



Stephanie Jacobs
Berufsmäßige Stadträtin

Stadtratsfraktion FDP HUT
Herrn Stadtrat Dr. Michael Mattar,
Frau Stadträtin Gabriele Neff,
Herrn Stadtrat Dr. Wolfgang Heubisch,
Herrn Stadtrat Wolfgang Zeilnhöfer,
Herrn Stadtrat Thomas Ranft
Rathaus

27.07.2017

Schadstoffbelastungen - Ist alles viel schlimmer geworden?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 14-20 / F 00930 von Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff,
Herrn StR Dr. Wolfgang Heubisch, Herrn StR Wolfgang Zeilnhöfer, Herrn StR Thomas Ranft
vom 19.06.2017

Sehr geehrter Herr Dr. Michael Mattar,
sehr geehrte Frau Gabriele Neff,
sehr geehrter Herr Dr. Wolfgang Heubisch,
sehr geehrter Herr Wolfgang Zeilnhöfer,
sehr geehrter Herr Thomas Ranft,

Ihrer Anfrage liegt folgender Sachverhalt zu Grunde:

„Bei der Diskussion um Schadstoffbelastungen gewinnt man den Eindruck, dass wir am Abgrund stehen und dass von Jahr zu Jahr die Belastungen in der Luft oder im Wasser schlimmer werden. Dies ist aber keineswegs der Fall. Trotz Wachstum und wachsenden Neuzulassungen von Fahrzeugen in München hat sich die Luft insgesamt in den letzten Jahrzehnten verbessert. Deshalb stellt sich bei der Diskussion um angekündigte Fahrverbote für 130.000 bis 180.000 Dieselfahrzeuge die Frage der Verhältnismäßigkeit. Der individuelle und volkswirtschaftliche Schaden, der durch Fahrverbote in dieser Größenordnung und für Fahrzeuge, die erst ein, zwei oder drei Jahre alt sind, verursacht wird, ist unvermeidbar und zudem überflüssig.“

Bayerstr. 28a
80335 München
Telefon: 089 233-4 75 00
Telefax: 089 233-4 75 05

Zuständig für die Erfassung der Luftschadstoffbelastung ist in Bayern das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU). Dieses führt im Rahmen des bayernweiten Messnetzes LÜB (Lufthygienischen Landesüberwachungssystem Bayern) in München derzeit an 5 kontinuierlich registrierenden Stationen Messungen der Konzentrationen von Feinstaub (nur 4 Stationen) und weiterer relevanter Luftschadstoffe in der für die Beurteilung gemäß der 39. BImSchV erforderlichen Datenqualität durch. Diese Messstationen befinden sich in Johanneskirchen, an der Landshuter-Allee, an der Lothstraße, am Stachus und in Allach. Die Messergebnisse werden aktuell im Internet veröffentlicht (<http://www.lfu.bayern.de/luft/index.htm>). Das Bayerische Landesamt für Umwelt führt zu diesem Messnetz u.a. aus:

„Das Bayerische Landesamt für Umwelt betreibt seit 1974 das Lufthygienische Landesüberwachungssystem Bayern (LÜB) mit derzeit über 50 Messstationen. Sie liegen straßennah in Innenstädten, in Stadtrandzonen und Industriegebieten. Messstationen in ländlichen Bereichen zur Erfassung der großräumigen Hintergrundbelastung und an sehr stark verkehrsbelasteten Innenstadtstraßen mit "schluchtartiger" Randbebauung (sog. hot spots) runden das Messnetz ab. Das LÜB entspricht den EU-Luftqualitätsrichtlinien, die mit der 39. BImSchV (Bundesimmissionsschutz Verordnung) in nationales Recht umgesetzt wurde.“

Die nachfolgenden Aussagen zum LÜB-Messnetz wurden der Internet-Präsentation des LfU (<http://www.lfu.bayern.de/luft/index.htm>) sowie den Berichten des LfU übernommen.

Herr Oberbürgermeister Reiter hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet. Die einzelnen Punkte Ihrer Anfrage können wie folgt beantwortet werden:

Frage 1:

Wann wurden erstmals Stickstoffdioxidwerte (wie Mittelwerte oder Tageshöchstwerte etc.) für Kommunen aufgrund von EU-Vorgaben, die dann in nationales Recht umgesetzt wurden, vorgegeben?

Antwort:

Die aktuell zur Rede stehenden Werte (und Werte für weitere Luftschadstoffe) wurden in der Richtlinie 1999/30/EG vom 22.04.1999 festgelegt und am 11. September 2002 in nationales Recht (BImSchG) übergeführt (s. dazu auch Beschlussvorlage zur VV des Stadtrats vom 25.01.2017, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07383).

Frage 2:

Wann wurde die Stickstoffdioxidbelastung der Luft in München erstmals erhoben?

Antwort:

Die Stationen Stachus und Lothstraße des LÜB werden seit dem 01. Januar 1978 betrieben. Seit diesem Zeitpunkt finden dort kontinuierliche NO₂-Messungen statt.

Frage 3:

Wie hoch lag die Belastung in München im ersten und zweiten Jahr der Messungen im Verhältnis zu heute?

Antwort:

Station	NO ₂ JMW 1978	NO ₂ JMW 1979	NO ₂ JMW 2016
Stachus	38 µg/m ³	19 µg/m ³	56 µg/m ³
Lothstraße	76 µg/m ³	38 µg/m ³	33 µg/m ³

Ob und inwieweit die Werte von 1978, insbesondere die vergleichsweise geringen Konzentrationen am Stachus plausibel sind, kann im Nachgang nicht beantwortet werden. Ergänzend dazu verweisen wir auf die bei der Antwort zu Frage 7 dargestellten Zeitverläufe.

Frage 4:

Wurde die Messtechnik in der Zwischenzeit verfeinert?

Antwort:

Die Messgeräte wurden dem Stand der Technik und den Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes angepasst.

Frage 5:

Wie viele Dieselfahrzeuge wurden in den beiden ersten Jahren der Messung von Stickstoffdioxiden in München zugelassen?

Antwort:

Aus den Jahren 1978 und 1979 liegen keine Daten zu den in München zugelassenen Diesel-Pkw vor. In den Jahren 2012 bis 2017 ist der Anteil der in München zugelassenen Diesel-Pkw von 247.652 auf 295.043, also um 19 % gestiegen. Dies bedeutet, dass der Anteil der Diesel-Fahrzeuge an den in München zugelassenen PKW von 37,5 % im Jahr 2012 auf 41 % im Jahr 2017 gestiegen ist.

Frage 6:

Gibt es Kenntnisse über die Höhe der Stickstoffdioxidbelastung von Städten vor dem Erlass der EU-Vorgaben?

Antwort:

Das Umweltbundesamt hat die nachfolgende Abbildung zu den Trends der NO₂-Belastung in Deutschland veröffentlicht. In der Abbildung sind Mittelwerte aus bundesweiten Messstationen

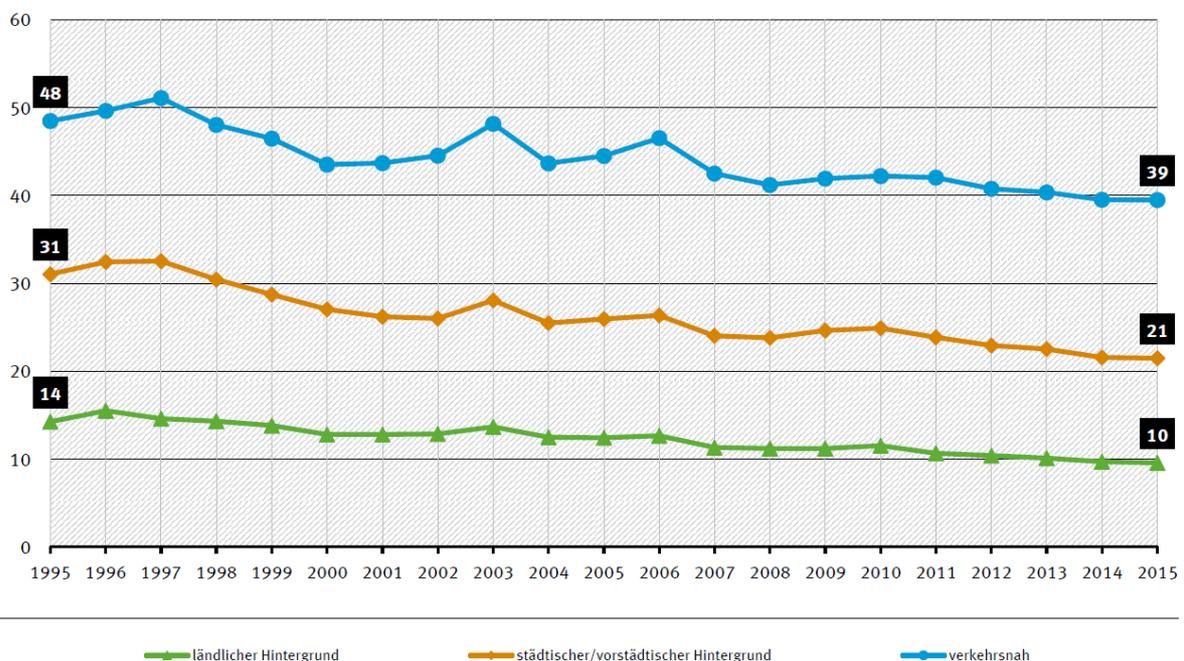
dargestellt.

(<https://www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung/stickstoffdioxid-belastung#textpart-1>).

Seit 1995 ist in allen beschriebenen Belastungsregimen ein leichter Rückgang erkennbar.

Trend der Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerte

Mittlere Stickstoffdioxid-Konzentration ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)



Frage 7:

Gibt es hierzu spezielle Daten für die Stadt München, wie hoch die Stickstoffdioxidbelastung in den 80er und 90er Jahren des letzten Jahrhunderts waren?

Antwort:

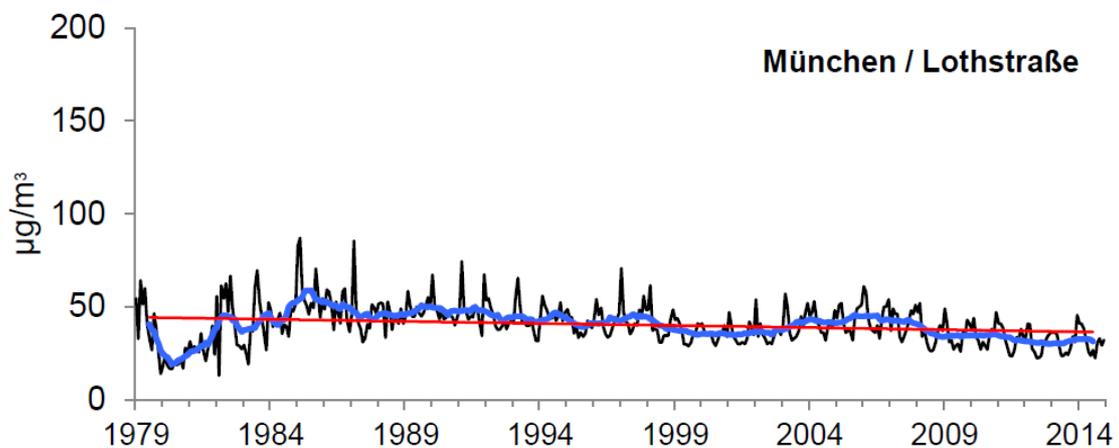
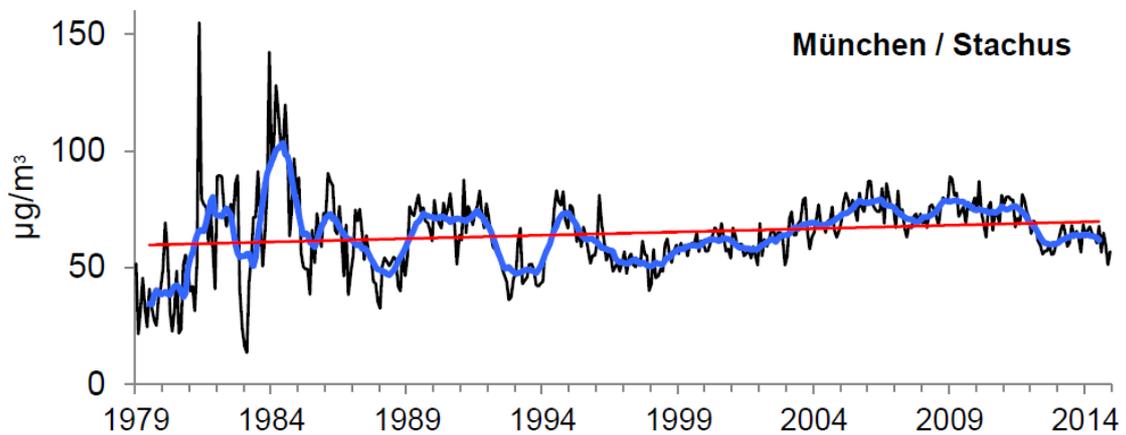
Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in einer Veröffentlichung „Langzeitverläufe für Stickstoffdioxid (NO_2)“ die langfristige Entwicklung seit Messbeginn, in München für die Stationen Stachus und Lothstraße, dargestellt

(<https://www.lfu.bayern.de/luft/immissionsmessungen/auswertungen/langzeitverlaeufe/index.htm>).

In den folgenden Abbildungen sind die Monatsmittelwerte (blau), ein gleitender 12-Monatsmittelwert (rot) sowie der Trend (schwarz) dargestellt.

Im Zeitraum Januar 1979 bis Dezember 2014 ist an der Station Lothstraße ein leicht

abnehmender und an der Station Stachus ein leicht zunehmender Trend festzustellen.



Frage 8:

Wenn man unterstellen darf, dass der Zusammenhang zwischen Stickstoffdioxidbelastung und Dieselantrieb seit langem bekannt ist, wie erklärt sich die Förderung des Dieselantriebs durch alle Bundesregierungen der Vergangenheit bis zum heutigen Tage durch u.a. die Steuerermäßigung von Diesel?

Antwort:

Eine an die Bundesregierung gerichtete Anfrage kann vom Referat für Gesundheit und Umwelt

nicht beantwortet werden. Grundsätzlich ist fachlich unbestritten, dass Dieselmotoren bei hohen km-Leistungen einen geringeren Verbrauch haben als Benzinmotoren.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stephanie Jacobs