



Foto: Adobe Stock/PRILL, Mediendesign

Der Straßenverkehr ist einer der wesentlichen Verursacher geblieben: „Obwohl mittlerweile die Luftqualität deutlich besser ist als in den Jahrzehnten davor, gehen weiterhin gesundheitliche Gefahren von Luftschadstoffen aus“, bilanziert Björn Siebers.

### Luftqualität

# Unterwegs zu besseren Werten

#### DER AUTOR

Björn Siebers ist für das Beratungsunternehmen Peutz Consult GmbH tätig.

Meist sind Schadstoffe in der Luft unsichtbar, aber sie wirken und sind nach wie vor eine Bedrohung für Gesundheit und Umwelt. Wie es besser werden soll, welche EU-Anforderungen und Fristen gelten, welche Planungsinstrumente es gibt – und was Kommunen im Blick haben sollten, schlüsselt Berater Björn Siebers auf.

**L**uftschadstoffe stellen eine ernsthafte Bedrohung für die menschliche Gesundheit und die Umwelt dar. Die kritischen Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) schädigen nicht nur die Atemwege, sondern auch die Blutgefäße. Das kann zu Schlaganfällen, Herzinfarkten, Diabetes und Lungenkrebs führen.

Zum Schutz vor diesen schädlichen Umwelteinwirkungen wurden seitens der EU Grenzwerte festgelegt, die im Jahr 2010 mit der 39. BImSchV in nationales Recht übergangen. Viele Jahre wurden diese Grenzwerte insbesondere an Standorten mit hohem Verkehrsaufkommen und schlechten Durchlüftungsverhältnissen überschritten. Erst im Jahr 2024 wurden erstmals deutschlandweit alle Luftschadstoffgrenzwerte der 39. BImSchV an den offiziellen Messstationen eingehalten.

Dies ist ein großer Erfolg der Luftreinhalteplanung und ein Schritt hin zu schadstofffreier Atemluft. Teil der Wahrheit ist aber auch, dass diese Grenzwerte bereits seit dem Jahr 2010 flächendeckend hätten eingehalten werden müssen. Auf-

grund der dauerhaften Grenzwertüberschreitungen hatte die Europäische Union bereits entsprechende Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet.

Obwohl mittlerweile die Luftqualität deutlich besser ist als in den Jahrzehnten davor, gehen weiterhin gesundheitliche Gefahren von Luftschadstoffen aus.

### STRENGERE EU-REGELN AB 20230

Zur weiteren Verbesserung der Luftqualität mussten daher neue Ziele gesetzt werden. Dies ist mit der Neufassung der EU-Luftqualitäts-Richtlinie 2024/2881 im Jahr 2024 geschehen. Für das Jahr 2030 werden dort ambitionierte, deutlich strengere Grenzwerte festgeschrieben. So reduzieren sich die zulässigen Luftschadstoffkonzentrationen gegenüber den aktuellen Grenzwerten der 39. BImSchV um bis zu 60 Prozent.

Diese neuen Grenzwerte liegen zum Teil im Bereich der heute an quellfernen Hintergrundstationen gemessenen Luft-

schadstoffbelastung. Daher werden aktuell insbesondere an verkehrsnahen Luftmessstation die zukünftigen Grenzwerte deutlich überschritten. Im Hinblick auf den sehr langen Zeitraum und die großen Herausforderungen, die notwendig waren, um die Grenzwerte der 39. BImSchV einzuhalten, ist abzusehen, dass die neuen strengeren Grenzwerte noch größere Anstrengungen für deren rechtzeitige Einhaltung erfordern.

### WANN SONDERFÄLLE GELTEN KÖNNEN

Die Richtlinie sieht deshalb Fristverlängerungen zur Grenzwerteinhaltung bis 2035 und in Sonderfällen bis 2040 vor. Um diese Fristverlängerungen in Anspruch nehmen zu können, sind jedoch mehrere Voraussetzungen zu erfüllen.

Eine davon ist die Aufstellung von sogenannten Luftqualitätsfahrplänen. Hierzu muss geprüft werden, ob im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 2026 und dem 31. Dezember 2029 die gemessenen oder im Rahmen von Modellrechnungen ermittel-



Foto: Adobe Stock/Klaus Epple

Luftmessstationen geben die Hinweise – entscheidend für Kommunen sind die darauf aufbauenden Luftqualitätspläne: Sie werden „zum zentralen Instrument, um Fristoptionen zu sichern und die Einhaltung der Grenzwerte ab 2030 rechtzeitig zu erreichen.“

ten Luftschadstoffkonzentrationen über den Grenzwerten liegen, die ab dem 1. Januar 2030 gelten werden.

#### FAHRPLÄNE FÜR DIE LUFTQUALITÄT

Wenn dies der Fall ist, muss so bald wie möglich – spätestens aber zwei Jahre nach dem Kalenderjahr der Feststellung der Überschreitung, höchstens bis zum 31. Dezember 2028 – ein Luftqualitätsfahrplan erstellt werden. Er muss aufzeigen, mit welchen Maßnahmen eine rechtzeitige Einhaltung der Grenzwerte erreicht werden soll. Zeigt sich im Rahmen des Luftqualitätsfahrplanes, dass die neuen Grenzwerte auch mit effektiven Maßnahmen nicht rechtzeitig eingehalten werden können, dürfen Fristverlängerungen beantragt werden.

Sowohl die aktuellen Luftmesswerte als auch zahlreiche Modellrechnungen für den Prognosehorizont 2030 zeigen, dass die neuen Grenzwerte an vielen Straßen-

abschnitten in Städten und Ballungsräumen voraussichtlich nicht pünktlich eingehalten werden können. Werden nach Ablauf der Fristen Bereiche ausfindig gemacht, in denen die Grenzwerte im Jahr 2030 überschritten werden, sind keine Fristverlängerungen mehr möglich.

Spätestens dann ist die Aufstellung von Luftqualitätsplänen oder Plänen für kurzfristige Notfallmaßnahmen für eine zeitnahe Einhaltung der Grenzwerte unumgänglich. Solche kritischen Bereiche sollten daher bereits jetzt durch Modellrechnungen ermittelt werden, sodass rechtzeitig Luftqualitätsfahrpläne und geeignete Luftreinhaltemaßnahmen entwickelt werden können.

#### WELCHE NEBENWIRKUNGEN MÖGLICH SIND

Eine weitere Neuerung ist, dass in der Richtlinie 2024/2881 erstmals ausdrücklich ein individuelles Recht auf Entschädigung eingeführt wird, wenn Menschen

durch Verstöße gegen die Luftqualitätsvorgaben gesundheitlich geschädigt werden. Diese Vorgabe erhöht das Klagerisiko für Bebauungsplan- oder Planfeststellungsverfahren.

Zur Minimierung des Klagerisikos empfiehlt es sich daher, die lufthygienischen Auswirkungen eines Vorhabens vorab festzustellen. Dies kann zum Beispiel mittels Modellrechnungen oder Messkampagnen geschehen.

#### WAS KOMMUNEN IM BLICK HABEN SOLLTEN

Die Umsetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie 2024/2881 erfordert frühzeitige, belastbare Prognosen und eine vorausschauende Maßnahmenplanung, insbesondere an verkehrsnahen Hotspots. Luftqualitätsfahrpläne werden damit zum zentralen Instrument, um Fristoptionen zu sichern und die Einhaltung der Grenzwerte ab 2030 rechtzeitig zu erreichen.

Björn Siebers