



An den
Vorsitzenden des Bezirksausschusses
BA 21 – Pasing-Obermenzing
Herrn Romanus Scholz
Landsberger Straße 486
81241 München

Bayerstr. 28a
80335 München
Telefon: 089 233-47376
Telefax: 089 233-47508
Zimmer: 5011
E-Mail:
lrp.rgu@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

14.05.2018

Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung in Pasing und Obermenzing I

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04523 des Bezirksausschusses des
Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing vom 06.02.2018

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

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 § 22 GeschO i.V.m. § 12 Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung.

In diesem Antrag wird die Landeshauptstadt München gebeten, in der nächsten Fortschreibung des Luftreinhalteplanes München dahingehend auf die Regierung von Oberbayern einzuwirken, dass nicht nur die NO₂-Belastung im Gebiet des BA 21 dargestellt wird, sondern auch geeignete Maßnahmen zur Verminderung vorgeschlagen und verwirklicht werden.

Zu diesem Antrag ist folgender Sachverhalt festzustellen:

1. Inhalt des Luftreinhalteplans

Zur Beurteilung der Luftqualität zum Schutze der menschlichen Gesundheit sind die Grenzwerte der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) heranzuziehen. Anhand der Luftschadstoffmessungen des Bayerischen Landesamts für Umwelt ist bekannt, dass sich in München die Feinstaubproblematik dank der erfolgreichen Umweltzone soweit verbessert hat, dass die Grenzwerte (Jahresmittelwert und Überschreitungshäufigkeit des Tagesmittelwerts) seit 2012

eingehalten werden können. Auch der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) sieht die Problematik als gelöst (Beschluss des BayVGH vom 27.02.2017). Der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) kann in München an den Messstellen Stachus und Landshuter Allee jedoch nicht eingehalten werden.

Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung sind im Luftreinhalteplan München 2004, der inzwischen sechsmal, zuletzt im Dezember 2015, fortgeschrieben wurde, festgelegt¹. Der Inhalt des Luftreinhalteplans ist in Anlage 13 der 39. BImSchV vorgeschrieben. Er muss u. a. eine Beurteilung der Verschmutzung, eine Analyse der Lage und eine Beschreibung möglicher Maßnahmen enthalten. Der „Luftreinhalteplan muss geeignete Maßnahmen enthalten, um den Zeitraum einer Nichteinhaltung [der lufthygienischen Grenzwerte] so kurz wie möglich zu halten“ (§ 27 der 39. BImSchV).

Dementsprechend beinhalten auch der Luftreinhalteplan des Freistaats Bayern für die Stadt München sowie seine sechs Fortschreibungen Maßnahmen zur Reduktion der Immissionswerte, wie im Antrag gefordert.

2. Situation in Pasing-Obermenzing

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 veröffentlicht².

Im Ergebnis dieser Berechnungen wurde für München eine Überschreitung des Grenzwerts für NO_2 an 24 % des 511 km langen betrachteten Hauptverkehrsstraßennetzes, also an 123 km 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 und bestehender Randbebauung berechnet. Bei einer geringeren Verkehrsbelastung ist davon auszugehen, dass keine im Sinne der Grenzwerte für Feinstaub (PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$) und Stickstoffdioxid (NO_2) kritische Belastung auftritt.

Wie im Antrag dargestellt, finden sich auch in den Stadtteilen Pasing und Obermenzing Straßenzüge, die von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind, wie u. a. die Pippinger Straße (abschnittsweise $> 60 \mu\text{g}/\text{m}^3$), die Verdistraße (abschnittsweise $50-60 \mu\text{g}/\text{m}^3$) oder die Offenbachstraße (abschnittsweise $> 60 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Um ein noch klareres Bild der Luftbelastung und deren Entwicklung in München zu

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

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

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 bewilligt³. Ergänzend zu den vom Landesamt für Umwelt betreuten fünf Messstellen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) werden seit dem 01.01.2018 an 20 Standorten Messungen mit Passivsammlern für Stickstoffdioxid durchgeführt.

Um den Erfolg der Maßnahmen auch im Bezirk Pasing-Obermenzing ermitteln zu können, wurden Passivsammler-Standorte in der Verdistraße, der Planegger Straße und der Offenbachstraße eingerichtet.

Der Bericht mit den vorläufigen Zwischenergebnissen des ersten Quartals 2018 wurde kürzlich unter www.muenchen.de/messergebnisse veröffentlicht.

Für den Messzeitraum vom 01.01. bis 01.04.2018 lagen die NO₂-Werte für den Messstandort an der Verdistraße bei 46 µg/m³, für den Messstandort an der Planegger Straße bei 43 µg/m³ und für den Messstandort an der Offenbachstraße bei 34 µg/m³.

Diese Messwerte sind als vorläufige Tendenz zu verstehen. Entscheidend ist der gesetzliche Grenzwert für den Jahresmittelwert, der bei 40 µg/m³ liegt. Die hier angewandte Passivsammlermethode hat eine Unsicherheit von 25 Prozent. Auch vor diesem Hintergrund lässt sich daher noch kein gesicherter Rückschluss auf den gesetzlich entscheidenden Jahresmittelwert herleiten.

3. Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität

Hauptverursacher für die erhöhten NO₂-Belastungen sind die Emissionen des Diesel-Verkehrs und hier insbesondere die 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 in einer großflächig orientierten Konzeption und in Form einer Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu suchen und zu finden. Ziel muss es dabei sein, Angebote zum Umstieg vom Auto zu emissionsarmen Alternativen sowie die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte zu emissionsarmen Fahrzeugen (E-Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Einhaltung der Emissionswerte im Realbetrieb) zu fördern.

Folgerichtig enthält der Luftreinhalteplan auch nur wenige explizit auf einzelne Stadtteile begrenzte Einzel-Maßnahmen, sondern schwerpunktmäßig übergeordnete Maßnahmen, die zu einer stadtweiten Lösung des Problems beitragen werden.

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

Ergänzend zum Luftreinhalteplan 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 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 2017⁵ und erneut im Januar 2018⁶ – 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. Mit 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 durch annehmbare Übergangsfristen erlangt werden.

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 dafür zuständigen Bund vorzubereiten, sofern der für die Luftreinhaltung zuständige 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.

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

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

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

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

Der Antrag Nr. 14-20 / B 04523 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing vom 06.02.2018 ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stephanie Jacobs
Berufsm. Stadträtin