

ROB-50LP-8716.50_2-6-13-21 (170523_Schreiben RPin an MD Dr. Barth Anschreiben)

Erledigung

Metadaten

Link auf Objekt

Dokumentenkennzeichen [Bearbeitungsstatus / Status]

ROB-50LP-8716.50_2-6-13-21 [z.A. verfügt / Abgeschlossen]

Datum

-

Betreff

RPin_Wichtige Schreiben

Adressaten

Adressaten Information

Versandinformation

Keine Einträge

Gemeinsame Anlagen

Name

170523_Schreiben RPin an MD Dr. Barth Anschreiben Maßnahmepapier

Übersicht persönliche Anlagen

Empfänger

Persönliche Anlage

Keine Einträge

Hinweise

-

Unterschriften

z.A.

, ROB, SG 50 am 10.12.2019 08:30:02

Manuelle Unterschriften

Keine Einträge



Regierung von Oberbayern • 80534 München

Ministerialdirektor Dr. Christian Barth
Bayerisches Staatsministerium für
Umwelt und Verbraucherschutz
Rosenkavalierplatz 2
81925 München

München, 23.05.2017

Unser Zeichen
5-8715-2017/18

Maßnahmen zur Umsetzung des VGH-Beschlusses vom 27.02.2017

Anlage

Maßnahmenübersicht

Sehr geehrter Herr Ministerialdirektor,

mit Schreiben vom 09.05. 2017 haben Sie mich gebeten, bis Mitte Juni Bausteine für ein Konzept zur 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München zu erstellen. Im Folgenden lege ich Ihnen unsere Erwägungen zu möglichen Maßnahmen vor; inhaltlich orientieren sich diese an den zuletzt anlässlich der 6. Fortschreibung des Münchner Luftreinhalteplanes geprüften und denjenigen, die derzeit im Rahmen des vom Bayerischen Landesamts für Umwelt in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Maßnahme M1 der 6. Fortschreibung untersucht werden.

Erlauben Sie mir vorab noch einige Bemerkungen zum rechtlichen und fachlichen Rahmen:

I. Rechtlicher Rahmen

1. Europarechtliche Grundlage

Die Vorgaben des Art. 13 Abs. 1 der RL 2008/50/EG sind (echte) Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit, keine bloßen Zielwerte. Die Grenzwerte für Stickstoffdioxid dürfen von dem festgelegten Zeitpunkt (11.06.2010) an nicht mehr überschritten werden.

Der EuGH sieht darin eine **Ergebnisverpflichtung**. Der Luftreinhalteplan muss aufzeigen, wie die Einhaltung der Grenzwerte erreicht werden soll und kann. Er muss



Regierung von Oberbayern



insoweit geeignete Maßnahmen enthalten, damit der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten wird. Bloße Schritte in Richtung auf eine Verringerung der Überschreitung reichen nicht (mehr) aus (EuGH, Urteil vom 19.11.2014, C-404/13).

2. Rechtsprechung

Mit Urteil des VG München vom 09.10.2012 (M 1 K 12.1046) wurde der Freistaat Bayern verpflichtet, den für München geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass darin Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des festgesetzten Immissionsgrenzwerts für NO₂ enthalten sind. Die in den bisherigen Fortschreibungen enthaltenen Maßnahmen bewertete das VG als nicht ausreichend und forderte einschneidendere Maßnahmen.

Im auf Antrag des Klägers zur Vollstreckung des rechtskräftigen Urteils des VG eingeleiteten Vollstreckungsverfahren erging am 27.02.2017 der unanfechtbare Beschluss des BayVGH (Az. 22 C 16.1427). Dieser verpflichtet den Freistaat Bayern u.a. zur Veröffentlichung eines vollzugsfähigen Konzepts zu Verkehrsverboten für Dieselfahrzeuge, das in eine künftige Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufgenommen wird (mit Angabe des räumlichen Umfangs und der Ausnahmemöglichkeiten). Der BayVGH sieht „als verbleibende Handlungsoption, um dem Urteil vom 09. Oktober 2012 gerecht zu werden“, „allein die Möglichkeit..., die Zahl der Dieselfahrzeuge zu verringern, die auf den von NO₂-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Straßen verkehren“ (Rdn. 150 des Beschlusses vom 27.02.2017). Der BayVGH sieht den Einstieg in Fahrverbote für Dieselfahrzeuge als unerlässlich an und verpflichtet den Freistaat „zur konkreten und zeitnahen Vorbereitung diesbezüglicher Maßnahmen“. Eine Beschränkung von Fahrverboten auf den Bereich auf und innerhalb des Mittleren Rings sei dabei nicht ausreichend (Rdn. 138 f.). Nach Ansicht des BayVGH können von dem Verbot zudem nur in engen Grenzen Ausnahmen erteilt werden, welche zeitlich befristet sein sollen (Rdn. 160 ff.).

Wegen rechtlicher Unklarheiten hinsichtlich der Umsetzbarkeit von Fahrverboten schulde der Freistaat allerdings zunächst nur die Bekanntmachung der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Straßen (Tenor 1) sowie das Vorantreiben des Planverfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung (Tenor 2) und die Erstellung eines vollzugsfähigen Konzepts für eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans (Tenor 3).

3. Vollstreckungsverfahren; Rechtsfolgen bei Nichtbeachtung der Zwangsgeldandrohung

Falls der Freistaat die vom BayVGH im Vollstreckungsverfahren gesetzten Fristen verstreichen ließe oder das bis Ende August dieses Jahres vorzulegende Konzept entgegen Ziffer 2 im Tenor des Beschlusses des BayVGH vom 27.02.2017 kein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge enthalten sollte, und der Vollstreckungsgläubiger (Deutsche Umwelthilfe) noch im September 2017 einen entsprechenden Antrag beim Gericht des ersten Rechtszuges (VG München) stellt, ist zu erwarten, dass das Gericht das angedrohte Zwangsgeld festsetzt und von Amts wegen vollstreckt. Das VG könnte die Androhung des Zwangsgeldes dabei nebst dessen Festsetzung und Vollstreckung beliebig oft wiederholen, solange bis in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans München ausreichende Dieselfahrverbote als Maßnahmen aufgenommen sind.

II. Fachlicher Rahmen

1. Flächenhafte Belastung; Verursacheranalyse

Im Rahmen der Untersuchungen zur Maßnahme M1 der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurden im Auftrag des Bayerischen Landesamtes für Umwelt Immissionsprognosen für das erweiterte Hauptstraßennetz durchgeführt. Danach tritt an ca. 41 % des erweiterten Hauptstraßennetzes mit Randbebauung eine NO₂-Überschreitung auf, im Gebiet der derzeitigen Umweltzone einschließlich des Mittleren Rings an ca. 60 %.

Die NO₂-Immissionsgrenzwertüberschreitungen im Stadtgebiet München werden im Wesentlichen durch den Straßenverkehr, insbesondere Dieselfahrzeuge verursacht. Lt. Untersuchungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (siehe 6. Fortschreibung, Kap. 2.5 ff.) verursachen Diesel-Pkw und schwere Nutzfahrzeuge beispielsweise 91 % des lokalen NO₂-Verkehrsanteils (Immissionen) an der Landshuter Allee. Die hohen NO₂-Belastungen resultieren dabei u.a. aus der Tatsache, dass – anders als vor 15 Jahren prognostiziert – die NO_x-Emissionen von Fahrzeugen im realen Fahrbetrieb deutlich höher liegen als mit der kontinuierlichen Verschärfung der Abgasgrenzwerte auf Ebene der Europäischen Union zu erwarten gewesen wäre. Die Diskrepanz zwischen den Emissionsgrenzwerten und den realen Emissionen beim Betrieb auf der Straße betrifft in erster Linie die Diesel-Kraftfahrzeuge und hier insbesondere die Diesel-Pkw. Hinzu kommt verschärfend, dass in Deutschland der Anteil von Diesel-Pkw an allen Pkw in den letzten 15 Jahren deutlich zugenommen

hat. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (Stand 1.1.2017: 32,9%) ist insbesondere in München der Anteil an Diesel-Pkw überdurchschnittlich (41%).

Diese Problematik wird möglicherweise entschärft, wenn die Automobilindustrie, wie den aktuellen Presseberichten zu entnehmen ist, tatsächlich in der Lage ist, Nachrüstlösungen anzubieten, mit denen die NO₂-Emissionen signifikant reduziert werden können; dies ist für uns derzeit nicht abschätzbar.

2. Umfang der notwendigen Immissionsreduktion

Für eine Einhaltung des NO₂-Immissionsgrenzwertes müsste die Immissionsbelastung an der Landshuter Allee um ca. 40 µg/m³ gesenkt werden, an zahlreichen anderen Straßenabschnitten im Innenstadtbereich um ca. 20-25 µg/m³.

Dabei muss berücksichtigt werden, dass durch den weiteren Zuwachs der Bevölkerung im Ballungsgebiet (300.000 Personen mehr bis 2030 prognostiziert) auch mit einer stetig wachsenden Verkehrsmenge zu rechnen ist und geringfügige Verbesserungen der Emissions- und damit auch der Immissionssituation voraussichtlich wirkungslos bleiben.

III. Maßnahmen

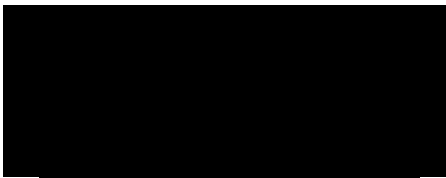
Vor diesem Hintergrund zeigen wir in der Anlage zu diesem Schreiben verschiedene – zum Teil erstmals, zum Teil erneut geprüfte – Maßnahmen zur NO₂-Reduktion auf und bewerten sie hinsichtlich ihrer (praktischen und rechtlichen) Umsetzbarkeit, des zeitlichen Horizonts ihrer Umsetzung sowie ihres Minderungspotentials. Dabei liegen verlässliche gutachterliche Einschätzungen zum NO₂-Minderungspotential in München nicht für alle Maßnahmen vor. Denn bei Festlegung des Gutachtensauftrags für das Gutachten zur 6. Fortschreibung wurden im Vorfeld ergebnisoffen sämtliche Maßnahmen, die in München zu einer NO₂-Reduktion führen können, analysiert und die Untersuchung auf die für die Grenzwerteinhaltung viel versprechendsten Maßnahmen beschränkt.

Unsere Überlegungen sind nicht mit der Landeshauptstadt München abgestimmt. Für die u.E. vom BayVGH für Ende August dieses Jahres geforderte Vorlage eines Luftreinhalteplan-Konzepts in Form eines ausgearbeiteten und für die Öffentlichkeitsbeteiligung geeigneten Entwurfs einer 7. Fortschreibung nach § 47 Abs. 5 a 1-3 BImSchG halten wir ein förmliches Einvernehmen der Landeshauptstadt für nicht erforderlich. Dennoch benötigen wir einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf für die gebotenen Gespräche und die inhaltlich-fachlichen Abstimmungen mit der Landeshauptstadt (bei der letzten Steuerungsgruppensitzung hatte die Landeshauptstadt

darüber informiert, dass Maßnahmen zur Luftreinhalteplanung intern diskutiert werden). Für eine möglichst baldige Mitteilung, mit welchen Inhalten und in welcher Form (Entwurf eines Luftreinhalteplans oder bloßes Maßnahmenpapier) wir in die gerichtlich bis 31.08.2017 geforderte Öffentlichkeitsbeteiligung gehen sollen, wäre ich daher sehr dankbar; bis dahin erscheint eine weitere Sitzung der von der Regierung von Oberbayern eingerichteten Steuerungsgruppe zur Begleitung der 7. Fortschreibung (Schreiben vom 03.03.2017) nicht zielführend.

Nach der 6. Sitzung der Interministeriellen Arbeitsgruppe am 18.05.2017 gehen wir davon aus, dass wir Ende Juni gemeinsam mit der gerichtlich vorzulegenden „Belastungskarte“ (Ziffer 1 im Tenor des Beschlusses des BayVGH) keine konzeptionellen Vorstellungen des Freistaates Bayern zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung in München veröffentlichen, sondern dass dies ggf. durch die Staatsregierung selbst erfolgen wird. Entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation würde dann über die betroffenen Ressorts erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen



Brigitta Brunner