



Christine Kugler
Berufsmäßige Stadträtin

Fraktion ÖDP/München-Liste des Stadtrates
der Landeshauptstadt München
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

15.11.2024

Luftqualität auf der Landshuter Allee – Wie lange will die Stadt untätig bleiben?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 20-26 / F 01034 von der Fraktion ÖDP/München-Liste
vom 09.10.2024, eingegangen am 09.10.2024

Sehr geehrter Herr Stadtrat Ruff,
sehr geehrter Herr Stadtrat Höppner,
sehr geehrte Frau Stadträtin Haider,

Herr Oberbürgermeister Reiter hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet.

Ihrer Anfrage liegt folgender Sachverhalt zu Grunde:

*„Seit Juni 2024 gilt auf der Landshuter Allee ein Tempolimit von 30 km/h – ein verzweifelter Versuch von SPD und CSU, drohende Diesel-Fahrverbote abzuwenden. Doch die Fakten sprechen nun eine klare Sprache: Die Luftqualität hat sich so gut wie gar nicht verbessert. Im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 15. September 2024 lag der Stickstoffdioxid-Wert bei 42 Mikrogramm pro Kubikmeter – der EU-Grenzwert von 40 Mikrogramm wurde also erneut überschritten. Das Tempolimit? Ein zahnloser Papiertiger, der die Gesundheit der Anwohner*innen nicht ausreichend schützt.*

Die Fraktion ÖDP/München-Liste hat schon immer darauf hingewiesen: Halbherzige Placebo-Maßnahmen reichen nicht! Die Gesundheit der Münchnerinnen und Münchner muss oberste Priorität haben, nicht das Beschwichtigen der Auto-Lobby. Jetzt drohen erneut Fahrverbote – doch statt entschlossen zu handeln, scheint die Stadt weiter auf wirkungslose Alibi-Lösungen zu setzen.“

Die darin aufgeworfenen Fragen werden unter Berücksichtigung der Stellungnahmen des Mobilitätsreferates und des Direktoriums wie folgt beantwortet:

Frage 1:

Wie rechtfertigt die Stadt den offensichtlichen Fehlschlag des Tempolimits von 30 km/h, der von allen Expert*innen bereits im Vorfeld als absolut sinnlos beschrieben wurde? Warum wurde diese Maßnahme überhaupt beschlossen, wenn schon die Prognosen der Verwaltung im April zeigten, dass sie kaum Wirkung entfalten würde?

Antwort zu Frage 1:

Die Temporeduzierung an der Landshuter Allee wurde gemäß Stadtratsbeschluss vom 24.04.2024 (Sitzungsvorlage 20-26 / V 12966) im Rahmen eines Verkehrsversuchs ab Montag, 3. Juni 2024 umgesetzt.

Die lufthygienische Wirkung einer Temporeduzierung auf 30 km/h kann nicht pauschal beurteilt werden. Die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Konzentration von Luftschadstoffen sind sehr heterogen und hängen von verschiedenen Faktoren des Verkehrs (u.a. Fahrverhalten, Flottenzusammensetzung, Verkehrsmenge, Verkehrsfluss) und der Meteorologie (Wind, Strahlung, luftchemische Zusammensetzung) ab. Das Umweltbundesamt weist in einer Broschüre jedoch darauf hin, dass Tempo 30 die Luftschadstoffbelastung reduziert, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern. Der Verkehrsversuch wird aus diesem Grund von einem Monitoring der Luftschadstoffe und der Verkehrsveränderungen begleitet.

Relevant für die Beurteilung der Lufthygiene ist immer der über ein Kalenderjahr gemittelte Jahresmittelwert. Bevor dieser Mittelwert und die Auswertungen des Verkehrsversuchs nicht vorliegen, ist eine einfache Schlussfolgerung auf die Tempo 30 Anordnung nicht möglich.

Frage 2:

Warum zögert die Stadt trotz klarer Grenzwertüberschreitungen weiterhin, wirksame Maßnahmen zu ergreifen? Ist der Gesundheitsschutz der Anwohner*innen für die Stadtverwaltung etwa zweitrangig?

Antwort zu Frage 2:

Das Referat für Klima- und Umweltschutz hat dem Stadtrat im April 2024 eine Beschlussvorlage mit zur Zielerreichung notwendigen und gleichzeitig verhältnismäßigen Maßnahmen gemäß dem BayVGH-Urteil zur Entscheidung vorgelegt. Eine darin vorgeschlagene Maßnahme sah die ursprünglich geplante Einführung der zonalen Stufe 2 der Zufahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse 5/V und schlechter in der erweiterten Umweltzone unter Beibehaltung des bestehenden Ausnahmekonzepts vor. Als alternative Maßnahme wurde eine streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung entlang der Landshuter Allee für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse 5/V und schlechter diskutiert. Der Vorschlag wurde vom Stadtrat mehrheitlich abgelehnt.

Frage 3:

Wie lange will die Stadt den Anwohner*innen der Landshuter Allee noch zumuten, mit

überhöhten Schadstoffwerten zu leben? Welche konkreten Schritte werden jetzt sofort unternommen, um endlich eine spürbare Verbesserung der Luftqualität zu erreichen?

Antwort zu Frage 3:

Der Stadtrat wird in der nächsten Vollversammlung am 27.11.2024 erneut mit dem Thema befasst.

Ziel der Luftreinhalteplanung ist immer eine schnellstmögliche Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte unter Abwägung der Verhältnismäßigkeit der umzusetzenden Maßnahmen sicherzustellen.

Frage 4:

Warum werden immer wieder Maßnahmen durchgesetzt, die nachweislich nichts bringen? Gibt es Überlegungen, diese Farce zu beenden und stattdessen endlich wirkungsvolle Lösungen wie die Förderung emissionsfreier Mobilität, Verkehrslenkungen oder nachhaltige Stadtentwicklungsstrategien umzusetzen?

Antwort zu Frage 4:

Die Stadtverwaltung legt dem Stadtrat Handlungsoptionen vor, die auf Daten und gutachterlich bestätigten Fakten basieren. Zusätzlich ist die Verwaltung verpflichtet, die Beschlüsse des Stadtrates rechtskonform umzusetzen.

Die Umsetzung der Anordnung von Tempo 30 entlang der Landshuter Allee in Form eines Verkehrsversuches läuft aktuell noch und wird laufend durch ein Monitoring begleitet.

Mit dem Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München wurde am 23.06.2021 im Stadtrat ein Leitbild beschlossen (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507), das alle relevanten Themenbereiche einer nachhaltigen Mobilitätswende bearbeitet. Hierfür werden 16 Teilstrategien bearbeitet. U.a. Teilstrategien zur Förderung des erweiterten Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr, Shared Mobility) zum Management des öffentlichen (Straßen-) Raums (Thema Parken), zum Klima- und Umweltschutz und eine Teilstrategie zur Verkehrssteuerung und zum Motorisierten Individualverkehr. Soweit die rechtliche, die politische sowie finanzielle und personelle Lage es zulassen, werden insbesondere in den genannten Strategien Ziele und Maßnahmen definiert, die zur Reduzierung des MIVs und zur emissionsfreien Mobilität beitragen sollen. Gut sichtbare und bereits umgesetzte Maßnahmen sind z.B. der Ausbau der Radinfrastruktur oder die Errichtung von Mobilitätspunkten für das geteilte und vernetzte Fahren.

Frage 5:

Angesichts der seit Jahren konstant schlechten Luftqualität: Warum werden Diesel-Fahrverbote nur zögerlich und halbherzig eingeführt? Hat die Stadt einen konkreten Plan, wie sie mit der bevorstehenden Ausweitung der Fahrverbote umgehen will, oder wird wieder auf Zeit gespielt?

Antwort zu Frage 5:

Siehe Antworten zu Frage 2 und 3.

Frage 6:

Wie sollen die verschärften Schadstoffgrenzwerte der EU (Halbierung auf 20 Mikrogramm pro m³), die schon in gut fünf Jahren gelten sollen, eingehalten werden? Wird in fünf Jahren wieder behauptet, dass man dringend großzügige Übergangsfristen braucht, weil man die Zeit jetzt noch nicht sinnvoll nutzt?

Antwort zu Frage 6:

Nach Veröffentlichung im Europäischen Amtsblatt und somit dem Inkrafttreten des Beschlusses des EU-Parlaments vom 14.10.2024, haben die Mitgliedsländer zwei Jahre Zeit, um die Richtlinie in nationales Recht zu überführen.

Um die für das Jahr 2030 vorgeschlagenen Grenzwerte einhalten zu können, reichen die kommunalen Werkzeuge zur Luftreinhaltung, die lediglich lokale Emissionsquellen regulieren können, nicht aus. Hier müssen EU, Bund und Länder in die Verantwortung genommen werden, um die Hintergrundbelastung zu reduzieren und neue Möglichkeiten für kommunale Maßnahmen zu schaffen. Es bleibt abzuwarten, wie der Bundesgesetzgeber die Richtlinie in nationales Recht überführt und welche Maßnahmen für Kommunen ermöglicht werden.

Des Weiteren wird in München die Mobilitätswende mit der Mobilitätsstrategie vorangetrieben und unterstützt somit die Ziele der Luftreinhaltungsplanung.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz bereitet sich auf die zu erwartende Grenzwertverschärfung vor und hat sich bereits mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11180 vom 14.11.2023 Mittel für die Erstellung einer Projektuntersuchung über die Anforderungen der neuen EU-Luftqualitätsrichtlinie bewilligen lassen. Um frühzeitig fundierte Grundlagen im Hinblick auf die Verschärfung der Grenzwerte zu evaluieren, wird die Projektuntersuchung baldmöglichst beauftragt.

Frage 7:

Werden auch zukünftig wichtige politische Entscheidungen von Wahlterminen (Europawahl, Kommunalwahl, Landtagswahl etc.) abhängig gemacht, wie es augenscheinlich bei dem Beschluss Tempo 30 auf der Landshuter Allee der Fall war?

Antwort zu Frage 7:

Politische Entscheidungen trifft der Stadtrat. Grundlage der Entscheidung des Stadtrats war zum einen die Abwägung der Verhältnismäßigkeit. Zum anderen spielten die positiven Erfahrungen, die die Stadt Berlin mit der Einführung von Tempo 30 bei der Senkung der Stickstoffdioxidwerte gemacht hat, eine wesentliche Rolle.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Christine Kugler
Berufsmäßige Stadträtin