

Luftreinhaltung – Verbot von Diesellokomotiven im Stadtgebiet

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02380 der Bürgerversammlung
des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark am 22.11.2018

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14425

1 Anlage

Beschluss des Bezirksausschusses 07 Sendling-Westpark

vom 30.04.2019

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Die Bürgerversammlung des 7. Stadtbezirkes Sendling - Westpark hat am 22.11.2018 die als Anlage beigefügte Empfehlung Nr. 14-20 / E 02380 beschlossen. In dieser Empfehlung wurde unter dem Betreff „Luftreinhaltung – Verbot von Diesellokomotiven im Stadtgebiet“ Folgendes eingebracht und mit Mehrheit beschlossen:

„Wenn Dieselfahrverbote für München ganz oder in Teilen verhängt werden, soll auch ein Fahrverbot für Schienenfahrzeuge ausgesprochen werden.

Die privaten Betreiber dieselbetriebener Züge werden aufgefordert, ihre Züge auf duale umweltschonendere Systeme umzustellen und den Dieselgebrauch im Stadtbereich zu unterlassen.“

Die Bürgerversammlungsempfehlung betrifft überwiegend ausschließlich den Stadtbezirk 07 Sendling-Westpark. Sie beinhaltet eine Angelegenheit, für die der Oberbürgermeister zuständig ist (Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 Gemeindeordnung i. V. m. § 22 Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München). Gemäß § 9 Abs. 4 2. Spiegelstrich der Bezirksausschuss-Satzung obliegt somit die Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung dem Bezirksausschuss.

Der Beschluss des Bezirksausschusses hat gegenüber der Verwaltung lediglich empfehlenden Charakter.

1. Sachstand

Zwei Luftschadstoff-Grenzwerte stehen derzeit in der öffentlichen Diskussion: der für Feinstaub (PM₁₀) und der für Stickstoffdioxid (NO₂). Die Feinstaubwerte werden in München seit 2012 dank der erfolgreichen Umweltzone eingehalten. Bei Stickstoffdioxid kann der Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ nicht flächendeckend eingehalten werden.

Die Belastungssituation hinsichtlich NO_2 ist in München im Jahr 2018 insgesamt rückläufig. Dies zeigen die Messergebnisse an den 5 LÜB-Messstationen des bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU). So fiel nach vorläufigen Angaben des LfU der NO_2 -Jahreswert an der Landshuter Allee von $78 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2017 auf $66 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2018, am Stachus von $53 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$, an der Lothstraße von $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$, in Allach von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und in Johanneskirchen von $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Auch der gesetzliche 1-Stundengrenzwert für NO_2 ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$) wurde 2018 eingehalten.

Die Jahresmittelwerte der 20 von der Landeshauptstadt München zusätzlich beauftragten NO_2 -Messstellen zeigen für 2018 ebenfalls eine deutlich rückläufige Entwicklung der NO_2 -Belastung in München. An 16 von 20 Standorten wird der gesetzliche Jahresgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ eingehalten. Erwartungsgemäß liegen die Werte an den Messstellen in Wohngebieten deutlich unter dem Jahresgrenzwert, auf dem Niveau der städtischen Hintergrundbelastung, in Höhe von rund $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. An den beiden Messstellen an stark verkehrsbelasteten Straßenabschnitten des Mittleren Rings liegen die Werte hingegen bei $58 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bzw. $57 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die einzelnen Werte der 20 Messstationen können abgerufen werden unter www.muenchen.de/messergebnisse.

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.

Gemäß den Untersuchungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt zur 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans im Jahr 2015 ist der Straßenverkehr Hauptverursacher der Luftschadstoffbelastung (Stickstoffdioxid, NO_2) in München. Der Schienenverkehr trägt über die Hintergrundbelastung zur Gesamtbelastung bei und wird daher bei den Untersuchungen nicht gesondert ausgewiesen.

Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte treten also in München an stark befahrenen Straßen mit geschlossener Randbebauung auf. Entlang von Eisenbahnstrecken gibt es in der Regel keine geschlossene Randbebauung und auch die Emissionen sind u. a. aufgrund der Taktfolge der Züge deutlich geringer als an hoch belasteten Straßen. Hinzu kommt, dass die Emissionen des Schienenverkehrs nicht wie bei den PKW bodennah, sondern in einigen Metern darüber ausgestoßen werden, was zu einer stärkeren Verteilung in der Atmosphäre beiträgt.

Die NO_x-Emissionen sind bei der Bahn pro Personenkilometer zudem geringer als bei PKWs und Flugzeugen (Inland). Zudem sind erst dieses Jahr neue EU-Emissionsstandards für Lokomotiven in Kraft getreten, die ab 2020/2021 greifen.

Die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), also möglichst viele Verkehrsleistungen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr zu übertragen, zählt zu den vorrangigen Zielen der Luftreinhalteplanung. Dies ist nur über ein möglichst attraktives Angebot des ÖPNV, zu dem auch der Schienenverkehr beiträgt, zu erreichen.

Über die Notwendigkeit von Fahrverboten zur Einhaltung der gesetzlichen Luftgrenzwerte entscheidet nicht die Landeshauptstadt München selbst, sondern der für die Luftreinhaltung zuständige Freistaat Bayern bzw. die mit der Aufstellung und Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München beauftragte Regierung von Oberbayern. Die Bayerische Staatsregierung hat mit Beschluss des Ministerrats vom 12.02.2019¹ die Regierung von Oberbayern beauftragt, eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorzunehmen, die angesichts der 2018 gemessenen deutlich besseren Luftsituation keine Fahrverbote vorsieht.

2. Umstellung dieselbetriebener Züge auf emissionsarme Antriebe

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) plant, finanziert und kontrolliert im Auftrag des Freistaats Bayern die Verkehrsleistungen im bayerischen Schienenpersonennahverkehr. Instandhaltung und Betrieb der Infrastruktur liegen bei der DB Netz AG mit der DB Energie GmbH und DB Station&Service AG. Aufgrund fehlender Zuständigkeit hat die Landeshauptstadt München keine direkten Möglichkeiten, eine Umstellung auf den elektrischen Betrieb des Schienennetzes zu forcieren.

Für die Lärminderungsplanung ist ebenfalls die DB sowie das Eisenbahnbundesamt zuständig. Im Referat für Gesundheit und Umwelt liegen daher keine detaillierten Informationen vor, anhand derer die von der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) verursachten Lärmemissionen konkret beurteilt werden können.

Nach Angaben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung erfolgt derzeit der Ersatz älterer Dieselloks der Baureihe 218 durch neue Maschinen der Baureihe 245, die die EU-weiten Emissions-Grenzwerte für neu in Verkehr gebrachte Motoren einhalten.

Die BEG, angefragt auf Grund der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02380, weist auf folgende Sachverhalte hin: „Wir konnten zwischenzeitlich durch weitere Vergaben im Wettbewerb den Schadstoffausstoß im Bayerischen SPNV [red. Anmerkung: Schienenpersonennahverkehr] weiter reduzieren. Zum Fahrplanwechsel am

¹ Vgl.: Bayerische Staatsregierung, Bericht aus der Kabinettsitzung vom 12. Februar 2019, Internetquelle, 28.02.2019: <https://www.bayern.de/bericht-aus-der-kabinettsitzung-vom-12-februar-2019/?seite=1617#2>.

09.12.2018 hat die Bayerische Regiobahn (BRB) die Verkehrsleistungen in der Relation München – Füssen von der DB Regio AG übernommen. Statt schwerer Dieselloks setzt die BRB moderne Dieseltriebwagen unterschiedlicher Bauarten des Herstellers Alstom ein. Sie erfüllen alle die aktuelle Abgasnorm Euro Stage IIIb, mit der gegenüber den Vorgängerfahrzeugen der Stickoxidausstoß erheblich reduziert wird. Ab 2020 wird die Bayerische Oberlandbahn (BOB) in Abstimmung mit uns ihre Bestandsflotte durch fabrikneue baugleiche Fahrzeuge ersetzen die ebenfalls eine erhebliche Schadstoffreduktion ermöglichen.

Unabhängig davon hoffen wir weiterhin auf einen beschleunigten Fortgang dringend notwendiger Elektrifizierungen für den gesamten bayerischen Schienenverkehr. Hier müssen wir jedoch auf den Zuständigkeitsbereich des Bundes als fast ausschließlicher Eigner der Infrastruktur verweisen. Der Freistaat Bayern hat beschlossen, für das angekündigte Sonderprogramm des Bundes bezüglich Streckenelektrifizierungen die Strecken der BOB südlich von Holzkirchen anzumelden. Dies soll langfristig einen komplett elektrischen Betrieb auf den Strecken der BOB ermöglichen.“

3. Fazit

Hauptverursacher für die hohen Werte bei Stickstoffdioxid ist nachweislich fast ausschließlich der Diesel-Verkehr in der Stadt. Der Beitrag des im Stadtgebiet München verkehrenden dieselbetriebenen Schienenverkehrs hat daran einen nur unwesentlichen Anteil.

Die Bayerische Staatsregierung hat mit Beschluss des Ministerrats vom 12.02.2019² die Regierung von Oberbayern beauftragt, eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorzunehmen, die angesichts der 2018 gemessenen deutlich besseren Luftsituation keine Fahrverbote vorsieht.

Die Förderung des ÖPNV, also möglichst viele Verkehrsleistungen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr zu übertragen, zählt zu den vorrangigen Zielen der Luftreinhalteplanung. Dies ist nur über ein möglichst attraktives Angebot des ÖPNV, zu dem auch der Schienenverkehr beiträgt, zu erreichen.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH plant, finanziert und kontrolliert im Auftrag des Freistaats Bayern die Verkehrsleistungen im bayerischen Schienenpersonennahverkehr. Instandhaltung und Betrieb der Infrastruktur liegen bei der DB Netz AG mit der DB Energie GmbH und DB Station&Service AG. Aufgrund fehlender Zuständigkeit hat die Landeshauptstadt München keine direkten Möglichkeiten, eine Umstellung auf den elektrischen Betrieb des Schienennetzes zu forcieren.

² Vgl.: Bayerische Staatsregierung, Bericht aus der Kabinettsitzung vom 12. Februar 2019, Internetquelle, 28.02.2019: <https://www.bayern.de/bericht-aus-der-kabinettsitzung-vom-12-februar-2019/?seite=1617#2>.

Der Freistaat Bayern hat nach Angaben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft beschlossen, für das angekündigte Sonderprogramm des Bundes bezüglich Strecken-
elektrifizierungen die Strecken der BOB südlich von Holzkirchen anzumelden. Dies
soll langfristig einen komplett elektrischen Betrieb auf den Strecken der BOB
ermöglichen.

Der Ersatz älterer Diesellocks durch Diesellocks neuerer, schadstoffärmerer
Baureihen tragen zudem zu einer Verringerung der Belastungssituation durch den
dieselbetriebenen Schienenverkehr in München bei.

Die Korreferentin des Referates für Gesundheit und Umwelt, Frau Stadträtin Sabine
Krieger, der zuständige Verwaltungsbeirat Herr Stadtrat Jens Röver, sowie die Stadt-
kämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Von der Sachbehandlung der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02380 als laufende Angele-
genheit wird Kenntnis genommen.
2. Aufgrund der fehlenden Zuständigkeit und des aktuellen Sachstandes kann der
Empfehlung der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark
hinsichtlich eines Fahrverbotes für dieselbetriebene Schienenfahrzeuge nicht
entsprochen werden.
3. Es wird auf das angekündigte Sonderprogramm des Bundes bezüglich Strecken-
elektrifizierungen und die Anmeldung der Strecken der BOB südlich von Holzkirchen
verwiesen, die langfristig einen komplett elektrischen Betrieb auf den Strecken der
BOB ermöglichen soll. Zudem wird auf den Ersatz von älteren Diesellocks durch
schadstoffarme Neufahrzeuge durch die zuständigen Betreiber verwiesen. Insofern
wird der Empfehlung entsprochen.
4. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02380 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 –
Sendling-Westpark vom 22.11.2018 ist damit satzungsgemäß erledigt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 07 Sendling-Westpark der Landeshauptstadt München.

Der Vorsitzende

Die Referentin

Günter Keller

Stephanie Jacobs
Berufsmäßige Stadträtin

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

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

5. An

den Bezirksausschuss 07 Sendling-Westpark

das Revisionsamt

die Stadtkämmerei

das Direktorium - HA II/BAG Süd (zu Az. 14-20 / E 02380) 2-fach

das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

zur Kenntnis.

Am _____

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