

Sehr geehrte Frau Dr. Barley,
aus den Medien entnehme ich, dass die Bundesregierung zur Zeit die 39. BImSchV überarbeitet, um eindeutiger zu regeln, unter welchen Umständen Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuge angeordnet werden dürfen. Ich begrüße dies ausdrücklich. Dabei wird in den Medien übereinstimmend von einem neuen Grenzwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft berichtet.

Ich fürchte, dass dies allein nicht die notwendige Rechtsklarheit schaffen wird.

Die extrem unterschiedliche Auslegung der EU2008/50 und der 39. BImSchV resultiert aus folgendem:

1. Die 39. BImSchV definiert in §1 Begriffsbestimmungen Abs 22: „Messstationen für den städtischen Hintergrund“ sind Messstationen an Standorten in städtischen Gebieten, an denen die Werte repräsentativ für die Exposition der städtischen Bevölkerung sind;“ Es fehlt eine Definition von „repräsentativ“
2. In der Anlage 3 Beurteilung der Luftqualität und Lage der Probenahmestellen B. 1 Schutz der menschlichen Gesundheit wird beispielhaft dieser Begriff erläutert: „Daten über Bereiche innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen, in denen die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist;“ Dieses ist undefiniert und überlässt es daher die Klärung den Gerichten, an denen betroffene Bürger klagen.

Dies will ich erläutern: Die sich aus den emittierten Schadstoffen ergebenden Konzentrationen in der Atemluft hängen von deren Ausbreitung in der Atmosphäre ab, damit spielt die Lage, Bebauung und Größe des Gebietes in den „in Ballungsräumen“ eine entscheidende Rolle für die Schadstoffe, denen die Bevölkerung ausgesetzt ist. In dem angeblich höchst belasteten Gebiet in Stuttgart am Neckartor lag der Jahresmittelwert rund um die Messstelle 2018 bei $71 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft. In der nahe benachbarten Messstelle MP5 in der Burgunderstrasse weist die LUBW einen Jahresmittelwert für 2018 von $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft aus. Schätzt man aus diesen beiden Werten die maximale durchschnittliche Belastung in diesem Gebiet von rund $0,1 \text{ km}^2$ ab erhält man einen Wert von $37 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft. Durch Wahl des Gebietes für das die Immissionen bestimmt werden, lässt sich jeder beliebige Wert zwischen $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft und $71 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft bestimmen.

Weiterhin ist völlig unklar wie groß der Zeitraum ist „der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionswerte signifikant ist“. Wenn „signifikant“ bedeutet, dass negative Wirkungen auf die Gesundheit festgestellt werden, müssen diese notwendigerweise beschrieben werden. Sonst kann eine signifikante Zeit bedeuten: Sekunden (wie z.B. bei hochtoxischen Stoffen) genauso wie 100 % eines Jahres bei Gesundheitsbeeinträchtigungen, die erst nach langer Zeit auftreten.

Leider kann ich Ihnen hierzu keine wissenschaftlich begründbare Definition anbieten. Diese muss erst erarbeitet werden. Eine entsprechende Anregung habe ich an die Kommission zur Reinhaltung der Luft des VDI gegeben. Diese müsste dazu um medizinische Fachkompetenz erweitert werden.

Die unerträglichen Streitereien über die Fahrverbote in Stuttgart haben ihre Ursache in den oben beschriebenen Unzulänglichkeiten der EU2008/50 ebenso wie der 39. BImSchV.

Obwohl nicht grundsätzlich problematisch, wäre es ausserdem im Sinne der Rechtssicherheit nützlich, den Anhang 3 B b, und c, genauer zu fassen. Hierzu gibt es Untersuchungen der LfU- Bayern

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Alf Löffler
Bergweg 6
71706 Markgröningen

