



# Luftreinhaltung in München

## Aktuelle Situation

**Stephanie Jacobs**

Berufsmäßige Stadträtin

Stand: 19. Juni 2017



## Ausgangssituation: Luftqualität 1/2

### Feinstaub PM<sub>10</sub>:

- **Tagesmittelwert**, seit 2005 50 µg/m<sup>3</sup>, bei 35 zulässigen Überschreitungen: **seit 2012 eingehalten**
- **Jahresmittelwert**, seit 2005 40 µg/m<sup>3</sup>: **seit 2007 eingehalten**

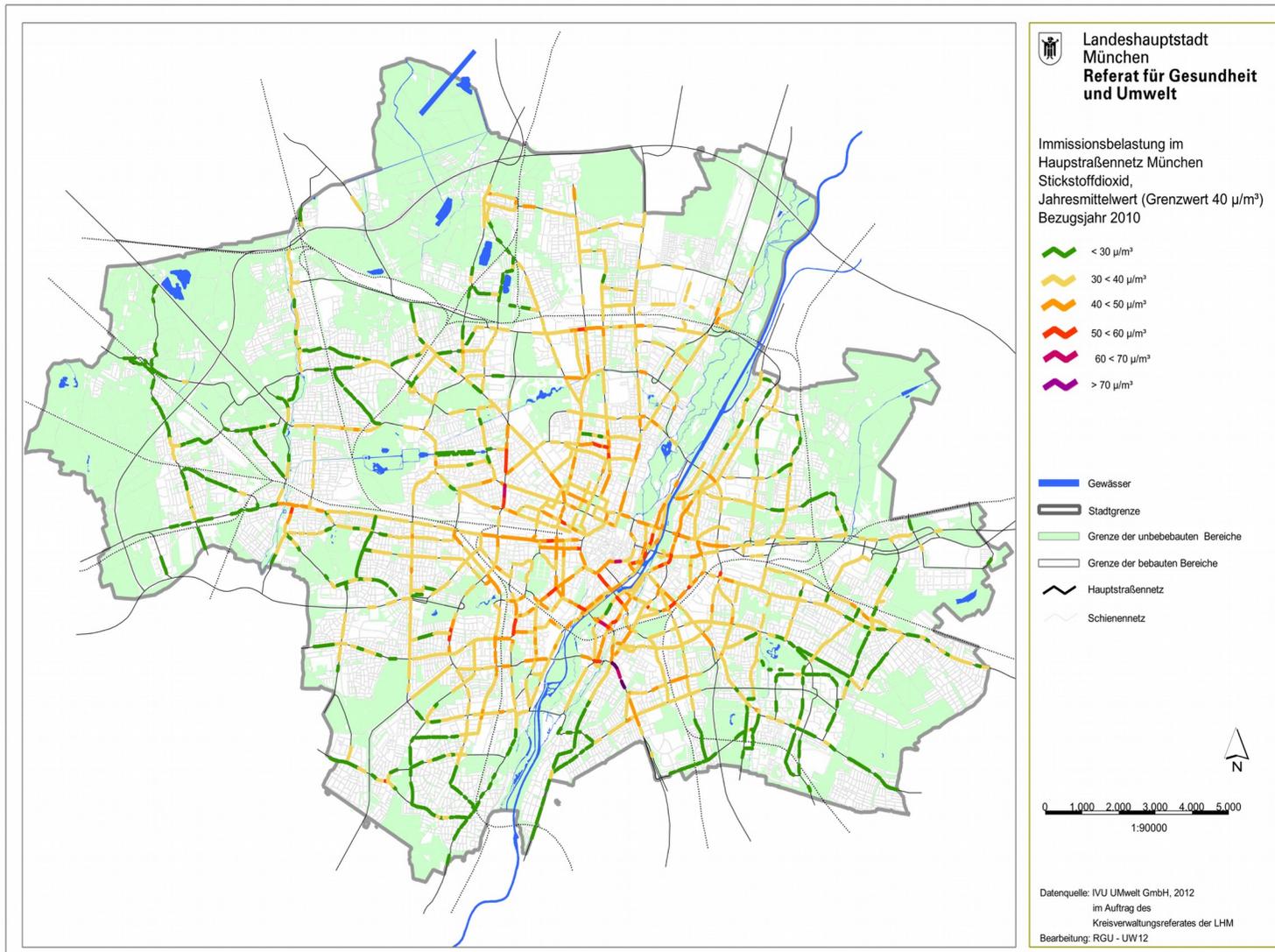
### Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub>:

**Jahresmittelwert** (Grenzwert seit 2010: 40 µg/m<sup>3</sup>, alle Werte in µg/m<sup>3</sup>)

=> an 2 LÜB-Stationen auch in 2016 **deutlich nicht eingehalten**

LÜB-Stationen	NO <sub>2</sub>											
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Beurteilungsgröße</b>	<b>50</b>	<b>48</b>	<b>46</b>	<b>44</b>	<b>42</b>	<b>40</b>						
<b>Stachus</b>	<b>76</b>	<b>79</b>	<b>71</b>	<b>74</b>	<b>78</b>	<b>74</b>	<b>76</b>	<b>60</b>	<b>64</b>	<b>62</b>	<b>64</b>	<b>56</b>
<b>Johanneskirchen</b>	<b>30</b>	<b>33</b>	<b>30</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>28</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>22</b>
<b>Lothstraße</b>	<b>44</b>	<b>45</b>	<b>42</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>33</b>
<b>Landshuter Allee</b>	<b>92</b>	<b>98</b>	<b>89</b>	<b>85</b>	<b>92</b>	<b>99</b>	<b>85</b>	<b>81</b>	<b>81</b>	<b>83</b>	<b>84</b>	<b>80</b>
<b>Allach</b>										<b>25</b>	<b>26</b>	<b>26</b>

# Ausgangssituation: Luftqualität 2/2



**Berechnungsmodell für  
Stickstoffdioxid (2012)  
basierend auf Daten aus  
2010!**



## Exkurs: Luftreinhalteplan 1/2

### Entwicklung des Luftreinhalteplans für München seit 2004

LRP bzw. Fortschreibung	in Kraft getreten	Wesentliche Inhalte
Luftreinhalte-/Aktionplan München	28.12.2004	Grundlegendes Maßnahmenbündel
1. Fortschreibung	19.10.2007	Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf den Autobahnring A 99
2. Fortschreibung	21.08.2008	Einführung einer Umweltzone (Stufe 1)
3. Fortschreibung	12.04.2012	Beteiligung der Umlandgemeinden im Sinne einer „Kooperation für gute Luft“
4. Fortschreibung	05.09.2010	Verschärfung der Umweltzone (Stufen 2 und 3) sowie weitere kurzfristig wirksame Maßnahmen
5. Fortschreibung	20.05.2014	Schadstoffminderungsmaßnahmen an den Schwerpunkten „Landshuter Allee“ (Tempolimit) und an der „A 96“ (Verkehrsbeeinflussung)
6. Fortschreibung	8.12.2015	Maßnahmen zur Minderung der Emissionen des Straßenverkehrs, wie Förderung der Elektromobilität etc.

### 3.3 Konkrete Maßnahmen

#### Übersicht:

Nummer	Beschreibung der Maßnahme
M 1	Gutachterliche Ermittlung der verkehrlichen Bedingungen und Auswirkungen verkehrssteuernder Maßnahmen mit dem Ziel der Minderung der Verkehrsmenge auf besonders belasteten Abschnitten sowie deren Stickstoffdioxid-Minderungspotentials und sonstiger Auswirkungen auf die Luftqualität
M 2	Anpassungen der bestehenden Umweltzone zur Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Belastung
M 3	Verbesserung beim ÖPNV a) Beitrag MVV b) Beitrag MVG
M 4	Umweltoptimierte Fahrzeuge und Fahrbetrieb in der Stadtverwaltung
M 5	Schnellerer Ausbau der Fahrradmobilität / Radschnellwege im Stadt - Umland - Verkehr
M 6	Förderung der Elektromobilität
M 7	Verstetigung des Verkehrsflusses durch Geschwindigkeitsreduzierung
M 8	Unterstützung von CarSharing-Systemen
M 9	Fortschreibung des Innenstadtkonzepts (Teil Verkehr) unter Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung
M 10	Fortschreibung des Buskonzeptes unter Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung
M 11	Optimierung der Warenlieferung in der Innenstadt a) Grüne City-Logistik b) Lastenfahrrad
M 12	Autoarme Stadtquartiere
M 13	Intensivierung der Mobilitätsberatung und Öffentlichkeitsarbeit
M 14	Multimodale Angebote
M 15	Weitere Verschärfung der Münchner Brennstoff-Verordnung (BSTv) - Emissionsminderung bei Kaminöfen – Informationskampagne des RGU mit der Kaminkehrerinnung Oberbayern
M 16	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der LHM unter Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung
M 17	Verwendung emissionsarmer Baumaschinen
M 18	Intensivierte Kontrolle der bestehenden Umweltzone und des Lkw-Durchfahrtsverbotes
M 19	Tunnel am mittleren Ring (z.B. Tunnelverlängerung Landshuter Allee) mit Tunnelabgasreinigung
M 20	Außerbetriebnahme HKW Freimann



## Veröffentlichung der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München durch den Freistaat Bayern am 8. Dezember 2015

Das Gesamtkonzept besteht aus **20 Maßnahmen**.

„Um die Luftqualität mit dem Ziel einer schnellstmöglichen Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Immissionsgrenzwerte zu verbessern, wurde im Hinblick auf den Hauptverursacher „Straßenverkehr“ ein verkehrliches **Gesamtkonzept** entwickelt. Dieses umfasst

1. Verbesserungen bei der Fahrzeugflotte
2. die Verringerung der Verkehrsmenge“ (S.30)



## Ergriffene Maßnahmen der LHM

---

Die Landeshauptstadt hat u.a. folgende **Maßnahmen beschlossen**:

- Mai 2015: **Grundsatzbeschluss** des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München **IHFEM** (30 Mio. Euro für u.a. Fahrzeugförderung und Ladeinfrastruktur, 100 Ladesäulen bis 2017)
- Dezember 2016: **Umschichtung IHFEM 2015** aufgrund Einstieg des Bundes in Fahrzeugförderung. Fokus verschoben auf zusätzliche Ladeinfrastruktur (Verdoppelung des Budget auf 6,6 Mio. Euro), auf Elektrifizierung des Busverkehrs (4 Mio. Euro) und Förderung von E-Fahrzeugen der Stadt
- Januar 2017: **Grundsatzbeschluss zur Luftreinhaltung**, Weiterentwicklung der Münchner Umweltzone, Engagement für bundeseinheitliche Rechtsgrundlage; Umrüstung der stadteigenen Fahrzeugflotte auf E-Fahrzeuge oder mindestens auf Euro 6, Aufruf zur Umrüstung der Fahrzeugflotten der MVG zur Umrüstung auf E-Fahrzeuge oder mindestens auf Euro 6 bis 2020; Auftrag zur Weiterentwicklung des Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2030+) und des Nahverkehrsplan (NVP) unter der Maßgabe der Luftreinhaltung
- Juli 2017 geplant **IHFEM II**: weitere 30 Mio. Euro für den 2018-2020 mit drei großen Schwerpunkten: Ausbau Ladeinfrastruktur (500 E-Ladestationen in 2020), weitere Elektrifizierung der Busflotte der MVG und Umrüstung der städtischen Fahrzeugflotte sowie Ausbau der notwendigen Ladeinfrastruktur

## Dieserverkehr Hauptverursacher

NO<sub>2</sub>-Emissionen  
Landshuter Allee 2014 [g/(Tag\*m)]

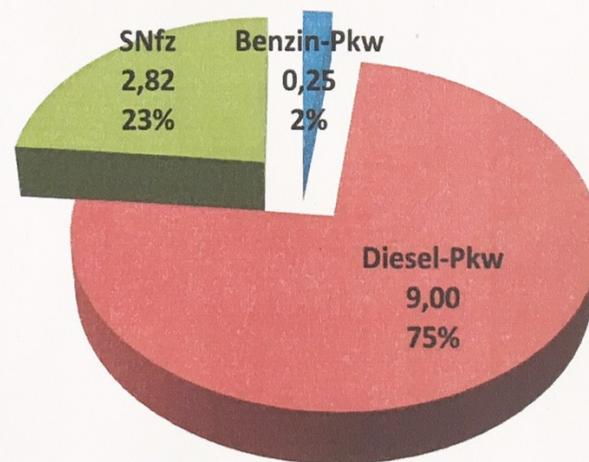


Abbildung 2/13: NO<sub>2</sub>-Emissionen der Kraftfahrzeuge. SNfz: Schwere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t.

### Dieserverkehr hauptsächlich für Grenzwertüberschreitungen

Quelle 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München



# Dieserverkehr in München

## Betroffenheit in München (ohne Pendler aus dem Umland)

Zugelassene PKW in München, Quelle KVR, Stand 29.04.2017							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
<b>PKW Gesamtzahl</b>	<b>660.839</b>	<b>672.019</b>	<b>677.913</b>	<b>694.523</b>	<b>709.555</b>	<b>720.772</b>	<b>2012-2017: +9%</b>
<b>davon Diesel-PKW</b>	<b>247.652</b>	<b>261.440</b>	<b>270.180</b>	<b>284.394</b>	<b>295.314</b>	<b>295.043</b>	<b>2012-2017: +19%</b>
davon Diesel mit Euro 6			26.540	80.078	115.487	125.377	
davon Diesel mit Euro 5				121.356	99.019	93.902	
davon Diesel mit Euro 4	60.167	54.560	51.265	47.611	43.603	42.091	

- Der Anteil an Diesel Fahrzeugen der in München gemeldeten Anzahl an PKW ist von 37,5 Prozent in 2012 auf **41 Prozent in 2017** (+ rund 47.000 Fahrzeuge) **gestiegen**.
- Von einem **Fahrverbot für Dieselfahrzeuge außer Euro 6** wären rund **170.000 Fahrzeuge**, außer Euro 6 und Euro 5 wären rund 76.000 Fahrzeuge betroffen.



## Ausgangssituation: Gerichtsentscheidungen

09.10.2012

### **Entscheidung VG München**

Der Luftreinhalteplan München ist so zu ändern, dass er die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte im gesamten Stadtgebiet enthält.

13.09.2016

### **Entscheidung VG Düsseldorf**

Verkehrsbeschränkungen nach StVO über Zeichen 251 seien möglich  
Sprungrevision beim Bundesverwaltungsgericht zugelassen



27.02.2017

### **Beschluss Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (BayVGH)**

Keine sichere Rechtsgrundlage für Dieselfahrverbote.

Dennoch: Verpflichtung des Freistaat Bayern zu:

- Tenor 1: bis zum Ablauf des **29.06.2017 Veröffentlichung eines vollständigen** Verzeichnis aller Straßen/-abschnitte mit Überschreitungen des NO<sub>2</sub>-Grenzwerts
- Tenor 2: bis zum Ablauf des **31.08.2017 Einleitung der Öffentlichkeitsbeteiligung** zur Vorbereitung einer weiteren Fortschreibung des Luftreinhalteplans, der Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge beinhalten
- Tenor 3: bis zum Ablauf des **31.12.2017 Veröffentlichung eines vollzugsfähigen Konzepts** mit Verkehrsverboten für Dieselfahrzeuge, das in einer Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufgenommen werden soll



## Gegenüberstellung der Handlungsvarianten

<b>Dieselfahrverbot nach StVO</b>	<b>Weiterentwicklung der Umweltzone (neue Plaketten)</b>
<i>Wenn Bundesverwaltungsgericht eine entsprechende Rechtsgrundlage sieht.</i>	<i>Wenn der Bund die Rechtsgrundlage dazu schafft.</i>
+ nur in einzelnen Straßen/-abschnitten	+ Differenzierung mit Plaketten nach Emissionsgrad -> verursachergerecht
+ Verbesserung der Luftqualität an der Quelle	+ Kontrollmöglichkeit durch Kennzeichnung mit Plaketten möglich -> vollziehbar
+ relativ schnell wirksame Maßnahme	+ Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen -> verhältnismäßig
	+ Bürgerschaft und Wirtschaft kann sich einstellen
- Verdrängungseffekt und Verlagerung des Problems	+ Fahrzeugflotte wird nachgerüstet bzw. ausgetauscht
- pauschal für Dieselfahrzeuge, keine Differenzierung nach Emissionsgrad	+ Rechtssicherheit
- Aus für Dieseltechnologie	+ Akzeptanz in der Bevölkerung
- Unübersichtlichkeit über Zufahrtmöglichkeiten	+ nachhaltige Lösung zur Verbesserung der Luft
- Schilderwald	+ bundeseinheitlicher Rahmen
- massive Mobilitätseinschränkung der Bevölkerung	
- massive Auswirkungen auf Wirtschaftsleben	- Umgriff der Umweltzone voraussichtlich auf Stadtgebiet
- Eingriff in Eigentumsrecht, Klagen sicher	- keine sofort wirksame Lösung
- Vollzug in der Praxis im fließenden Verkehr nicht realisierbar (Kontrolle über Fahrzeugpapiere)	
- Unmut der Bevölkerung	
- bundesweiter "Flickenteppich"	

**=> Eine Weiterentwicklung der Umweltzone ist eindeutig die bessere, rechtssichere und nachhaltige Lösung!**