnitten von vorneherein ausgeschlossen werden konnten. Im Jahr 2021 wurden deshalb keine Messungen der Stickstoffdioxidkonzentration im Rahmen der verkehrsnahen Sondermessungen durchgeführt.

1.6 Verkehrsnahe Sondermessungen 2022

Im Laufe des Jahres 2021 gingen bei der LUBW weitere Meldungen potentieller Belastungspunkte ein. Diese wurden im Rahmen der „verkehrsnahe Sondermessungen“ geprüft.

2 Konzept der verkehrsnahen Sondermessungen 2022

Das Konzept der verkehrsnahen Sondermessungen 2022 entspricht demjenigen der Sondermessungen in den Vorjahren. Im Folgenden wird das Vorgehen sowie die Abweichungen im Vergleich zu den Sondermessungen der Vorjahre beschrieben.

2.1 Auswahl der zu berücksichtigenden Straßenabschnitte

In den verkehrsnahen Sondermessungen 2022 wurden alle Straßenabschnitte berücksichtigt, die der LUBW im Laufe des Jahres 2021 aus der Bevölkerung und von Kommunen gemeldet wurden.

2.2 Kriterien für die Bewertung der Messstellen

Bei den verkehrsnahen Sondermessungen 2019 wurden die gesammelten Straßenabschnitte zunächst von der LUBW geprüft. Die Prüfung erfolgte anhand von 3 objektiven Kriterien:

- der Verkehrsstärke (für die Sondermessungen 2019 musste diese über 10 000 Kfz/Tag betragen),
- der Windgeschwindigkeit (durfte bei höchstens 2,4 m/s liegen) sowie
- dem Vorliegen von Wohnbebauung (fehlende Wohnbebauung führt zum Ausschluss).

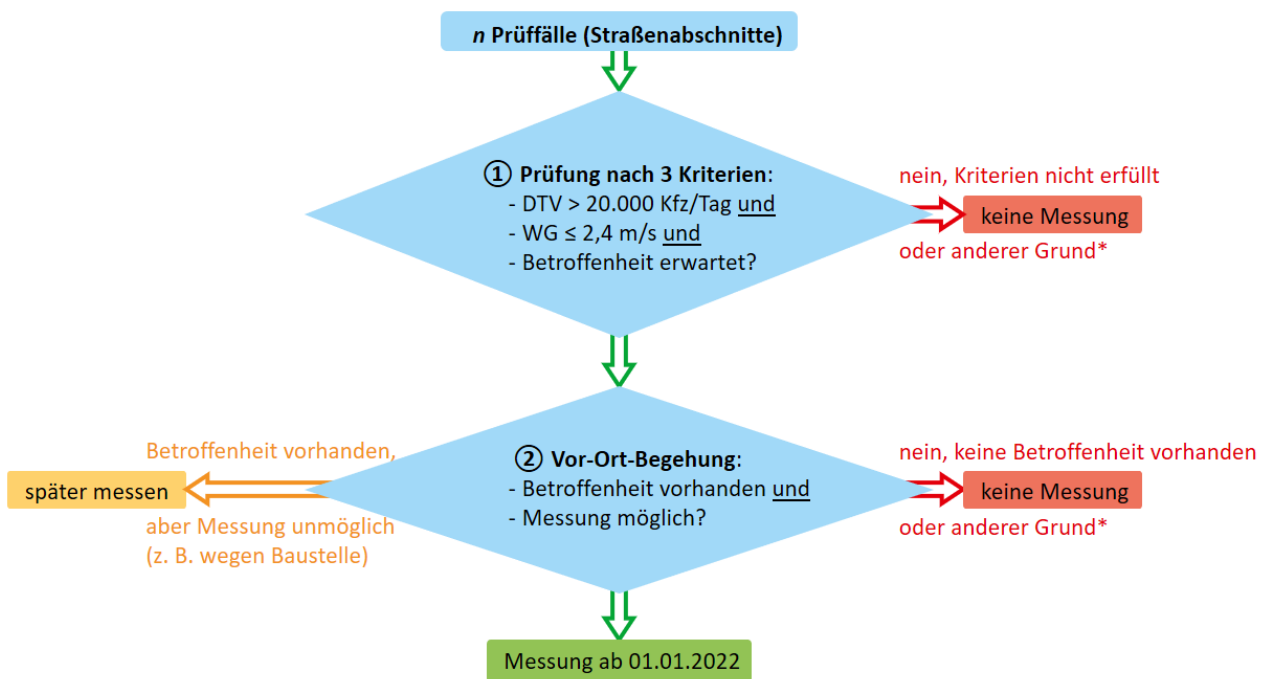
Bei den verkehrsnahen Sondermessungen 2020 wurden diese Auswahlkriterien aufgrund der geänderten Immissionsituation leicht angepasst. Die Prüfung erfolgte nun anhand der folgenden Kriterien:

- Verkehrsstärke (für die Sondermessungen 2020 musste diese über 15 000 Kfz/Tag betragen),
- Windgeschwindigkeit (durfte bei höchstens 2,4 m/s liegen) sowie
- Vorliegen von Wohnbebauung (fehlende Wohnbebauung führt zum Ausschluss).

Bei den verkehrsnahen Sondermessungen 2021 wurden diese Auswahlkriterien nochmals leicht angepasst. Die Prüfung erfolgte nun anhand der folgenden Kriterien:

- Verkehrsstärke (für die Sondermessungen 2020 musste diese über 20 000 Kfz/Tag betragen),
- Windgeschwindigkeit (durfte bei höchstens 2,4 m/s liegen) sowie
- Vorliegen von Wohnbebauung (fehlende Wohnbebauung führt zum Ausschluss).

Die Immissionsituation hat sich auch im Jahr 2021 weiter verbessert. Dennoch wurde in diesem Jahr auf eine erneute Anpassung der Auswahlkriterien verzichtet und es wurden die Kriterien aus den verkehrsnahen Sondermessungen 2021 auch im Jahr 2022 unverändert beibehalten. Das Auswahl- und Prüfverfahren ist in Abbildung 1 schematisch dargestellt.



*anderer Grund: z. B. Prüffall befindet sich in unmittelbarer Nähe zu einer bestehenden Messstelle



Abbildung 1: schematische Darstellung des Vorgehens bei den verkehrsnahen Sondermessungen 2022

2.3 Messungen

An den anhand der genannten Kriterien ausgewählten Straßenabschnitten werden für 3 Monate orientierende Messungen der NO₂-Konzentration mithilfe von Passivsammlern durchgeführt. Im Vergleich zu den verkehrsnahen Sondermessungen der Vorjahre ergeben sich keine Änderungen. Die Probenahmedauer der Einzelproben beträgt jeweils 28 Tage.

2.4 Fortführung der Messung auf Basis der Messergebnisse

Wie bei den verkehrsnahen Sondermessungen der Vorjahre erfolgt die Entscheidung über Abbau oder Weiterbetrieb der Sondermessstellen im Jahr 2022 anhand der gemessenen 3-Monats-Mittelwerte. Da die Messungen im Winterhalbjahr, d. h. zu einem Zeitpunkt mit in der Regel hohen NO₂-Konzentrationen, stattfinden sollen, liegen die hier ermittelten 3-Monats-Mittelwerte am oberen Rand der zu erwartenden tatsächlichen NO₂-Belastungen in den untersuchten Straßenabschnitten.

An Messstellen, an denen der 3-Monatsmittelwert der NO₂-Konzentration über 40 µg/m³ liegt, werden die Messungen über die 3-monatige orientierende Messung hinaus fortgeführt. Dies ermöglicht die Bildung gültiger Jahresmittelwerte im Sinne der 39. BImSchV [39. BImSchV]. Aufgrund des zeitlichen Verzugs durch die Laboranalysen der Passivsammler erfolgt die Entscheidung über Abbau oder Weiterbetrieb der Sondermessstellen erst Ende April 2022.

3 Umsetzung des Konzepts

3.1 Auswahl der zu berücksichtigenden Straßenabschnitte

Für die verkehrsnahen Sondermessungen 2022 waren insgesamt 14 Straßenabschnitte in 5 Kommunen zu prüfen (siehe Tabelle 1, linker Teil). In allen Fällen handelte es sich dabei um Anfragen von Kommunen, der Presse oder aus der Bevölkerung. Ein gemeldeter Straßenabschnitt (Neckarsulm B27 Neuberg) wurde bereits im Rahmen der verkehrsnahen Sondermessungen 2019 untersucht und war der LUBW insofern bereits bekannt. Alle Straßenabschnitte wurden von der LUBW ergebnisoffen geprüft.

Tabelle 1: Übersicht über Herkunft und Bewertung der für die verkehrsnahen Sondermessungen 2022 geprüften Straßenabschnitte

Nr.	Straßenabschnitt	Herkunft des Vorschlags	Bewertung				Fazit Messung ab 01.01.2022?
		Anfrage	Verkehrsstärke > 20 000 Kfz/Tag?	Windgeschwindigkeit ≤ 2,4 m/s?	Betroffenheit vorhanden?	Aufbau Messstelle möglich?	
1	Breisach-Grezhausen	ja	nein	?	?	?	nein
2	Fellbach Hasentanz	ja	ja	ja	nein	?	nein
3	Neckarsulm Amorbach	ja	nein	?	?	?	nein
4	Neckarsulm B27 Neuberg	ja	ja	ja	nein	?	nein
5	Neckarsulm DahenfeldNeckarsulm	ja	nein	?	?	?	nein
6	Neckarsulm Ecke Saarstraße	ja	nein	?	?	?	nein
7	Neckarsulm Ecke Salinenstraße	ja	nein	?	?	?	nein
8	Neckarsulm Felix-Wankel-Straße	ja	nein	?	?	?	nein
9	Neckarsulm Marktplatz	ja	nein	?	?	?	nein
10	Neckarsulm Marktplatz Hintergrund	ja	nein	?	?	?	nein
11	Neckarsulm Obereisesheim	ja	nein	?	?	?	nein
12	Neckarsulm Wildacker	ja	nein	?	?	?	nein
13	Schelklingen B492	ja	?	?	nein	?	nein
14	Spechbach	ja	nein	?	?	?	nein

? nicht abschließend geprüft, da andere Kriterien zum Ausschluss führen



3.2 Prüfung der Straßenabschnitte

Die 14 Straßenabschnitte wurden entsprechend der in Kapitel 2.2 (Seite 9) beschriebenen Kriterien bewertet. Tabelle 1 (rechter Teil) gibt einen Überblick über das Prüfungsergebnis an allen 14 Straßenabschnitten. Bei allen Straßenabschnitten zeigte sich bereits im ersten Prüfungsschritt (vgl. Abbildung 1 auf Seite 10), dass mindestens ein Kriterium nicht eingehalten wird, so dass auf eine Vor-Ort-Begehung verzichtet werden konnte. Wichtigstes Ausschlusskriterium war, ähnlich wie in den Vorjahren, die nicht ausreichende Verkehrsstärke (11 Fälle), gefolgt von nicht vorhandener Betroffenheit (3 Fälle). Zum 01.01.2022 wurden deshalb keine neuen Sondermessstellen eingerichtet.

Alle Anfragenden wurden über die Bewertung der Straßenabschnitte informiert und die Ergebnisse der Prüfung wurden im LUBW-Internetauftritt (<https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/luft/verkehrsnahe-sondermessungen>) veröffentlicht. Kommunen, in denen aufgrund der Nichteinhaltung der Auswahlkriterien keine Messstelle eingerichtet wurde, hatten und haben die Möglichkeit, andere Straßenabschnitte in ihrem Gemeindegebiet zu nennen. Die LUBW wird diese wie beschrieben prüfen, bewerten und ggf. zu einem späteren Zeitpunkt beproben.

3.3 Fazit und Ausblick

Die Vorauswahl der verkehrsnahen Sondermessungen 2022 hat gezeigt, dass Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten an allen der 14 berücksichtigten Straßenabschnitte schon von vorneherein ausgeschlossen werden konnten. Es wurden deshalb im Jahr 2022 keine Messungen durchgeführt.

Im Vergleich zu den verkehrsnahen Sondermessungen der Vorjahre ist festzustellen, dass sich das Interesse an der Durchführung von Sondermessungen inzwischen auf einem niedrigen, aber stabilen Niveau eingependelt zu haben scheint (vgl. Tabelle 2). Dies spiegelt zum einen wider, dass die Luftqualität inzwischen nicht mehr im Fokus der (landes-)politischen Diskussion steht (was wiederum mit den in den vergangenen Jahren erzielten Erfolgen der Luftreinhaltung zusammenhängen dürfte), so dass auch die Sorgen der Bevölkerung vor Grenzwertüberschreitungen zurückgehen. Auch die ausgeweiteten Messaktivitäten der LUBW dürften ihren Beitrag zu den rückläufigen Anfragen geleistet haben – wo bereits gemessen wird, besteht kein Bedarf nach weiteren Messungen. Dass die LUBW zum anderen aber nach wie vor regelmäßig Anfragen nach weiteren Messungen erreichen, zeigt aber auch, dass das grundsätzliche Interesse der Bevölkerung an guter Luft nach wie vor vorhanden ist.

Tabelle 2: Vergleich einiger Kennzahlen der verkehrsnahen Sondermessungen 2019 - 2022

	Verkehrsnaher Sondermessungen 2019	Verkehrsnaher Sondermessungen 2020	Verkehrsnaher Sondermessungen 2021	Verkehrsnaher Sondermessungen 2022
Anzahl überprüfter Straßenabschnitte	82 (in 59 Kommunen)	32 (in 17 Kommunen)	11 (in 6 Kommunen)	14 (in 5 Kommunen)
davon messtechnisch untersucht	39 (in 32 Kommunen)	9 (in 3 Kommunen)	0	0
davon bis zum Jahresende fortgeführt	6 (in 6 Kommunen)	3 (in 1 Kommune)	0	0
davon Grenzwertüberschreitungen	1 (in 1 Kommune)	0	0	0



Der Europäische Gerichtshof hat im Craeynest-Urteil vom 26.06.2019 [EuGH 2019] u. a. festgestellt, dass unmittelbar von Grenzwertüberschreitungen Betroffene vor den nationalen Gerichten, in Deutschland also den Verwaltungsgerichten, einklagen können, dass Messstellen so positioniert werden, dass sie – wie in der EU-Luftqualitäts-Richtlinie gefordert – Informationen über die Verschmutzung der am stärksten belasteten Orte liefert [Will 2019]. Wendet man den Grundgedanken des Urteils konsequent an, können die Klagen auch Städte betreffen, die – mangels Messwerten – noch nicht von Grenzwertüberschreitungen betroffen zu sein scheinen [Will 2019]. Indem das Land Baden-Württemberg den Anwohnern in Form der verkehrsnahen Sondermessungen ein niederschwelliges Angebot zur objektiven Überprüfung von potentiell hochbelasteten Straßenabschnitten macht, tragen die Sondermessungen dazu bei, derartige Streitfälle von vorneherein zu vermeiden.

Insgesamt sind die verkehrsnahen Sondermessungen aus Sicht der LUBW ein sinnvolles Mittel, um potentielle Überschreitungspunkte vergleichsweise schnell überprüfen und bei Bedarf in den regulären Messbetrieb überführen zu können. Die verkehrsnahen Sondermessungen werden deshalb auch im Jahr 2023 fortgesetzt – hierbei werden die zwischenzeitlich neu eingegangenen Messvorschläge berücksichtigt. Die verkehrsnahen Sondermessungen sind somit kein einmaliges Messprojekt, sondern ein auf Dauer angelegtes Angebot an die Menschen und Kommunen in Baden-Württemberg.

4 Anhang

4.1 Literatur

[39. BImSchV]: 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV) vom 2. August 2010 (BGBl. I, Nr. 40, S. 1065) in Kraft getreten am 6. August 2010

[EuGH 2019]: Urteil des Gerichtshofs (Erste Kammer) vom 26. Juni 2019: Lies Craeynest u. a. gegen Brussels Hoofdstedelijk Gewest und Brussels Instituut voor Milieubeheer – Vorabentscheidungsersuchen der Niederländische rechtbank van eerste aanleg Brussel, Rechtssache C-723/17, <https://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=de&td=ALL&num=C-723/17>

[LUBW 2020]: LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg: Verkehrsnahe Sondermessungen 2019 in Baden-Württemberg – Abschlussbericht, Karlsruhe, April 2020, <https://pd.lubw.de/10105>

[LUBW 2021]: LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg: Verkehrsnahe Sondermessungen 2020 in Baden-Württemberg – Abschlussbericht, Karlsruhe, Oktober 2021, <https://pd.lubw.de/10274>

[Will 2019]: Martin Will, Lehrstuhl für Staatsrecht, Verwaltungsrecht, Europarecht, Recht der Neuen Technologien und Rechtsgeschichte an der EBS Universität für Wirtschaft und Recht Wiesbaden: Anspruch auf richtige Positionierung von Schadstoffmessstationen, Neue Juristische Wochenschrift 39/2019, S. 2816-2818

4.2 Abkürzungsverzeichnis

DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

Kfz: Kraftfahrzeug

MW: Mittelwert

NO₂: Stickstoffdioxid

WG: Windgeschwindigkeit

