



StMUG - Postfach 81 01 40 - 81901 München

Nur per E-Mail:  
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz  
und Reaktorsicherheit  
Referat IG I3  
Postfach 12 06 29  
53048 Bonn

Ihre Nachricht

Unser Zeichen  
75f-U8702.7-2009/28-30

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

München  
12.07.2011

**Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa vom 21.05.2008 - Verlängerung der Fristen für die Erfüllung der Vorschriften und Ausnahmen von der Anwendung der Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Immissionsgrenzwerte nach Art. 22 der Luftqualitätsrichtlinie für die Städte Augsburg, München, Nürnberg, Regensburg, Würzburg und die Inntalautobahn**

Anlagen:

1. Antrag für die Stadt Augsburg mit Anlagen
2. Antrag für die Landeshauptstadt München mit Anlagen
3. Antrag für die Stadt Nürnberg mit Anlagen
4. Antrag für die Stadt Regensburg mit Anlagen
5. Antrag für die Stadt Würzburg mit Anlagen
6. Antrag für die Inntalautobahn mit Anlagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter Bezugnahme auf Artikel 22 der Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG sowie § 21 (2) - (4) der 39. BImSchV beantragen wir für die Städte Augsburg, München, Nürnberg, Regensburg, Würzburg und für die Inntalautobahn Ausnahmen von der Anwendung der NO<sub>2</sub>-Immissionsgrenzwerte nach Artikel 22 der Richtlinie 2008/50/EG bis einschließlich 31.12.2014. Im Bezugsjahr 2010 wurden an diesen Orten durch die Messstationen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) an verkehrlich hochbelasteten Stellen Überschreitungen des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwertes (in München Landshuter Allee auch des Stundenmittelwertes) festgestellt.

Standort  
Rosenkavalierplatz 2  
81925 München

Öffentliche Verkehrsmittel  
U4 Arabellapark

Telefon/Telefax  
+49 89 9214-00 /  
+49 89 9214-2266

E-Mail  
poststelle@stmug.bayern.de  
Internet  
www.stmug.bayern.de

Die Beantragung der Ausnahmen erfolgt auf der Basis der im LAI verabschiedeten „Interpretationshilfe“, der Kommissions-Mitteilung KOM(2008)403 vom 26.06.2008 sowie des Arbeitsdokuments der Kommission SEC(2011) 300 vom 04.03.2011 unter Verwendung der von der Kommission vorgeschlagenen Formblätter.

Gemäß der im LAI vereinbarten Vorgehensweise müssen noch die Formblätter, die bundesweite Angaben enthalten (im Wesentlichen Nr. 8 mit Anhang), von Ihnen unserem Antrag beigelegt werden.

Zur Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der NO<sub>2</sub>-Immissionsbelastung wurde von uns die Firma ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH beauftragt. Als Ergebnis der Prognosen ist festzuhalten, dass bis 2015 der NO<sub>2</sub>-Grenzwert für das Jahresmittel in den Städten Regensburg und Würzburg eingehalten, an der Inntalautobahnmesstation Oberaudorf der NO<sub>2</sub>-Grenzwert nahezu erreicht werden wird. In Augsburg, Nürnberg und München dürften auch 2015 noch Überschreitungen des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes für das Jahresmittel auftreten, wobei in den ersten beiden Städten ab 2020 auch dort von einer sicheren Einhaltung auszugehen sein wird. Einen Sonderfall stellt München dar, wo auch noch nach 2020 eine Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes anzunehmen ist.

In Bayern wurde die Luftreinhalteplanung frühzeitig durchgeführt. Zwischenzeitlich existieren 16 Luftreinhaltepläne und 10 Fortschreibungen. In einem aufwendigen Verfahren unter Einrichtung einer Steuerungsgruppe (Bezirksregierung, Bayerisches Landesamt für Umwelt und betroffene Kommune) wurden die Maßnahmen von den Kommunen vorgeschlagen. Nach der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Bewertung der Stellungnahmen hat das StMUG nach Abstimmung mit den übrigen betroffenen Ressorts die Pläne in Kraft gesetzt. Zur Umsetzung der Maßnahmen liegen regelmäßige Berichte der Kommunen vor, die den Anträgen hier beigelegt werden.

Die von den NO<sub>2</sub>-Überschreitungen betroffenen bayerischen Städte haben auf lokaler Ebene alle erforderlichen und angemessenen Maßnahmen zur Erreichung der NO<sub>2</sub>-Immissionsgrenzwerte durchgeführt bzw. eingeleitet. Auch zukünftig werden z.B. bei Vorliegen neuer Erkenntnisse diese berücksichtigt und die Luftreinhaltepläne ggf. fortgeschrieben.

Im Übrigen hat der Europäische Gerichtshof bereits mit seinem Urteil vom 25.07.2008 (C-237/07) klargestellt, dass die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet sind, Maßnahmen zu ergreifen, die jede Überschreitung von Luftqualitätsgrenzwerten ausschließen (Randnummern 44 ff. des Urteils). Aus den Ausführungen des Europäischen Gerichtshofs ergibt sich, dass das Gericht 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 NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen an stark verkehrsbelasteten Stellen sind ein europaweites Thema. Hauptverursacher ist der Straßenverkehr, im Wesentlichen die Dieselfahrzeuge. Der Kern des Problems besteht darin, dass die Anforderungen der EU-Immissionsgesetzgebung nicht zu den realen EU-Emissionsvorschriften passen; d.h. die Voraussetzungen zur Einhaltung der strengen Anforderungen an die Luftqualität sind durch verhältnismäßige Maßnahmen nicht gegeben - die EU-Maßnahmen zur Emissionsreduzierung kommen zu spät. Vor allem die emissionsärmeren Euro 6/VI-Fahrzeuge werden, wie verschiedene Studien zeigen, maßgeblich zur Verbesserung der NO<sub>2</sub>-Belastung beitragen. Da die Emissionsnormen aber erst 2013/2014 verbindlich sind und die Flottenanpassung danach noch einige Zeit dauern wird, ist mit einer relevanten Wirkung erst sehr viel später zu rechnen (ca. 2020). Wir verweisen auf die im letzten Jahr durchgeführten Fachveranstaltungen des Baden-Württembergischen Umweltministeriums am 03./04.03.2010 sowie der EU-Kommission am 14./15.04.2010, bei denen das Thema NO<sub>2</sub>-Überschreitungen und deren Ursachen ausführlich behandelt und dokumentiert wurde.

Verkehrsprognosen sagen weiterhin eine zunehmende Anzahl der Fahrzeuge in Zukunft voraus. Dies gilt auch für den Anteil der Dieselfahrzeuge, die bis einschließlich Euro 5 deutlich mehr an Stickstoffoxiden als mit Ottokraftstoff betriebene Fahrzeuge emittieren. Die Lösung des „Verkehrsmengenproblems“ erfordert übergreifende Verkehrsmobilitätskonzepte für Städte. Dies ist ein sehr aufwendiger, kostenintensiver Entwicklungsprozess mit Beteiligung vieler Akteure, der nur langfristig realisierbar sein dürfte. Für Kommunen und Länder besteht derzeit nur ein begrenzter Handlungsspielraum zur Minderung der NO<sub>2</sub>-Belastung ohne erhebliche Beeinträchtigung des Straßenverkehrs z.B. durch Verkehrsverbote. Im Fall von München Landshuter Allee wäre im Jahre 2015 eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens bezogen auf das Jahr 2010 um ca. 84 % zur Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Jahresgrenzwertes erforderlich. Eine derartig drastische Maßnahme wäre unter Berücksichtigung der Bündelungsfunktion der Hauptverkehrsstraßen in München nicht verhältnismäßig und gegenüber der Öffentlichkeit auch nicht vermittelbar.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Kratzer  
Ministerialdirigentin