

## **Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil**

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Ausschuss Schule und Weiterbildung	29.08.2016
Jugendhilfeausschuss	13.09.2016
Gesundheitsausschuss	13.09.2016
Ausschuss für Umwelt und Grün	15.09.2016

### **Beantwortung einer Anfrage gem. § 4 der Geschäftsordnung des Rates zur Schadstoffbelastung an Kölner Kinderkrippen, Kitas und Schulen**

Mit Anfrage AN/1052/2016 bittet die Fraktion Bündnis90 / Die Grünen um Beantwortung von Fragen zu den Untersuchungsergebnissen über die Schadstoffbelastung an Kölner Kinderkrippen, KiTas und Schulen.

Die Verwaltung beantwortet die Fragen wie folgt:

#### **1. Sind der Verwaltung detaillierte Ergebnisse aus dieser Studie bekannt?**

**Antwort:**

Der Verwaltung liegt der Bericht „Bestimmung der Stickstoffdioxidbelastung an Kinderkrippen, Kindergärten und Schulen in München, Heilbronn, Köln, Essen und Leipzig“ des Instituts für Umweltphysik Universität Heidelberg vor. Die im Kölner Stadtgebiet erhobenen Messergebnisse sind nicht Bestandteil des Berichtes und daher nicht bekannt.

#### **2. Plant die Verwaltung weitere Untersuchungen an weiteren KiTas und Schulen?**

**Antwort:**

Für das Land Nordrhein-Westfalen liegt die Zuständigkeit für die Luftreinhalteplanung bei den Landesdienststellen, im Fall des Kölner Stadtgebietes bei der Bezirksregierung Köln. Messungen zur Luftqualität werden in NRW durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) im Rahmen des Luftqualitäts-Überwachungssystems (LUQS) durchgeführt. Die Messungen werden in Absprache mit dem Umweltamt der Stadt Köln durchgeführt. Der Schwerpunkt liegt dabei auf in der Regel verkehrsnahe Standorte mit sensibler Nutzung, worunter neben Wohnnutzung auch Schulen und Kitas berücksichtigt werden. Als wesentliches Kriterium ist an verkehrsreichen Straßen mit geschlossener beidseitiger Bebauung mit einer hohen Luftschadstoffbelastung zu rechnen.

#### **3. Inwiefern kann die Verwaltung bestätigen oder auch widerlegen, ob die Ergebnisse zutreffend sind?**

**Antwort:**

In dem Bericht der Universität Heidelberg wird bereits hervorgehoben, dass die stichpunktartigen Kurzzeitmessungen im Vergleich zu den ortsfesten Messstationen des Landes nicht repräsentativ sind. An den LANUV-Messstationen werden die Qualitätsziele, die sich aus dem Immissionsschutzgesetz ergeben, als Mindestanforderungen erfüllt. In der Studie wird eine Messgenauigkeit von 20% angenommen, die jedoch nicht näher erläutert wird. Eine Messdauer von teilweise nur 20 Minuten kann keinen repräsentativen Zeitraum darstellen, um auf Jahresmittelwerte zu schließen. Bei der Extrapolation der Kurzzeitmessung mit ortsfesten Messstationen wird zwar die Meteorologie gewissermaßen berücksichtigt, die Unterschiede der Verkehrsstärke im Tagesverlauf und die lokale Varianz des Strömungsverhaltens lässt sich jedoch in der kurzzeitigen Erfassung nicht darstellen. Nicht umsonst müssen bei einer rechnergestützten Simulation einzelner Straßenabschnitte umfangreiche Programme mit komplizierten Strömungs- und Ausbreitungsmodellen angewandt werden, sollte eine Messung über einen repräsentativen Zeitraum nicht praktikabel sein.

Eine Zuordnung der Messpunkte ist anhand der Beschreibung nicht möglich, daher kann ein Vergleich der Messergebnisse mit den der Verwaltung vorliegenden Erkenntnissen nicht durchgeführt werden.

**4. Welchen Handlungsbedarf sieht die Verwaltung?****Antwort:**

Aus der Studie wird aufgrund der fehlenden statistischen Sicherheit kein Handlungsbedarf abgeleitet. Vielmehr begründet sich Handlungsbedarf aus Erkenntnissen, die sich durch die fortlaufende Tätigkeit im Rahmen der Luftreinhaltung ergeben.

**5. Welche konkreten Maßnahmen fasst die Verwaltung ggf. ins Auge, um mögliche gesundheitliche Schäden von den dort anwesenden Kindern und Erwachsenen abzuwenden?****Antwort:**

Zum Schutz der Gesundheit sind in der maßgeblichen 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) die entsprechenden Grenzwerte für die Außenluft hinterlegt, die im Rahmen des Luftreinhalteplans behandelt werden.

In diesem Zusammenhang werden u.a. die folgenden beispielhaft aufgeführten Maßnahmen umgesetzt, um die Belastung durch Luftschadstoffe zu minimieren:

- Ausweisung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten,
- Beschränkung von LKW-Durchfahrten,
- Förderung von Car-Sharing und Ausbau des Radverkehrs.

Eine effektive Reduzierung der Luftschadstoffbelastung ist letztendlich nur mit einer qualifizierten Abgastechnik oder mit einer Rücknahme der Privilegierung von Dieselfahrzeugen erreichbar. Hierauf hat die Kommune derzeit keinen Einfluss, sondern es müssen auf europäischer und Bundesebene die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Das EU-Parlament hat in dem Zusammenhang im Februar 2016 eine Aufweichung der Abgasnormen zulasten des Verbraucherschutzes beschlossen, so dass zunächst nicht mit drastischen Maßnahmen zu rechnen ist.

gez.Dr.Rau