

**Schadstoffbelastung der Theodor-Storm-Straße:
- Durchführung einer lufthygienischen Untersuchung
- Bekanntgabe von Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffwerte**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01377
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing am 21.03.2017

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10666

1 Anlage

**Beschluss des Bezirksausschusses des
Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing vom 06.03.2018**
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing hat am 21.03.2017 die als Anlage beigefügte Empfehlung Nr. 14-20 / E 01377 beschlossen.

Die Bürgerversammlungsempfehlung betrifft ausschließlich den Stadtbezirk 21 Pasing-Obermenzing. Sie beinhaltet eine Angelegenheit im Zuständigkeitsbereich des Oberbürgermeisters (Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 Gemeindeordnung i. V. m. § 22 Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München). Gemäß § 9 Abs. 4 Spiegelstrich 2 der Bezirksausschuss-Satzung obliegt somit die Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung dem Bezirksausschuss.
Der Beschluss des Bezirksausschusses hat gegenüber der Verwaltung empfehlenden Charakter.

In der Empfehlung wird gefordert:

„1. Die Stadt soll eine lufthygienische Untersuchung durchführen, aus der zu entnehmen ist, mit welchen Schadstoffwerten der Straßenverkehr und der Bahnverkehr die Bewohner des Wohngebiets nördlich der Bahntrasse und insbesondere die Kinder auf dem Kinderspielplatz zwischen Bahn und Theodor-Storm-Straße aktuell belasten. Hierbei sind auch die nationalen und europäischen Grenzwerte anzugeben.“

„2. Die Stadt soll weiterhin bekanntgeben, welche Maßnahmen sie zur Reduzierung dieser Schadstoffwerte zu ergreifen beabsichtigt und wie sie eine weitere Steigerung durch die zusätzlichen Verkehre aus der Bebauung im Osten und Westen Pasings verhindern will.“

Zu den Forderungen der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01377 ist folgender Sachverhalt zu berichten:

Zu 1.: Lufthygienische Untersuchung

Grundlage für die Bewertung der lufthygienischen Situation an Straßen sind die auf Basis von EU-Richtlinien festgelegten Grenzwerte der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz. Als Grenzwerte wurden u. a. festgelegt:

Feinstaub (PM ₁₀): Jahresmittelwert	40 µg/m ³
Feinstaub (PM ₁₀): Tagesmittelwert	50 µg/m ³ (darf nicht öfter als an 35 Tagen im Jahr überschritten werden)
Feinstaub (PM _{2,5}): Jahresmittelwert	25 µg/m ³
Stickstoffdioxid (NO ₂): Jahresmittelwert	40 µg/m ³
Stickstoffdioxid (NO ₂): Mittelwert über 1 Stunde	200 µg/m ³ (darf nicht öfter als 18 mal im Kalenderjahr überschritten werden)

Anhand der Luftschadstoffmessungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt ist bekannt, dass in München die Grenzwerte für Feinstaub sowohl für den Jahresmittelwert als auch die Überschreitungshäufigkeiten des Tagesmittelwertes seit 2012 eingehalten werden. Bei Stickstoffdioxid stellt sich die Situation anders dar. Hier wird der Grenzwert für den Jahresmittelwert (40 µg/m³) an den hoch verkehrsbelasteten Stellen zum Teil deutlich überschritten.

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 das LfU durchgeführt.

Dort wurde die Luftschadstoffbelastung im Münchner Straßennetz mit Hilfe von Modellberechnungen analysiert. Das Ergebnis dieser Untersuchung wurde von der Regierung von Oberbayern am 18.07.2017 veröffentlicht (s. a. Ausführungen zu Punkt 2).

Bei dieser Analyse wurden 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 (BayVGH) in seinem Beschluss vom 27.02.2017 festgestellt hat, die Feinstaubgrenzwerte eingehalten werden.

Die Theodor-Storm-Straße ist im Ergebnis dieser Berechnungen nicht aufgeführt, da diese aufgrund der unter dem Wert von 5.000 Kfz/24 h liegenden Verkehrsbelastung nicht näher

betrachtet wurde. Ebenso sind von der Bahn keine relevanten Beiträge zur Immissionsbelastung an der Theodor-Storm-Straße und an dem dort situierten Kindergarten zu erwarten. Aufgrund der vergleichsweise freien Lage und der damit einhergehenden günstigen Luftaustauschbedingungen werden die emittierten Luftschadstoffe rasch in der Atmosphäre verteilt und verdünnt.

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 eigenen Messungen bewilligt¹. Ergänzend zu den vom Landesamt für Umwelt betreuten fünf Messstellen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) werden seit 01.01.2018 an 20 Standorten über das Stadtgebiet verteilt Messungen mit Passivsammlern für Stickstoffdioxid durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Messungen werden einen noch besseren Aufschluss über die räumliche Verteilung der Belastungssituation liefern.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in der Theodor-Storm-Straße aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsmengen und der günstigen Luftaustauschbedingungen mit keiner im Sinne der Grenzwerte kritischen Luftschadstoffbelastung gerechnet werden muss. Angesichts der aufgeführten Rahmenbedingungen wären weiterführende Untersuchungen der Luftschadstoffbelastung in diesem Bereich nicht zielführend.

Zu 2.: Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastung

Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung sind im Luftreinhalteplan München 2004, der inzwischen sechsmal, zuletzt im Dezember 2015 fortgeschrieben wurde festgelegt². 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 Amtsblatt³ die Öffentlichkeitsbeteiligung (bis zum 05.03.2018) eingeleitet wurde, vorbereitet.

Ergänzend dazu wurde die Stadtverwaltung in der Vollversammlung des Stadtrats vom 23.11.2017⁴ 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,

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

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

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

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

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.

Die Feinstaubproblematik in München ist dank der erfolgreichen Umweltzone soweit verbessert, 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 Jahren an den Messstellen Stachus und Landshuter Allee nicht eingehalten werden. Das neueste Berechnungsmodell des Landesamtes für Umwelt hat für München eine Überschreitung des Grenzwerts an 24% des 511 km langen betrachteten Hauptverkehrsstraßennetzes festgestellt (Datenbasis 2015)⁵.

Hauptverursacher 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.

Maßnahmen zur Reduzierung der NO_x-Emissionen sind aus Gründen des Gesundheitsschutzes und rechtskräftiger Gerichtsurteile zwingend notwendig. Zuletzt hatte der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) in einer Entscheidung vom 27.02.2017 den für die Luftreinhaltung zuständigen Freistaat Bayern in Bezug auf München verpflichtet,

- bis zum **29.06.2017** ein Verzeichnis aller Straßen mit Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes vorzulegen,
- bis zum **31.08.2017** die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Vorbereitung einer weiteren Fortschreibung des Luftreinhalteplans dergestalt einzuleiten, dass eine solche Fortschreibung Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge beinhalten wird,
- bis zum **31.12.2017** der Öffentlichkeit ein vollzugsfähiges Konzept zur Kenntnis zu bringen, aus dem hervorgeht, dass in eine zukünftige Fortschreibung des Luftreinhalteplans Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge aufgenommen werden.

Der Freistaat Bayern bzw. die Regierung von Oberbayern hat am 18.07.2017 ein Verzeichnis aller Straßen mit Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes⁵ sowie ein Maßnahmenkonzept für saubere Luft⁶ vorgelegt.

5 Regierung von Oberbayern: Übersichtskarte zu Straßen mit NO₂-Grenzwertüberschreitungen, Internetquelle, 11.12.2017: www.regierung.oberbayern.bayern.de/imperia/md/content/regob/internet/dokumente/bereich5/technischerumweltschutz/lrp/no2_uebersichtskarte.pdf; sowie erläuternde Informationen, Internetquelle, 11.12.2017: www.regierung.oberbayern.bayern.de/imperia/md/content/regob/internet/dokumente/bereich5/technischerumweltschutz/lrp/no2_dokumentation.pdf.

6 Vgl. Maßnahmenkonzept der Bayerischen Staatsregierung für saubere Luft in Innenstädten. Internetquelle, 18.12.2017: <http://www.bayern.de/bericht-aus-der-kabinettsitzung-vom-18-juli-2017/?seite=1617>

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat sich bereits im Januar 2017⁷ – 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 will die Stadt München nun auch wieder zur entscheidenden Reduzierung der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid anwenden. 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 24.01.2018⁸ 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. 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.

Zum zweiten Aspekt des zweiten Antragspunktes der Empfehlung hat das zuständige Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Fragestellung, wie die Stadt eine weitere Steigerung durch die zusätzlichen Verkehre aus der Bebauung im Osten und Westen Pasings verhindern will, folgende Stellungnahme abgegeben:

„Bei der Realisierung von Bebauungsplänen und vergleichbaren Planungskonzepten werden grundsätzlich begleitende Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, die u. a. auch eine gewisse Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Fuß- und Radverkehr im Sinne der Stärkung der Nahmobilität als Ziel haben. Hier werden beispielhaft das Verkehrskonzept Pasing-

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

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

Zentrum und das Verkehrskonzept zum Planungsgebiet Paul-Gerhardt-Allee genannt. Eine Steigerung der Attraktivität und Akzeptanz einzelner Maßnahmenbausteine der Nahmobilität wird durch die Netzergänzung/-Optimierung im ÖPNV sowie für Radfahrende und Zufußgehende im jeweils betroffenen umliegenden Straßen- und Wegenetz angestrebt. Darüber hinaus haben vorliegende Verkehrsgutachten eindeutig bestätigt, dass zumindest durch die Planungsvorhaben und Nutzungsaktivierungen Nordumgehung Pasing (Josef-Felder-Straße), Neuordnung des Pasinger Zentrums (Verkehrskonzept Pasing-Zentrum), ehemaliges Stückgutgelände, ehemaliges Weyl-Gelände, Entwicklungsgebiet Paul-Gerhardt-Allee, etc. keine bzw. nur untergeordnete, marginale Verkehrsmehrungen auf der Theodor-Storm-Straße erwarten lassen. Verkehrszunahmen durch die allgemeine Verkehrsentwicklung, die Bebauung/Arrondierung kleinerer freier Grundstücksflächen sowie im Rahmen von Um-/Neubauvorhaben liegen entsprechend aktuell vorliegender Verkehrszählungen auch im Bereich der Theodor-Storm-Straße in der für München üblichen Größenordnung und können dementsprechend nicht explizit quantifiziert werden. Dennoch sind sie pauschal in den Verkehrsbelastungswerten (Analyse und Prognose 2030) für den Planungshorizont 2030 enthalten und werden somit in allen darauf aufbauenden Untersuchungen von z. B. Emissionen und Schadstoffen entsprechend berücksichtigt.“

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01377 kann deshalb entsprochen werden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt.

Die Korreferentin des Referates für Gesundheit und Umwelt, Frau Stadträtin Sabine Krieger sowie die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Von der Sachbehandlung der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01377 als laufende Angelegenheit wird Kenntnis genommen.
2. Gemäß den Ausführungen im Vortrag der Referentin zur Einschätzung der lufthygienischen Situation sind keine weiterführenden lufthygienischen Untersuchungen erforderlich.
3. Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung sind im Luftreinhalteplan München und seinen Fortschreibungen festgelegt.
4. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01377 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing vom 21.03.2017 ist damit satzungsgemäß erledigt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referentin

Stephanie Jacobs
Berufsmäßige Stadträtin

IV. WV Referat für Gesundheit und Umwelt, RGU-RL-RB-SB

1. Die Übereinstimmung dieses Abdruckes mit dem beglaubigten Original wird bestätigt.

2. An

den Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing

das Revisionsamt

die Stadtkämmerei

das Direktorium – HA II/IV - Stadtratsprotokolle

das Direktorium - HA II/BAG West (zu Az. 14-20 / E 01377) 3-fach

das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

zur Kenntnis.

Am _____
Referat für Gesundheit und Umwelt
RGU-RL-RB-SB