



Feinstaub-Richtlinie

Die neuen Grenzwerte

Seit dem 1. Januar 2005 gelten die verschärften Grenzwerte für den Ausstoß von Schwefeldioxid, Feinstaubpartikeln und Blei wie sie die sog. Feinstaub-Richtlinie vom 22. April 1999 (99/30/EG) vorschreibt. Danach darf höchstens ein Tagesmittelwert von 125 Mikrogramm (μg) Schwefeldioxid und $50\mu\text{g}$ Feinstaubpartikeln pro Kubikmeter Luft erreicht werden. Der jährliche Grenzwert für die Emmission von Blei liegt bei 0,5 beziehungsweise – im Falle der unmittelbaren Nachbarschaft zu industriell schwer vorbelasteten Bereichen – bei $1,0\mu\text{g}$ pro Kubikmeter. Eine Überschreitung der vorgegebenen Werte wird im Falle des Schwefeldioxidausstoßes höchstens an drei, im Falle des Feinstaubausstoßes an nicht mehr als 35 Tagen pro Jahr toleriert.

Die seit Jahresbeginn geltenden strengeren Grenzwerte sind Ausfluss dieser stufenweise angelegten EU Richtlinie zur Luftreinheit aus dem Jahre 1999. Bereits zum 19. Juli 2001 verlangte die EU darin in einem ersten Schritt die jährliche Emission von Schwefel- und Stickstoffoxiden zum Schutz der Ökosysteme auf Mittelwerte von 20 bzw. $30\mu\text{g}$ pro Kubikmeter zu reduzieren. In einem zweiten Schritt greifen aktuell die seit Januar 2005 gültigen Grenzwerte für Schwefeldioxid, Feinstaub und Blei. Im dritten und letzten Schritt soll ab Januar 2010 insbesondere die Reduktion von Stickstoffoxiden, Feinstaubpartikeln und Blei in der Luft weiter voran getrieben werden.

Luftreinheit im europäischen Kontext

Der Grundstein für diese Art europäischer Umweltpolitik wurde bereits 1996 mit der sog. Luftqualitätsrahmenrichtlinie (96/62/EG) gelegt. Diese normiert erstmals den gebiets- beziehungsweise qualitätsbezogenen Immissionsschutz. Ziel dieser Form des Immissionsschutzes ist es, bestimmte Luftqualitätsziele zu erreichen – weitestgehend unabhängig vom einzelnen konkreten Emittenten. Angesetzt wird bei den Zielvorstellungen, die für die Luftqualität bestimmter Bereiche bestehen. Deren Umsetzung findet unter Berücksichtigung der verschiedensten Schadstoffquellen und einer somit umfassenden Schadstoffreduktion innerhalb des jeweiligen Gebietes statt.

Für die Einhaltung der europäischen Grenzwerte haben die einzelnen Mitgliedstaaten Sorge zu tragen. Die vor Ort zuständigen Behörden sind verpflichtet, eine Liste jener Gebiete und Ballungsräume zu erstellen, in denen die zulässigen Schadstoffwerte überschritten werden. Für diese Bereiche sind von der zuständigen Stelle sogenannte Luftreinhaltepläne anzufertigen und durchzuführen. Die Pläne sollen solche Maßnahmen enthalten, die zur Erreichung der entsprechenden Grenzwerte geeignet und erforderlich sind. In regelmäßigen Abständen sind Messungen der Luftschadstoffe durchzuführen, deren Ergebnisse an die EU weitergeleitet werden. Außerdem ist die Öffentlichkeit über die Messergebnisse und die Luftqualität insgesamt in Kenntnis zu setzen.

Die Entwicklung des europäischen Rechts zur Luftreinheit vollzog sich im Wesentlichen durch folgende Richtlinien:

- Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität; ABl. Nr. L 296 vom 21.11.1996, S. 55 ff., (Luftqualitätsrahmenrichtlinie);

- Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft; ABl. Nr. L 163 vom 29.06.1999, S. 41 ff., (1. Tochterrichtlinie oder auch sog. Feinstaub-Richtlinie);
- Richtlinie 2000/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft, ABl. Nr. 313 vom 13.12.2000, S. 12 ff., (2. Tochterrichtlinie);
- Richtlinie 2002/3/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2002 über den Ozongehalt der Luft, ABl. Nr. L 67 vom 09.03.2002, S. 14 ff., (3. Tochterrichtlinie).

Umsetzung

Der Bund hat auf die europäischen Vorgaben reagiert, indem er die Luftreinhalteplanungen durch das Siebte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 11.09.2002 (BGBl. I S.3622) in das nationale Recht integriert hat. Weiteren Niederschlag finden die Luftreinhalte-richtlinien der EU in der Zweiundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 11. September 2002 - 22. BImSchV – (BGBl. I S. 3626).

Die Überführung der Europäischen Richtlinien in nationales Recht ist demnach fristgemäß erfolgt. Die Zuständigkeit für die Umsetzung dieser Vorgaben liegt bei den Ländern. Die Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffoxide kann vielfach noch nicht sichergestellt werden. Während in den vergangenen Jahren die bisher problematisierten Massenschadstoffe, wie Schwefel(di)oxid und Großstaub, zunehmend an Bedeutung verloren, bilden nunmehr Feinstaubpartikel und Stickstoffoxide einen immer größeren Anteil an der Luftverunreinigung. Als Ursache für den vermehrten Ausstoß von Stickoxiden und Feinstaub wird primär der Individual- und Schwerlastverkehr, insbesondere durch Diesel-Motoren, ausgemacht.

Die aktuelle Situation

Zum jetzigen Zeitpunkt überschreiten deutsche Großstädte die geforderten Werte an manchen Tagen um ein Vielfaches. So wurden in Ballungsräumen wie beispielsweise München, Dortmund, Frankfurt oder Berlin nur knapp drei Monate nach der Einführung der neuen Grenzwerte bereits an bis zu 28 von 35 zulässigen Tagen lokale Grenzwertüberschreitungen für Feinstaub gemessen.

Aufgrund der sich abzeichnenden Nichteinhaltung der Grenzwerte und der Gesundheitsgefährdung von Feinstaubpartikeln in der Luft haben Umweltverbände bereits Klagen angekündigt. Inwiefern ein unmittelbarer Rechtsanspruch auf Einhaltung der Grenzwerte nach der 22. BImSchV besteht, ist bisher gerichtlich noch nicht entschieden worden und bleibt Gegenstand der aktuellen juristischen Auseinandersetzung.

Quellen:

- Assman, Jürgen/ Knierrim, Katharina/ Friedrich, Jörg, Die Luftreinhalteplanung im Bundes-Immissionsschutzgesetz, Natur und Recht 2004, S. 695 – 701.
- Rehbinder, Eckard, Rechtsgutachten über die Umsetzung der 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, Juni 2004.
- Vortrag von Dr. habil. Uwe Lahl, Ministerialdirektor, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, zur ADAC-Fachtagung „Dicke Luft im Ballungsraum – Wege zur vernünftigen Umsetzung der EU-Luftreinehalte-Richtlinie“, Berlin, 19. November 2004: Verkehrsbeschränkungen als rechtlich zulässige Handlungsmöglichkeiten der Luftreinhaltepolitik.
- Klinger, Remo/Löwenberg, Fabian, Rechtsanspruch auf saubere Luft?, Zeitschrift für Umweltrecht 2005, S. 169-176 (Veröffentlichung voraussichtlich April 2005)

Verfasser/-in: RD Hans Anton Hilgers, Praktikantin Natalie Wöllenstein, Fachbereich VII, (Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht, Umweltschutzrecht, Verkehr, Bau- und Wohnungswesen)