



An die Vorsitzende des BA 09
Neuhausen – Nymphenburg
Fau Anna Hanusch
BA-Geschäftsstelle Nord
Ehrenbreitsteiner Str. 28a
80993 München

Bayerstr. 28a
80335 München
Telefon: 089 233-47720
Telefax: 089 233-47705
Zimmer: 3032
Sachbearbeitung:

E-Mail:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

18.05.2017

Luftreinhaltung Landshuter Allee

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03341 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 21.02.2017

Sehr geehrte Frau Hanusch,

der o.g. Antrag wurde uns vom Direktorium mit der Bitte um weitere Bearbeitung zugeleitet; er bezieht sich auf ein Geschäft der laufenden Verwaltung i.S.d. Art. 37 Abs. 1 Satz 1 GO und § 12 Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung.

In diesem Antrag bittet der BA 09 das Referat für Umwelt und Gesundheit um einen Bericht über die Entwicklung der Werte zur Luftreinhaltung in den letzten Monaten sowie die von der Verwaltung ergriffenen Maßnahmen:

1. Konnte eine Veränderung durch die Einführung des Tempolimits bzw. der Überwachung des selbigen festgestellt werden?
Gibt es Erfahrungswerte von anderen belasteten Bereichen im Stadtgebiet?
2. Wurden abseits der festen Messstelle im Stadtbezirk weitere Messungen zur Luftreinhaltung durchgeführt?
3. Gibt es Untersuchungen darüber, wie sich verschiedene Wetterlagen, Temperaturen, Blütenstaub (Allergene) und Niederschlagsmengen auf die Werte speziell für München auswirken?
4. Wie werden die Werte aktuell von der Stadt überwacht und gibt es Szenarien für sofortige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen, die bei Überschreitung der Grenzwerte ergriffen werden?

Zu den einzelnen Fragen ist folgender Sachverhalt zu berichten:

Zuständig für die Überwachung der Luftqualität in Bayern und damit auch für München ist das Bayerische Landesamt für Umwelt. Dieses führt zum einen seit Jahren die kontinuierlichen Luftschadstoffmessungen an festen Messstationen (LÜB-Stationen), wie z.B. an der Landshuter Allee sowie bei speziellen Fragestellungen ergänzende Messungen durch. Die nachfolgenden Aussagen basieren auf den Ergebnissen dieser Messungen sowie ergänzenden Informationen aus der Fachliteratur, insbesondere zu den Messergebnissen aus anderen Bundesländern.

Zu 1.:

Wie mit Schreiben vom 16.10.2015 mitgeteilt wurde, kann eine Analyse der Wirksamkeit dieser Maßnahme nur über die Messdaten mehrerer Jahre mit Hilfe statistischer Methoden erfolgen.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt führt derzeit eine derartige Analyse anhand langjähriger Messreihen, u.a. unter Einbeziehung von zeitlich hoch aufgelösten Verkehrsdaten an der Landshuter Allee auf Höhe der Hirschbergstraße durch. Diese Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen. Nach Abschluss der Untersuchung und Veröffentlichung des Ergebnisberichtes wird das RGU den BA 09 über das Ergebnis informieren.

Zu 2.:

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in der „Untersuchung der räumlichen Verteilung der NO_x-Belastung im Umfeld von vorhandenen hochbelasteten Luftmessstationen u.a. die Situation im Umfeld der Landshuter Allee mit ergänzenden Messungen untersucht. Im Ergebnis wurde bei dieser Untersuchung Folgendes festgestellt:

- An den verschiedenen Messpunkten entlang der Landshuter Allee wurden für das Bezugsjahr 2012 NO₂-Konzentrationen (Jahresmittelwerte) zwischen 51 µg/m³ und 87 µg/m³ ermittelt. Damit war an allen straßenzugewandten Messpunkten der NO₂-Grenzwert von 40 µg/m³ (Jahresmittelwert) überschritten. Insgesamt war die NO₂-Belastung geringfügig niedriger als im Vorjahr.
- In Streckenabschnitten der Landshuter Allee mit ausgeprägt schluchtartiger Bebauung wurden die höchsten NO₂-Konzentrationen (Jahresmittelwerte) mit 87 µg/m³ an der LÜB-Station bzw. mit 85 µg/m³ am Messpunkt MÜLA AMP1 (an der Westseite der Landshuter Allee vor Einmündung der Dom Pedro Straße) im Jahresmittel verzeichnet. Im Gegensatz dazu ist in Streckenabschnitten mit Bebauungslücken, welche eine bessere Durchlüftung ermöglichen, die NO₂-Belastung um ca. 25 % geringer als in den schlecht durchlüfteten Bereichen mit durchgängiger Randbebauung.
- Weiterhin wurde in den Seitenstraßen Schlörstraße (MÜSC) und Blütenburgstraße (MÜBL) die NO₂-Belastungssituation genauer untersucht. In jeder Seitenstraße wurden mehrere Messpunkte mit zunehmendem Abstand zur Landshuter Allee angebracht.
- Im Bereich der Einmündungen zur Landshuter Allee wurde an der Schlörstraße eine NO₂-Konzentration von 44 µg/m³ bzw. an der Blütenburgstraße von 47 µg/m³

gemessen. Insgesamt nehmen die Messwerte mit zunehmender Entfernung zur Landshuter Allee deutlich ab.

- In einem Abstand von 175 m zum Einmündungsbereich zur Landshuter Allee betrug die NO₂-Konzentration in der Schlörstraße im Jahresmittel 31 µg/m³ und damit etwa 70% des Wertes im Einmündungsbereich. In der gegenüberliegenden Blumenburgstraße wurde in 227 m Entfernung zur Landshuter Allee eine NO₂-Konzentration von 32 µg/m³ (Jahresmittel) bzw. 68% des Wertes am Einmündungsbereich ermittelt.
- In den beiden Seitenstraßen der Landshuter Allee wird ab einer Entfernung von ca. 50 m zur Landshuter Allee der NO₂-Grenzwert für das Jahresmittel unterschritten.

Im Fazit zeigen diese Untersuchungen, dass auch an der stark verkehrsbelasteten Landshuter Allee die erhöhte Luftschadstoffbelastung auf den Nahbereich der Straße begrenzt ist und bereits in einiger Entfernung von dieser oder auch in abgeschlossenen Innenhöfen die Belastungen deutlich niedriger sind und die Grenzwerte eingehalten werden.

Die vorstehenden Aussagen wurden der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplan Münchens entnommen

(https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Luft_und_Strahlung/Luftreinhalteplan.html).

Zu 3.:

Es gibt in der Fachliteratur sowie auf München bezogen eine Vielfalt an Auswertungen von Messdaten, an denen die Zusammenhänge mit Wetterlagen u.ä. aufgezeigt werden. Dabei ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen Feinstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂).

Kritische Größe bei Feinstaub ist der Tagesmittelwert. Erhöhte Feinstaubbelastungen treten vor allem bei mehrtägigen Episoden mit austauscharmen Wetterlagen mit niedrigen Mischungsschichthöhen auf. Bei diesen Wetterlagen kommt es zu einer Anreicherung von Luftschadstoffen unterhalb der Sperschicht (Inversion) und in der Folge zu Überschreitungen des Grenzwertes für den Tagesmittelwert.

Kritische Größe bei NO₂ ist der Jahresmittelwert (40 µg/m³), an der Landshuter Allee wird auch der Grenzwert für den 1-Stunden Wert (200 µg/m³) überschritten (z.B. in 2014 24 mal, 2015 30 mal und 2016 13 mal; zulässig sind pro Jahr 18 Überschreitungen). Anders als bei Feinstaub existiert bei NO₂ kein Beurteilungswert für das Tagesmittel.

Am zeitlichen Verlauf der NO₂ Konzentrationen lassen sich keine dem Feinstaub analogen Charakteristika erkennen. Erhöhte NO₂-Konzentrationen treten während des gesamten Jahres auf; die Höchstwerte sind nicht an Episoden gebunden. Dies gilt auch, anders als bei Feinstaub, für die Tagesmittelwerte von NO₂. Grund dafür sind u.a. die Quellen für NO₂. Hauptquelle für NO₂ ist der Kfz-Verkehr. Von diesem wird sowohl NO als auch NO₂ emittiert. In der Außenluft gehen diese emittierten Luftschadstoffe chemische Reaktionen, u.a. mit Ozon, ein. Dies bedeutet, dass erhöhte NO₂-Konzentrationen während des gesamten Jahres, aber vor allem im Sommer auftreten. Werte über 200 µg/m³ treten als Einzelwerte während des gesamten Jahres und tageszeitlich sowohl am Morgen als auch am Abend auf.

Bei NO₂ ist demnach kein dem Feinstaub ähnlicher Zusammenhang erhöhter Werte mit ausgeprägten Episoden, vor allem im Winter, zu erkennen.

Fragestellungen zur Messung der Luftschadstoffe in München und speziell in der Landshuter Allee wurden zuletzt in der Behandlung des Stadtratsantrages Nr. 14-20 / A 02520 „Solide Stickstoffdioxid-Messungen in München durchführen“ im Antwortschreiben vom 20.02.2017 behandelt.

zu 4.

Die Luftschadstoffbelastung wird, wie unter 1. aufgeführt vom Bayerischen Landesamt für Umwelt als dafür zuständige Behörde überwacht.

Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung sind im vom Freistaat Bayern aufgestellten Luftreinhalteplan München und seinen inzwischen sechs Fortschreibungen festgelegt. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) hat es in seiner Entscheidung vom 27.02.2017 für notwendig erachtet, Zufahrtsbeschränkungen für stark emittierende Dieselfahrzeuge einzuführen, um die Grenzwerte für Stickstoffdioxid einhalten zu können. Gleichzeitig hat er das Fehlen einer vollziehbaren Rechtsgrundlage für Fahrverbote oder Zufahrtsbeschränkungen festgestellt. Dennoch soll der Freistaat Bayern

- ein Verzeichnis aller Straßen mit Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes ist bis zum 29.06.2017 vorlegen.
- bis zum 31.08.2017 die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Vorbereitung einer weiteren Fortschreibung des Luftreinhalteplans dergestalt einleiten, dass eine solche Fortschreibung Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge beinhalten wird und
- bis zum Ablauf des 31. Dezember 2017 ein vollzugsfähiges Konzept zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans veröffentlichen, aus dem sich ergibt, dass Verkehrsverbote für Fahrzeuge mit Dieselmotor in Bezug auf aufzulistende Straßen(abschnitte) in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden, welche zeitlichen und sachlichen Einschränkungen für diese Verkehrsverbote gegebenenfalls zur Anwendung kommen sollen und hinsichtlich welcher Straßen(abschnitte) von Verkehrsverboten abgesehen wird,

Die Regierung von Oberbayern erarbeitet derzeit als für die Erstellung des Luftreinhalteplans zuständige Behörde dieses Konzept.

In dieser Entscheidung hält der BayVGH übrigens keine gesonderten Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Feinstaub mehr für geboten, da die Grenzwerte seit 2012 weitgehend eingehalten werden.

Hinsichtlich des auch vom BayVGH gesehenen rechtlichen Dilemmas der Kommunen zur nachhaltigen Senkung der Stickstoffdioxidwerte darf ich auf die Beschlussvorlage für die Vollversammlung des Stadtrates vom 25.01.2017, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383 verweisen.

Die generelle Fragestellung zu einem durchgehenden Tempolimit von 50 km/h am Mittleren Ring wurde im Beschluss des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 04.04.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / 08440) behandelt. Dort wurde zusammenfassend festgestellt und beschlossen, dass eine generelle Geschwindigkeitsregulierung nicht befürwortet wird, da nachhaltige positive Effekte hinsichtlich Luft und Lärm nicht absehbar sind.

Der Antrag 14-20 / B 3341 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 vom 21.02.2017 ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stephanie Jacobs
berufsm. Stadträtin