

Deutsche Umwelthilfe e.V. | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

Regierung von Oberbayern
Regierungspräsidentin
Maria Els
Maximilianstraße 39
80534 München

Vorab per Fax an 089 2176 2914 und e-mail

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
BERLIN

Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin

Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer

Tel. +49 (0) 30 2400867-0
Fax +49 (0) 30 2400867-19
resch@duh.de
www.duh.de

29. Juli 2019

Stellungnahme zur 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München

Sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin Els,

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zur aktuellen Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München Stellung zu nehmen.

Der gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ wird an allen verkehrsnahen Messstationen in München überschritten. An den Stationen Stachus und Landshuter Allee lagen die Werte im Jahre 2018 mit 48 bzw. $66 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nach wie vor deutlich über dem Grenzwert. Messungen mit Passivsammlern und Modellierungen zeigen überdies eindeutig, dass sich die hohe Belastung der Münchener Luft nicht auf diese beiden Hotspots beschränkt.

Die vorliegende 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München wird diesen Tatsachen nicht gerecht und ignoriert die vorliegenden rechtskräftigen Gerichtsurteile (inklusive des Grundsatzurteils des BVerwG Leipzig vom 27.2.2018) in dieser Sache.

Ziel eines Luftreinhalteplans ist die Erstellung eines effektiven Maßnahmenplans, der geeignet ist, die NO_2 - Immissionen „schnellstmöglich“ so zu verringern, dass die seit 2010 geltenden NO_2 - Grenzwerte flächendeckend, dauerhaft und deutlich unterschritten werden. Die Regierung von Oberbayern hat hierzu im Entwurf der aktuellen Fortschreibung des Luftreinhalteplans einen Maßnahmenplan aufgestellt, den die Deutsche Umwelthilfe (DUH) erneut als ungeeignet und bei weitem nicht ausreichend ansieht.

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) nimmt zum aktuellen Entwurf der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Anmerkungen

Auch die im vorliegenden Entwurf der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München aufgeführten Maßnahmen werden nicht dazu führen, dass die seit 2010 rechtlich verbindlichen – für die Betroffenen auch grundsätzlich einklagbaren – Grenzwerte für die Konzentration von Stickstoffdi-

oxid (NO₂) kurzfristig eingehalten werden. Damit verstößt der vorliegende Entwurf nicht nur gegen die EU Luftreinhaltungsrichtlinie bzw. ihre nationale Umsetzung, sondern auch gegen Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes (Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit), denn er gewährt weiterhin den Bürgerinnen und Bürgern keinen ausreichenden, d.h. gesetzlich zwingend vorgeschriebenen Schutz vor den zu Erkrankungen und vorzeitigen Todesfällen führenden Luftschadstoffen.

Er ignoriert darüber hinaus die vorliegenden rechtskräftigen Entscheidungen des Bayerischen Verwaltungsgerichtes München (29. Juni 2016, M 1 V 15.5203) sowie den Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes (27. Februar 2017, 22 C 16.1427). Beide Gerichte fordern den Freistaat unmissverständlich auf, den Luftreinhalteplan für München mit effektiven Maßnahmen fortzuschreiben und drohten bei Nichterfüllung ein Zwangsgeld an. Dieses Zwangsgeld wurde nun bereits zwei Mal durch das Bayerische Verwaltungsgericht München festgesetzt (26. Oktober 2017, M 19 X 17.3931 sowie 29. Januar 2018, M 19 X 17.5464).

Auch der von der Bundesregierung über die Änderung des BImSchG vorgenommene Versuch der Aufweichung der NO₂-Grenzwerte bei Jahresmittelwerten zwischen 40 und 50 µg/m³ ist durch alle seitdem ergangenen Gerichtsbeschlüsse von VG und OVG und implizit auch durch Entscheidung des EuGHs vom 26.6.2019 als rechtswidrig bewertet worden. Der relevante Grenzwert ist nach wie vor 40 µg/m³, der nach Entscheidung des BVerwG Leipzig vom 27.2.2018 bis spätestens Ende 2019 zwingend einzuhalten ist.

Der Europäische Gerichtshof hat mit seinem Urteil vom 26. Juni 2019 (AZ: C-723/17) das Recht aller europäischen Bürger auf ‚Saubere Luft‘ gestärkt. Er hebt hervor, dass die Richtlinie **zwingenden Charakter hat**, also strikt umzusetzen ist (Rn. 31-32). Dabei betont der Gerichtshof stärker als zuvor die besondere Bedeutung der Richtlinie für den Gesundheits- und Umweltschutz (Rn. 33). Er stellt fest, dass die **„Regelungen über die Qualität der Umgebungsluft die Schutzpflichten der Union im Bereich des Schutzes der Umwelt und der öffentlichen Gesundheit (...) konkretisieren“**. Die Verpflichtungen haben also sogar eine primärrechtliche Grundlage (EuGH zitiert hier „u.a. Art. 3 Abs. 3 EUV und Art. 191 Abs. 1 und 2 AEUV). Dies ist eine Absage an die von interessierter Seite geltend gemachten Zweifel an der Gesundheitsrelevanz der NO₂-Grenzwerte. Auch mit der **Feststellung, dass die NO₂-Belastung nicht gemittelt werden darf, sondern es auf den Verschmutzungsgrad an jeder Probenahmestelle ankommt (Rn. 66)**, zeigt der EuGH, dass der Grenzwert ernst zu nehmen ist. Damit wird erneut von Gerichten hervorgehoben, dass das Beharren der planaufstellenden Behörde darauf, dass nicht „in jedem Hinterhof und jeder Nebenstraße“ Grenzwertüberschreitungen vorliegen, juristisch irrelevant ist. Jede einzelne Grenzwertüberschreitung ist ernst zu nehmen und schnellstmöglich zu beseitigen.

Demnach haben die Bürgerinnen und Bürger einen Rechtsanspruch darauf, dass an den Orten mit der höchsten NO₂-Belastung gemessen wird. Außerdem müssen die Grenzwerte auch an diesen Orten mit den höchsten Belastungen zwingend eingehalten werden. Auch Berechnungen, dass die Belastung der Umgebungsluft unmittelbar an der Häuserfront der umliegenden Wohnbebauung ggf. niedriger ausfällt, sind rechtlich irrelevant – der Grenzwert von NO₂ in Höhe von 40 µg/m³ ist am Ort der höchsten Belastung, also auch auf dem Gehweg einzuhalten.

Die Aussage, dass die vom VG München auferlegte und vom Bayerischen VGH konkretisierte Verpflichtung zur Erstellung eines vollständigen Verzeichnisses aller Straßenabschnitte mit Grenzwertüberschreitung durch nun vorliegende Messwerte überholt sei, ist eine Farce. Das Screening-Verfahren ergab, dass an 123 km von 511 km des Hauptverkehrsstraßennetzes im Jahr 2015 Überschreitungen vorlagen. Dass dann im Jahr 2018 an einer überschaubaren Anzahl selektiver Mess-





stellen eine niedrigere Belastung vorherrschte, als für das Jahr 2015 berechnet, überrascht nicht. Ganz im Gegenteil wäre es ein Trauerspiel, wenn die Belastung zwischen 2018 und 2015 nicht gesunken wäre. Dass der Grenzwert nicht in jeder Nebenstraße überschritten wird, ist – wie mittlerweile von EuGH geklärt – jedoch vollkommen irrelevant für die Verpflichtung, jede einzelne Grenzwertüberschreitung schnellstmöglich zu beseitigen. Auch entlässt eine allgemein sinkende Belastung eine Behörde nicht von der Verpflichtung zur schnellstmöglichen und flächendeckenden Grenzwerteinhaltung.

Die Regierung von Oberbayern präsentiert jedoch erneut einen Plan mit einem Maßnahmenpaket, das lediglich den selbstgesteckten Anspruch hat, „einen Beitrag zur Verbesserung der Schadstoffbelastung zu leisten“. Dies steht außer Frage, zeigt aber erneut, dass die planaufstellende Behörde immer noch nicht verstanden hat, dass eine langjährige Annäherung an Grenzwerte nicht weiter hinnehmbar ist, sondern sofort mit allen geeigneten Maßnahmen sicherzustellen ist, dass die gesetzlichen Anforderungen an die Luftqualität auch tatsächlich schnellstmöglich eingehalten werden. Die DUH hält es vor diesem Hintergrund für unverzichtbar, die vorgesehenen Maßnahmen zu verschärfen und um zusätzliche Regelungen zu ergänzen.

Mit dem Grundsatzurteil vom 27. Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) entschieden, das strecken- oder gebietsbezogene Fahrverbote für Dieselfahrzeuge geboten und zulässig sind, wenn andere Maßnahmen eine schnellstmögliche Einhaltung der NO₂-Grenzwerte nicht sicherstellen. Aus diesen Gründen ist es nicht akzeptabel, dass dieses wirksame Instrument weiterhin keine Anwendung in München findet. Wir fordern Sie daher auf, unverzüglich Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 4/IV oder älter sowie für Euro 5/V ab 1. September 2019 in den Luftreinhalteplan aufzunehmen.

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hatte bereits mit Beschluss vom 27. Februar 2017 aufgelegt, dass bis zum 31. Dezember 2017 ein umsetzungsfähiges Konzept für diese Maßnahmen vorliegen muss. Die anhaltende Weigerung, diesem Beschluss Folge zu leisten, hat im laufenden Zwangsvollstreckungsverfahren der DUH gegen den Freistaat zu wiederholten Strafzahlungen geführt, allerdings ohne dass der Freistaat die damit vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof rechtskräftig angeordneten Maßnahmen getroffen hätte.

Diese Missachtung von nationalem und europäischem Recht sowie rechtskräftigen Entscheidungen des höchsten bayerischen Gerichts wurde von der Vorsitzenden Richterin im laufenden Zwangsvollstreckungsverfahren der DUH gegen den Freistaat Bayern als „Novum in der Rechtsgeschichte“ bezeichnet. Aufgrund dieses andauernden Rechtsbruchs verhandelt der Europäische Gerichtshof am 3. September über die Frage, welche weitergehenden Vollstreckungsmaßnahmen gegenüber den verantwortlichen Amtsträgern zulässig und notwendig sind. Die Deutsche Umwelthilfe appelliert eindringlich an die Bayerische Staatsregierung, unverzüglich alle Maßnahmen umzusetzen, die zu einer schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte führen und damit einer schallenden Ohrfeige des Europäischen Gerichtshofes zuvorzukommen.

Neben dem ganz klar rechtswidrigen Gebaren der Bayerischen Staatsregierung weist dieser Luftreinhalteplan auch zahlreiche handwerkliche und inhaltliche Fehler auf. In der europäischen Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa ist festgelegt, dass für alle beschlossenen Maßnahmen oder Vorhaben die Angabe von Schätzungen der angestrebten Verbesserung der Luftqualität und des für die Verwirklichung dieser Ziele veranschlagten Zeitraums notwendig ist. Bereits an dieser Grundvoraussetzung scheitert der Entwurf des Luftreinhalteplans. Stattdessen heißt es, in der Summe sei „davon auszugehen, dass mit dieser Vielzahl an Maßnahmen die Grenzwerteinhaltung möglich ist“. Einen Luftreinhalteplan auf die bloße Hoffnung zu stüt-



zen, dass sich der seit 2010 geltende Grenzwert irgendwann einhalten lasse, ohne auf Basis nachvollziehbarer Kalkulationen zu prognostizieren, wann diese Grenzwerteinhaltung realistisch ist, ist schlicht rechtswidrig.

Die DUH lehnt den Plan in der vorliegenden Form daher als ungeeignet ab. Keine einzige der aufgeführten sogenannten Maßnahmen ist geeignet, kurzfristig eine nennenswerte Reduktion der Luftschadstoffbelastung zu erzielen.

Darüber hinaus sind Maßnahmen zur spezifischen Minderung der Feinstaubbelastung im Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans überhaupt nicht beinhaltet. Diese wären jedoch dringend geboten: An der Messstation „Landshuter Allee“ wurde der EU-Tagesgrenzwert für PM₁₀ im Jahr 2018 an 16 Tagen überschritten; der PM_{2,5}-Jahresmittelwert betrug 15 µg/m³. Auch die drei weiteren Münchner Messstationen (Johanneskirchen, Lothstraße und Stachus) weisen PM_{2,5}-Jahresmittelwerte von über 10 µg/m³ auf. Damit werden zwar die aktuell geltenden EU-Grenzwerte eingehalten – allerdings liegt die Feinstaubbelastung deutlich über den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO). Die WHO hält maximal drei Überschreitungen des PM₁₀-Tagesgrenzwertes pro Jahr für tolerabel und betont, dass der Jahresmittelwert für PM_{2,5} maximal 10 µg/m³ betragen sollte.

Einige Länder, wie z.B. die Schweiz, haben mittlerweile die WHO-Empfehlungen in ihre Gesetzgebung übernommen. Auch in Deutschland wächst die Erkenntnis, dass die EU-Vorgaben keinesfalls ausreichen: Das Umweltbundesamt und die Experten der Internationalen Gesellschaft für Umwelt-epidemiologie (ISEE) halten eine Debatte über schärfere Grenzwerte für erforderlich. Der amtierende EU-Umweltkommissar Vella hat in einem Schreiben an die Bundesregierung in diesem Frühjahr angekündigt, dass die EU derzeit die Absenkung der Grenzwerte für Luftschadstoffe erwäge. Wir erwarten, dass sich die Landesregierung auf diese möglicherweise kurzfristig kommende Luftreinhaltevorgabe entsprechend vorbereitet.

Neben den notwendigen verkehrlichen Maßnahmen, die zur Minderung von größeren Partikeln aus dem Brems- und Reifenabrieb beitragen können, müssen insbesondere die Vorgaben für Kleinf Feuerungsanlagen verschärft werden. Denn bei der Verbrennung von Holz entstehen vor allem ultrafeine Partikel, welchen in der Forschung besonders große Wirkung auf die Gesundheit zugeschrieben wird. Hinzu kommen klimaschädliche Rußemissionen sowie krebserregende polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK). Darüber hinaus halten wir eine sehr weitreichende und über die beabsichtigte bzw. beschlossenen Regelungen für München hinausgehende Verbotregelung für private Silvester-Böllere im Innenstadtbereich für unverzichtbar und werden Ihnen in den kommenden Tagen einen getrennten Antrag sowie ein Rechtsgutachten zukommen lassen.

Die DUH erachtet es vor diesem Hintergrund als dringend notwendig, zusätzliche Maßnahmen zur Reduktion der Feinstaubbelastung im Luftreinhalteplan zu integrieren. Ziel muss es sein, dass die Konzentration verschiedener Luftschadstoffe die wissenschaftlich fundierten Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation nicht überschreitet.

Im Rahmen der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München hat die DUH bereits mit Schreiben vom 07.02.2019 und 05.03.2018 umfangreich Stellung zur Maßnahmenplanung bezogen, die hier nicht wiederholt werden muss. Dennoch sehen wir uns dazu veranlasst, einzelne Maßnahmen erneut anzuregen, die immer noch keine adäquate Berücksichtigung im Entwurf des Luftreinhalteplans finden:





Verkehrsbeschränkungen für schmutzige Diesel Pkw und Nfz unterhalb Euro 6/VI:

Auf unsere konsequent vorgetragene Empfehlung der Einführung eines zonalen Fahrverbotes für besonders schmutzige Diesel-Fahrzeuge reagieren Sie mit der bereits mehrfach durch höchste deutsche und europäische Gerichte widerlegten Behauptung, dass diese unverhältnismäßig seien. Stattdessen wird der Fokus auf streckenbezogene Fahrverbote gelegt, die anschließend auch wieder verworfen werden: „Streckenbezogene Fahrverbote, wie sie zum Beispiel die Freie und Hansestadt Hamburg seit Ende Mai 2018 an zwei Straßenabschnitten erlassen hat, erscheinen in München aufgrund der hohen Anzahl an Straßenabschnitten mit Grenzwertüberschreitungen nicht zielführend. Die Sperrung dieser betroffenen Straßenabschnitte würde die Luftbelastung lediglich örtlich verlagern.“ Diese Einschätzung teilen wir uneingeschränkt. Streckenbezogene Fahrverbote sind aufgrund der hohen und flächendeckenden Belastung in München nicht zielführend. Daher ist eine zonale Regelung einzuführen.

Weiter führen Sie aus: „Zudem würde die zum Schutz der Wohngebiete gewünschte Bündelungsfunktion der Hauptverkehrsstraßen aufgehoben werden“. Diese Wohngebiete können selbstverständlich in eine Fahrverbotszone mit aufgenommen werden. Dadurch kann der Schutz der Wohngebiete verbessert, ungewünschte Umleitungsverkehre vermieden und die Hintergrundbelastung gesenkt werden. Dies ist sogar zwingend notwendig, da alleine streckenbezogene Fahrverbote keine ausreichende Minderungswirkung mit sich bringen.

An der Rechtsauffassung der Deutschen Umwelthilfe, die auch das Bayerische Oberverwaltungsgericht teilt, hat sich während der letzten Jahre nichts geändert. Es ist Aufgabe der Bayerischen Staatsregierung, das bereits seit 2014 rechtskräftige Urteil für „Saubere Luft“ in München endlich umzusetzen und zonale Diesel-Fahrverbote in den Luftreinhalteplan der bayerischen Landeshauptstadt aufzunehmen.

Nachrüstung aller ÖPNV-Busse auf Euro VI Standard

Um die Stickoxidemissionen der Busflotte deutlich zu reduzieren, sind keine beschränkt einsatzfähigen und teuren Neuananschaffungen von E-Bussen notwendig – so begrüßenswert diese Maßnahme mittelfristig auch ist, sondern vielmehr die kurzfristig realisierbare Nachrüstung der bestehenden Dieselbusflotte. Das Ziel muss sein, noch in diesem Jahr 2019 alle in München operierende ÖPNV-Busse aber auch die beauftragten Verkehre, die Regiobusse der DB AG sowie private Fern- und Reisebusse in die Hardware-Nachrüstung mit aufzunehmen.

Die seit vielen Jahren von der DUH massiv beklagte Zurückhaltung bei der Nachrüstung der herstellerseitig nicht im Realbetrieb ordnungsgemäß funktionierenden NOx-Katalysatoren von ÖPNV-Bussen ist umso unverständlicher, als dass das Bundesverkehrsministerium die Hardware-Nachrüstung mit 80% bezuschusst und der Freistaat weitere 15% Zuschuss gewähren kann. Die Landesregierung NRW hat gerade per Pressemitteilung bekanntgegeben, dass sie angesichts dieser 95% Kostenübernahme alle ÖPNV-Busbetreiber auffordert, ihre Busse sauber zu machen. Nicht so in der bayerischen Landeshauptstadt:

So beschränkt sich die für das kommende Jahr angekündigte Nachrüstung ausschließlich auf einen kleinen Teil der schmutzigen Busflotte der Stadtwerke München, und diese soll auch erst „voraussichtlich Ende 2020“ auf Euro VI-Standard nachgerüstet sein. Eine Komplett-Nachrüstung der Bestands-ÖPNV-Busse mit im Realbetrieb funktionierenden Partikel- und NOx-Filtersystemen (SCRT) ist jedoch binnen weniger Monate möglich. Städte wie Mainz und Aachen haben vergleichbare Zahlen an Nachrüstungen bereits bis Ende 2018 bzw. Anfang 2019 erledigt.



Von insgesamt 650 Bussen, die zurzeit durch die Stadtwerke München und Kooperationspartner betrieben werden, entsprechen lediglich ca. 300 Busse der Schadstoffklasse Euro VI. Von den 350 Fahrzeugen mit schlechterer Abgasnorm sollen nach uns vorliegenden Informationen bis Ende 2020 auch nur 122 Fahrzeuge nachgerüstet werden.

Angesichts der starken Nachfrage nach ÖPNV-Fahrleistungen bezweifelt die DUH auch, dass 70 Busse durch Ersatzbeschaffungen bis Ende 2020 aus dem Verkehr gezogen werden. Erfahrungsgemäß werden solche Fahrzeuge meist länger genutzt. Da diese in der Regel auch nicht verschrotet, sondern an andere europäische oder deutsche Städte verkauft und dort weiterbetrieben werden, bietet es sich an, diese Fahrzeuge ebenfalls noch in 2019 nachzurüsten. Erlaubt sei hier der Hinweis, dass die Haltefrist als Voraussetzung für die Bundesförderung von 4 auf 2 Jahre verkürzt wurde.

Schließlich sollen aber selbst nach dieser optimistischen Darstellung im LRP im Jahr 2021 immer noch über 150 Busse in München verbleiben, die auf der Straße immer noch nicht dem Abgasstandard Euro VI entsprechen. Sollte diese Darstellung zutreffen so müssen selbstverständlich auch diese Busse noch in 2019 nachgerüstet werden.

Nach Information der DUH existieren zudem mehrere Dutzend schmutzige Busse der Abgasklassen EEV/Euro V bei beauftragten Verkehren (Subunternehmen Baumann, Walzinger, Novak), die ohne Hardware-Nachrüstung auch weiterhin die Münchner Luft verpesten sollen. Die DUH fordert zudem, dass der Freistaat sicherstellt, dass alle in München einfahrenden Fernbusse ebenso mit einbezogen werden wie alle im ÖV der Stadt München verkehrenden Busse (DB-Regio Busse, Private Fernbuslinien wie Flixbus etc.).

Schließlich müssen auch alle privaten Reisebusse, die im realen Betrieb nicht den Euro VI Abgasstandard erreichen, mit einem Dieselfahrverbot konsequent von der Einfahrt in den Innenstadtbereich ausgeschlossen werden.

Parkraummanagement

Im vorliegenden Planentwurf wird vollkommen ausgeblendet, welche Möglichkeiten mit einem ambitionierten Parkraummanagement, das die Teilgebiete Parkraumkontrolle, Parkraumverknappung und Parkraumbewirtschaftung enthält, einhergehen. Die Verringerung der Anzahl der Parkplätze und gleichzeitige deutliche Verteuerung des Parkraumes ist eine zentrale Stellgröße für die Verkehrsmittelwahl und stellt zudem eine potentielle Finanzierungsquelle für den schnelleren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dar. Eine spürbare Reduzierung der innerstädtischen Parkmöglichkeiten führt anerkanntermaßen zu einem verstärkten Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV und den Radverkehr. Die gleichzeitige deutliche Anhebung der Parkgebühren über die Kosten für eine Einzelfahrkarte des MVV hinaus kann kurzfristig beschlossen und unmittelbar umgesetzt werden, um so den Umstieg auf den Umweltverbund weiter zu fördern. Die DUH verweist auf die in Wien oder Zürich gesammelten Erfahrungen. Neben der Reduzierung von Parkraum im öffentlichen Raum ist auch die Begrenzung privater Stellplätze notwendig. Von diesen Maßnahmen ist im Entwurf des Luftreinhalteplans leider nichts zu finden, stattdessen werden mit der Entwicklung von Apps und Mobilitätskonzepten wirkungslose Pseudo-Maßnahmen aufgeführt.



Masterplanmaßnahmen:

Von insgesamt 116 im Luftreinhalteplan aufgeführten Maßnahmen sind 106 Maßnahmen aus dem Masterplan übernommen. Zu allen Masterplanmaßnahmen gilt die Einschränkung, dass die Projekte „unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, so wie ggfs. des Erhalts einer ausreichenden Förderung des Bundes/Freistaates“ stehen. Da in der Maßnahmenbeschreibung nur im Ausnahmefall auf eine erfolgte Zustimmung des Stadtrates beziehungsweise einen erfolgreichen Förderbescheid hingewiesen wurde, müssen wir davon ausgehen, dass der überwiegende Teil aller Maßnahmen weiterhin vollkommen unverbindlich ist und damit juristisch gänzlich irrelevant.

Nachrüstung aller Kommunalfahrzeuge

Die praktisch zu 100% von besonders abgasintensiven Dieselmotoren angetriebenen schweren Kommunalfahrzeuge wie Müll- oder Straßenreinigungsfahrzeuge (< Euro VI) sind überwiegend in Städten unterwegs. Hardware-Nachrüstungen bei solchen Kommunalfahrzeugen sind effektiv, weil die Abgasemissionen aufgrund der höheren Leistung und des spezifischen Nutzungsprofils um ein Mehrfaches höher liegen als bei schmutzigen Diesel-Pkw. Mit einer Hardware-Nachrüstung lassen sich bis zu 85 Prozent der NOx-Emissionen dieser Fahrzeuge einsparen.

Seit dem 1. Januar 2019 fördert das BMVI die Hardware-Nachrüstungen von schweren Kommunalfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 Tonnen mit 80 Prozent der Kosten. Auch hier kann der Freistaat weitere 15 Prozent der Gesamtkosten fördern, so dass die Gesamtförderquote 95% beträgt. Dennoch finden sich im LRP keinerlei Aussagen zu einer geplanten Erhöhung. Eine Nachrüstung aller Kommunalfahrzeuge auf den Euro VI Abgasstandard ist dank der Fördermittel des Bundes ohne Finanzierungsvorbehalt im Jahr 2019 möglich und nach Ansicht der DUH auch durchführbar.

Die Anzahl der betroffenen Kommunal- und Landesfahrzeuge ist vierstellig. Nachfolgend nur dargestellt der Fahrzeugpark der AWM München: 186 Müllfahrzeuge und 50 Containerfahrzeuge.

Fehlende Vorgaben für Handwerkerfahrzeuge und Lieferverkehre

Obwohl das BMVI die Nachrüstung leichter Nutzfahrzeuge mit über 3.000 € pro Fahrzeug finanziell fördert, wenn diese durch Diesel-Fahrverbote betroffen sind und zudem im April 2019 die Förder Voraussetzung und das Antragsverfahren spürbar vereinfacht hat, finden sich im LRP keine Maßnahmen zur Aussperrung schmutziger Handwerker- und Lieferfahrzeuge. Die DUH fordert deren Einbeziehung unterhalb der Abgasstufe Euro 6/VI in die Diesel-Fahrverbotsregelung, um eine konsequente Aussperrung dieser besonders schmutzigen Fahrzeuge sicherzustellen und diese erst einfahren zu lassen, wenn sie durch eine Hardware-Nachrüstung nicht zur weiteren Vergiftung der innerstädtischen Atemluft beitragen. Die DUH erinnert an die von ihr seit 2008 erfolgreich in etwa 70 deutschen Städten initiierte Einführung zentraler Umweltzonen für schmutzige Diesel-Pkw ohne Partikelfilter aber eben auch Nutzfahrzeuge. Nur durch die Einbeziehung konnte erreicht werden, dass diese schnell nachgerüstet wurden, eine grüne Plakette erhielten und sich die Belastung mit PM10 in der Folge auch deutlich verringerte.

Verschärfte Anforderungen für Kleinf Feuerungsanlagen

Die Münchner Brennstoffverordnung (BStV) wurde im November 2014 geändert und beinhaltet für Öfen, die vor dem 30.10.1999 in Betrieb genommen wurden, strengere Anforderungen als die



1. BImSchV (Erste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes): Bis spätestens zum 31.12.2018 (6 Jahre früher als in der Verordnung für kleine und mittlere Feuerungsanlagen - 1. BImSchV - vorgesehen) mussten Altanlagen außer Betrieb genommen oder nachgerüstet werden.

Die Regierung von Oberbayern hat angekündigt, dass nun die „Erforderlichkeit weiterer Maßnahmen“ geprüft werde. Diese ist angesichts der fortwährenden Überschreitung der WHO-Richtwerte für Feinstaub und der hohen Emissionen ultrafeiner Partikel aus der Holzverbrennung zweifellos gegeben. Entsprechende Maßnahmen sind im bestehenden luftreinhalterechtlichen Rahmen möglich. So zeigt ein von der DUH in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten, dass Bundesländer und Städte strengere Vorgaben zur Holzfeuerung auch für Gebiete erlassen können, in denen die laxen EU-Vorgaben zur Feinstaubbelastung eingehalten werden.¹

Es ist davon auszugehen, dass sich insbesondere Kaminöfen weiterhin großer Beliebtheit erfreuen und viele Altanlagen durch neue Feuerstätten ersetzt werden. Zahlreiche Tests, die u.a. vom Technologie- und Förderzentrum Straubing durchgeführt wurden, zeigen jedoch, dass neue, marktübliche Scheitholzöfen in der Praxis erheblich höhere Emissionen aufweisen als vom Hersteller angegeben. Dies gilt selbst bei optimalem Brennstoff und ordnungsgemäßer Bedienung.

Der Betrieb einer Scheitholzeinzelraumfeuerung sollte daher nur gestattet sein, wenn die Anlage über ein wirksames Abgasreinigungssystem verfügt, zudem mit einer Verbrennungsluftregelung ausgestattet ist und unter praxisnahen Bedingungen nachgewiesen werden kann, dass das Gesamtsystem einen vergleichbar niedrigen Schadstoffausstoß wie emissionsarme Kesselanlagen erreicht. Auf Initiative der DUH und des Deutschen Biomasseforschungszentrums (DBFZ) werden derzeit im Rahmen eines Forschungsvorhabens (UFOPLAN FKZ: 3717 37 314 0) Kriterien für die Vergabegrundlage eines neuen Blauen Engels für Kaminöfen ausgearbeitet. Diese Kriterien könnten perspektivisch als Minimalstandard für kommunale Vorgaben dienen. Das Land Berlin sieht in seinem aktuellen Entwurf zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans den geplanten Blauen Engel für Kaminöfen bereits als perspektivisches Mindestkriterium auf lokaler Ebene vor und beabsichtigt u.a. mit dieser Maßnahme bis spätestens 2030 die WHO-Richtwerte einzuhalten.

Für bestehende und neue Pellet- und Hackschnitzelfeuerungen sowie Scheitholzvergaserkessel ist eine zusätzliche Partikelabscheidung mit einem Mindestabscheidegrad von 75 % geboten. Anlagen mit integriertem Abscheider oder Holzvergasertechnik müssen unter Praxisbedingungen Staubemissionen von weniger als 4 mg/m³ aufweisen² – Anlagen mit Holzvergasertechnik könnten dann ggf. vom verpflichtenden Einsatz eines zusätzlichen Staubabscheiders ausgenommen werden.

Fazit:

Der vorliegende Entwurf des Luftreinhalteplans München ist nicht geeignet, kurzfristig eine messbare Verbesserung des illegalen Zustands der Luftqualität in München zu erreichen. Er wird nicht dazu führen, dass die seit Jahren überstiegenen Grenzwerte eingehalten werden.

Die neusten Urteile nationaler und europäischer Gerichte zeigen eindringlich, dass alle Bürgerinnen und Bürger ein Recht auf Saubere Luft haben. Diese Missachtung von nationalem und europä-

¹ Siehe auch: Rechtsgutachten zu rechtlichen Grundlagen für die Einführung spezifischer Beschränkungen für Holzfeuerungsanlagen auf lokaler Ebene (verfügbar unter: <https://www.cleanheat.eu/de/aktivitaeten/infomaterial/download/rechtsgutachten-lokale-beschaenkungen-fuer-holzfeuerungsanlagen-19.html>)

² Vgl. Empfehlung zur Förderung von emissionsarmen Biomasseanlagen in: BMWi (2018), Evaluation des Marktanreizprogramms zur Förderung von Maßnahmen zur Nutzung erneuerbarer Energien im Wärmemarkt im Förderzeitraum 2015 bis 2017, S. 50.



ischen Recht sowie rechtskräftigen Gerichtsentscheidungen stellt ein Novum in der Rechtsgeschichte dar.

Die Deutsche Umwelthilfe fordert Sie auf, den vorliegenden Plan grundsätzlich auf Basis der gültigen Rechtsprechung und unserer Anregungen zu überarbeiten und damit einer schallenden Ohrfeige des Europäischen Gerichtshofes zuvorzukommen.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer

