



---

## **Sachstand**

---

## **Rechtliche Regelungen zum sekundären Feinstaub**

**Rechtliche Regelungen zum sekundären Feinstaub**

Aktenzeichen: WD 7 – 3000 – 044/16  
Abschluss der Arbeit: 10. März 2016  
Fachbereich: WD 7: Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht, Umweltschutzrecht,  
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

## 1. Fragestellung

Gegenstand des vorliegenden Sachstands ist die Frage, ob sekundärer Feinstaub umweltrechtlich berücksichtigt wird, oder ob insoweit lediglich die Vorläufersubstanzen Beachtung finden.

## 2. Sekundärer Feinstaub

Der Begriff Feinstaub umfasst zum einen den primär emittierten und zum anderen den sekundär gebildeten Feinstaub. Primärer Feinstaub wird unmittelbar an der Quelle freigesetzt, wie zum Beispiel bei Verbrennungsprozessen. Als sekundärer Feinstaub werden hingegen solche Partikel bezeichnet, die durch gasförmige Vorläufersubstanzen wie Schwefel- und Stickoxide und Ammoniak entstehen.<sup>1</sup> Neben der Herkunft der Feinstaubpartikel wird auch nach der Größe der Partikel differenziert. Denn bei Feinstaub handelt es sich um ein komplexes Gemisch fester und flüssiger Partikel und wird daher abhängig von deren Größe in verschiedene Kategorien eingeteilt. Unterschieden werden PM<sub>10</sub> (PM, *particulate matter*) mit einem maximalen Durchmesser von 10 Mikrometer (µm), PM<sub>2,5</sub> sowie ultrafeine Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 0,1 µm.<sup>2</sup>

## 3. Immissionsschutzrechtliche Regelungen zum Feinstaub

Um die Luftqualität innerhalb Europas einheitlich beurteilen und kontrollieren zu können, hat die Europäische Union die Richtlinie 2008/50/EG vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa<sup>3</sup> erlassen. Die Umsetzung dieser Richtlinie in deutsches Recht erfolgte durch die 39. BImSchV<sup>4</sup>.

Die 39. BImSchV enthält diverse Vorschriften, die entweder an die Größe der Feinstaubpartikel anknüpfen (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) oder aber auf die sogenannten Vorläufersubstanzen abstellen. So legt zum Beispiel § 33 Abs. 1 der 39. BImSchV für die Bundesrepublik Deutschland Emissionshöchstmengen pro Kalenderjahr für die Stoffe Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>), Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>), flüchtige organische Verbindungen (NMVOC) und Ammoniak (NH<sub>3</sub>) fest.

---

<sup>1</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschaedstoffe/feinstaub> (zuletzt abgerufen am: 10.03.2016).

<sup>2</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschaedstoffe/feinstaub> (zuletzt abgerufen am: 10.03.2016).

<sup>3</sup> Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. Nr. L 152 S. 1, ber. ABl. 2012 Nr. L 336 S. 101) zuletzt geändert durch Art. 2 ÄndRL (EU) 2015/1480 vom 28. 8. 2015 (ABl. Nr. L 226 S. 4); abrufbar unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:152:0001:0044:de:PDF> (zuletzt abgerufen am: 10.03.2016).

<sup>4</sup> Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), die durch Artikel 87 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist; abrufbar unter: [http://www.gesetze-im-internet.de/bimschv\\_39/BjNR106510010.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_39/BjNR106510010.html) (zuletzt abgerufen am: 10.03.2016).

---

Eine unmittelbare Beachtung des aus den Vorläufersubstanzen entstehenden sekundären Feinstaubes findet hingegen nicht statt. Gleiches gilt für die unionsrechtliche sogenannte Fahrzeugemissionen-Verordnung<sup>5</sup>.

Insoweit lässt sich zusammenfassen, dass sekundärer Feinstaub umweltrechtlich lediglich mittelbar über die Vorläufersubstanzen Beachtung findet.

Ende der Bearbeitung

---

<sup>5</sup> Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. Nr. L 171 S. 1) zuletzt geändert durch die VO (EU) Nr. 459/2012 der Kommission vom 29. 5. 2012 (ABl. Nr. L 142 S. 16); abrufbar unter: <http://www.juris.de/jportal/portal/t/ky4/page/jurisw.psml?doc.hl=1&doc.id=jcg-02007R0715-20121231&documentnumber=10&numberofresults=122&doctyp=CELEX-G%3Acellex-g&showdoccase=1&doc.part=S&paramfromHL=true#focuspoint> (zuletzt abgerufen am: 10.03.2016).