

Stellungnahme der Health and Environment Alliance (HEAL) zum Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Die Health and Environment Alliance (HEAL) ist eine federführende Nichtregierungsorganisation zum Thema Gesundheitsauswirkungen von Umweltverschmutzung in der Europäischen Union (EU) und auf globaler Ebene.

HEAL lehnt eine Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ab, da dieses den Schutz der Gesundheit der Menschen untergraben und zu einer de facto Aufweichung der EU-Luftqualitätsstandards führen würde.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat gerade erneut unterstrichen, dass Luftverschmutzung zu massiven Gesundheitsschäden und hohen Kosten führt¹. Luftverschmutzung ist neben Alkohol, Rauchen, Inaktivität und ungesunder Ernährung der Risikofaktor für die Ausbreitung chronischer Krankheiten wie Herz-Kreislauferkrankungen, Krebs und Fettleibigkeit.

Von der ersten globalen WHO-Konferenz zum Thema Luftqualität², die heute in Genf zu Ende geht, geht die klare Botschaft zum Handeln aus, um die Krankheitslast durch Luftverschmutzung zu verringern und vor allem das Leben und das Wohlergehen der Kinder sicherzustellen.

Auch die Bundesregierung sollte ihre Anstrengungen zur Verbesserung der Luftqualität verstärken, statt sich auf die Verhinderung von Fahrverboten zu konzentrieren, welches zu weiteren Gesundheitsschäden führen wird.

Der vorliegende Entwurf sollte nicht verabschiedet und stattdessen die gesundheitsfördernde Mobilität endlich ganz oben auf die Tagesordnung gesetzt werden.

¹ <https://www.theguardian.com/environment/2018/oct/27/air-pollution-is-the-new-tobacco-warns-who-head>

² <http://www.who.int/airpollution/events/conference/en/>

HEALs Kommentare im einzelnen:

Zielsetzung und Grenzwerte

Bereits bei der Problem und Zielbeschreibung (A.) wird offenbar von falschen Grundannahmen ausgegangen. Die Zielsetzung *„Der Entwurf regelt, dass Verkehrsbeschränkungen und -verbote in Gebieten, in denen bei Stickstoffdioxid der Wert von 50 Mikrogramm pro m³ im Jahresmittel nicht überschritten wird, in der Regel nicht erforderlich sind“* entbehrt jeder wissenschaftlichen Grundlage.

Die Setzung eines Standards von 50 µg/m³ ist nicht durch den Stand der Forschung zu den Gesundheitsauswirkungen gedeckt, im Gegenteil. Wie die WHO schon 2013 bei einem systematischen Review der Studien festgestellt hat, hat sich die Datenlage zu Stickoxiden wesentlich verbessert, sowohl was negative Auswirkungen durch Kurzzeit als auch Langzeitexposition betrifft³. Für beide Arten von Studien wurden Gesundheitsschäden unterhalb des EU (und deutschen) Grenzwertes von 40 µg/m³ festgestellt. Die WHO ist aktuell dabei, ihre Empfehlungen zu überarbeiten und eine Verschärfung des aktuellen Grenzwertes gilt als wahrscheinlich.

Ein Fokus auf 50 µg/m³ würde dem Gesundheitsschutz diametral entgegenlaufen.

Verhältnismäßigkeit und Gesundheitsschutz

Auch der nächste Satz des Abschnitt A des Gesetzentwurfes *„dass in diesen Gebieten Verkehrsbeschränkungen oder -verbote in der Regel unverhältnismäßig sein werden“* baut auf einer unbewiesenen Behauptung auf.

HEAL lehnt die Einführung des Kriteriums der Verhältnismäßigkeit ab. Beim Gesundheitsschutz sollte und darf es keine Abstriche geben, das Gebot des Schutzes der Menschen und ihres Wohlergehens hat oberste Priorität und gilt immer und überall. Die Einführung eines solchen Kriteriums entbehrt auch jeder wissenschaftlichen Grundlage, ist nicht evidenz-basiert.

Die genannte „Verhältnismäßigkeit“ ist immer ein Abwägungstatbestand der sich ergibt aus den einflussnehmenden Grundannahmen. Legt man die durch Stickoxide induzierten und mit verursachten vorläufigen Todesfälle und Erkrankungen zugrunde, ist eine willkürliche (durch Gesetz) vorgenommene Erhöhung des Grenzwertes eben ganz und gar nicht „verhältnismäßig“ sondern das genaue Gegenteil.

Eine Grenzwerverhöhung würde mehr oder weniger bewusst einen Anstieg der entsprechenden vorzeitigen Todesfälle und Gesundheitsauswirkungen in Kauf nehmen. Dies steht im Widerspruch zum grundgesetzlichen Auftrag der körperlichen Unversehrtheit des Menschen.

³ WHO REVIHAAP final technical report, besonders Seite 73 ff.
http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0004/193108/REVIHAAP-Final-technical-report-final-version.pdf?ua=1

Auch der letzte Satz des zweiten Absatzes des Teil A des Gesetzentwurfes *„Es ist davon auszugehen, dass der europarechtlich vorgegebene Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid bereits aufgrund der Maßnahmen, die die Bundesregierung bereits beschlossen hat, in einem überschaubaren Zeitraum auch ohne Verkehrsbeschränkungen und -verbote eingehalten wird.“* negiert die Tatsachen. Die bisher gerichtlich beschlossenen Fahrverbote für Dieselfahrzeuge belegen sehr eindrücklich, dass die bisher seitens der Bundesregierung ergriffenen Maßnahmen eben nicht ausreichen sind, um die *„europarechtlich vorgegebene Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid“* einzuhalten.

Der erste Satz im bereits genannten letzten Absatz *“Der vorliegende Gesetzentwurf stellt ferner klar, dass aus Gründen der Verhältnismäßigkeit insbesondere Fahrzeuge mit geringen Stickstoffdioxidemissionen (Euro 6-Fahrzeuge sowie Euro 4- und Euro 5-Fahrzeuge, die im realen Fahrbetrieb nur geringe Stickstoffdioxidemissionen von weniger als 270 mg pro Kilometer ausstoßen) von Verkehrsbeschränkungen und -verboten ausgenommen sind“* suggeriert allerdings mit dem Hinweis *„stellt ferner klar“* eine vermeidliche Tatsache, die indes keine ist.

Alternativen zu Aufweichungen der Luftqualitätsgrenzwerte

Der Hinweis in Teil C, dass es keine Alternativen gebe, stimmt nicht, denn Möglichkeiten Fahrverbote zu verhindern durch eine gesundheitsfördernde und nachhaltige Mobilitätspolitik gibt es viele. Dazu gehören die Priorisierung der aktiven Mobilität, eine gesundheitsförderliche Stadtplanung, aber auch Steuerungsmechanismen zur Erhöhung des nicht motorisierten Anteils (Änderung modal split)⁴.

Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte durch höhere Gesundheitskosten

Der Satz in Teil D. *„Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand“*, *dass Mehrbelastungen für die öffentlichen Haushalte sind durch dieses Gesetz nicht zu erwarten seien*, stimmt nicht.

Durch eine Einführung eines höheren Grenzwertes und dem Kriterium der Verhältnismäßigkeit ist zu erwarten, dass die Krankheitslast für die Bevölkerung in den entsprechenden Städten steigt, da sie sowohl kurz- als auch langfristig höherer Luftverschmutzung ausgesetzt sind. Neue Studien

⁴ Lancet Series on active transportation : <https://activelivingresearch.org/blog/2016/10/active-transportation-key-healthier-cities-lancet-series-urban-design-transport-and>

zeigen, dass offenbar schon bei einem kurzfristigen Anstieg des Stickoxidgehalts innerhalb von 24 Stunden das Risiko eines Herzinfarktes signifikant erhöht sein kann⁵.

Es sollte dringend die Abstimmung mit dem Bundesgesundheitsministerium gesucht werden, um die voraussichtlichen Kosten für den Gesundheitssektor zu beziffern.

Mit freundlichen Grüßen,



Leiterin für Strategie und Kampagnen
Health and Environment Alliance (HEAL)

Die Health and Environment Alliance (HEAL) ist die federführende Nichtregierungsorganisation zum Thema Gesundheitsauswirkungen von Umweltverschmutzung in der Europäischen Union (EU) und auf globaler Ebene. HEAL setzt sich für Gesetze und politische Strategien ein, die die Gesundheit der Menschen und unseres Planeten fördern und die am stärksten von Umweltverschmutzung Betroffenen schützen. Außerdem möchten wir das Bewusstsein für die Gesundheitsvorteile von Umweltmaßnahmen für die Gesundheit schärfen.

Zu den über 70 Mitgliedsorganisationen von HEAL gehören internationale, europäische, nationale und lokale Gruppen von Gesundheitsfachkräften, gemeinnützige Krankenversicherer, Patienten-, Bürger-, Frauen-, Jugendorganisationen und UmweltexpertInnen und -experten. HEAL vertritt mehr als 200 Millionen Menschen in den 53 Ländern der WHO Europa-Region.

Als Allianz bringt HEAL wissenschaftliche und unabhängige Expertise in EU- und globale Entscheidungsprozesse ein, mit dem Ziel der Krankheitsprävention, und einer giftfreien, CO₂-armen, gerechten und gesunden Zukunft.

HEALs EU-Transparenz-Registernummer: 00723343929-96

⁵ Siehe: <https://www.aerzteblatt.de/nachricht> <https://activelivingresearch.org/blog/2016/10/active-transportation-key-healthier-cities-lancet-series-urban-design-transport-andten/89271/Schneller-Anstieg-von-Stickoxiden-kann-Herzinfarkttrisiko-verdoppeln>