



An die Vorsitzende des
Bezirksausschusses 17
Frau Carmen Dullinger-Oßwald
Friedenstraße 40
81660 München

Bayerstr. 28a
80335 München
Telefon: 089 233-47392
Telefax: 089 233-47508
Zimmer: 5011
Sachbearbeitung:

E-Mail:
lrp.rgu@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

26.07.2018

**Messung der Luftqualität im 17. Stadtbezirk;
Chiemgaustraße und Tegernseer Landstraße**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04851 des Bezirksausschusses des
Stadtbezirk 17 – Obergiesing vom 08.05.2018

Sehr geehrte Frau Dullinger-Oßwald,

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.

Im o. a. Antrag wird die Stadtverwaltung „beauftragt, geeignete Maßnahmen zur Reduzierung des Stickstoffoxids im Bereich Chiemgau- und Tegernseer Landstraße einzuleiten.“

Der Antrag wird damit begründet, dass der Grenzwert bei den für das 1. Quartal vorliegenden Zwischenergebnissen in der Chiemgaustraße und Tegernseer Landstraße über 50 % überschritten wurde. Die zitierten Messergebnisse beziehen sich dabei auf die vom Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) beauftragten NO₂-Messungen.

Luftsituation

Ich gehe zunächst davon aus, dass mit „Grenzwert“ in Ihrem Antrag der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) nach der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) gemeint ist. Die Grenzwerte für Feinstaub werden seit 2012 dank der erfolgreichen Umweltzone eingehalten. Die Quartalsmessergebnisse der vom RGU beauftragten Stickstoffdioxid-Messungen können als Zwischenergebnisse nicht mit dem Jahresmittelwert der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV)

bewertet werden. Der Jahresgrenzwert gemäß 39. BImSchV liegt bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Nur für den Fall, dass auch in den Folgequartalen die Messwerte eine ähnliche Größenordnung erreichen, kann von einer Überschreitung des Jahresgrenzwertes gesprochen werden.

Nichtsdestotrotz lassen auch die modellierten Prognosewerte aus der Straßenkarte „NO₂-Jahresmittelwerte an der Randbebauung für den Analysefall 2015“ des Landesamtes für Umwelt

(www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/02716/) eine deutliche Grenzwertüberschreitung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelwertes an der Tegernseer Landstraße und Chiemgaustraße entnehmen. Dort sind für die Tegernseer Landstraße im Bereich zwischen Chiemgaustraße und Grünwalder Straße Stickstoffdioxidwerte von $> 60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ dargestellt, im Bereich der Chiemgaustraße im Bereich zwischen Tegernseer Landstraße und Schwannseestraße Werte zwischen $< 40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bis hin zu $> 60 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die Straßenkarte zeigt zudem auf, dass keinesfalls nur an der Tegernseer Landstraße und der Chiemgaustraße der Stickstoffdioxid-Jahresgrenzwert überschritten ist. Tatsächlich liegen an 123 Kilometern des Münchner Hauptverkehrsstraßennetzes, das entspricht 24 %, die NO₂-Konzentrationen über dem zulässigen Jahresgrenzwert.

Hauptverursacher für die hohen Werte bei Stickstoffdioxid ist nachweislich fast ausschließlich der Diesel-Verkehr in der Stadt. Um schnellstmöglich eine Verbesserung der Luftsituation zu erreichen, ist daher die Einhaltung der vorgeschriebenen Abgaswerte für Diesel-PKW unerlässlich. Der Diesel-Skandal hat offen gelegt, wie groß der Unterschied zwischen den angegebenen Abgaswerten und den tatsächlichen Werten der Dieselfahrzeuge im Realbetrieb ist. Zur Abstellung dieses Missstandes ist die verantwortliche Automobilindustrie gefordert, mit Nachrüstungen – insbesondere von Euro 5 Diesel-Fahrzeugen – schnellstens für bessere Abgaswerte zu sorgen.

In München werden die Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀) sowohl für den Jahresmittelwert als auch für die Überschreitungshäufigkeiten des Tagesmittelwertes seit 2012 eingehalten.

In den Wohngebieten ist davon auszugehen, dass die NO₂-Grenzwerte eingehalten werden. Die vom RGU an repräsentativen Messstandorten erhobenen Quartalsmittelwerte in Wohngebieten weisen klar in diese Richtung, wenngleich auch hier erst die über den Zeitraum des ganzen Jahres gemittelten Messwerte mit dem Jahresgrenzwert verglichen werden dürfen.

Gesamtstädtischer Verbesserungsansatz

Der Mittlere Ring als wesentlicher Bestandteil des Hauptstraßennetzes in München erfüllt eine Bündelungsfunktion für den Verkehr. Das Hauptverkehrsstraßennetz und damit auch die Tegernseer Landstraße und die Chiemgaustraße, sollen den Verkehr aus den Nebenstraßen und den Wohngebieten fern halten. Fahrverbote und Streckensperrungen in der Tegernseer Landstraße und Chiemgaustraße als Teil des Münchner Ringes hätten Verlagerungseffekte

des gebündelten Verkehrs und damit einhergehend auch der Luftschadstoffbelastung auf das untergeordnete Straßennetz aller Voraussicht nach zur Folge. Stadtteilbezogene Maßnahmen und Streckensperrungen an einzelnen Straßen des Hauptverkehrsnetzes sind damit kein Lösungsansatz für die flächig auftretenden Grenzwertüberschreitungen im Hauptverkehrsstraßennetz und damit am Mittleren Ring.

Die Stadt München sieht die Lösung daher nicht in punktuellen Aktionen, sondern vielmehr in einem großflächigen, stadtweit wirksamen Ansatz. In diesem Sinne hat sich der Stadtrat der Landeshauptstadt München bereits im Januar 2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383) und erneut im Januar 2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10628) – 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. Daher spricht sich die Stadt München dafür aus, bei der Reduzierung der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid analog vorzugehen. Eine entscheidende Reduzierung der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid würde damit auch für den Mittleren Ring sowie den innerstädtischen Stadtbezirken wie den BA 17 erwartet. Mit Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen beispielsweise für Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibende oder mobilitätseingeschränkte Menschen könnten nicht nur die Mobilität und Stadtlogistik im notwendigen Rahmen erhalten bleiben, sondern auch die Akzeptanz der Bevölkerung erlangt werden.

Rechtlicher Rahmen

Neben dem öffentlichen Druck ist auch der Druck von Seiten der Gerichte hoch. Die Verwaltungsgerichte in Düsseldorf, München und Stuttgart halten Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge für notwendig, um im Sinne des Gesundheitsschutzes der Bevölkerung die Grenzwerte der Luftreinhaltung einhalten zu können.

In einer Grundsatzentscheidung hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) am 27.02.2018 entschieden, dass das nationale Recht im Zweifel so ausgelegt und angewendet werden muss, dass die europarechtlich vorgegebenen Grenzwerte zur Luftreinhaltung im Interesse des Gesundheitsschutzes eingehalten werden können. Strecken- oder flächenbezogene Fahrverbote sind daher im Rahmen der Luftreinhalteplanung grundsätzlich möglich, wenn sie zur

Einhaltung der Grenzwerte notwendig sind und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit über Ausnahmeregelungen und Übergangsfristen berücksichtigt wurde. In die Zuständigkeitsregelung hat das BVerwG nicht eingegriffen, so dass weiterhin nicht die betroffene Kommune, sondern die jeweils zuständige Landesbehörde über die Notwendigkeit und ggf. Aufnahme von Fahrverboten mit entsprechenden Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen in einen Luftreinhalteplan entscheiden muss.

Auf München übertragen bedeutet dies, dass nicht die Stadt selbst über Fahrverbote und Streckensperrungen entscheiden kann, sondern diese Entscheidung beim Freistaat Bayern bzw. der Regierung von Oberbayern liegt. Wir haben als Landeshauptstadt München noch keine Rückmeldung, wie die Regierung von Oberbayern mit der vom Bundesverwaltungsgericht eröffneten Option von strecken- oder flächenbezogenen Fahrverboten umgehen möchte. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil Streckensperrungen jedenfalls dann explizit ausgeschlossen, wenn in der Konsequenz die entstehenden Verlagerungsverkehre an anderer Stelle zu Grenzwertüberschreitungen führen würden.

Maßnahmen der Landeshauptstadt München

Wenngleich das Bundesverwaltungsgericht in seinem oben genannten Urteil die Entscheidungsbefugnis über strecken- oder flächenbezogene Fahrverbote und damit auch über die Weiterentwicklung der Umweltzone bestätigt hat, ist die Landeshauptstadt München selbst nicht untätig, ihren Beitrag zur Senkung der Stickstoffdioxid-Konzentrationen im Stadtgebiet zu leisten.

In den letzten Monaten wurde unter Federführung des RGU ein Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, um die stadtweiten Aktivitäten zur Luftreinhaltung zu sammeln, zu vernetzen und weiterzuentwickeln (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218). Darin wurden in den Handlungsfeldern Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr, Elektromobilität, Verkehrsmanagement, Mobility Sharing and Pooling sowie Parkraummanagement referatsübergreifend 127 Einzelmaßnahmen in 12 Maßnahmenpaketen gebündelt. In verschiedenen Szenarien wurden lufthygienische Wirkungsanalysen betrieben und bewertet. Die Gesamtkosten für die Maßnahmenpakete im Masterplan ohne ÖPNV-Ausbau betragen ca. 490 Mio. Euro. Kurz- bis langfristige auf den ÖPNV-Ausbau abzielende Maßnahmen sind in den Maßnahmenpaketen in einem Gesamtvolumen von ca. 12,1 Mrd. Euro im Masterplan aufgegriffen. Auf Basis des Masterplans sollen die Fördermittel aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 - 2020“ des Bundes beantragt werden, das im Zuge der „Dieselgipfel“ vom 02.08. und 04.09.2017 mit einem Gesamtvolumen von insgesamt 1 Mrd. Euro aufgelegt wurde und aus dem zur Vermeidung von Diesel-Fahrverboten Maßnahmen zur NO₂-Reduktion finanziert werden sollen. Der Masterplan soll auch in die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans einfließen, die derzeit bei der Regierung von Oberbayern in Bearbeitung ist.

Auch die vom Stadtrat im Juli 2017 beschlossenen 20 Messstellen zur Erfassung der Stickoxidkonzentration auf eigene Kosten der Stadt München, sind im Zusammenhang der Aktivitäten der Stadt München zu nennen. Sie dienen dazu, ein klareres Bild von der Luftbelastung und deren Entwicklung an stark frequentierten Straßenabschnitten in München zu bekommen und somit eine möglichst breite Datenbasis für die Bewertung der Wirksamkeit von Luftreinhalte-Maßnahmen zu erhalten. Die ersten vorliegenden Zwischenergebnisse haben wir Ihnen bereits mitgeteilt. Weitere Zwischenergebnisse werden quartalsweise auf www.muenchen.de/messergebnisse veröffentlicht.

Ebenfalls im Juli 2017 hat der Stadtrat entschieden, ein zweites Förderprogramm für die Elektromobilität aufzulegen. Mit 60 Millionen Euro fördert München wie keine andere deutsche Kommune die Elektromobilität: Es gibt zum Beispiel ein eigenes Förderprogramm für Ladesäulen und E-Fahrzeuge sowie zum Betrieb von E-Taxis. Bis 2020 werden mindestens 550 Ladesäulen auf öffentlichem Grund errichtet werden und ebenfalls bis 2020 wird in München die erste E-Buslinie in Betrieb sein. Der städtische Fuhrpark und die Busflotte des ÖPNV werden kontinuierlich auf emissionsarme Fahrzeuge umgestellt und nachgerüstet. Außerdem hat die Stadt eine ÖPNV-Offensive zum U-Bahn- und Trambahnbau im Umfang von 5 Milliarden Euro initiiert. Auch das Fahrradnetz wird kontinuierlich ausgebaut. Mit Mobilitätsstationen und innovativen Logistikkonzepten soll der Fahrzeugbestand reduziert und emissionsarme Mobilität praxistauglich ermöglicht werden.

Unabhängig von den Maßnahmen der Stadt München ist im Zuge von technischen Innovationen und Neuerungen zudem von einer sukzessiven Verbesserung der Flottenwerte auszugehen, sodass die verkehrsbedingten Emissionen auch unabhängig von der o. g. Erweiterung der Umweltzone sinken werden.

Fazit

Lokale, stadtteil- und streckenbezogene Maßnahmen sind – wie im Antrag des BA 17 vorgesehen – nicht geeignet, den stadtweit zu betrachtenden Herausforderungen hinsichtlich überschrittener NO₂-Grenzwerte zu begegnen. Geeignet sind vielmehr stadtweit wirksame Maßnahmen, wie sie die Landeshauptstadt in ihrem Masterplan Luftreinhaltung aufführt. Zudem werden unter anderem durch das eigens aufgelegte städtische Förderprogramm IHFEM der Ausbau der Elektromobilität massiv gefördert, die kontinuierliche Um- und Nachrüstung des städtischen Fuhrparks und der Busflotte auf emissionsarme Fahrzeugtechnik vorangetrieben, der Ausbau des ÖPNV durch U- und Trambahnbau forciert sowie das Radwegenetz kontinuierlich ausgebaut. Diese und darüber hinaus genannte Maßnahmen werden im stadtweiten Umgriff dazu beitragen, den Grenzwertüberschreitungen von NO₂ im gesamten Stadtgebiet und damit auch an der Tegernseer Landstraße und Chiemgaustraße wirksam entgegenzutreten. Zudem hat sich der Stadtrat für eine Weiterentwicklung der Umweltzone ausgesprochen. Der Adressat für die Umsetzung dieser Maßnahme ist die Regierung von Oberbayern.

Ich hoffe, ich konnte Ihnen darlegen, dass wir mit der umfänglichen Umsetzung stadtweiter Maßnahmen auch auf die zweifelsohne hohen Grenzwertüberschreitungen an der Tegernseer Landstraße und Chiemgaustraße wirksam reagieren, ohne dabei bestehende lufthygienische Belastungssituationen nur zu innerstädtisch zu verlagern.

Der Antrag Nr. 14-20 / B 04851 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing vom 08.05.2018 ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stephanie Jacobs
berufsm. Stadträtin