



Pressemitteilung (101)

Luftreinhalteplan: 5. Fortschreibung steht an

(24.05.2011) Ob ein Tempolimit an der Landshuter Allee auf 50 Km/h die Luftqualität in der Landeshauptstadt München weiter verbessern kann, sollen jetzt das Landesamt für Umwelt (LfU), die Regierung von Oberbayern sowie die Landeshauptstadt München prüfen. Dies ist ein Baustein der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, mit der das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (StMUG) nur wenige Monate nach Genehmigung der 4. Fortschreibung die genannten Stellen beauftragt hat, da jetzt schon absehbar ist, dass mit dem bisher gültigen Luftreinhalteplan die EU-Vorgaben nicht eingehalten werden können. Teil des Luftreinhalteplans, der regelmäßig weiterentwickelt wird, ist die Münchner Umweltzone.

Noch immer sind die Feinstaub-Emissionen (PM_{10}) in München hoch. Nach den Vorgaben des Gesetzgebers sind beim Feinstaub pro Jahr 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft zulässig. Für diesen Grenzwert hatte der Freistaat Bayern für die Landeshauptstadt neben Augsburg im Sommer 2010 eine Fristverlängerung beantragt, die vom Bund an die Europäische Union (EU) weitergeleitet wurde. Das Ergebnis: Für Feinstaub wurde bis 11. Juni 2011 ein Tagesmittelwert von $75 \mu\text{g}/\text{m}^3$ anstelle des Grenzwerts von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gewährt. Bedingung für diese Fristverlängerung war, dass der Luftreinhalteplan durch kurzfristige wirkungsvolle Maßnahmen ergänzt wird. Dazu zählen:

- Ausbau des Mittleren Ringes
- Umweltorientierte Verkehrssteuerung
- Verkehrsverflüssigung (Grüne Welle)
- Mobilitätsmanagement
- Parkraummanagement
- Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Ausbau von Park and Ride (P+R) sowie Bike and Ride (B+R),
- Förderung Fahrradverkehr
- Förderung der Elektromobilität (unter anderem Modellregion Elektromobilität München)
- Verschärfung der Brennstoffverordnung (wird dem Stadtrat im Sommer 2011 vorgelegt)

Eine Reaktion der EU ist bislang nicht bekannt. Auch ist völlig unklar, ob bei weiteren Grenzwertüberschreitungen nach dem 11. Juni ein Vertragsverletzungsverfahren gegen den Bund eingeleitet wird und wie das darauf folgende Szenario dann aussehen wird. „Ich begrüße die Erkenntnis des bayerischen Umweltministeriums, dass die bisherigen Maßnahmen noch nicht ausreichend zur Einhaltung der EU-Luftqualitätsnormen sind. Wir werden deshalb zusammen mit der Regierung von Oberbayern zügig weitere Maßnahmen erarbeiten“, sagt Joachim Lorenz, Referent für Gesundheit und Umwelt.

Stickstoffdioxid (NO₂)-Immissionen

Für die Stickstoffdioxid (NO₂)-Immissionen hat die EU ab dem Jahr 2010 einen Grenzwert von 40 µg/m³ Luft (Jahresmittel) festgelegt. Das Stundenmittel von 200 µg/m³ darf nur 18 Mal pro Jahr überschritten werden. Diese Werte können an stark befahrenen Straßen, wie der Landshuter Allee oder am Stachus nicht eingehalten werden. Daher plant der Freistaat Bayern für NO₂, wie bereits für PM₁₀ einen Antrag zur Fristverlängerung zur Einhaltung dieser Grenzwerte zu stellen. Dieser muss bis spätestens 30. September 2011 vom Bund an die EU Übermittelt werden. Die Fristverlängerung würde dann maximal bis zum 31. Dezember 2014 gelten.

Straßenverkehr als Hauptverursacher

In München wie in ganz Bayern ist der größte Anteil der PM₁₀-Emissionen an hoch belasteten Bereichen („Hotspots“) dem Straßenverkehr zuzuordnen. Bei den besonders gesundheitsgefährdenden Dieselrußpartikel sind es sogar bis zu 90 Prozent, die aus dem Straßenverkehr resultieren. Bei den Stickoxiden ist der Straßenverkehr mit bis zu 75 % der Hauptverursacher. „Dies zeigt einmal mehr und deutlich, dass nur mit der grundsätzlichen Verringerung des Individualverkehrs, verbunden mit einer moderneren Abgastechnologie, die Luftqualität in München nachhaltig verbessert werden kann. Nicht umsonst haben bundesweit bereits 40 Städte eine Umweltzone eingeführt.“ Aber auch die Verantwortung der Autofahrerinnen und -fahrer ist entscheidend: „Die Behörden können Regeln erlassen. Diese wirken aber nur, wenn jeder sein Fahrverhalten überdenkt und unnötige Fahrten vermieden werden“, sagt Lorenz.

Einfluss des Wetters

Auffallend ist, dass insbesondere in den Wintermonaten die Überschreitungen der Grenzwerte in München zunehmen. Der Grund sind die sogenannten Inversionswetterlagen. Die Schadstoffe konzentrieren sich dann nur auf die unterste Luftschicht, die Luftschadstoff-Belastung ist an solchen Tagen besonders hoch. Das Wetter steuert also die Verteilung der am Boden emittierten Luftschadstoffe. Können sich diese an wärmeren Tagen auf höhere Luftschichten verteilen, ist die Belastung am Boden geringer.

Reduzierung von Luftschadstoffen

Eine genaue Wirkungsanalyse der Umweltzone zu erstellen, ist aufgrund des Witterungseinflusses schwierig. „Insbesondere wegen dieser schwankenden Wetterlagen werden mehrere Vergleichsjahre benötigt“, so Lorenz. Grundsätzlich konnte mit Einführung der Umweltzone in München die Luftqualität bereits verbessert werden: Mit dem Ausschluss von Fahrzeugen ohne Plakette (seit 1. Oktober 2008) aus der Innenstadt konnten die auspuffbedingten Feinstaub-Emissionen nach Berechnungen des LfU um bis zu 47 Prozent reduziert werden. Die Umweltzone hat zudem einen psychologischen Effekt: „Fahrzeughalter achten bei der Anschaffung ihres Autos verstärkt auf die Emissionen“, sagt Lorenz. Größere Effekte sind nach seinen Worten mit der Umsetzung der 3. Stufe und dem damit verbundenen Ausschluss der Fahrzeuge mit gelben Plaketten zu erwarten –

dies wird jedoch nach einem Beschluss des Stadtrats frühestens zum 1. Oktober 2012 der Fall sein. Die NO₂-Grenzwerte werden laut Lorenz an den Hotspots auch nach Einführung der 3. Stufe kaum eingehalten werden können. Hier sind weitere Maßnahmen erforderlich. Eine Besserung ist erst zu erwarten, wenn verstärkt Fahrzeuge der Abgasnormen EURO 5 und vor allem EURO 6, genutzt werden. Die Erneuerung der Fahrzeugflotte der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wird voraussichtlich aber noch einige Zeit in Anspruch nehmen. „Eines ist aber schon jetzt klar: Mit den für Stickstoffdioxid erlassenen Grenzwerten werden europaweit Städte zu kämpfen haben. Hier wird die EU sicherlich noch einmal nachbessern müssen, was mit dem jetzt in Brüssel bereits eingeleiteten Verfahren angegangen wird“, so Lorenz.