



StMUG - Postfach 81 01 40 - 81901 München

Bayerischer Landtag
Landtagsamt
Maximilianeum
81627 München



Ihre Nachricht
22.03.2013
UG.0222.16

Unser Zeichen
75f-U8710.2-2010/5-28

Telefon +49 (89) 9214-2396
Dr. Richard Schlachta
richard.schlachta@stmug.bayern.de

München
08.05.2013

**Eingabe an den Bayerischen Landtag vom 01.02.2010 betreffend Immissions-
schutz an der A 96;
hier: Schreiben der Bürgerinitiative BAB96 München vom 22.02.2013 an den
Bayerischen Landtag**

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter Bezugnahme auf Ihr Schreiben vom 22.03.2013 können wir Ihnen folgenden
Sachstand zur o.g. Eingabe der Bürgerinitiative BAB96 München zu den uns betref-
fenden Punkten („Luftreinhalteplanung“) mitteilen:

Wie der Bürgerinitiative bekannt ist, ist das Thema Maßnahmen zur Verbesserung
der Immissionssituation an der A96 Gegenstand der derzeit laufenden 5. Fort-
schreibung des Luftreinhalteplans München (wir hatten hierzu mit Schreiben vom
06.02.2012 informiert).

Zuständig für die Ergreifung der Maßnahmen an der Autobahn A96 ist die Auto-
bahndirektion Südbayern. Diese wird aus Gründen der Verkehrssicherheit zur Absi-
cherung der Rückstaus vor dem Autobahnende in Fahrtrichtung München von der
Anschlussstelle Laim bis zum Überführungsbauwerk der Menaristraße neu eine
Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h anordnen. Dies ist eine Übergangslö-

sung bis eine seit Jahren geplante intelligente Verkehrsbeeinflussungsanlage errichtet wird. Der entsprechende Vorentwurf ist erstellt und durchläuft derzeit den Genehmigungsprozess. Bei hohen Verkehrsbelastungen mit Rückstaugefahr und damit hohem Schadstoffausstoß der Fahrzeuge soll mit dieser Anlage die zulässige Höchstgeschwindigkeit von grundsätzlich 80 km/h situationsangepasst verringert werden können.

Zusammen mit der bereits am 01.10.2012 durchgeführten Verschärfung der Umweltzone München (freie Fahrt nur noch für Fahrzeuge mit grüner Plakette) wäre damit eine Einhaltung des Luftgrenzwertes für Stickstoffdioxid für die vom TÜV Süddeutschland im Auftrag des LfU berechneten Überschreitungsorte an der A96 möglich.

Da die berechneten Überschreitungen im Wesentlichen nur kleinräumig auf wenige Orte beschränkt sind (Häuserfronten am Schulmeierweg zwischen Weißlinger Straße und Fürstenrieder Straße auf einer Länge von 250 m; Gebäude der Stadtparkasse München, Filiale Fürstenrieder Straße auf einer Länge von ca. 30 m), kann die Forderung nach Errichtung einer ca. 4 km langen Einhausung begründet auf Immissionsgrenzwertüberschreitungen aus Verhältnismäßigkeitsgründen nicht in die 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München aufgenommen werden.

Die von der Autobahndirektion vorgesehene Geschwindigkeitsregelung in Verbindung mit der geplanten „intelligenten Verkehrsbeeinflussung“ ist zusammen mit den anderen Maßnahmen des Luftreinhalteplans München eine geeignete, aber hier auch ausreichende Maßnahme zur Grenzwerterreicherung. Sie wird voraussichtlich in der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München als für die A 96 abschließende Maßnahme aufgeführt werden.

Zu der in dem Schreiben der Bürgerinitiative angesprochenen Feinstaub PM10-Problematik können wir die erfreuliche Entwicklung mitteilen, dass im Jahr 2012 bayernweit keine Luftgrenzwertüberschreitungen mehr aufgetreten sind, auch nicht an der Messstation München - Landshuter Allee, die repräsentativ für die verkehrlich am höchsten belasteten Stellen in München ist.

In Bezug auf das von der Bürgerinitiative zitierte Verwaltungsgerichtsurteil vom 09.10.2012 möchten wir darüber informieren, dass wir dagegen Berufung eingelegt haben. Das Verwaltungsgericht geht mit seiner Forderung über das Urteil des Europäischen Gerichtshof vom 25.07.2008 (C-237/07) hinaus. Der Europäische Gerichtshof hatte klargestellt, dass die Mitgliedsstaaten nicht verpflichtet sind, Maßnahmen zu ergreifen, die jede Überschreitung von Luftqualitätsgrenzwerten ausschließen (Randnummern 44 ff. des Urteils). Aus den Ausfüh-

rungen ergibt sich, dass der Europäische Gerichtshof bei der Prüfung der Maßnahmen, die zur Einhaltung der Grenzwerte ergriffen werden müssen, neben den Anforderungen der Luftqualitätsrichtlinien einen „Ausgleich“ mit sonstigen betroffenen öffentlichen und privaten Interessen verlangt (vgl. Rdnr. 46 f. der Entscheidung). Es reicht aus, die Gefahr der Überschreitung von Grenzwerten - unter Berücksichtigung dieses Ausgleichs - „auf ein Minimum zu verringern“, um „schrittweise“ die vom EG-Recht vorgegebenen Werte oder Schwellen zu erreichen (vgl. Rdnr. 47 der Entscheidung).

Die EU-Kommission hat in ihrer Entscheidung vom Februar 2013 für München keine Verlängerung der Frist zur Einhaltung der Stickstoffdioxid NO₂-Immissionsgrenzwerte gewährt, da die formalen Voraussetzungen der EU-Richtlinie in Art. 22 nicht vorliegen (NO₂-Immissionsgrenzwert einschließlich Toleranzmarge von insgesamt 60 µg/m³ kann in dem Fristverlängerungszeitraum nicht eingehalten werden; keine Einhaltung des NO₂-Immissionsgrenzwertes nach Ablauf der Frist zu erwarten). Unser Fristverlängerungsantrag bezog sich dabei auf die in München am höchsten gemessenen Werte der Messstation München - Landshuter Allee (im Jahr 2010: 99 µg/m³). Die Rechenergebnisse des TÜV Süddeutschland für die an der A96 relevanten Überschreitungsorte liegen bei NO₂ mit 41 µg/m³ und 46 µg/m³ weit unter dem EU-Kriterium für eine Fristverlängerung von 60 µg/m³. Somit wären für diese Überschreitungsorte nur für sich betrachtet, insbesondere auch unter Berücksichtigung der ständigen Flottenverjüngung, die Voraussetzungen für eine EU-Fristverlängerung gegeben.

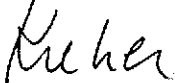
Bei den NO₂-Immissionsgrenzwertüberschreitungen handelt es sich um ein europäisches Problem. Nach der Auswertung der vorläufigen Messdaten durch das Umweltbundesamt für Deutschland überschreiten 52 % der städtisch verkehrsnahen Stationen den erlaubten Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid im Jahr 2012. Die Europäische Umweltagentur kommt für das Jahr 2010 zum Ergebnis, dass in 22 EU-Mitgliedsstaaten bei NO₂ Grenzwertüberschreitungen auftraten.

Das Kernproblem bei der Bewältigung der NO₂-Problematik ist eine fehlende Harmonisierung zwischen der europäischen Emissionsgesetzgebung speziell für Kraftfahrzeuge und den EU-Immissionsschutzvorschriften: Die Einhaltung von NO₂-Immissionsgrenzwerten wird in 2010 gefordert, aber die strenge Euro-Abgasnorm 6 (Pkw) / VI (Lkw) zur Emissionsminderung beim Hauptverursacher Straßenverkehr ist erst ab 2013 / 2014 verbindlich, d.h. die Verschärfungen der Kfz-Emissionsgrenzwerte kommen zu spät und treffen auf eine vorhandene Fahrzeugflotte mit einem sehr hohen Anteil neuer und neuwertiger Fahrzeuge, die noch auf viele Jahre deren Emissionspotenzial bestimmen. Eine wesentliche Verbesserung der Belastungssituation durch die Umstellung der Fahrzeugflotte auf Euro 6 / VI-Fahrzeuge ist daher

erst deutlich nach Ende dieses Jahrzehnts anzunehmen.

Aufgrund der Komplexität der Luftreinhalteplanung dauert die Erstellung des Entwurfs der 5. Fortschreibung noch an (voraussichtlich bis Mitte/Herbst 2013). Sobald die Öffentlichkeitsbeteiligung für die 5. Fortschreibung durchgeführt wird, werden wir die Bürgerinitiative darüber direkt informieren. Die Bürgerinitiative erhält damit nochmals die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Kratzer
Ministerialdirigentin