

Telefon 233 - 4 77 20  
Telefax 233 - 4 77 05  
Herr Bründl  
uw12.rgu@muenchen.de

**Referat für Gesundheit  
und Umwelt**  
Umweltschutz  
Umweltvorsorge  
RGU-UW 12

## **Luftreinhalteplan**

### **Feinstaubgrenzwert kurz vor der Überschreitung -**

#### **Regierung von Oberbayern soll Stadtratsbeschlüsse vom Juli 2004 endlich umsetzen**

Antrag Nr. 02-08 / A 02371 von Frau StRin Sabine Krieger, Herrn StR Nikolaus Gradl, Herrn StR Sven Thanheiser, Herrn StR Jens Mühlhaus vom 16.03.2005

### **Feinstaubgrenzwert überschritten! Ein Aktionsplan muss her:**

#### **Kurzfristige Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit der Münchner Bevölkerung!**

Antrag Nr. 02-08 / A 02394 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 29.03.2005

### **Ziffer 9 des Beschlusses „Luftreinhalteplan München“ der Vollversammlung des Stadtrates der LH München vom 15.12.2004**

### **Luftreinhaltung auf konkrete FüÙe stellen**

Antrag Nr. 02-08 / A 01615 der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen/RL vom 30.04.2004

### **München beantragt beim Freistaat Bayern ein Förderprogramm für die Umrüstung der Fahrzeugflotten der Kommunen und Landkreise auf den Betrieb mit reinem Pflanzenöl**

Antrag Nr. 02-08 / A 02406 der ÖDP vom 07.04.2005

5 Anlagen

## **Beschluss des Umweltausschusses vom 29.06.2005 (VB)**

Öffentliche Öffentliche Sitzung

### **I. Vortrag des Referenten**

Zu den einzelnen Punkten der o.a. Stadtratsanträge ergibt sich folgender Sachverhalt:

#### **1. Feinstaubgrenzwert kurz vor der Überschreitung - Regierung von Oberbayern soll Stadtratsbeschlüsse vom Juli 2004 endlich umsetzen (Antrag Nr. 02-08 / A 02371, Anlage 1)**

Die Punkte 1 und 2 dieses Antrags beinhalten Fragen bzw. Aufträge zu den Möglichkeiten von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen, insbesondere des LKW Transitverkehrs schon vor Erarbeitung von Aktionsplänen oder als Teil eines Aktionsplanes.

Die Punkte 3 und 4 betreffen die Möglichkeiten und Voraussetzungen des Verbots von LKWs und Autos ohne Dieselpartikelfilter im gesamten Stadtgebiet nach einer angemessenen Übergangsfrist.

Seit dem Zeitpunkt der Antragsstellung erfolgten vielfältige Bemühungen und Aktivitäten, u.a. Gespräche bei der Regierung von Oberbayern (ROB) oder auch Appelle der kommunalen Spitzenverbände, in dem Bestreben, die von der LH München vorgeschlagenen Maßnahmen in den Luftreinhalteplan aufzunehmen und umzusetzen bzw. die notwendigen Voraussetzungen für weiterführende Maßnahmen zu schaffen.

Die aktuellen Entwicklungen und Ergebnisse wurden in den Beschlussvorlagen zur Vollversammlung des Stadtrates vom 20.04.2005 und zum Umweltschutzausschuss vom 26.04.2005 ausführlich dargestellt.

Im Hinblick auf die von der LH München vorgeschlagene und bislang noch nicht umgesetzte Maßnahme wird nach Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern derzeit der Maßnahmenvorschlag „Umleitung des LKW-Durchgangsverkehrs“ der Stadtverwaltung konkretisiert und soll dann noch vor der Sommerpause abschließend behandelt werden. U.a. aufgrund dieser Tatsache wurde im Beschluss des Umweltschutzausschusses vom 26.04.2005 der Antragspunkt 1 gestrichen. Dieser Antragspunkt beinhaltete Aufträge, sich an die Regierung von Oberbayern wegen des Transit-Verbotes für Lkw und an die Bundesregierung wegen der Rechtsgrundlage zur Aufnahme der übergeordneten Ringstraßen zum toll-collect-Gebiet zu wenden.

Mit Schreiben vom 03.05.2005 an den Regierungspräsidenten hat der Oberbürgermeister nochmals auf die Dringlichkeit der Arbeiten zur Einbeziehung des Umlandes bei der Fortschreibung des Luftreinhalteplans hingewiesen. Die in einer Presseinformation Nr. 90 der ROB vom 19.04.2005 vorgenommene Prioritätensetzung zu Ungunsten der Einbeziehung des Umlandes entspricht nicht den Vorstellungen der LH München und wurde von den Vertretern der Landeshauptstadt auch nie gefordert.

Zum weiteren Vorgehen bei der Einbeziehung des Umlandes fand am 25.05.2005 bei der Regierung von Oberbayern eine Besprechung mit Vertretern des Regionalen Planungsverbandes und der LH München statt. Als Plangebiet wurde der „Große Verdichtungsraum München“ (gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern LEP) festgelegt. Dieser umfasst die LH München und 8 Landkreise mit 84 Gemeinden. Nachdem der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes München dazu am 28.09.2004 beschlossen hat, dass die Gemeinden und Landkreise des Verdichtungsraums München an der Erarbeitung des Luftreinhalteplans des Freistaats Bayern für den Ballungsraum München zu beteiligen sind, kann der Regionale Planungsverband nicht an die Stelle seiner Mitglieder treten bzw. diese vertreten“. In einem nächsten Arbeitsschritt sollen daher alle betroffene Gemeinden von der Regierung von Oberbayern zu einem gemeinsamen Termin gebeten werden. Dabei soll über die bisherigen Arbeiten und die künftigen Ziele informiert und anschließend die Gemeinden und Landkreise aufgefordert werden, eigene Ideen und Vorschläge zum weiteren Vorgehen einzubringen. Diese Veranstaltung soll nach Möglichkeit noch vor der Sommerpause stattfinden.

Zu Punkt 1 des o.a. Antrags ist nach Aussage des Kreisverwaltungsreferates festzuhalten: Die Frage nach der Zulässigkeit von Maßnahmen nach § 45 der Straßenverkehrsordnung -

StVO unabhängig von einem Luftreinhalteplan, d.h. von planunabhängigen Maßnahmen, war bereits mehrfach Gegenstand kontroverser Diskussionen. Klarheit in dieser Frage wurde vorerst durch den Beschluss des Verwaltungsgerichtes München vom 27.04.2005 auf den Antrag eines Anwohners der Landshuter Allee auf einstweilige Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen in der Landshuter Allee geschaffen. Das Verwaltungsgericht München führte in seinem Beschluss zu dieser Frage u.a. aus, dass mit dem Vorliegen eines Luftreinhalteplanes oder eines Aktionsplanes nach § 47 Abs. 1 oder 2 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit § 40 Abs. 1 BImSchG das Immissionsschutzrecht als spezielleres Recht (*Lex specialis*) die Anwendung des Straßenverkehrsrechts und damit des § 45 StVO ausgeschlossen ist.

Weiterhin unterstrich das Verwaltungsgericht München in diesem Beschluss, dass die Feinstaubbelastung ein globales Problem darstellt, welches nicht durch lokal wirksame Maßnahmen, wie die Sperrung einzelner Straßen nach § 45 StVO, gelöst werden kann. Zwar ist eine Anwendung des § 45 StVO in Ausnahmesituationen für ganze Stadtteile nicht gänzlich ausgeschlossen, doch eine Übertragung auf das globale Problem der Feinstaubbelastung ist damit ausgeschlossen.

Vom Kreisverwaltungsreferat ist hier noch ergänzend anzufügen, dass nach den Ausführungen des Verwaltungsgerichtes München und nach bisheriger allgemeiner Rechtsmeinung eine Anwendung des § 45 StVO für ganze Stadtteile nur dann ausnahmsweise möglich wäre, wenn die speziellen örtlichen Verhältnisse (hier die hohe Feinstaubbelastung!) einer Straße im gesamten Gebiet eines bestimmten Stadtteils gleichermaßen auftreten würden. Genau dies ist gerade im Stadtgebiet München nicht der Fall, da die hohen Feinstaubkonzentrationen in der Regel nur im engen räumlichen Umgriff von Hauptverkehrsstraßen auftreten und in benachbarten, von diesen Hauptverkehrsstraßen weiter entfernt liegenden Gebieten die Schadstoffkonzentrationen fast ausnahmslos deutlich geringer sind.

Die Frage nach Erstellung eines Aktionsplanes wurde bislang von den zuständigen Behörden des Freistaates, wie in der o.a. Beschlussvorlage zur Vollversammlung am 20.04.2005 dargestellt wurde, dahingehend beantwortet, dass die Luftreinhaltepläne „zugleich Aktionspläne“ sind. Inwieweit die Auffassung des StMUGV, die von der LHM nicht geteilt wird, einer gerichtlichen Überprüfung standhält, wurde im Rahmen eines Verfahrens beim Bayerischen Verwaltungsgericht geprüft.

Dieses stellte im Beschluss zu dem o.a. Rechtsstreit gegen die LH München fest: „Ein Aktionsplan liegt unstreitig nicht vor.“ Weitere Aussagen oder daraus abzuleitende Konsequenzen dazu wurden in diesem Beschluss nicht formuliert.

In einem parallel laufenden Verfahren gegen den Freistaat Bayern, vertreten durch die Regierung von Oberbayern, beantragte der Antragsteller u.a. die unverzügliche Aufstellung eines Aktionsplanes.

Diese Forderung des Antragstellers wurde vom Bayerischen Verwaltungsgericht mit Beschluss vom 27.04.2005 abgelehnt, da ein von Feinstaubbelastung betroffener Dritter keinen Anspruch auf Aufstellung eines Aktionsplanes hat.

Im Beschluss wurde u.a. ausgeführt: „Diese Pflicht zur Planaufstellung besteht aber nicht im Interesse betroffener Dritter, sondern im Allgemeininteresse.... Bei dieser Ausgangslage kann dahingestellt bleiben, ob das ministerielle Schreiben vom 28. Dezember 2004 bereits als Aktionsplan zu werten ist, wie der Antragsgegner vorträgt“. Die Frage, ob der Luftreinhalteplan München auch den Anforderungen eines Aktionsplanes genügt, wurde also nicht abschließend geklärt.

Wesentlich bei diesen Entscheidungen ist, dass sie im Weg des vorläufigen Rechtsschutzes ergingen, d.h. bei den Anträgen wurde neben fehlender Anspruchsgrundlagen für die Anträge keine besondere Eilbedürftigkeit gesehen. Obwohl in den Beschlüssen bereits weitreichende inhaltliche Aussagen getroffen wurden, fällt die endgültige Entscheidung erst im Hauptsacheverfahren.

Im Übrigen hat der Antragsteller inzwischen in beiden Verfahren das Rechtsmittel der Beschwerde zum Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingelegt.

Zu den Punkten 3 und 4 dieses Antrags ergibt sich folgender Sachverhalt:

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 20.04.2005 wurde die Stadtverwaltung beauftragt, umgehend die Einrichtung einer großräumigen Umweltzone zu prüfen, in die nach angemessener Übergangszeit nur Dieselfahrzeuge mit Rußfilter einfahren dürfen. Eine wesentliche Voraussetzung für die Einrichtung von Umweltzonen ist eine Kennzeichnungsverordnung, die durch den Bund zu erlassen ist. Nach vielfältigen Forderungen u.a. des Bayerischen und des Deutschen Städtetags und nach einmütiger Bitte der Länder-Verkehrsministerkonferenz hat nunmehr das Bundesumweltministerium, wie bereits in der Sitzung des Umweltschutzausschusses am 26.04.2005 mündlich berichtet wurde, am 25.04.2005 die Eckpunkte für eine derartige Verordnung vorgelegt. Mit dieser Kennzeichnungsverordnung nach § 40 Abs. 3 BImSchG soll die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit vergleichsweise saubereren Dieselmotoren bundeseinheitlich geregelt werden. Diese Fahrzeuge können zur Einhaltung der Feinstaubgrenzwerte ganz oder teilweise von möglichen

Verkehrsbeschränkungen ausgenommen werden. Die begünstigten Fahrzeuge werden durch Plaketten gekennzeichnet. Die Regelungen zur Anwendung der Verkehrsbeschränkungen obliegen den Ländern.

Die Kennzeichnung betrifft LKW, PKW und leichte Nutzfahrzeuge. Fahrzeuge mit Dieselmotor werden nach der Höhe ihrer Partikelemissionen in drei Emissionsgruppen eingeteilt. Die Gruppen mit den jeweils höchsten Emissionen erhalten keine Plakette. An die besseren und besten Fahrzeuggruppen werden gelbe beziehungsweise grüne Plaketten ausgegeben. Auch Fahrzeuge mit Otto-Motor erhalten eine Plakette, denn sie müssen ebenfalls als partikelarm gekennzeichnet werden. Es soll farblich unterschieden werden zwischen denen mit geregelter Katalysator (blaue Plakette) und denjenigen ohne Kat (schwarze Plakette). Mit dieser farblichen Differenzierung trifft das Bundesumweltministerium bereits Vorsorge im Hinblick auf das Inkrafttreten bereits beschlossener Grenzwerte für die Stickoxid-Belastung ab dem Jahr 2010. Die Anforderungen an die gelbe Plakette entsprechen denen der Abgasnorm EURO 3; die der grünen Plakette EURO IV/V bei LKW und bei PKW dem von der EU-Kommission für die noch festzulegende Grenzwertstufe EURO 5 vorgeschlagenen Partikelgrenzwert ( $PM < 5 \text{ mg/km}$ ).

Grundsätzlich ist festzustellen, dass, anders als bei der Einführung des Katalysators, nicht eine bestimmte Technik, sondern einzuhalten Abgasnormen bzw. -werte vorgegeben werden. Insofern könnten, falls die Verordnung in dieser Form beschlossen wird, derartige Maßnahmen nicht, wie in dem o.a. Stadtratsantrag gefordert, mit der Verpflichtung eines Partikelfilters, sondern mit der Einhaltung der jeweiligen Abgaswerte gekoppelt werden. Nach den im RGU vorliegenden Informationen ist aber der für die grüne Plakette vorgeschlagene Partikelgrenzwert für PKW und leichte Nutzfahrzeuge als auch für die Lastkraftwagen i.d.R. nur mit Partikelfilter einzuhalten.

Nach Aussagen führender Mitarbeiter im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit wird angestrebt, diese Kennzeichnungsverordnung noch vor der Sommerpause zu verabschieden. Die Verordnung bedarf noch der Abstimmung im Ressortkreis und nach dem anschließenden Kabinettsbeschluss der Zustimmung des Bundesrates. Für eine Abschätzung der lufthygienischen Wirkungspotenziale, die sich aus Einschränkungen gemäß der jeweiligen Plaketten ergeben können, sind Informationen zu den Fahrleistungen in den – noch zu definierenden - Beschränkungsgebieten, aufgegliedert nach der Fahrzeugflotte und auf die Fahrzeuge in den einzelnen Emissionsstufen, erforderlich. Derart differenzierte Informationen zu den Fahrleistungen liegen nicht vor. In einem ersten Schritt können aber Aufschlüsse der möglichen Wirkungspotenziale über Analysen der Emissionsstandards der zugelassenen Fahrzeugflotte gewonnen werden. Diese können aus den Statistiken des Kraftfahrbundesamtes über die zugelassenen Fahrzeuge abgeleitet werden. Dabei ergibt sich, dass in München bei den Personenkraftwagen etwa

29 %	dem Emissionsstandard EURO 4 (Grüne Plakette, mit strengeren Anforderungen bei den Partikeln)
27 %	dem Emissionsstandard EURO 3 (Gelbe Plakette)
17 %	dem Emissionsstandard EURO 2
25 %	dem Emissionsstandard EURO 1
2 %	den übrigen Fahrzeugen

zugeordnet werden können. Bei den Diesel-Pkw ergeben sich verglichen mit dem Gesamtbestand höhere Anteile bei den EURO 3 und geringere Anteile bei den EURO 4 Fahrzeu-

gen. Verglichen mit der bundesweiten Flottenzusammensetzung hat der Fahrzeugbestand in München geringfügig höhere Anteile bei den schadstoffärmeren Fahrzeugen.

Ähnliche auf München bezogene Daten liegen für Lastkraftwagen nicht vor: Anhand von bundesweiten Daten ergibt sich für Lastkraftwagen bis 3,5 t zul. Gesamtgewicht (leichte Nutzfahrzeuge):

0,3 %	Emissionsstandard EURO 4 (Grüne Plakette)
18 %	Emissionsstandard EURO 3 (Gelbe Plakette)
27 %	Emissionsstandard EURO 2
29 %	Emissionsstandard EURO 1
27 %	Übrige Fahrzeuge

Für die in Deutschland zugelassenen Lastkraftwagen über 3,5 t Gesamtgewicht stellt sich der Bestand wie folgt dar:

0 %	Emissionsstandard EURO 4 (Grüne Plakette)
25 %	Emissionsstandard EURO 3 (Gelbe Plakette)
33 %	Emissionsstandard EURO 2
10 %	Emissionsstandard EURO 1
32 %	Übrige Fahrzeuge

Hinweis: der Emissionsstandard EURO 4 für LkW ist erst ab 2006 für neue Serienfahrzeuge einzuhalten.

In einem weiteren Arbeitsschritt sollen bei der Bearbeitung des o.a. Stadtratsauftrages zur Einrichtung von Umweltzonen diese Fahrzeuganteile mit mittleren Emissionsdaten und, soweit zumindest in Ansätzen verfügbar, mit Fahrleistungen verknüpft werden, um daraus Emissionsminderungspotenziale abschätzen zu können.

Als weiterer positiver Aspekt der Kennzeichnungsverordnung ergibt sich, dass zukünftig die Umweltfreundlichkeit von LKW bei der Festsetzung der Maut-Höhe doppelt so stark berücksichtigt werden kann wie bisher. Der Richtlinien-Vorschlag erweitert damit den Handlungsspielraum der Mitgliedsstaaten, die Lkw-Maut zur Bekämpfung von Luftschadstoffen zu nutzen, zum Beispiel von Feinstaub.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass den Intentionen des hier diskutierten Antrags 02-08 / A 02371 bislang weitestgehend entsprochen wurde. Der Punkt 3 dieses Antrags wurde mit dem o.a. Auftrag aus der Vollversammlung des Stadtrats vom 20.04.2005, die Einrichtung einer umfassenden Umweltzone zu prüfen, bestätigt und konkretisiert.

## **2. Feinstaubgrenzwert überschritten! Ein Aktionsplan muss her: Kurzfristige Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit der Münchner Bevölkerung! (Antrag Nr. 02-08 / A 02394, Anlage 2)**

### **2.1 Gesunde Luft wird Chefsache: „Task-Force Feinstaub“ beim OB**

Die federführende Zuständigkeit für den Luftreinhalteplan innerhalb der Stadtverwaltung liegt entsprechend der im Aufgabengliederungsplan der Landeshauptstadt München vorgesehenen Zuordnung bislang bei dem Referat für Gesundheit und Umwelt. Dort ist auf Arbeitsebene unter Leitung des Leiters der Abteilung Umweltschutz, Herrn Stadtdirektor Dr. Wegrampf, bereits seit 2004 ein innerstädtischer Arbeitskreis eingerichtet, in dem alle betroffenen städti-

schen Referate und die SWM vertreten sind. Das Büro Oberbürgermeister wird regelmäßig über die Aktivitäten dieses Arbeitskreises informiert. Vertreter aus diesem Arbeitskreis übernehmen im Regelfall auch die Vertretung der Interessen der LHM gegenüber der Regierung von Oberbayern. In besonderen Fällen, wie z.B. bei den Abstimmungsgesprächen mit der Regierung von Oberbayern zu den nicht in den Luftreinhalteplan aufgenommenen Maßnahmen, erfolgt eine Einbindung der Referentenebene und in Einzelfällen, wie z.B. anlässlich einer Besprechung beim Regierungspräsidenten am 17.03.2005 des Herrn Oberbürgermeisters. Darüber hinausgehend können übergeordnete und grundlegende Fragestellungen in der wöchentlich stattfindenden Dienstbesprechung der Referenten beim Herrn Oberbürgermeister erörtert werden.

Mit dieser Organisationsstruktur wurde seitens der Verwaltung die gebotene Mitarbeit an der Erstellung des Luftreinhalteplanes sichergestellt und der von der Vollversammlung des Stadtrates am 28.07.2004 verabschiedete Maßnahmenkatalog erarbeitet sowie die weiteren Schritte der zuständigen Regierung von Oberbayern begleitet.

Die hier beantragte „Task-Force“ sollte einen Aktionsplan mit Sofortmaßnahmen aufstellen und der Regierung von Oberbayern vorlegen. Die rechtlichen Möglichkeiten von Sofortmaßnahmen, wie z.B. Straßensperrungen nach § 45 StVO aus Gründen der Luftreinhaltung und deren Umsetzung außerhalb von Luftreinhalteplänen wurden bereits vom angerufenen Verwaltungsgericht im Rahmen der Behandlung des Eilantrages eindeutig negativ beurteilt (vgl. nähere Ausführungen hierzu Punkt 1 dieser Vorlage).

Daher sind im eigentlichen Sinn noch die Maßnahmen angesprochen, die zwar vom Stadtrat beschlossen wurden, in der Folge jedoch von der Regierung von Oberbayern nicht im Luftreinhalteplan übernommen wurden. Hier haben sich seitdem u.a. im Zuge der Kommunikation zwischen der städtischen Arbeitsgruppe und der Regierung von Oberbayern jedoch erhebliche Fortschritte hinsichtlich der möglichen Umsetzung ergeben.

Insofern sind keine Gründe ersichtlich, die für eine Veränderung der bestehenden Aufgabenteilung innerhalb der Verwaltung sprechen. Die Einrichtung der beantragten „Task-Force Feinstaub“ wird daher als nicht notwendig erachtet.

## 2.2 Informationskampagne bei Grenzwertüberschreitungen

### **Medien (Print und elektronische Medien)**

In den Wochen vor, um und nach der 35. Überschreitung des Feinstaub-Grenzwertes an der Landshuter Allee gab es einen sehr regen Austausch zwischen RGU sowie lokalen und überregionalen Medien. Auch weiterhin werden bei aktuellem Anlass - wie zum Beispiel bei einer außergewöhnlich hohen Überschreitung des Grenzwertes – die Münchner Medien direkt vom RGU per Fax oder Email und über die Rathausumschau informiert. Die Internet-Redaktionen der Rathaus-Startseite [www.muenchen.de/rathaus](http://www.muenchen.de/rathaus) und der Startseite des München-Portals [www.muenchen.de](http://www.muenchen.de) werden ggf. um einen entsprechendenden Hinweis in ihrem Medium gebeten. Das RGU kann die Verbreitung in den Medien aber nur eingeschränkt beeinflussen, hierüber entscheidet letztendlich die jeweilige Redaktion.

Die Mitte April neu eingerichtete Internet-Seite [www.muenchen.de/feinstaub](http://www.muenchen.de/feinstaub) im Internet-Auftritt des RGU informiert umfassend über die Feinstaub-Problematik und - durch entsprechende Verlinkung auf das Landesamt für Umweltschutz LfU (Augsburg) und auf das Umweltbundesamt UBA (Dessau) - über deren aktuelle Messungen. Das LfU führt die Messungen in München durch und informiert tagesaktuell und umfassend im Internet über die Messwerte.

Die einzelnen Unterthemen der Web-Site [www.muenchen.de/feinstaub](http://www.muenchen.de/feinstaub) des RGU sind:

- \* Was ist Feinstaub?
- \* Wer verursacht Feinstaub?
- \* Warum ist Feinstaub gesundheitsschädlich?
- \* Warum ist das Thema Feinstaub jetzt in aller Munde?
- \* Münchner Stadtrat und Umweltschutzausschuss
- \* Termine und Anträge im Münchner Stadtrat und Umweltschutzausschuss
- \* Was sind die möglichen, schnellwirksamen Maßnahmen gegen den Feinstaub?
- \* Machen Sie sich aus dem Fein-Staub! (mit Verhaltenstipps)
- \* Wo und wie wird gemessen? Wie sind die aktuellen Messwerte in München?



\* Weitere Auskünfte (mit Linksammlung)

Die Web-Adresse [www.muenchen.de/feinstaub](http://www.muenchen.de/feinstaub) wird regelmäßig bei Meldungen zum Thema Feinstaub mitgeteilt.

Mit Einrichtung dieser Seite haben die telefonischen Anfragen zur Feinstaub-Problematik bedeutend abgenommen.

### **Anzeigentafel am Stachus**

Das RGU prüft die Installation einer solchen Anzeigentafel, wobei Beschaffung, Installation und Dateneinspeisung vor dem Hintergrund der Haushaltskonsolidierung gesehen werden muss. Ggf. muss eine solche Anzeigentafel eine Investition sein, die langfristig und vielseitig auch für andere Zwecke einer dringlichen Bürgerinformation einsetzbar ist.

Als Standort käme - wie in Vergangenheit schon einmal bei der Anzeige für die Ozon-Messwerte - das Stachus-Untergeschoss in Frage, wobei hier zu bedenken ist, dass so nur die Zielgruppe Fußgänger erreicht wird - und nicht die Kraftfahrer, die vorrangig an den von ihnen verursachten Feinstaub erinnert werden sollen.

In der Umsetzung befindet sich die Veröffentlichung der Messwerte im Umweltladen am Rindermarkt im Schaufenster, wobei die Anzeige mittels eines elektronischen Laufbandes oder und mit einer einfachen, manuellen Anzeige geprüft wird. Da im Umweltladen auch über den Feinstaub informiert und beraten wird, bildet eine solche Anzeige eine sinnvolle Ergänzung zum Angebot des Umweltladens.

### **Streetlife-Festival**

Auf Einladung des Referates für Gesundheit und Umwelt präsentiert sich das Landesamt für Umweltschutz LfU auf dem ersten Streetlife-Festival (18./19. Juni) mit dem eigenen Messbus und informiert über die Feinstaub-Problematik. Der Referent hält am Abend des ersten Tages des Streetlife-Festivals eine Bürgersprechstunde ab.

### 2.3 Möglichkeiten von Straßensperrungen

Das Ergebnis der Prüfung, ob schon vor Erarbeitung von Aktionsplänen nach § 45 StVO Straßensperrungen möglich sind, ist unter Punkt 1 dieser Vorlage dargestellt.

### 2.4 Weitere Messstellen

Die Forderung zur Einrichtung weiterer Messstellen bzw. zu Messungen in einzelnen Straßen wird auch in mehreren Anträgen von Bezirksausschüssen erhoben.

Zuständige Behörde für die Überwachung bzw. Messung der Luftqualität in Bayern ist gemäß dem Bayerischen Immissionsschutzgesetz das Bayerische Landesamt für Umweltschutz (LfU). Dieses führt im Rahmen des bayernweiten Messnetzes LÜB (Lufthygienisches Landesüberwachungssystem Bayern) in München derzeit an 6 kontinuierlich registrierenden Stationen Messungen der Konzentrationen von Feinstaub und weiterer relevanter Luftschadstoffe in der für die Beurteilung gemäß der 22. BImSchV erforderlichen Datenqualität durch. Von Bedeutung ist, dass die Luftschadstoffkonzentrationen kontinuierlich und mit hoher zeitlicher Auflösung über einen langen Zeitraum hin erfasst werden. Somit sind Aussagen und Bewertungen zu dem bei der Feinstaubbelastung relevanten Tagesmittelwert über den Zeitraum von mindestens einem Jahr möglich.

Wie im Luftreinhalteplan dargestellt, wurden dazu im Jahr 2003 an 39 stark belasteten Straßen orientierende Messungen mit einem vereinfachten Messsystem durchgeführt. Diese Messungen beziehen sich auf Monatsmittelwerte bzw. den Jahresmittelwert und erlauben aus messmethodischen Gründen keine Aussagen zu dem Tagesmittelwert. Bei diesen Messungen, die u.a. an einigen der im Antrag aufgeführten Straßen (Rosenheimer Straße, Verdistrasse, Tegernseer Landstraße, Bodenseestraße, Lindwurmstraße, Frauenstraße, Leopoldstraße) durchgeführt wurden, ergaben sich bei  $PM_{10}$  für den Jahresmittelwert an 28 der 39 untersuchten Straßen (darunter alle der hier genannten) Überschreitungen des 2003 gültigen Beurteilungswertes (Grenzwert + Toleranzmarge). Diese Straßenabschnitte gelten gemäß dem Luftreinhalteplan als Verdachtsflächen, bei denen eine Überschreitung der Grenzwerte plus Toleranzmargen anzunehmen ist.

Bei der geforderten Einrichtung neuer Messstellen sind die vom Gesetzgeber vorgegebenen Zeitbezüge bei der Grenzwertfestsetzung, also Tagesmittelwert und Bezugszeitraum Jahr, besonders zu beachten. Wie die Erfahrungen mit temporären Messungen aus früheren Jahren zeigen, ergeben sich bei Nichtbeachtung dieser Bedingungen Messwerte, die in keinerlei Weise im Hinblick auf die gültigen Grenzwerte zu interpretieren sind. Dies ist wesentlich bedingt durch die starke jahres- und tageszeitliche Variabilität der lokalen Feinstaubkonzentrationen, vor allem aufgrund der wechselnden meteorologischen Bedingungen.

Aus diesen fachlichen Voraussetzungen und den in der 22. BImSchV formulierten generellen Anforderungen an die Messungen resultieren erhebliche messtechnische Ansprüche, die mit erheblichen Kosten verbunden sind. Beispielsweise erfordert nach Informationen des StMUGV die Einrichtung einer LÜB-Station Investitionskosten von ca.

€ 150 000, bei jährlichen Wartungskosten von etwa € 25 000.

Für abschätzende Messungen (1 Monat, Tagesmittelwerte) ergeben sich pro Messpunkt Kosten von etwa € 5000 – 6000.

Die hier genannten Zahlen stellen nur Orientierungswerte dar, genaue Kosten z.B. externer Anbieter könnten nur bei Einholung eines konkreten Angebotes genannt werden.

Wesentlich bei diesen Kosten ist vor allem, dass es sich dabei nicht nur um die Kosten für das jeweilige Messgerät handelt, sondern dass dazu auch Kosten für die Datenaufzeichnung und -auswertung sowie vor allem für Wartung (u.a. Kalibrierung der Messgeräte) und die Personalkosten kommen.

Das RGU verfügt derzeit über keine Haushaltsmittel, mit denen die geforderten Messungen durch einen externen Auftraggeber bezahlt werden könnten. Durch das RGU können diese Messungen aufgrund fehlender technischer (Messgeräte, Wartung und Kalibrierung) und personeller Ressourcen daher nicht durchgeführt werden.

Mit Schreiben vom 28.04.2005 wurde unter Bezug auf die Forderungen nach weiteren Feinstaubmessungen bei dem zuständigen LfU zu deren Planungen bezüglich weiterer Messungen angefragt. Eine schriftliche Antwort zu dieser Anfrage steht noch aus.

Als Alternative zu den Messungen bietet sich eine rechnerische Erfassung der Immissionsbelastung im Hauptstraßennetz an. Aus derartigen Berechnungen sind Aussagen zu den Jahresmittelwerten der Feinstaubbelastung im gesamten Hauptstraßennetz verfügbar; dazu können Aussagen zu den jährlichen Überschreitungen der Tagesmittelwerte über statistische Korrelationen abgeleitet werden. Mit Hilfe dieser Berechnungen wäre es, anders als bei Messungen, möglich, Informationen zu Feinstaubbelastung im gesamten Hauptstraßennetz zu gewinnen. Die Ergebnisse der Modellrechnungen sollten jedoch anhand von Messdaten verifiziert werden.

Ein weiterer Vorteil einer derartigen Datenbasis wäre, dass man unter zu Hilfenahme des Rechenmodells Szenarien für verschiedene Maßnahmen berechnen könnte. Dieses müsste wiederum extern oder nach Anschaffung der aktuellen Version dieses Rechenmodells ggf. auch im RGU erfolgen.

Konkrete Kosten für diese Modellberechnungen sind ebenfalls ohne Angebot nicht zu nennen. Nach mündlichen Informationen wäre unter Einbeziehung von Grundlagendaten, die u.a. im Forschungsvorhaben MOBINET ermittelt und dort angewendet werden, für die genannte Berechnung mit einem Kostenrahmen von ca. € 16 000 (bzw. € 25 000 mit Berechnung der städtischen Hintergrundbelastung) zu rechnen. Darüber hinausgehend wäre es u.a. für die o.a. Abschätzung der Wirkungen von Szenarien notwendig, auch eine Lizenz dieses Rechenmodells zu beschaffen.

Aufgrund fehlender Haushaltsmittel kann auch die hier diskutierte rechnerische Erfassung der Luftschadstoffbelastung im Hauptstraßennetz einschließlich der Modellbeschaffung nicht durchgeführt werden.

## 2.5 Bericht über den Umsetzungsstand der beschlossenen Maßnahmen im Luftreinhalteplan zweimal pro Jahr

Bereits mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.12.2004 wurde die Verwaltung beauftragt, dem Stadtrat in spätestens einem Jahr über die Behandlung der dort gestellten Aufträge erneut zu berichten. Insofern bestehen keine Einwände gegen eine regelmäßige Berichterstattung zum Umsetzungsstand der beschlossenen Maßnahmen. Auch wenn es sich bei diesen Maßnahmen überwiegend um längerfristig umzusetzende Projekte handelt, wird bis Ende 2006 die zweimalige Berichterstattung pro Jahr befürwortet, um kurz-

fristig den Stadtrat über veränderte Rahmenbedingungen für einschlägige Maßnahmen (z.B. Kennzeichnungsverordnung) informieren zu können.

## 2.6 Tempolimits

Von 1985 bis 1994 hat das Kreisverwaltungsreferat im Münchner Stadtgebiet nicht weniger als 322 Tempo 30 – Zonen (Zeichen 274.1 StVO) angeordnet. Diese Tempo 30-Zonen umfassen bereits 80 % des gesamten Münchner Straßennetzes. Die restlichen 20 %, die von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 ausgenommen sind, bilden das sogenannte Vorbehaltsnetz im Stadtgebiet, das die wichtige Aufgabe der Bündelungs- und Sammelfunktion für den Verkehr besitzt. Gerade damit sollen nicht zuletzt die umliegenden Wohngebiete wirksam vom Kfz-Durchgangsverkehr entlastet werden.

Weiterhin verkehren insbesondere in den Straßen des Vorbehaltsnetzes Bus- und Trambahnlinien, deren kurze Reisezeiten eine wichtige Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV darstellen.

Diesen wichtigen Funktionen würde die Anordnung von Tempo 30 grundsätzlich zuwiderlaufen. Aus diesen Gründen sieht das Kreisverwaltungsreferat kaum noch einen Spielraum für die weitere Ausdehnung von Tempo 30 im Münchner Straßennetz.

Die beschlussmäßige Behandlung dieser Thematik erfolgt im Rahmen eines Stadtratsantrages, der derzeit im Kreisverwaltungsreferat bearbeitet wird. Dabei werden auch die hier geforderten Erfahrungsberichte aus anderen Städten nachgeholt, die bislang in der Kürze der Zeit nicht eingeholt werden konnten.

## 2.7 Autofreie Sonntage

Im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 20.04.2005 wurde dargestellt, dass das in die Diskussion eingebrachte Sonntagsfahrverbot nach Auffassung des Referates für Gesundheit und Umwelt bei gegenwärtigem Kenntnisstand nicht zielführend ist, da Sonntags ohnehin ein geringes Verkehrsaufkommen mit wenig schadstoffintensivem LKW-Verkehr herrscht bzw. der großräumige Durchgangs-Lkw-Verkehr fehlt. Eine quantitative Bewertung wäre allenfalls auf der Datenbasis der unter 2.4 diskutierten Berechnungsergebnisse unter Einbeziehung konkreter Verkehrszahlen möglich.

## 3. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.12.2004, Ziffer 9

Ziffer 9 dieses Beschlusses lautet:

- Dem Stadtrat wird über die Ergebnisse der Modellversuche anderer Städte bzgl. der Intensivierung der Straßenreinigung in Problemgebieten berichtet.
- Alle Maßnahmen des Luftreinhalteplans werden zur Abschätzung ihrer Effektivität quantitativ (soweit möglich) und qualitativ bewertet. Die Grundlagen der Bewertungsmatrix des Landesamtes für Umweltschutz werden analysiert und ihre Übertragbarkeit auf München geprüft.

### 3.1 Modellversuche zur Intensivierung der Straßenreinigung

Modellversuche zur Intensivierung der Straßenreinigung anderer Städte sind aus Berlin und Düsseldorf bekannt. Als Ergebnis des Berliner Versuches wird im Luftreinhalte- und Aktionsplan für Berlin festgehalten:

„(i) Verstärkte Straßenreinigung

Frühere Untersuchungen zum Effekt der üblichen Reinigung mit Kehrfahrzeugen haben keine positive Wirkung gezeigt. Ein sechswöchiger Versuch im Herbst 2003 und ein weiterer Versuch von Juni bis Oktober 2004 mit zwei täglichen Straßenspülungen auf der Frankfurter Allee, jeweils vor der so genannten Rushhour, ergaben ebenfalls keine messbare Entlastung. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist die (verstärkte) Nassreinigung also keine wirksame Möglichkeit, um die Aufwirbelung von Straßenstaub zu vermindern, da durch die Nassreinigung nur der grobe Staub gebunden und weggespült wird.“

Ebenso wurde aus Düsseldorf berichtet, dass dort die regelmäßige Nassreinigung einer Straße zu keinen signifikanten Minderungseffekten bei den gemessenen Feinstaubkonzentrationen führte.

Im Zeitraum vom 31.03.2005 bis zum 14.04.2005 wurde auch in München versuchsweise eine Intensivierung der Straßenreinigung im Bereich der Messstelle Landshuter Allee durchgeführt. Diese erfolgte täglich vor dem Berufsverkehr um ca. 4.30 bis 6.00 Uhr. Gereinigt wurde ein Abschnitt zwischen Volkertstraße und Arnulfstraße und dort vollflächig alle Fahrbahnen einschließlich der seitlichen Fahrspuren. Während der Reinigung fuhr dabei ein Waschfahrzeug vor der eigentlichen Kehrmaschine. Werktäglich wurden auch die angrenzenden Geh- und Radwege gewaschen und gekehrt.

Eine vorläufige Auswertung der Messdaten der Station Landshuter Allee ergab, dass mit dieser Reinigung das Überschreiten des Grenzwertes bzw. der übliche starke berufsverkehrsbedingte Anstieg der  $PM_{10}$ -Immissionen nach 6 Uhr nicht verhindert werden konnte; im fraglichen Zeitraum kam es zu 8 Überschreitungen. Darüber hinausgehend lässt sich im Vergleich mit den Messdaten der anderen Münchner Stationen kein signifikanter Einfluss der durchgeführten Intensivreinigung auf die gemessenen Konzentrationswerte an der Landshuter Allee erkennen. Als generelles Problem ergibt sich aber die Tatsache, dass man aus diesen Vergleichen keine Aussagen zu den Verhältnissen ohne Reinigung ziehen kann.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass aufgrund dieser Erfahrungen, des hohen Aufwandes für die Nassreinigung und der Tatsache, dass die Feinstaubproblematik nicht nur auf die Straße vor der Messstation bezogen ist, nach derzeitigen Erkenntnissen eine generelle, intensive Nassreinigung nicht zielführend zur Lösung der Feinstaubproblematik beiträgt.

### 3.2 Zusammenstellung und Bewertung der Maßnahmen des Luftreinhalteplans München

Eine Zusammenstellung der wesentlichen verkehrlichen Maßnahmen des Luftreinhalteplans München ist als Anlage 5 dieser Vorlage beigefügt. Wie bereits im Beschluss zur Vollversammlung am 15.12.2004 ausgeführt wurde, ergeben sich hinsichtlich der quantitativen und auch qualitativen Bewertung der Maßnahmen grundsätzliche methodische Probleme. So kann das Reduktionspotenzial von einem Großteil der vorgeschlagenen Maßnahmen kaum beurteilt werden, da konkrete Angaben zu den Emissionsverursachern vor und nach Durchführung der Maßnahme fehlen. Bei verkehrsbezogenen Maßnahmen sind dies i.d.R. die Änderung der täglichen Verkehrsstärke auf der jeweiligen Straße (DTV) und ggf. die Änderung in der Verkehrszusammensetzung (z.B. Lkw-Anteil) oder auch von Parametern, die den Verkehrsfluss beschreiben. So liegen i. d. R. die erforderlichen Eingangsparameter, also z.B. die Anteile der jeweiligen Fahrzeugkategorien, die jeweilige Verkehrssituation oder auch der konkrete Fahrzeugmix in den untersuchten Bereichen nicht mit der erforderlichen Genauigkeit vor und müssen über vereinfachende Annahmen abgeschätzt werden. Dies betrifft insbesondere „weiche“ Maßnahmen, deren verkehrliche Auswirkungen i.d.R. ohnehin kaum abschätzbar sind.

Die als Anlage zu dem o.a. Beschluss aufgeführte Bewertungsmatrix des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz, die sich auf eine Zusammenstellung des Länderarbeitskreises für Immissionsschutz bezieht, basiert auf einer Zusammenstellung von meist qualitativen Bewertungen aus verschiedenen Untersuchungen. Diese Untersuchungen betreffen häufig Einzelfälle, die auf die speziellen Situationen der dort untersuchten Städte abgestimmt sind und somit kaum generalisiert werden können. Insofern kann diese Matrix allenfalls einen ersten Überblick zu den möglichen Minderungspotenzialen der diskutierten Maßnahmen geben. Hinzu kommt, dass diese Maßnahmen i.d.R. kaum konkret spezifiziert sind. Insofern sind sie auch auf die konkrete Situation in München kaum bzw. nicht direkt übertragbar. Auf Basis spezifischer fachlicher und örtlicher Kenntnisse wurden unter Einbeziehung dieser Aussagen und der Bewertungen aus anderen Luftreinhalteplänen die im Anhang aufgeführten quantita-

tiven Bewertungen abgeleitet. Aufgrund der o.a. Einschränkungen haben diese Aussagen zu den lufthygienischen Auswirkungen aber meist nur einen orientierenden Charakter. Eine qualitative Bewertung dieser Maßnahmen ist, wie bereits im Beschluss zur Vollversammlung am 15.12.2004 ausgeführt wurde, aufgrund der derzeitigen Datenbasis nicht möglich.

Bei der Erstellung von Luftreinhalteplänen wurden in jüngster Zeit verschiedene Ansätze zur quantitativen Bewertung von Maßnahmen, u.a. mit Hilfe von Rechenmodellen, diskutiert. Zusammenfassend kann dazu festgehalten werden:

Ein Teil der Maßnahmen, wie z.B. die Förderung des ÖPNV ist hinsichtlich ihrer lufthygienischen Wirkungen nicht bewert- bzw. berechenbar. Dies betrifft alle Maßnahmen, zu denen keine konkreten Aussagen bezüglich der verkehrlichen Wirksamkeit möglich sind.

Bei einer Vielzahl der diskutierten Maßnahmen ergeben die Einzelergebnisse nur geringe Minderungspotenziale. Signifikante Minderungspotenziale werden nur bei drastischen Maßnahmen, wie z.B. die Sperrung einzelner Straßen berechnet. Als mögliche Minderungen werden dabei u.a. aufgrund der Problematik Hintergrundbelastung, Reduktionsmöglichkeiten von etwa 20-25 % Schadstoffreduktion angegeben.

Die Problematik der Bewertung von Maßnahmen wird auch in den bisher nur als Diskussionsentwurf vorliegenden „Arbeitshilfen zur Reduzierung der Verkehrsemissionen in den Städten“ angesprochen. Aus einer zusammenfassenden Bewertung von 18 Luftreinhalteplänen bzw. Entwürfen kommt man dort zum Schluss, dass „eine Ableitung der Effektivität der einzelnen Maßnahmen und damit eine Übertragbarkeit auf andere Luftreinhaltepläne derzeit nicht möglich ist. Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass ausreichend verifizierte und damit übertragbare quantitative Wirkungsanalysen für die verkehrsplanerischen Maßnahmen in Abhängigkeit von den verschiedenen Einflussfaktoren für deutsche Verhältnisse derzeit nicht vorliegen.“

Diese generelle Aussage bedeutet aber nicht, dass es trotz der grundsätzlichen methodischen Probleme in Einzelfällen bei entsprechender Datenlage mit hinreichender Genauigkeit nicht möglich ist, die lufthygienischen Wirkungen von Maßnahmen auch quantitativ zu beurteilen.

Wie die aktuellen Diskussionen zeigen, hängt aber die Realisierung von diskutierten Maßnahmen weniger von deren konkretem Minderungspotenzial sondern viel mehr von den rechtlichen oder auch finanziellen Möglichkeiten zu deren Umsetzung ab. Die notwendige Verringerung der Immissionsbelastung kann ohnehin nicht über einzelne Maßnahmen, sondern nur über ein Bündel von Maßnahmen angestrebt werden.

Die Intentionen des als Anlage 3 beigefügten Antrags Nr. 02-08 / A 01615 „Luftreinhaltung auf konkrete FüÙe stellen“ sind aus fachlicher Sicht zu begrüÙen. Aufgrund der oben geschilderten Problematik bei der Bewertung der Maßnahmen wird die Vergabe eines dem Antrag entsprechenden, umfassenden und kostenintensiven externen Auftrages aber nicht als zielführend erachtet. Abgesehen von wenigen konkreten Aussagen zu Einzelfällen sind daraus eher die aus anderen Untersuchungen bekannten allgemeinen Aussagen zu erwarten. Hinzu kommt, dass für einen derartigen Auftrag bislang keinerlei Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Vielmehr sollte angestrebt werden, konkrete Projekte, wie z.B. eine Umweltzone, bei denen aufgrund der Datengrundlagen und aus methodischen Gründen eine quantitative Abschätzung möglich ist, hinsichtlich der lufthygienischen Wirkungen zu bewerten.

#### **4. München beantragt beim Freistaat Bayern ein Förderprogramm für die Umrüstung der Fahrzeugflotten der Kommunen und Landkreise auf den Betrieb mit reinem Pflanzenöl (Antrag Nr. 02-08 / A 02406, Anlage 4)**

Die Voraussetzungen sowie die Vor- und Nachteile des Einsatzes von reinem Pflanzenöl wurden in der Beschlussvorlage für den Umweltschutzausschuss am 29.11.2001 ausführlich diskutiert und dargestellt. Aus technischer Sicht ist wesentlich, dass für den Betrieb mit Pflanzenöl die Fahrzeugmotoren von Diesel-Fahrzeugen umgerüstet werden müssen. Es ist unstrittig, dass ein Fahrzeugbetrieb mit reinem Pflanzenöl aus Sicht der nachwachsenden Rohstoffe oder auch des Gewässerschutzes im Vergleich zu den herkömmlichen Treibstoffen eindeutige Vorteile bietet. Hinsichtlich der Emissionen von Luftschadstoffen wurde in dieser Beschlussvorlage ausgeführt, dass Pflanzenöl vor allem bei der CO<sub>2</sub>-Bilanz deutliche Vorteile gegenüber dem herkömmlichen Diesel-Kraftstoff aufweist sowie keine SO<sub>2</sub>-Emissionen hat. Bei den limitierten Komponenten, speziell Feinstaub und Stickstoffdioxid sind aber nach dem Kenntnisstand des RGU keine derart signifikanten Unterschiede gegenüber dem herkömmlichen Diesel nachvollziehbar dokumentiert, die eindeutig für den Einsatz von Pflanzenöl aus Gründen der Luftreinhaltung sprechen. Bei einem Einsatz von Pflanzenöl in kommunalen Flotten ergibt sich aufgrund der erforderlichen Umrüstung der Fahrzeuge vor allem das Problem der Fahrzeuggarantien der Originalhersteller, die bislang i.d.R. verweigert wird. Im Hinblick auf die Feinstaubproblematik kommt hinzu, dass nach Kenntnisstand des RGU bislang keinerlei Partikelfilter für mit Pflanzenöl betriebene Fahrzeuge angeboten werden bzw. dies zu erwarten ist.

Aufgrund dieser generellen Problematik werden pflanzenölbetriebene Fahrzeuge im Bereich der LH München derzeit nur bei den landwirtschaftlichen Betrieben eingesetzt.



Das RGU schlägt vor, den Antrag, beim Freistaat Bayern ein Förderprogramm für die Umrüstung der Fahrzeugflotten der Kommunen und Landkreise auf den Betrieb mit reinem Pflanzenöl einzurichten, in die Diskussionen zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans mitzubringen. In diesem Zusammenhang könnten sowohl die fachlichen (Reduzierung der Feinstaub-Emissionen) als auch die organisatorischen (Einrichtung eines Förderprogramms) Randbedingungen im Hinblick auf die mögliche Umsetzung diskutiert werden. Bei positiven Reaktionen seitens der Vertreter des Freistaates sollte dann ein derartiges Förderprogramm formal beantragt bzw. als Maßnahme in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden.

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

Der Korreferent des Referates für Gesundheit und Umwelt, Herr Stadtrat Klaus Peter Rupp, die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Eva Maria Caim, sowie die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

## II. Antrag des Referenten

1. Vom Vortrag des Referenten zum Sachverhalt der aufgeführten Anträge bzw. Aufträge wird Kenntnis genommen.
2. Es wird keine „Task-Force“ zur Feinstaub-Thematik eingerichtet. Die federführende Zuständigkeit für den Luftreinhalteplan bleibt gemäß dem Aufgabengliederungsplan beim Referat für Gesundheit und Umwelt.
3. Das RGU wird beauftragt, die Installation einer Anzeigetafel zu prüfen und dem Stadtrat über das Ergebnis zu berichten.
- 4.
5. Die im Antrag Nr. 02-08 / A 02394 geforderten Messungen können aufgrund fehlender Haushaltsmittel nicht durchgeführt werden.
6. Ein Bericht über den Umsetzungsstand der beschlossenen Maßnahmen im Luftreinhalteplan erfolgt zumindest bis Ende 2006 zweimal jährlich.
7. Auf die im Antrag Nr. 02-08 / A 01615 geforderte Vergabe eines umfassenden Gutachtens zur Bewertung von Maßnahmen zur Reduzierung verkehrsbedingter Luftschadstoffe wird u.a. aufgrund fehlender Haushaltsmittel verzichtet. Nach Möglichkeit sollen aber konkrete Projekte – wie z.B. eine Umweltzone - soweit methodisch möglich, quantitativ bewertet werden. Das RGU und die weiteren beteiligten Referate bleiben beauftragt, die methodischen Ansätze zur Bewertung von Maßnahmen in anderen Städten zu verfolgen und ggf. auf München zu übertragen bzw. anzuwenden.
8. Die im Antrag Nr. 02-08 / A 02406 gestellte Forderung, München beantragt beim Freistaat Bayern ein Förderprogramm für die Umrüstung der Fahrzeugflotten auf den Betrieb mit Pflanzenöl wird in die Diskussion zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans eingebracht. Über das weitere Vorgehen ist nach Klärung der fachlichen und organisatorischen Fragen mit den zuständigen staatlichen Dienststellen zu entscheiden.
9. Der Antrag Nr. 02-08 / A 02371 von Frau StRin Sabine Krieger, Herrn StR Nikolaus Gradl, Herrn StR Sven Thanheiser, Herrn StR Jens Mühlhaus vom 16.03.2005 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag Nr. 02-08 / A 02394 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 29.03.2005 ist damit geschäftsordnungsgemäß aufgegriffen.
11. Der Antrag Nr. 02-08 / A 01615 der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen/RL vom 30.04.2004 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Der Antrag Nr. 02-08 / A 02406 der ÖDP vom 07.04.2005 ist damit geschäftsordnungsgemäß aufgegriffen.
13. Der Punkt 5 dieses Beschlusses unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.

## III. Beschluss

nach Antrag. Die endgültige Entscheidung in dieser Angelegenheit bleibt der Vollversammlung des Stadtrates vorbehalten.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Joachim Lorenz  
Ober/Bürgermeister/in

Berufsmäßiger Stadtrat

- IV. Abdruck von I mit III.  
über den stenographischen Sitzungsdienst  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
an das Direktorium - Dokumentationsstelle  
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-UW12  
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-GLS-SB  
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-GLS  
an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - PLAN-HA I  
an das Kreisverwaltungsreferat – KVR III  
an das Baureferat  
an das Referat für Arbeit und Wirtschaft
- V. Wv Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-UW 12