



Christine Kugler
Berufsmäßige Stadträtin

An die
AFD

Rathaus

14.09.2023

Ursachen für gesunkene NOx-Werte am Landshuter-Allee-Tunnel

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 20-26 / F 00763 von der AfD
vom 21.08.2023, eingegangen am 21.08.2023

Sehr geehrte Frau Stadträtin Wassill,
sehr geehrter Herr Stadtrat Walbrunn,
sehr geehrter Herr Stadtrat Stanke,

Herr Oberbürgermeister Reiter hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet.

Ihrer Anfrage liegt folgender Sachverhalt zu Grunde:

„Seit dem 1. Februar 2023 gilt auf und innerhalb des Mittleren Rings die erste Stufe des Fahrverbots für Dieselfahrzeuge, betreffend die Abgasnorm Euro 4. Die auf die Abgasnorm Euro 5 zielende, für den 1. Oktober 2023 geplante zweite Stufe des Fahrverbots wird hingegen vorerst nicht eingeführt.

Im Wesentlichen waren nur noch die Stickstoffdioxid-Messwerte an der Landshuter Allee für die Fahrverbote ausschlaggebend. Diese Messstelle ist seit 2004 in Betrieb, und auch deren Werte sind in den vergangenen Jahren kontinuierlich gefallen.“

Die aufgeworfenen Fragen beantworte ich wie folgt:

Der Münchner Luftreinhalteplan wurde von der Regierung von Oberbayern unter Beteiligung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) und der Landeshauptstadt München erstellt

und am 28. Dezember 2004 vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (StMUG) in Kraft gesetzt. Da es trotz der durchgeführten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität weiterhin zu Überschreitungen von Grenzwerten kam, musste der Luftreinhalteplan in den Folgejahren mehrfach fortgeschrieben werden.

Der Münchner Luftreinhalteplan sowie dessen Fortschreibungen mit einer Kurzbeschreibung sind unter www.muenchen.de/luftreinhalteplan einsehbar.

Frage 1:

Welche Luftreinhaltemaßnahmen wurden während der letzten 20 Jahre im Bereich des Landshuter-Allee-Tunnels eingeführt?

Antwort zu Frage 1:

Der Großteil der bisherigen Luftreinhaltemaßnahmen besteht aus stadtweiten Maßnahmen, die natürlich aber auch an der Landshuter Allee zu einer Reduktion der Luftschadstoffbelastung führen.

Eine der wichtigsten stadtweiten Maßnahmen ist das 2007 eingeführte LKW-Transit-Verbot, das zu einer deutlichen Abnahme der Luftschadstoffbelastung geführt hat.

Im Rahmen der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde in der Landshuter Allee Tempo 50 km/h mit strenger Überwachung eingeführt.

Die städtische Busflotte wurde im Rahmen der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans sowie des Masterplans modernisiert und erweitert, so dass die Schadstoffklasse der Busse der emissionsärmeren Euro VI Norm entspricht.

Das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz finanziert ein Projekt vier bayerischer Hochschulen zur Untersuchung der Wirkung von Luftreinigungssystemen an besonders schadstoffbelasteten Straßen. In dem Projekt „REINELUFFT“ sollen an der Landshuter Allee installierte Luftfilteranlagen die urbane Luft von Stickstoffdioxid reinigen und so zu einer Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte beitragen.

Im Zuge der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde neben den Zufahrtsbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge innerhalb der erweiterten Umweltzone an der Landshuter Allee in Fahrtrichtung Süden auf der Auffahrt auf den Mittleren Ring zwischen Nymphenburger Straße und Hirschbergstraße die rechte Fahrspur zu einer Busspur umgewandelt. Außerdem werden an der Landshuter Allee bevorzugt E-Busse eingesetzt.

Zusätzlich zu den umgesetzten Maßnahmen wurden verschiedene Ansätze geprüft, um die Luftqualität an der schwer belasteten Landshuter Allee zu verbessern. Dazu gehören z.B. die Errichtung einer Immissionsschutzwand, der Bau eines Abluftkamins am Tunnel oder auch die Begrünung von Fassaden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wurde wegen einer nur eingeschränkten Wirkung auf die Luftqualität, der mangelnden Umsetzbarkeit oder einem geringen Kosten-Nutzen-Faktor jedoch verworfen.

Frage 2:

Welcher Effekt auf die Luftqualität wurde den Luftreinhaltemaßnahmen bei deren Planung und Einführung jeweils zugeschrieben?

Antwort zu Frage 2:

Die Sperrung und Umleitung des LKW-Durchgangsverkehrs soll an der Landshuter Allee eine Reduktion der Stickstoffdioxidbelastung um bis zu $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bewirken (vgl. 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans).

Durch die Einführung von Tempo 50 km/h in der Landshuter Allee soll der Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid um 13 % (von $84 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf $73 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berechnet für das Bezugsjahr 2011) gesenkt werden (vgl. 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München).

Die Umstellung der MVG-Busflotte soll laut vorheriger Berechnungen eine Reduktion der Stickstoffoxide (NO_x)-Emissionen um 91 % von 155,6 t/Jahr auf 13,8 t/Jahr bewirken (vgl. Masterplan; Anmerkung: Angaben als NO_2 -Jahresmittelwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen nicht vor).

Die Wirkung von Luftreinigungssystemen wird in dem aktuell noch laufenden Projekt REINELUFFT untersucht und wurde im Vorfeld nicht beziffert.

Die Umwandlung der rechten Fahrspur in eine Busspur sowie der Einsatz von E-Bussen führt laut Berechnungen in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu einer zusätzlichen lokalen Reduzierung der lokalen NO_2 -Belastung in der Größenordnung von 1 bis $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Die Zufahrtsbeschränkung für Diesel-Fahrzeuge in die erweiterte Umweltzone in Kombination mit der Busspur an der Landshuter Allee reduziert laut Prognosen berechnet für das Jahr 2022 den NO_2 -Jahresmittelwert um rund $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (s. Kapitel 7 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans).

Frage 3:

Welchen Effekt auf die Luftqualität hatten die jeweiligen Luftreinhaltemaßnahmen nach deren Umsetzung tatsächlich?

Antwort zu Frage 3:

Die verkehrlich verursachte Stickstoffdioxidkonzentration hängt von verschiedenen Einflussfaktoren wie Verkehrsfluss, Flottenzusammensetzung, Fahrverhalten aber auch der Meteorologie (z. B. Windstärke und Windrichtung, Strahlungsintensität, Höhe der Inversionsschicht) ab. Der Effekt einzelner durchgeführter Luftreinhaltemaßnahmen kann wegen dieser komplexen Zusammenhänge nicht nach Maßnahmen aufgeschlüsselt beziffert werden. Die Messungen der letzten Jahre zeigen jedoch einen eindeutigen Rückgang der Stickstoffdioxidbelastung im gesamten Stadtgebiet. An der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt betriebenen Messstation Landshuter Allee hat sich der NO_2 -Jahresmittelwert von $66 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2018 auf $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2022 verringert ¹.

Die Verbesserung der Messwerte ist als Effekt der Maßnahmen in Kombination mit der

1 <https://www.lfu.bayern.de/luft/immissionsmessungen/messwertarchiv/index.htm>

stattfindenden Flottenerneuerung zu sehen.

Frage 4:

Inwieweit sind die gesunkenen Messwerte nicht eher eine Folge der immer besseren Schadstoffwerte der Neufahrzeuge?

Antwort zu Frage 4:

Wie in der Einleitung dargelegt, waren seit Implementierung der Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid eine Vielzahl von Maßnahmen zusätzlich zur über die Euronormen regulierte Flottenverbesserung notwendig, um die verkehrlich bedingten Immissionen zu senken und die zum Schutz der Gesundheit eingeführten Grenzwerte einzuhalten.

Die Immissionsprognose, die der 8. Fortschreibung zugrunde liegt, zeigt z.B. eindeutig, dass an der Landshuter Allee bis zum Jahr 2026 mit einer Überschreitung des gesetzlichen NO₂-Jahresmittelgrenzwertes von 40 µg/m³ zu rechnen ist, falls keine zusätzlichen Maßnahmen ergriffen werden. Die Flottenerneuerung und die damit abnehmenden Verkehrsemissionen allein reichen demnach nicht aus, um den Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid schnellstmöglich einzuhalten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Christine Kugler
Berufsmäßige Stadträtin