



An den Vorsitzenden des
Bezirksausschusses 03- Maxvorstadt
Herrn Christian Krimpmann
BA-Geschäftsstelle Mitte
Tal 13
80331 München

RGU-RL-BdR-LRP

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

E-Mail:
lrp.rgu@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
09.02.2018

Welche Maßnahmen sind gegen die gesundheitsgefährdende Stickoxydbelastungen z.B. in der Türken- und Schellingstraße im Bereich der Grundschule geplant?

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04216 des Bezirksausschusses des
Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 07.11.2017

Sehr geehrter Herr Krimpmann,

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 wird nachgefragt, welche Maßnahmen gegen die gesundheitsgefährdende Stickoxid-Belastung z.B. in der Türken- und Schellingstraße im Bereich der Grundschule geplant sind.

Weiterhin wird die Landeshauptstadt aufgefordert, „kurzfristige Maßnahmen schnellstens zu erarbeiten um für die Gesundheit insbesondere der Kinder und der Münchnerinnen und Münchner Sorge zu tragen sowie ihrer Fürsorgepflicht nachzukommen und das Grundrecht der Bürgerinnen und Bürger auf körperliche Unversehrtheit zu gewährleisten.“

Zu diesem Antrag ist folgender Sachverhalt festzustellen:

1. Grundlagen zur Beurteilung der Luftschadstoffbelastung an Straßen:

Zur Beurteilung der Luftqualität zum Schutze der menschlichen Gesundheit sind die Grenzwerte der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV)

S-Bahn: S1 bis S8

Haltestelle Hauptbahnhof/Hackerbr.

U-Bahn: Linien U1/U2/U4/U5

Haltestelle Hauptbahnhof

Straßenbahn: Linien 18,19

Haltestelle Hermann-Lingg-Strasse

Bus: Linie 58

Haltestelle Holzkirchner Bahnhof

Internet:

<http://www.muenchen.de/rgu>

heranzuziehen. Dort ist für Feinstaub (PM₁₀) für den Jahresmittelwert ein Grenzwert von 40 µg/m³ und für den Tagesmittelwert ein Grenzwert von 50 µg/m³ (bei 35 zulässigen Überschreitungen im Kalenderjahr) festgelegt. Für Stickstoffdioxid (NO₂) gilt seit 2010 ein Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ und ein 1-Stunden Grenzwert von 200 µg/m³ (bei 18 zulässigen Überschreitungen im Kalenderjahr).

Bei diesen Grenzwerten wird nicht nach der Nutzung der angrenzenden Flächen unterschieden. Eben sowenig wird hinsichtlich unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen, wie z.B. Schülerinnen oder Schüler unterschieden.

Anhand der Luftschadstoffmessungen des Bayerischen Landesamt für Umwelt ist bekannt, dass sich in München die Feinstaubproblematik dank der erfolgreichen Umweltzone soweit verbessert hat, als dass die Grenzwerte seit 2012 eingehalten werden können und auch der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) die Problematik als gelöst sieht (Beschluss des BayVGH vom 27.02.2017).

Die Grenzwerte für Stickstoffdioxid dagegen können in München seit dem in Kraft treten dieser Grenzwerte im Jahr 2010 an den Messstellen Stachus und Landshuter Allee nicht eingehalten werden.

Eine ergänzende Analyse der lufthygienischen Belastung an den Münchner Straßen wurde im Rahmen der Untersuchungen zur Maßnahme 1 der sechsten Fortschreibung des Luftreinhalteplans München durch den Freistaat Bayern durchgeführt.

Dort wurde die Luftschadstoffbelastung im Münchner Straßennetz mit Hilfe von Modellberechnungen analysiert. Das Ergebnis dieser vom Bayerischen Landesamt für Umwelt beauftragten Untersuchung wurde in Form einer Übersichtskarte und erläuternden Informationen dazu von der Regierung von Oberbayern am 18.07.2017 veröffentlicht ¹.

Im Ergebnis dieser Berechnungen wurden für München Überschreitungen des Grenzwerts für den Jahresmittelwert von NO₂ an 24% des 511 km langen betrachteten Hauptverkehrsstraßennetzes festgestellt (Datenbasis 2015).

Laut den erläuternden Informationen zu dieser Karte wurden bei dieser Analyse alle Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von mehr als 5.000 Kfz/24 h berechnet. Bei einer geringeren Verkehrsbelastung ist davon auszugehen, dass keine im Sinne der o.a. Grenzwerte kritische Belastung auftritt. Ebenso wurde in Kenntnis der Ergebnisse der Luftschadstoffmessungen nur die Belastung mit Stickstoffdioxid analysiert, da, wie u.a. auch der Bayerische Verwaltungsgerichtshof festgestellt hat, die Feinstaubgrenzwerte eingehalten werden.

Um ein noch klareres Bild der Luftbelastung und deren Entwicklung in München zu bekommen und somit eine möglichst breite Datenbasis für die Bewertung der Wirksamkeit von Luftreinhaltemaßnahmen zu erhalten, hat der Stadtrat mit Beschluss vom 26.07.2017 die Mittel für die nächsten fünf Jahre für die Durchführung von

1 <https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/02716/>

eigenen Messungen bewilligt². Ergänzend zu den vom Landesamt für Umwelt betreuten fünf Messstellen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) sind ab 01.01.2018 an 20 Standorten Messungen mit Passivsammlern für Stickstoffdioxid beauftragt. Die Ergebnisse dieser Messungen werden einen noch besseren Aufschluss über die räumliche Verteilung der Belastungssituation liefern. Belastbare Ergebnisse zu diesen Luftschadstoffmessungen können erst nach Abschluss der einjährigen Messungen veröffentlicht werden.

2. Situation an der Türken- und Schellingstraße

Aus dem in der Anlage beigefügten Ausschnitt der o.a. Karte zu den NO₂-Jahresmittelwerten an der Randbebauung für den Analysefall 2015 ist zu entnehmen, dass für die im vorliegenden Antrag angesprochenen Straßen nur für den Bereich der Türkenstraße südlich der Theresienstraße NO₂-Jahresmittelwerte größer 40 µg/m³ berechnet wurden. Für den Bereich der Türkenstraße nördlich der Theresienstraße, insbesondere auch im Bereich der angesprochenen Grundschule und der Schellingstraße liegen keine berechneten Werte vor, da in diesen Straßen die Verkehrsbelastung gemäß dieser Studie unter 5.000 Fahrzeugen pro Tage liegt. Bei einer geringeren Verkehrsbelastung ist nach der erläuternden Informationen zu dieser Karte davon auszugehen, dass keine im Sinne der o.a. Grenzwerte kritische Belastung auftritt.

3. Maßnahmen zur Minderung der Luftschadstoffbelastung

Hauptverursacher für die erhöhten NO₂-Belastungen sind die Emissionen des Diesel-Verkehrs und hier insbesondere der Diesel-PKW. So werden vor allem auch bei den aktuellen Euro 5 und Euro 6 Fahrzeugen die vorgegebenen Emissionswerte im realen Fahrbetrieb zum Teil um ein Vielfaches überschritten.

Vor diesem Hintergrund sind die Grenzwertüberschreitungen nicht als lokales Problem, sondern im Kontext der generellen stadtweiten Thematik zu sehen. Lösungsansätze sind daher nicht in punktuellen Aktionen zu finden, da sie den Verkehr lediglich verdrängen und damit die Situation an anderen Stellen voraussichtlich verschärfen würden. Vielmehr ist die Lösung wie eingangs ausgeführt, in einer großflächig orientierten Konzeption und in Form einer Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu suchen und zu finden. Ziel muss es dabei sein, die Angebote zum Umstieg vom Auto sowie die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte hin zu emissionsarmen Fahrzeugen (E-Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Einhaltung der Emissionswerte im Realbetrieb) zu befördern

Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung sind im Luftreinhalteplan München 2004, der inzwischen sechsmal, zuletzt im Dezember 2015 fortgeschrieben

2 Vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09397.

wurde festgelegt³. Eine weitere Fortschreibung des Luftreinhalteplans München wird mit dem Konzept zur 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, zu dem von der Regierung von Oberbayern am 16.01.2018 im Oberbayerischen Amtsblatt⁴ die Öffentlichkeitsbeteiligung (bis zum 05.03.2018) eingeleitet wurde, vorbereitet.

Ergänzend dazu wurde die Stadtverwaltung in der Vollversammlung des Stadtrats vom 23.11.2017⁵ unter Federführung des RGU beauftragt, einen Masterplan zur Luftreinhaltung zu erstellen. Die Erstellung des Masterplans hat zum Ziel, die stadtweiten Aktivitäten zur Luftreinhaltung referatsübergreifend zu sammeln, zu vernetzen und weiterzuentwickeln. Der Masterplan soll zudem eine Aufstellung an Stickstoffdioxid-Minderungspotenzialen und Kosten der einzelnen Maßnahmen beinhalten, was eine objektive Priorisierung der Maßnahmen erlaubt. Der Masterplan ist zudem Voraussetzung, um Mittel aus dem Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ beim Bund beantragen zu können. Der Masterplan muss nach Vorgaben des Bundes bis zum 31.07.2018 fertiggestellt sein.

In Bezug auf die Handlungsmöglichkeiten der Landeshauptstadt München hat sich der Stadtrat bereits im Januar 2017⁶ – wie inzwischen alle betroffenen Städte sowie der Bayerische und Deutsche Städtetag auch – dafür ausgesprochen, das erfolgreiche Instrument der Umweltzone um neue Plaketten weiter zu entwickeln und die dafür notwendige Rechtsgrundlage vom Bund einzufordern. Ziel ist es dabei, emissionsarme Dieselfahrzeuge, welche die gesetzlichen vorgeschriebenen Abgaswerte einhalten, kennzeichnen zu können. Diese Fahrzeuge können dann auch künftig in die Umweltzone einfahren. Umgekehrt müssen emissionsstarke Dieselfahrzeuge außerhalb der Umweltzone bleiben.

Mit dieser Methode und der auch über den Umgriff der Umweltzone hinaus reichenden Strahlkraft konnte bereits bei der Einführung der Umweltzone in München ab dem Jahr 2008 schrittweise eine Verbesserung der Fahrzeugflotten erreicht und damit die Feinstaubbelastung entscheidend reduziert werden. Diese Methode sollte nun auch wieder zur entscheidenden Reduzierung der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid angewendet werden. Sie hat unter anderem den Vorteil, dass sie Ausnahmeregelungen beispielsweise für Anwohnerinnen und Anwohner, Handwerkerinnen und Handwerker oder mobilitätseingeschränkte Menschen ermöglicht und somit nicht nur die Mobilität und Stadtlogistik im notwendigen Rahmen erhalten bleiben, sondern auch durch annehmbare Übergangsfristen von der Bevölkerung akzeptiert werden kann.

Diese Auffassung wurde im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.01.2018⁷ bestätigt und die Stadtverwaltung wurde unter Federführung des Referates für Gesundheit und Umwelt beauftragt, die Weiterentwicklung der Münchner Umweltzone für den Fall einer Novellierung der Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV) durch den Bund vorzubereiten, sofern der für die Luftreinhaltung zuständige

3 <https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/02716/>

4 <https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/bekanntmachung/obabl/>

5 Vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10336

6 Vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383

7 Vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10628

Freistaat Bayern eine entsprechende Regelung in den Luftreinhalteplan für München aufnimmt. Ergänzend dazu wurde die Stadtverwaltung unter Federführung des Referates für Gesundheit und Umwelt beauftragt, ein Konzept über die Handhabung von Ausnahmeregelungen und Übergangsfristen zu entwickeln und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen, sobald die rechtlichen Rahmenbedingungen hierfür vorliegen.

Der Antrag Nr. 14-20 / B 04216 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 07.11.2017 ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stephanie Jacobs
berufsm. Stadträtin