

Landeshauptstadt München



Arbeitsberichte
zur Fortschreibung
des Stadtentwicklungsplans



Kommunalpolitische Aspekte
des Umweltschutzes
in München

Landeshauptstadt
München



Referat
für Stadtforschung
und Stadtentwicklung

Kommunalpolitische Aspekte
des Umweltschutzes
in München

Cover der Erstauflage der Problemstudie

Problemstudie

Planungsreferat
Stadtentwicklungsplanung
bibliothek

3.2/599

Kommunalpolitische Aspekte des Umweltschutzes in München

- Problemstudie -

Titelseite der Erstauflage der Problemstudie

Arbeitsbericht zur Fortschreibung des Stadtentwicklungs-
planes Nr. 3

~~Landeshauptstadt München
Referat für Stadtforschung
und Stadtentwicklung
8000 München 2
Sendlinger Straße 1/III~~

Bibl.

d)

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
Stadtentwicklungsreferat

Kommunalpolitische Aspekte
des Umweltschutzes
in München

- PROBLEMSTUDIE -

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

Stadtentwicklungsreferat

Az. 1 – 901 – 00

Ruf 16/4014

Betreff: Kommunalpolitische Aspekte des Umweltschutzes in München
– PROBLEMSTUDIE –
zugleich Arbeitsbericht Nr. 3 zur Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans

Antrag Nr. 254	der SPD-Fraktion	vom 4. 1. 1971
Antrag Nr. 255	der GDP	vom 9. 1. 1971
Antrag Nr. 260	der CSU-Fraktion	vom 20. 1. 1971
Antrag Nr. 265	der CSU-Fraktion	vom 4. 2. 1971
Antrag Nr. 267	der CSU-Fraktion	vom 8. 2. 1971
Antrag Nr. 285	der GDP	vom 14. 5. 1971

Beschluß: Beschluß des Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsausschusses und des Kreisverwaltungs- und Polizeiausschusses vom 8. 7. 71

(VB) – öffentlich –

VORBLATT

- Betreff:** Grundsatzstudie über einen verbesserten Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen im Raum München. Vorarbeiten zur Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes.
- Bezug:** Seit dem 4. 1. 1971 wurden von den Stadtratsfraktionen 6 Anträge mit 40 Einzelpunkten zum Thema eines wirkvolleren Umweltschutzes eingebracht. Die engen Berührungen dieser Anträge legte die gemeinsame Behandlung in einer Grundsatzstudie nahe.
Darüber hinaus werden Bezüge zu weiteren 11 Anträgen und Vorlagen hergestellt, die bis auf das Jahr 1969 zurückgehen.
- Mitarbeit:** Die Vorlage wurde unter der Federführung des Stadtentwicklungsreferats unter Beteiligung aller städtischen Referate erarbeitet. Besonders intensiv beteiligte sich das Kreisverwaltungsreferat an der Ausarbeitung. Wichtige Beiträge lieferten die „Studiengruppe für Biologie und Umwelt“ und das „Bayerische Staatliche Prüfamt für Technische Physik“.
- Begriff:** Die unscharfen Begriffe „Umwelt“ und „Umweltschutz“ werden eingengt. Eine Beschränkung auf die natürlich-biologischen Lebensgrundlagen des Menschen auf die bedeutsamen Probleme im Raum München erscheinen gerechtfertigt. Dadurch läßt sich eine Konzentration der knappen Mittel und Personalkapazität auf die wichtigsten Probleme fördern und eine Überfrachtung, Verzettelung und Ermüdung in der öffentlichen Diskussion vermeiden.
- Öffentlichkeit:** Innerhalb von kaum mehr als drei Jahren wurde das Thema „Umweltschutz“ in der Öffentlichkeit populär. UNO, EWG, Europarat, politische Parteien, Presse, Rundfunk, Fernsehen, Industrie, Wissenschaft und einzelne Bürger und Bürgerinitiativen sind sich einig, daß mehr für den Umweltschutz getan werden müsse. Diese Einigkeit ist trügerisch. Sie zerbricht an den konkreten Programmen. Erst diese machen die unterschiedlichen Interessenslagen und damit die politischen Widerstände deutlich.

- Grundhaltung:* So lange keine gesicherten medizinischen Ergebnisse über die Langzeitwirkung und das Zusammenwirken der einzelnen Schadstoffe vorliegen, sollten Umweltschäden vorsorglich durch generelle Herabsetzung der Toleranzgrenzen vermieden werden. Dem Glauben an die technologische Stabilisierbarkeit des ökologischen Gleichgewichts sollte man mit Skepsis begegnen. Die Verabsolutierung des Wirtschaftswachstums erscheint auch unter den Aspekten des Umweltschutzes fragwürdig.
- Situation:* Besonders belastet sind die Lebensbedingungen in München durch verunreinigte Luft und Lärm. Ein beachtlicher Anteil der Einzelmeßergebnisse überschreitet bereits heute die zulässigen Grenzwerte. Eine Prognose bis zum Jahr 1985 zeigt, daß die Luftverschmutzung generell über die ohnehin hoch angesetzten Toleranzgrenzen angestiegen sein wird.
- Die Zunahme des Straßenverkehrs und Flugverkehrs bringt eine 50%ige Zunahme der Lärmbelästigung. Es handelt sich um eine Trendprognose, deren Werte wahrscheinlich sind, wenn nicht rechtzeitig Abhilfemaßnahmen einsetzen.
- Maßnahmen:* Ein vorsortierter Katalog von Maßnahmevorschlägen wird zur Diskussion gestellt. Die Maßnahmen betreffen den konsequenten Vollzug der geltenden Bestimmungen, die Vergabe von Forschungsaufträgen, eine verstärkte und verbesserte Öffentlichkeitsarbeit, Verbesserungen im Meßsystem, Restriktionen im Individualverkehr, die Einführung abgasfreier Fahrzeuge, Verbote bestimmter Müllarten, langfristige Überlegungen zur Wasserbewirtschaftung und die Verminderung des Wachstums im Raum München als generelle Zielsetzung der Stadtentwicklung.
- Beschluß:* Von der Studie wird Kenntnis genommen. Die Maßnahmen werden weiter ausgearbeitet. Die Stadt München tritt mit einer Reihe von Initiativen an den Gesetzgeber heran. Dem Stadtrat wird laufend über den Fortgang der Aufträge berichtet.

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Kapitel (1)	Vorbemerkungen 11
Kapitel (2)	Anträge der Fraktionen 13
Kapitel (3)	Klärung des Begriffs „Umwelt“ 24
Kapitel (4)	Rückblick auf die Diskussion über einen verstärkten Umweltschutz in Öffentlichkeit und Politik 28
Kapitel (5)	Grundeinstellungen zum Umweltschutz 30
Kapitel (6)	Ausmaß der gegenwärtigen und künftigen Belastung der Umwelt in München 32
	6.1. Luftverunreinigung
	6.2. Lärmbelästigung
	6.3. Müllbeseitigung
	6.4. Wasserversorgung Abwasserbeseitigung
Kapitel (7)	Schadenswirkungen einer belastenden Umwelt 47
Kapitel (8)	Kriterien zur Ordnung und Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen 51
Kapitel (9)	Maßnahmen zum wirkungsvolleren Schutz der Umwelt 57
	9.0 Schärfere Überwachung auf Basis der vorhandenen Rechtsgrundlagen
	9.1 Forschungsaufträge
	9.2 Öffentlichkeitsarbeit
	9.3 Meßsystem
	9.4 Maßnahmen zur Verringerung der Luftverunreinigung
	9.5 Maßnahmen zur Verminderung der Lärmbelastigung
	9.6 Maßnahmen zur Bewältigung des Mülls
	9.7 Maßnahmen im Bereich Wasser und Abwasser
	9.8 Vorschläge für eine bessere Organisation des Umweltschutzes innerhalb der Verwaltung
	9.9 Maßnahmen der Stadtentwicklungsplanung
Kapitel (10)	Schritte zur weiteren Konkretisierung und zum Vollzug der vorgeschlagenen Maßnahmen 102
Kapitel (11)	Antrag des Referenten 106

VERZEICHNIS DER BEILAGEN

(1)

Zusammenstellung der Fraktionsanträge

Nr. 254 / SPD	vom	4. 1. 1971
Nr. 255 / GDP	vom	9. 1. 1971
Nr. 260 / CSU	vom	20. 1. 1971
Nr. 265 / CSU	vom	4. 2. 1971
Nr. 267 / CSU	vom	8. 2. 1971
Nr. 285 / GDP	vom	14. 5. 1971

(2)

„Studie über den Systemzusammenhang in der Umweltproblematik“

(Studiengruppe für Biologie und Umwelt, München)

(3)

„Studie über das Ausmaß der gegenwärtigen und künftigen Luftverunreinigung in München – kritische Darstellung des Meßsystems – “

(Kreisverwaltungsreferat)

(4)

„Studie über ein integriertes Meßsystem“

(Bayerisches Staatliches Prüfamt für Technische Physik)

(5)

„Ärztliche Aspekte zum Problem der Luftverunreinigung im Großstadtkernbereich“

(Städtische Gesundheitsbehörde)

(6)

„Übersicht über die Organisation des Umweltschutzes in anderen großen Städten – Vollzug des Umweltschutzes innerhalb der Stadtverwaltung München“

(Zusammengestellt vom Stadtentwicklungsreferat)

(7)

„Umweltschutzprogramme und Gesetzesinitiativen“

(Eine Auswahl zusammengestellt vom Stadtentwicklungsreferat)

(8)

„Verkehr, Sicherheit und Umwelt – Leistungen und Erwartungen der Automobilindustrie“

(Verband der Automobilindustrie)

(9)

„Untersuchung über das Ausmaß der gegenwärtigen und künftigen Belastung der Umwelt in München“

(verfaßt von BR Wirth – Stadtentwicklungsreferat.)

I. VORTRAG DES REFERENTEN:

Kapitel (1)

Einleitende Bemerkungen

Gemeinsame Behandlung inhaltlich ver- wandter Anträge

Die Vollversammlung des Stadtrats beauftragte in der Sitzung am 20.1.1971 das Stadtentwicklungsreferat gemäß Ziffer 1 des Antrages Nr. 254 der SPD-Fraktion mit der Ausarbeitung eines Arbeitspapiers über das Ausmaß der Gefährdung der Umwelt im Bereich der Landeshauptstadt. In diesem Papier sollten die Grundzüge der Maßnahmen aufgezeigt werden, die künftig zum wirkungsvollen Schutz der Umwelt in München notwendig erscheinen.

Seit Beginn des Jahres wurden von den Stadtratsfraktionen eine Reihe weiterer Anträge eingebracht, die mit dieser Grundsatzstudie in einem engen Zusammenhang stehen. Eine gemeinsame Bearbeitung und Behandlung bot sich daher an. Diese Vorgehensweise fand die Billigung der sachlich befaßten Referate und des Herrn Oberbürgermeisters.

Mitarbeitende

Die Vorlage wurde federführend im Arbeitsbereich I des Stadtentwicklungsreferates erstellt.

Die unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes stark zersplitterten Vollzugszuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung machten die Mitarbeit fast aller städtischen Referate notwendig. Besonders bedeutsame Beiträge wurden vom Kreisverwaltungsreferat, von der städtischen Gesundheitsbehörde und vom Werkreferat ausgearbeitet.

Darüber hinaus wurden überörtliche Forschungsquellen benutzt:

- Die Studiengruppe für Biologie und Umwelt befaßte sich in einer Studie mit der „Systemverflechtung im Bereich des Umweltschutzes“.
- Das Bayerische Staatliche Prüfamt für Technische Physik stellte die Erfahrungen über das Lärmproblem zusammen und erstellte ein Gutachten über ein fortschrittliches Meßsystem zur Überwachung der Luftverschmutzung.

Die Leitung der Arbeitsgruppe lag bei
K. Ganser und W. Wirth vom Stadtentwicklungsreferat.

Mitgearbeitet haben:
H. Abreß, H. Huber, W. Kahl, F. Lenz
(Stadtentwicklungsreferat)

E. Herberich, L. Raab
(Kreisverwaltungsreferat)

R. Herrmannstorfer
(Städtische Gesundheitsbehörde)

U. Graf, J. Herbig, F. Vester und Team
(Studiengruppe für Biologie und Umwelt)

E. Lüscher, J. Crone, R. Schuhmacher
(Bayerisches Staatliches Prüfamt für
Technische Physik)

*Erfahrungen
in anderen
Großstädten*

Eine Rundfrage bei allen größeren Städten in der BDR diente der Sammlung der dort vorliegenden Erfahrungen. Ebenso wurden die zugänglichen Gesetzesinitiativen, die Programme der Bundesregierung und der Bayerischen Staatsregierung und die Initiativen der politischen Parteien ausgewertet.

*Beschränkung
auf die
Münchener
Probleme*

Die Studie berücksichtigt allgemeine Aspekte des Umweltschutzes nur, soweit sie Bezug zur örtlichen Situation in München haben. Die Darstellung der besonderen Münchener Situation war vor allen Dingen durch unzureichende Datengrundlagen und fehlende Grundlagenuntersuchungen erschwert.

*Vorläufige
Gesprächs-
unterlage*

In der Kürze des Bearbeitungszeitraums mußte eine Beschränkung auf das vorhandene Material in Kauf genommen werden. Mit der Vorlage kann auch deshalb nur eine erste umfassende Gesprächsunterlage zum Problemkreis Umweltschutz geschaffen werden, die eine zielgerechte Vertiefung der einzelnen Abschnitte nach der Behandlung in den verschiedenen Stadtratsgremien einleitet. Dabei wird es notwendig, die Konferenz der Planungsbeauftragten intensiv zu befassen und zu deren Unterstützung eine Reihe von Projektgruppen zu bilden. Auf die einschlägige Beschlußfassung vom 27. 1. 1971 wird Bezug genommen.

KAPITEL (2)

Anträge der Fraktionen

I.

Auflistung der Anträge

Für die gemeinsame Behandlung innerhalb der hier vorgelegten Grundsatzstudie bieten sich folgende Anträge der Stadtratsfraktionen an. Entgegen der bisherigen Übung werden im Text des Vortrages aus Gründen der Übersichtlichkeit nur die Anträge ohne die Begründungen aufgeführt. Der volle Wortlaut der Anträge ist in der Beilage (1) zusammengestellt.

Es handelt sich um die Anträge:

- | | |
|--|---|
| 4. 1. 1971
SPD-Fraktion
Nr. 254 | „Luftverschmutzung in der Münchener Innenstadt“ |
| 9. 1. 1971
GDP
Nr. 255 | „Umweltschutz“ |
| 20. 1. 1971
CSU-Fraktion
Nr. 260 | „Großversuche mit abgasfreien Fahrzeugen“ |
| 4. 2. 1971
CSU-Fraktion
Nr. 265 | „Luftverschmutzung in der Münchener Innenstadt“
(Zusatzantrag zum Antrag Nr. 254 der SPD-Fraktion) |
| 8. 2. 1971
CSU-Fraktion
Nr. 267 | „Abgasüberwachung in München, Ankauf und Einsatz von Prüfgeräten durch die Stadt“ |
| 14. 5. 1971
GDP
Nr. 285 | „Umweltschutz“ |

II.

Im Interesse eine thematisch zusammenfassenden Diskussion werden die einzelnen Antragspunkte im folgenden unter Verzicht auf die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Antrag und unabhängig von der zeitlichen Reihenfolge nach ihrer inhaltlichen Zusammengehörigkeit sortiert. Dabei ist jeweils ein Verweis auf die Kapitel angemerkt, in denen die Behandlung erfolgt.

1. Bereich Grundsatzforschung

Grundsatzstudien

... Das Stadtentwicklungsreferat wird beauftragt, im Zusammenwirken mit den übrigen städtischen Stellen ein Arbeitspapier über das Ausmaß der Gefährdung der Umwelt im Bereich der Landeshauptstadt und die zu ihrem Schutz gebotenen Maßnahmen zu fertigen und dem Stadtrat bis spätestens 20. Mai 1971 vorzulegen. In dem Papier ist insbesondere

- auf die Luftverschmutzung durch Kraftfahrzeuge, (vgl. hierzu die Ausführungen in Kap. 6.1)
- auf die Koordinierung der städtischen Aktivitäten auf dem Gebiet des Umweltschutzes und (vgl. hierzu die Ausführungen in Kap. 9.8)
- auf die Initiativen einzugehen, die seitens der Landeshauptstadt gegenüber dem Gesetzgeber ergriffen werden sollten, (vgl. hierzu die Ausführungen im ganzen Kap. 9)

*(Antrag Nr. 254 der SPD-Fraktion vom 4. 1. 1971, Ziffer 1)
Dieser Teil des Antrages betrifft außerdem die gesamte Vorlage*

2. Bereich Luftverunreinigung

a) Emissionsquelle KFZ

*Erprobung und
Förderung
neuer
Technologien*

... Zum Zeitpunkt der Eröffnung der Münchner Innenstadt-Fußgängerzone und der Inbetriebnahme der U-Bahn wird in München ein Großversuch mit verschiedenen abgasfreien Kraftfahrzeugen (Stadt-PKW, PKW, LKWs, Busse, Lieferfahrzeuge) durchgeführt.

Zur Finanzierung des Experiments sollen Zuschußanträge an den Bund, den Freistaat Bayern, den ERP-Fonds und weitere Stiftungen gestellt werden. Die als Kraftfahrzeughalter in der Innenstadt interessierte gewerbliche Wirtschaft ist zur freiwilligen Beteiligung einzuladen. Die Landeshauptstadt leistet einen angemessenen Eigenbeitrag.

*(Antrag Nr. 260 der CSU-Fraktion vom 20.1.1971, Ziffer 1 und 2)
Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.4.*

*Verbesserungen
im öffentlichen
Verkehr*

... Ausdehnung des 5. Beschleunigungsprogramms auf alle in Betracht kommenden Straßen- und Omnibuslinien mit dem Ziele, eine vom Individualverkehr unbehinderte Fahrt und damit attraktive Reisegeschwindigkeiten zu erreichen.

*(Antrag Nr. 255 der Gesamtdeutschen Partei vom 9.1.1971, Ziffer 1)
Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.4.*

Dieser Antragspunkt wurde in der Vollversammlung vom 24.3.1971 durch eine Vorlage des Werkreferates erledigt.

Zur Freihaltung der Stadt vom Kfz.-Pendlerverkehr:

Zeitplan für die Durchführung des unlängst aufgestellten Zielplans für die Anlage von Park- and Rideplätzen innerhalb eines möglichst kurzen kurzen Zeitraumes, um die Pendler zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen.

*(Antrag Nr. 255 der Gesamtdeutschen Partei vom 9. 1. 1971, Ziffer 4)
Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.4.*

Im Zuge des weiteren Ausbaues der zentral gesteuerten Verkehrssicherungseinrichtungen (Signalanlagen, Parkleitsystem) wird der Einbau der folgenden, zukünftig notwendig werdenden zentralgesteuerten Einrichtungen vorgesehen:

1. Der Aufbau eines Netzes von über die Stadt verteilten Detektoren zur automatischen Messung und Übertragung der Daten über Verkehrsfluß, Luftverschmutzung und Lärm.

2. Der Aufbau eines von den Detektoren versorgten Datenverarbeitungssystems mit Schirmbildarbeitsplätzen zur Darstellung der aktuellen Verkehrsströme, der Verschmutzungsgrade und des Lärmpegels.
—Vgl. zu diesen beiden Punkten die Ausführungen in Kapitel 9.3 —
3. Der Ausbau des bisherigen Ampelsteuerungssystems mit Anschluß an das Datenverarbeitungssystem zur manuellen Bestimmung der Verkehrsstrategie am Schirmbildarbeitsplatz nach Maßgabe der jeweiligen Meßwerte.
— Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.4 —
4. Die laufende Beobachtung der gesundheitsgefährdenden Verkehrseinflüsse in Abhängigkeit von Witterungseinflüssen, Jahreszeit, Tageszeit und ähnlichen maßgeblichen Variablen zur Unterstützung der ampelgesteuerten Verkehrsregelung und der direkten Beratung der Verkehrsteilnehmer über Rundfunk.
— Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.1 —

(Antrag Nr. 265 der CSU-Fraktion vom 4. 2. 1971, Ziffer 1 — 4)

*Schärfere
Überwachung
des ruhenden
Verkehrs*

... die strenge Einhaltung der Park- und Halteverbote von dem Zeitpunkt an zu gewährleisten, in dem die U-Bahn und S-Bahn ihren Betrieb aufnehmen.

(Antrag Nr. 254 der SPD-Fraktion vom 4. 1. 1971, Ziffer 3b)

Diese beiden Antragspunkte wurden durch Bekanntgabe im Kreisverw.— und Polizeiausschuß vom 28. 4. 1971 erledigt.
(vgl. hierzu aber auch Ausführungen in Kapitel 9.0)

*Überwachung
der
Vergasereinstellung*

... in Zusammenarbeit mit den Autofahrerverbänden, dem Technischen Überwachungsverein, den Mineralölfirmen und dem Kraftfahrzeugreparaturgewerbe auf die richtige Vergasereinstellung hinzuwirken; zu diesem Zweck kommt insbesondere in Betracht:

- eine den bisherigen Beleuchtungs- und Bremsprüfungen entsprechende öffentliche Aktion,
- strengere Vergaserkontrollen bei den Inspektionen gemäß § 29 StVZO,
- Gewährung von Zuschüssen für die Anschaffung von Prüfgeräten.

*(Antrag Nr. 254 der SPD-Fraktion vom 4. 1. 1971, Ziffer 2 d)
Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.4.*

... Die Landeshauptstadt kauft zehn Prüfgeräte zur Überwachung der Abgasqualität der Kraftfahrzeuge.

Diese Geräte werden zur ständigen freiwilligen und kostenlosen Prüfung der Vergasereinstellung auf öffentlichen Plätzen eingesetzt.

Der ADAC wird gebeten, seine Kfz-Techniker kostenlos zur Bedienung einzusetzen. Eine gleiche Bitte ist auch an große Kfz-Werkstätten zu richten.

*(Antrag Nr. 267 der CSU-Fraktion vom 8. 2. 1971, Ziffer 1 – 3)
Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.4.*

... eine freiwillige Aktion gegen das Laufenlassen von Automotoren durchzuführen,

*(Antrag Nr. 254 der SPD-Fraktion vom 4. 1. 1971, Ziffer 3a)
Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.2.*

... Feststellung deutlich erkennbarer Luftverschmutzer und deutlich überlauter Kfz. mit dem Ziele der Nachuntersuchung dieser Fahrzeuge, um mindestens durch Stichproben eine gewisse Wirkung zu erzielen.
– vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.0 –

*(Antrag Nr. 255 der Gesamtdeutschen Partei vom 9.1. 1971, Ziffer 2b)
Diese beiden Antragspunkte wurden durch Bekanntgabe im Kreisverw.- und Polizeiausschuß vom 28. 4. 1971 erledigt.*

Smog – Alarm Plan

... zusammen mit den Massenmedien ein freiwilliges Warnsystem zu schaffen, mit dessen Hilfe die Kraftfahrer bei Überschreitung gewisser Belastungsgrenzen aufgefordert werden, vorübergehend auf den Gebrauch ihres Kraftfahrzeuges zu verzichten;

*(Antrag Nr. 254 der SPD-Fraktion vom 4. 1. 1971, Ziffer 2 c)
Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.4.*

Zuverlässigkeit des Meßsystems

... dem Stadtrat unverzüglich über die Zuverlässigkeit und Hinlänglichkeit der bisherigen Messungspraxis zu berichten und gegebenenfalls Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten;

*(Antrag Nr. 254 der SPD-Fraktion vom 4. 1. 1971, Ziffer 2a)
Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.3.*

b. Emissionsquelle Feuerungen

. . . Zur Verminderung der Immissionen aus Kohle- und Ölheizungen

- Überprüfung der vielfach ganz unzureichenden Kaminhöhen bei Haus- und Blockheizungen mit dem Ziele, den Besitzern Auflagen für entsprechende Verbesserungen zu machen.
- Einschaltung der E- und G-Werke in die Maßnahmen mit dem Ziele, den Besitzern durch kostengünstige Angebote die Umstellung auf Fernwärme und Heizgas zu erleichtern.
- Ausdehnung der Fernwärmeversorgung in den dafür vorgesehenen Bereichen auf den vorgesehenen Endstand zu möglichst frühen Terminen mit den Zielen, die immissionsfreie Versorgung soweit als möglich auszudehnen.
– Vgl. zu diesen Punkten die Ausführungen in Kapitel 9.4 –
- Gewährleistung aller vorgeschriebenen Maßnahmen für die Luftreinhaltung und Lärminderung bei allen neuen Bauvorhaben unter Anlegung eines strengen Maßstabes und unter Einschaltung der E- und G-Werke in die diesbezügl. Beratung aller Bauwerber mit dem Ziele, neue Beuinvestitionen den Erfordernissen des Umweltschutzes bestmöglich anzupassen.
– Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.0 –

(Antrag Nr. 255 der Gesamtdeutschen Partei vom 11.1.1971, Ziffer 6 + 8)

. . . Die Stadtverwaltung tritt an die Wohnungsgesellschaften, Genossenschaften, Versicherungen und sonstige Besitzer oder Verwalter von Wohnblocks heran mit der Bitte:

- Keine weiteren Umstellungen auf Ölheizungen vorzusehen bzw. in den einzelnen Mietwohnungen zu genehmigen.
- Vorhandene Kohle- und Ölheizungen (Blockheizungen) auf saubere Brennstoffe umzustellen bzw. bei Einzelheizungen die Mieter zur Umstellung zu bewegen.
– vgl. zu diesen Punkten die Ausführungen in Kapitel 9.4 –
- Die Aktion ist mit öffentlichen Aufklärungsmaßnahmen auf breiter Basis und gezielter Beratungstätigkeit der Stadtwerke zu verbinden.
– vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.2. –

(Antrag Nr. 285 der Gesamtdeutschen Partei vom 14. 5. 1971, Ziffer 1a,b)

3. Bereich Lärmbelästigung

*Zur Verminderung
des
Verkehrslärms*

... Eindämmung des Durchlaufverkehrs in Wohngebieten durch geeignete direkte und indirekte Maßnahmen zur Verkehrsregelung und -ordnung mit dem Ziele einer Minderung der Immissionen aus Kfz. und der Lärmbelästigung in Wohngebieten.

Verbesserung des Verkehrsflusses auf Bundes-, Landes- und sonstigen Hauptverkehrsstraßen durch Park- und Anhalteverbote sowie sonstige Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -ordnung, um eine verbesserte Grundlage für andere zu gewinnen.

*(Antrag Nr. 255 der Gesamtdeutschen Partei vom 9. 1. 1971, Ziffer 3a,b)
Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.5.*

... Für das Stadtgebiet ist ein Verzeichnis der Wohnstraßen anzulegen, in dem alle Straßen mit ausschließlichem oder stark überwiegendem Wohncharakter nach dem tatsächlichen gegenwärtigen Stand aufgeführt werden.

*(Antrag Nr. 285 der Gesamtdeutschen Partei vom 14. 5. 1971, Ziffer 2)
Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.5.*

*Zur Verminderung
des
Fluglärms*

... Das Wirtschaftsamt wird beauftragt, bei der Flughafen München GmbH die fortlaufende Messung der bei Starts und Landungen auf die Stadt niedergehenden Düsenabgase zu erwirken.

*(Antrag Nr. 254 der SPD-Fraktion vom 4. 1. 1971, Ziffer 4)
Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.3*

... Zur Eindämmung des nächtlichen Fluglärms in der Umgebung des Flughafens. Zahlenmäßige Feststellungen über den Nachtflugverkehr, wie er sich aufgrund der neuen Bestimmungen entwickelt, und ggf. Folgerungen für weitere Einschränkungsmaßnahmen.

*(Antrag Nr. 255 der Gesamtdeutschen Partei vom 9. 1. 1971, Ziffer 7)
Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.3*

... Zur Minderung des Fluglärms beantragt die Stadtverwaltung bei den zuständigen Stellen folgende Maßnahmen:

- Aussparung des Stadtgebietes von Flügen, die Überschallknall hervorrufen,
- Unterlassung von Flügen mit übermäßiger, technisch vermeidbarer Lärmentwicklung, z.B. von Stadtrundflügen mit veraltetem Fluggerät,

- Unterlassung von Hubschrauberflügen zur Verkehrserkundung über dem Stadtgebiet außer in Sonderfällen besonderer Ereignisse (z.B. Massenkundgebungen), Ersatz z.B. durch Kontaktzählungen und Fernsehagen.

*(Antrag Nr. 285 der Gesamtdeutschen Partei vom 14. 5. 1971, Ziffer 3)
Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.5*

4. Im Wasser / Boden

... Zum Schutz des Bodens und des Grundwassers Überprüfung der Lagerung von Heizöl in Fluren und Kellern sowie von ungenügend gesicherten Öltanks früherer Bauart im Erdboden mit dem Ziele, den Eigentümern Auflagen für eine ordnungsgemäße Lagerung zu machen.

*(Antrag Nr. 255 der Gesamtdeutschen Partei vom 9. 1. 1971, Ziffer 5)
Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 9.0*

5. Zur Information der Öffentlichkeit

... die Messungsergebnisse der Öffentlichkeit in regelmäßigen Abständen bekanntzugeben;

*(Antrag Nr. 254 der SPD-Fraktion vom 4. 1. 1971, Ziffer 2b)
Vgl. hierzu Ausführungen in Kapitel 9.2*

6. Zum Vollzug der Maßnahmen

... Über die Erledigung der Aufträge ... haben die Referate vierteljährlich, erstmals zum 15. April 1971 zu berichten.

*(Antrag der SPD-Fraktion vom 4. 1. 1971, Ziffer 5)
siehe hierzu Beschlußvorschlag
Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 10*

III.

Bezug zu
anderen
Anträgen und
Vorlagen

In den zurückliegenden zwei Jahren wurde eine Reihe weiterer Anträge und Vorlagen vom Stadtrat behandelt, die hier nochmals in Erinnerung gerufen werden. Die gefaßten Beschlüsse werden stichwortartig beigegeben.

Vorlage des
Stadtentwicklungs-
referats

„Anschluß von Nachbargemeinden an die Müllverbrennungsanlagen der Landeshauptstadt München“

Beschluß des Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsausschusses vom 13. 5. 1971.

Beschluß: Einer Reihe von Umlandgemeinden werden für die nächsten Jahre 5% der Kapazität der städtischen Müllverbrennungsanlagen zur Verfügung gestellt.

Nr. 278
CSU-Fraktion
22. 3. 1971

„Verbesserung der Straßenreinigung in München“

noch nicht behandelt

Nr. 251
CSU-Fraktion
25.11.1971

„Verwendung von Spikes-Reifen“
Beschluß der Vollversammlung am 10. 3. 1971

Beschluß: Spikes-Reifen verursachen Schäden in Höhe von 6,5 Mill. DM jährlich. Sie verschmutzen das Oberflächenabflußwasser. Der Herr Oberbürgermeister möge beim Deutschen Städtetag und beim Bundesverkehrsminister vorstellig werden, um eine weitgehende Einschränkung in der Verwendung von Spikes-Reifen zu erwirken.

Nr. 243
GDP
7. 11. 1970

„Berücksichtigung von Einwohnerzahl und Umweltschäden im Regierungsprogramm der Bayerischen Staatsregierung 1971/1975“

Beschluß der Vollversammlung am 18. 1. 1971

Beschluß: Von den entwickelten Grundsätzen wird Kenntnis genommen. Hier sind besonders die Ausführungen zum Wachstum und die Maßnahmen zur Wachstumsverlangsamung bedeutsam.

Nr. 241
CSU-Fraktion
5. 11. 1970

„Abgasentwicklung bei städtischen Kraftfahrzeugen“

Beschluß der Vollversammlung am 18. 11. 1970

Beschluß: Der Stadtrat nimmt von den Ausführungen Kenntnis und erklärt sich mit der Überprüfung der städt. Fahrzeuge auf ihren CO-Gehalt durch die Vergabestelle 12 im Zuge der § 29-Überprüfung einverstanden. Für die Beschaffung der notwendigen Prüfgeräte werden 3.500 DM bereitgestellt.

Nr. 234
SPD-Fraktion
20. 10. 1970

„Bekämpfung des Großstadtlärms“

Beschluß der Vollversammlung am 16. 12. 1970

Beschluß: In der Straßenverkehrszulassungsordnung sollen die Lärmemissionen vor allem von Mopeds und Motorrädern verschärft werden. KFZ-Steuer-System soll ruhig laufende Motoren begünstigen. Die Emissionsrichtwerte im Baulärmgesetz sollen verschärft werden. Die Lokalbaukommission soll bei der Vorlage von Baugesuchen auf lärmarme Baumaschinen hinwirken. Presse- und Informationsamt startet eine Aufklärungsaktion.

Nr. 224
SPD-Fraktion
14. 9. 1970

„Großaktion der Münchner Bürger zur Entrümpelung und Sauberhaltung der Münchner Park- und Waldgebiete“

Beschluß der Vollversammlung am 10. 3. 1971

Beschluß: Die Aktion wird gebilligt. Im Haushalt 1971 werden 35.000 DM bereitgestellt. Das Presse- und Informationsamt klärt auf.

Nr. 189
SPD-Fraktion
10. 3. 1970

„Verminderung des Fluglärms über der Region München“

Beschluß der Vollversammlung am 3. 6. 1970

Beschluß: Messungen des Lärms. Vom Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr soll bereits vor der Verabschiedung des Fluglärmgesetzes eine Fluglärmkommission eingerichtet werden.

Nr. 165
CSU-Fraktion
16. 12. 1969

„Reinhaltung der Großstadtluft“

Beschluß der Vollversammlung am 29. 7. 1970

Beschluß: Die Stadt München tritt über den Bayerischen Städteverband und den Deutschen Städtetag an den Bundesminister für Verkehr heran, um eine Senkung der geltenden Emissionsbestimmungen für KFZ und die Unterstützung von Entwicklungen abgasfreier Motoren zu erreichen. Die Entwicklung von Elektrofahrzeugen soll verfolgt werden. Eine Marktanalyse des städtischen Fahrzeugbedarfs soll den Herstellern abgasfreier Fahrzeuge einen Anhalt über die Verkaufschancen geben.

*Initiative des
Stadtentwicklungs-
referates
7. 5. 1969*

„Gründung eines Zweckverbandes zur Sondermüllbeseitigung“

Beschluß der Vollversammlung vom 15. 5. 1969

Beschluß:

1. Die Landeshauptstadt erklärt sich grundsätzlich bereit, dem zu gründenden Zweckverband „Sondermüllbeseitigung Bayern-Süd“ beizutreten. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, eine entsprechende Erklärung der Regierung von Oberbayern gegenüber mit dem Vorbehalt einer endgültigen Entscheidung des Stadtrats abzugeben.

2. Das Direktorium-Investitionsplanungs- und Olympiaamt als federführende Stelle im städt. Arbeitskreis „Sondermüllbeseitigung“ wird beauftragt, für die Landeshauptstadt an den Gründungsverhandlungen bei der Regierung von Oberbayern teilzunehmen, nach Abschluß der Verhandlungen dem Stadtrat erneut zu berichten und dessen Entscheidung herbeizuführen.

Nr. 93
GDP
23. 10. 1969

„Lärmkommission für den Flughafen München Riem“

*Beschluß der Vollversammlung am 29. 1. 1969 und des
Kreisverwaltungs- und Polizeiausschusses vom 5.3.1970*

Beschluß: Die örtliche Kommission soll prüfen, ob eine nach dem Frankfurter Beispiel gebildete Kommission erfolgversprechende Arbeit leisten kann.

KAPITEL (3)

KLÄRUNG DES BEGRIFFES „UMWELT“

Unscharfer Begriff

Die Begriffe „Umwelt“ und „Umweltschutz“ sind unscharf. Die Diskussion der sog. „Umweltprobleme“ in den Massenmedien, in der Öffentlichkeit und im Bereich der Politik brachte eine weitere Verunklarung. Immer neue Themen wurden auf das publikumswirksame Vehikel „Umweltschutz“ aufgeladen.

So versuchen heute viele,

den Naturschutz ebenso wie die menschenwürdige Wohnung,

das gepflegte Stadtbild ebenso wie **zusatzstoffarme** Nahrung,

die Wochenenderholung ebenso wie den Stress am Arbeitsplatz,

die Subventionierung der Landwirtschaft ebenso wie die Kritik an den Verdichtungsräumen

in den Begriff „Umwelt“ einzureihen. Damit wird die Debatte im „Umweltschutz“ mit beinahe allen Problemen der menschlichen Existenz überfrachtet.

Überfrachtete Diskussion

Derart ausgeweitete Begriffe werden erfahrungsgemäß zu Leerformeln. Sie eignen sich einige Zeit für eine euphorische Diskussion, werden alsbald zerredet und hinterlassen nur wenig konkrete politische Maßnahmen. Nicht zuletzt deshalb droht die sehr lebhaft geführte Diskussion um einen verbesserten Umweltschutz der letzten Jahre bereits zu ermüden, bevor sie überhaupt zu wirksamen Aktionen und Gesetzgebungen geführt hat.

Thematische Eingrenzung

Der Begriff „Umwelt“ wird im Vortrag daher auf seinen zentralen Aspekt und sein ursprüngliches Anliegen zurückgeführt. Ursprünglich und zutreffenderweise war die Sorglosigkeit einer sich weiter technisierenden und automatisierenden Industriegesellschaft gegenüber ihren natürlich biologischen Lebensgrundlagen auslösender Anlaß.

Der Mensch gibt über seine vermehrten technologischen Möglichkeiten zunehmend mehr Schadstoffe in Form von Abwässern, Abfällen, Abgasen, chemischen Produkten und Lärm an die natürlichen Teilsysteme seiner Umwelt, also an Luft, Boden, Wasser und Vegetation ab. Die veränderten Teilsysteme wirken ihrerseits direkt oder indirekt (über Reaktionsprodukte der Teilsysteme untereinander) auf den Menschen zurück und wirken biologisch auf seine Anpassungsfähigkeit (vgl. Graphik in der Beilage 2).

Eine direkte Rückwirkung ist beispielsweise die Beeinträchtigung der Atmungsorgane durch hohe Schadgaskonzentrationen in der Atemluft. Indirekt, also erst nach Reaktionen der natürlichen Teilsysteme wirkt hingegen die verunreinigte Luft über eine vermehrte Wolkenbildung, eine reduzierte Sonnenscheindauer, weniger Ultraviolettstrahlung auf die Gesundheit des Menschen.

Der Begriff „Umwelt“ wird im Nachfolgenden auf den Reaktionszusammenhang zwischen dem soziotechnischen Teilsystem der menschlichen Existenz mit den natürlichen Teilsystemen seiner Umwelt und den sich daraus ergebenden schädlichen Rückwirkungen auf seinen biologisch weitgehend determinierten Organismus beschränkt bleiben.

Die Kurzfassung dieser eingegrenzten Definition des Begriffs Umwelt lautet also:

„Systemzusammenhang zwischen den technischen Einwirkungen des Menschen auf die natürlichen Teilsysteme und deren Rückwirkung auf seine biologische Existenz“

Räumliche Eingrenzung

Der Systemzusammenhang in der Umweltproblematik läßt sich räumlich eigentlich nicht begrenzen. Nachbarstaaten, die einen abwasserbeladenen Fluß über die Grenze schicken, Ölpest, die an entfernten Badestränden auftritt; Giftstoffe, die aus einer ungeordneten Mülldeponie einer anderen Gemeinde in das eigene Wasserschutzgebiet einsickern; Abgase, die der Wind über viele Kilometer in ein Wohngebiet trägt, Luft- und Lärmbeeinträchtigungen durch das Kraftfahrzeug, die auf ein Verhalten unseres Gesellschafts- und Wirtschaftssystem zurückgehen.

Die Umweltbelastung läßt sich also nicht innerhalb von Verwaltungsgrenzen behandeln. Übergemeindliche, nationale und internationale Zusammenarbeit ist notwendig und eigentlich Voraussetzung für jede Umweltmaßnahme einer einzelnen Gemeinde im Rahmen ihres insoweit jedenfalls zufälligen Gebietszuschnittes.

Trotzdem wäre es billig und wenig zweckmäßig, alles nur im nationalen oder gar weltweiten Rahmen bearbeiten zu wollen und hierauf zu verweisen; denn die Umweltbelastung hat durchaus lokale oder regional unterschiedliche Ausprägungsformen. Die Dunstglocke über den Stadtregionen, der Lärm in den Hauptverkehrsstraßen, die Müllbeseitigung im ländlichen Raum, die brachfallenden landwirtschaftlichen Nutzflächen in den Mittelgebirgen, die Eutrophierung der Seen im Alpenvorland, die Schädigung der Vegetation in den Revieren des Braunkohlentagebaus, die Verwendung von Fungiziden und Pestiziden in Gebieten mit landwirtschaftlicher Intensivkultur oder die Aufheizung der Gewässer an Standorten von Kernkraftwerken stellen Aufgaben, die ein differenziertes Instrumentarium und ein örtlich unterschiedliches Eingreifen erfordern.

Und weiter:

Stadtregionen prägen ihr ökologisches System besonders deutlich. Die Grenzen der Kernstadt oder die Hoheitsgebiete der Regionsgemeinden werden dabei überdeckt. Die Regionseinheit tritt auch bei ökologischer Betrachtung deutlich hervor, insbesondere hier in München, wobei allerdings manche Einflüsse, wie abwasserbeladene Flüsse oder ausschwärmende Naherholungssuchende auch auf benachbarte ökologische Systeme übergreifen.

Deshalb ist es gerechtfertigt, die Grundsatzstudie über die Umweltbelastung auf die Region München zu beziehen. Eine Beschränkung auf die Kernstadt läßt sich nicht begründen.

Leider mußte sich die praktische Arbeit auf das Stadtgebiet beschränken. Für das Umland fehlten die wichtigsten Daten. Um zu den gesetzten Terminen zu Ergebnissen zu kommen, konnte in eine enge Zusammenarbeit mit den verschiedenen im Vollzug befaßten außerstädtischen Dienststellen nicht eingetreten werden. Schließlich werden die angeregten Maßnahmen auf den erarbeiteten Grundlagen auch nur für die Stadt München beschlossen werden können. Diese Umstände, die die Erkenntnisgrundlagen schwächen, werden bei der weiteren Arbeit zu beachten sein. Jedenfalls zeigt die Bearbeitung der Aufgaben eines wirkungsvolleren Umweltschutzes besonders deutlich, wie notwendig die Einführung der „Region“ als Planungs- und Vollzugskörperschaft wäre.

Sachliche Eingrenzung

Schließlich erfährt die Darstellung der Umweltproblematik im Raum München auch noch eine sachliche Beschränkung auf die wichtigsten Teilprobleme.

Die nachfolgende Situationsanalyse (Kapitel 4) weist nach, daß das Umweltproblem Nr.1 in München die starke Luftverunreinigung ist. Ebenfalls gravierend ist die Belästigung durch Lärm. Im Vergleich zu anderen Verdichtungsräumen treten die Wasser- und Abwasserprobleme und das der Müllbeseitigung demgegenüber zurück. Die Teilbereiche „Boden“ und „Vegetation“ spielen vor allem im Umlandbereich eine Rolle. Sie können in dieser Vorlage nur am Rande behandelt werden. Das Problem einer biologisch einwandfreien Nahrung ist aufgrund der großen Verflechtung in der Produktion und in der Vermarktung auf regionaler Ebene zwar darstellbar, aber durch die Stadt entscheidend nicht zu beeinflussen.

Großräumige klimatische, meteorologische und hydrologische Betrachtungen des ökologischen Systems sprengen ebenfalls den gesetzten regionalen Rahmen.

Daraus ergibt sich eine Schwerpunktbildung in den Teilbereichen „Luft“ und „Lärm“, eine weniger ausführliche Behandlung der Teilbereiche „Wasser“ und „Müll“ und eine vorläufige Ausklammerung der für den Umlandbereich und die Fortschreibung des Regionalentwicklungsplans sehr wichtigen Teilbereiche „Boden“ und „Vegetation“.

Diese Einschränkungen sollen eine Konzentration der begrenzten personellen Kapazität und der Finanzmittel auf die wesentlichen Probleme der Umweltverbesserung fördern. Sie sollen außerdem eine Verzettelung der hiermit eröffneten öffentlichen Diskussion vermeiden helfen.

KAPITEL (4)

RÜCKBLICK AUF DIE DISKUSSION ÜBER EINEN VERSTÄRKTEN UMWELTSCHUTZ

Botschaft des Präsidenten der USA

Die Botschaft des amerikanischen Präsidenten Nixon vom 8. 2. 1971 an die Nation hat weltweites Aufsehen erregt. Erstmals in der Geschichte hat der Präsident einer Großmacht das Thema „Umweltschutz“ in die Liste der erstrangigen gesellschaftspolitischen Aufgaben erhoben. Erstmals wurden für den größten Industriestaat umfassende und zuverlässige Zahlen über das Ausmaß der Umweltschäden vorgelegt. Erstmals wurden die Grundzüge eines umfangreichen und langfristigen Programmes zur Verbesserung der natürlichen Lebensgrundlagen vorgestellt. Es ließ erkennen, daß die markierte Aufgabe nicht nebenbei, sondern nur durch tiefgreifende und systemgrundsätzliche Umschichtung in den bisher gesetzten Stellenwerten (Prioritäten) der nationalen Aufgaben verwirklicht werden kann.

Die nachfolgenden und dann den Vollzug einleitenden präzisierten Programme fanden dann jedoch schon nicht mehr den ungeteilten Beifall. Denn sie griffen in Privilegien ein, verteilten öffentliche Mittel für ungewohnte Aufgaben und machten Auflagen, die durch ihre systemeingreifenden Auswirkungen auf den Widerstand betroffener Interessengruppen stießen.

Europäisches Naturschutzjahr

Das Jahr 1970 wurde vom Europarat zum Europäischen Naturschutzjahr deklariert. Der ehemals nur konservierende Naturschutz ergriff die neue Aufgabe. Festakte, Reden, Proklamationen und eine Überfülle von sich ähnelndem Schrifttum waren die Bilanz dieses Jahres. Allseits wurde beteuert, daß auf die vielen Worte nun die Taten folgen müßten.

Kommission der Vereinten Nationen und der EWG

Die Vereinten Nationen und die Europäische Gemeinschaft befaßten mehrere Kommissionen mit dem Thema des Umweltschutzes. Symposien und Kongresse wurden abgehalten, Forschungsaufträge vergeben und Berichte verfaßt. Weitere Forschungsprogramme ergaben sich daraus. Den zuständigen Regierungen wurden die Erfahrungen zugeleitet. Anstatt zu klärenden Entscheidungshilfen beizutragen, haben alle diese Initiativen bisher nur das erkennbare Ergebnis gebracht, die beinahe unlösbar erscheinende Kompliziertheit des Problems sichtbar zu machen.

Wissenschaftler klagen an

Hat sich die Hoffnung, über mehr Wissenschaft zu konkreten Maßnahmen zu gelangen, erfüllt?
Bisher im politischen Bereich nicht bekannte Wissenschaftler, Mediziner, Biologen, Hydrologen, Bakteriologen, Ökologen oder Hygieniker meldeten

sich zu Wort. Sie gaben alarmierende Zahlen und Forschungsergebnisse bekannt, stempelten eine Stadt zur schmutzigsten, einen Fluß zum verunreinigtsten, widersprachen sich in den tragbaren Toleranzgrenzen und konnten schließlich nur wenig belegte Erkenntnisse über die tatsächlichen biologischen Schädigungen des menschlichen Organismus vorweisen. Statistiker warteten mit Statistiken über die Häufigkeit von Krankheiten und Todesursachen auf. Konservatoren und Denkmalspfleger brachten die zerstörerische Wirkung der aggressiven Luft an Kunstdenkmälern ins Gespräch. Erfinder boten umweltfreundliche Technologien an. Die Wirtschaft sieht mehr und mehr ein neues Betätigungsfeld für freie Forschungs- und Planungskapazitäten.

Massenmedien und Industrie greifen das Thema auf

Presse, Rundfunk und Fernsehen bemächtigten sich des Themas. Die Zahl der Mitteilungen, Hörbilder und Filme steigerte sich.

Große Konzerne und Interessenverbände der Industrie befaßten nicht nur ihre Public-Relations-Abteilungen mit diesem Problem. Sie drehten auch Filme, finanzierten Tagungen, benützten Eröffnungsreden von Messen und änderten den Tenor ihrer Werbung auf Umweltproblematik.

Bürgerinitiativen

Schließlich regte sich auch die Initiative und das Verantwortungsbewußtsein des Bürgers. Er erstattete Anzeige gegen Unbekannt, radelte mit Gasmaske durch die stickige Luft, schrieb Leserbriefe, beteiligte sich an Demonstrationen, besuchte Arbeitskreise, gründete Bürgerinitiativen und Aktionskomitees und ging auch manchmal mit eigenem guten Beispiel voran.

Auch in München ein öffentliches Thema

Auch in München war dies nicht anders. Die Stadtratsfraktionen brachten etwa 18 Anträge mit über 70 Punkten in knapp zwei Jahren ein. Die Süddeutsche Zeitung berichtete in den letzten Monaten in rasch zunehmender Folge über Themen der Umweltverschmutzung. Der Bund Naturschutz richtete ein Beschwerdetelefon ein und erhielt in wenigen Monaten mehrere 1000 Anrufe. Verschiedene Wissenschaftler unterstrichen mit ihrer Autorität aufrüttelnde Zahlen über das Ausmaß der Umweltverseuchung. Eine Akademie für Umweltschutz mit Standort in München wurde angeregt. An der Technischen Universität soll der Studiengang eines Ökologen und Umweltplaners eingerichtet werden. Das Münchener Forum gründete einen Ausschuß.

Eine große Zahl einzelner Bürger engagierte und exponierte sich. Die Parteien richteten Arbeitskreise ein. Viele bemühen sich um eine Wohnung am Stadtrand, um der schlechten Luft im Stadtzentrum zu entfliehen. Freiwillige Vergaserkontrollen hatten ein erfreuliches Echo.

Trügerische Einigkeit?

Das Referat hat betont auf diese offensichtliche durchgehende Übereinstimmung im Grundsätzlichen hingewiesen. Es ist sich bewußt, daß nur eine solche Übereinstimmung wie in Amerika die Grundlage für konkrete Maßnahmen bilden kann, daß aber andererseits nur einschneidende Maßnahmen Abhilfe bringen. Die Formulierungen des Referates wollen diesem Ziel dienen.

KAPITEL (5)

GRUNDEINSTELLUNGEN ZUM UMWELTSCHUTZ

Versuch einer technischen Lösung des Problem

Bis zum Eintritt in das technische Zeitalter verfügte der Mensch nur über wenige Mittel, wider die Natur zu handeln. Die Technik hingegen gab ihm Möglichkeiten einer unbegrenzten Ausbeutung und Belastung der natürlichen Lebensgrundlagen. Der Glaube an die Unerschöpflichkeit der natürlichen Reserven und an die Regenerationsfähigkeit des ökologischen Systems wurde in die technische Zeit herübergerettet.

Die technischen Erfolge führten nun zu einem unerschütterlichen Glauben daran, unerwünschte Folgen der Technisierung wiederum durch technische Abhilfemaßnahmen auszugleichen. Dabei wurde übersehen, daß die technische Beseitigung von Umweltschäden stets wiederum eine Kette von meist nicht, jedenfalls nicht zur Gänze, übersehbaren Folgewirkungen nach sich zieht oder nach sich ziehen kann.

Beispiele:

Der Anteil an Giftstoffen, z.B. der sich über die heute gebräuchlichen Klärverfahren nicht ausscheiden läßt, wächst ständig an. Die nicht abgebauten Gifte sammeln sich in den Seen und Ozeanen, verändern dort die **Lebewelt** und zerstören somit eine Nahrungsmittelreserve, auf die der Mensch vielleicht schon in 20 Jahren existenziell angewiesen sein wird.

Oder ein anderes Beispiel:

Die technische Beseitigung der „natürlichen Feinde“ in einer Artengemeinschaft, die einer Art das Wuchern erlaubt, bedingt einen immerwährenden Eingriff von außen zur Stabilisierung des biologischen Ungleichgewichts. So müssen zum Schutz von Getreidemonokulturen stets neue Pflanzenschutzmittel eingesetzt werden.

Mutationen im Erstbestand lassen jedoch allmählich Schädlingsarten entstehen, die dem technischen Gift gegenüber resistent sind. Neue technische Gifte müssen erfunden werden. Diese Gifte sind über biologische Vorgänge meist nicht abbaubar. Sie addieren sich in ihren Konzentrationen über die Jahre hinweg auf. Bisher als unschädlich eingeschätzte technische Substanzen zeigen nach Jahren ab einer bestimmten Konzentration plötzlich Schadenswirkungen. Die Fachsprache hat hierfür den Begriff „Langzeitwirkung“ geprägt. Außerdem führen Kombinationen von technischen Substanzen, deren Einzelkomponenten als harmlos gelten, untereinander zu Reaktionen mit gefährlicher Schadenswirkung. Diese sog. „Synergismen“ sind bisher ebenfalls nur wenig erforscht.

Die wenigen bekannten Beispiele von Langzeitwirkungen und Synergismen reichten jedoch auch, um die Technologieglaubigkeit im Umweltschutz immer mehr zu erschüttern. Die unerwartet auftauchenden Erfahrungen über bisher unbekanntes Folgewirkungen technologischer Stabilisierungsversuche im Umweltschutz haben vorsichtig gemacht.

*Versuch der
rationalen
Lösung des
Problems*

Da die Natur nicht unerschöpflich ist, neue Techniken neue Umweltprobleme schaffen, ein Weg zurück zur Natur für den Menschen utopisch anmutet, mit einer Anpassung der biologischen Konstitution des Menschen an eine gestörte Umwelt nur über sehr lange Zeiträume zu rechnen ist, eine Rückkehr zur ländlichen Siedlungsweise unter gegenwärtigen Verhältnissen unwahrscheinlich ist, dürfte die Lösung nur aus einer rationalen Gesamtbetrachtung heraus zu finden sein. Auf dieser Basis kann man einige Grundsätze für eine Abhilfestrategie im Umweltschutz ableiten:

1. Da die schädigenden Einflüsse einer biologisch gestörten Umwelt auf den Menschen unbestreitbar sind, definierbare Toleranzgrenzen jedoch zur Zeit nicht angegeben werden können, muß die Belastung der Umwelt ohne Rücksicht auf Grenzwerte so weit wie möglich reduziert werden. Deshalb sind Handlungen, die Schäden vermeiden, höher zu bewerten als Maßnahmen zu ihrer nachträglichen Beseitigung (Prinzip der Belastungsverhütung).
2. Voraussetzung für rationales Handeln des einzelnen ist die Einsehbarkeit in die Konsequenzen der eigenen Handlung, Kenntnisse über die weitverzweigten Systemzusammenhänge des Umweltschutzes müssen also mehr als bisher verbreitet werden (Prinzip der Aufklärung).
3. Die der Verursachung folgende Anlastung von Umweltschäden muß so weit wie möglich durchgesetzt werden (Anlastungsprinzip).
4. Unvermeidbare Schadstoffabgaben an die Umwelt sollten auf biologischem Wege abbaubar oder auf technischen Wege wiederverwendbar gemacht werden (Wiederverwendungsprinzip).

KAPITEL (6)

AUSMASS DER GEGEWÄRTIGEN UND KÜNFTIGEN BELASTUNG DER UMWELT IN MÜNCHEN

Unzureichende Datenquellen

Für eine differenzierte Analyse der Umweltbelastung in München reichen die vorhandenen Daten nicht aus. Das ergibt sich aus einer einschlägigen Untersuchung, die als Anlage 3 und 9 dieser Untersuchung beiliegt. Die wesentlichen Ergebnisse seien hier der leichteren Lesbarkeit wegen auszugswise dargelegt.

Es kann festgestellt werden, daß Messungen über das Ausmaß der Lärm-
belästigung hier in München noch fehlen. Die Messungen über die Luft-
verunreinigung sind unvollständig, müssen meßmethodischer ausgebaut
und einer räumlich detaillierten Interpretation zugänglich gemacht wer-
den. Auch über den Umfang des Anfalls an Müll, beschrieben nach ver-
schiedenen Müllarten, würde man sich bessere Daten wünschen.

Genauere Analysen führen zu keinen grundsätzlich neuen Erkenntnissen

Das Referat ist überzeugt, daß trotzdem die in den folgenden Abschnitten
genannten Zahlen für eine Situationsanalyse genügen, um die erforderli-
chen Argumente zur Rechtfertigung von Maßnahmen im Bereich des Um-
weltschutzes zu liefern. Verfeinerte Analysebefunde würden die Probleme
zwar besser quantifizieren, *grundsätzlich aber keine neuen Erkenntnisse
bringen.*

Trendprognosen

Soweit Prognosen gewagt werden, handelt es sich um sog. „status quo –
Prognosen“, die den gegenwärtigen Gang der Entwicklung in die Zukunft
fortschreiben. Sie entwerfen ein Bild von künftigen Zuständen, wie sie
ohne steuernde Eingriffe eintreten würden.

*Analyse der
Luftverunreini-
gung*

**6.1 Luftverunreinigung
(vgl. Beilage (3))**

*Zusammenstellung
der Schadstoffe*

Die wesentlichen luftverunreinigenden Schadstoffe sind:

- ▣ Kohlenmonoxyd (CO)
- ▣ Nitrose Gase (NO_x)
- ▣ Schwefeldioxyd (SO₂)
- ▣ Kohlenwasserstoffe (C_mH_n)
- ▣ feinverteiltes Blei (Pb)
- ▣ Stäube

Andere Schädgase wie Chlorwasserstoff, Fluorwasserstoff, Schwefelwasserstoff, Ozon und Kohlendioxyd werden nicht behandelt. Sie entstammen hauptsächlich aus industriellen Produktionsanlagen, die in München kaum vorkommen. Diese Schädgase werden zur Zeit in München auch nicht gemessen. Zur Sicherheit sollte ihre Konzentration jedoch künftig wenigstens an einer Dauermeßstelle registriert werden.

Emissionsquellen

Die wichtigsten Emissionsquellen für die Luftverunreinigung sind:

- ▣ Otto- und Dieselmotoren
- ▣ Hausfeuerungen,
- ▣ Heiz- und Müllkraftwerke und Produktionsanlagen des Gewerbes und der Industrie.

Schwefeldioxyd und ein kleinerer Teil der nitrosen Gase, sowie der größere Teil des Staubes stammen aus Feuerungsanlagen. Die anderen Gase gehen ausschließlich auf den KFZ-Verkehr zurück.

Die Gesamtbelastung der Münchener Luft mit Schadstoffen geht zu mehr als 90% auf den Kraftfahrzeugverkehr zurück.

*Kohlenmonoxyd
(CO)*

Kohlenmonoxyd entsteht bei unvollständiger Verbrennung von Benzin. Die Menge ist stark abhängig vom Fahrverhalten. Je schlechter die Vergasereinstellung, je ungleichmäßiger die Fahrweise, je stockender der Fahrtablauf und je höher die Verdichtung des Motors, um so höher ist die CO-Emission pro Fahrkilometer,

Im Jahr 1970 ergab sich in München eine mittlere tägliche Fahrtenzahl (zwischen 6 und 22 Uhr) von etwa 1.000.000 Fahrten. Dabei wurden pro Tag etwa 2.350 t CO in die Luft entlassen. Zu Zeiten des Spitzenverkehrs weicht dieser Wert nach oben ab.

*Konzentration
des CO*

Die Kurzzeitmessungen an 31 Meßpunkten innerhalb des Stadtgebietes zeigten im Zeitraum April 1969 bis März 1971 eine mittlere CO-Konzentration von etwa 20 ppm (Teilchen pro Millimeter) über 24 Stunden an. Etwa 6% der gemessenen Einzelwerte überschritten im Winter 1969/70 die Grenze von 50 ppm, dem höchstzulässigen Richtwert. Dieser Wert liegt wesentlich höher als in Frankfurt oder Berlin.

Seit 1967 stieg die CO-Konzentration stark an. Die häufigsten gemessenen Werte lagen im Winter 1967/68 noch unter 10 ppm, im Winter 69/70 jedoch zwischen 10 und 20 ppm. Die Abhängigkeit der CO-Konzentration von der Verkehrsdichte ist eindeutig. Bei schwachem Verkehr liegen die häufigsten Werte unter 10 ppm, bei starkem Verkehr jedoch zwischen 25 und 30 ppm.

Toleranzgrenzen

Für die Bundesrepublik sind bis zur Stunde keine verbindlichen Toleranzgrenzen der CO-Konzentration festgesetzt. Werte über 50 ppm gelten allgemein als gesundheitsgefährdend. Der einzig bekannte Normungsvorschlag lehnt sich an den in Kalifornien gültigen Wert von 30 ppm Dauerbelastung während 8 Stunden an. Den niedrigsten Grenzwert hat Polen mit 0,45 ppm Dauerbelastung festgelegt.

*Schädliche
Auswirkungen*

Kohlenmonoxyd ist ein Atmungsgift. In geringen Dosen erzeugt es Ermüdungserscheinungen und Konzentrationsschwierigkeiten. In stärkeren Dosen entstehen Benommenheit und Übelkeit. Noch höhere Konzentrationen führen zu nachhaltigen Vergiftungen; Die Langzeitwirkung von CO soll nach neueren Untersuchungsbefunden die Arterienverkalkung fördern. Kleine Kinder, alte Menschen, Herz-, Kreislauf- und Lungenkranke sind wesentlich stärker gefährdet.

*Räumliche
Verteilung*

An einzelnen Punkten kommen in München mit Sicherheit Konzentrationen vor, die weit über dem Mittelwert liegen. Die bisher verwandte Meßmethodik läßt verlässliche Aussagen über die räumliche Konzentrationsunterschiede jedoch nicht zu. Einige Stichprobemeßpunkte weisen Mittelwerte von mehr als 30 ppm auf.

*Nitrose Gase
(Stickoxyde
und NO_x)*

Nitrose Gase entstehen bei Verbrennungsvorgängen in Motoren und Feuerungen. Die nitrosen Gase in der Münchner Luft stammen zu 3/4 aus Auspuffgasen und nur zu 1/4 aus Feuerungen. Gegenwärtig entweichen an einem normalen Werktag etwa 105 t nitrose Gase in die Münchner Luft.

*Konzentration
der nitrosen
Gase*

Die Stichproben-Kurzzeitmessungen für nitrose Gase wurden erstmals 1967 aufgenommen. Sie erfolgten unregelmäßig und blieben auf 28 Meßpunkte vorwiegend in der Innenstadt beschränkt. Dauermessungen liegen nicht vor. Die Belastung der Luft durch Stickoxyde hat in München seit 1967 stark zugenommen. Im Winter 1969/70 lagen bereits 14% aller ge-

messenen Werte über dem *MIK-Dauerwert* von 0,5 ppm. Einige Meßstellen weisen Mittelwerte von mehr als 0,5 ppm auf.

Toleranzgrenzen

Die in der Bundesrepublik derzeit gültige Toleranzgränze ist in der VDI-Richtlinie Nr. 2105 geregelt. Danach darf die Konzentration der nitrosen Gase den Dauerwert von 0,5 ppm nicht überschreiten.

*Schädliche
Auswirkungen*

Nitrose Gase sind ein starkes Inhalations- und Atmungsgift. Geringe Konzentrationen reizen Augenschleimhaut und Atemwege. Höhere Konzentrationen führen zu Entzündungen der Atemwege, Störungen des Zentralnervensystems und Lungenödemen. Über die Langzeitwirkungen ist nichts bekannt. Unter dem Einfluß des Sonnenlichts bilden sich sehr aggressive Verbindungen mit Kohlenwasserstoffen, die einen wesentlichen Bestandteil des „smogs“ ausmachen.

*Räumliche
Verteilung*

Über die räumliche Verteilung der nitrosen Gase in München können keine verlässlichen Aussagen gemacht werden. Vermutlich liegen die Werte in den einzelnen Stadtteilen unterschiedlich hoch.

*Schwefeldioxyd
(SO₂)*

Das Schwefeldioxyd entsteht beim Verbrennen von Kohle und Öl. In stark industrialisierten Gebieten ist ein Hauptbestandteil der Luftverunreinigung. In München werden gegenwärtig täglich etwa 120 t SO₂ in die Luft entlassen. Davon entfallen 95% auf die Feuerungen.

*Konzentration
des SO₂*

Die SO₂-Konzentration wird in München seit 1964 an Dauermeßstellen gemessen. Die Meßwerte sind daher besonders verlässlich. Eine längere Zeitreihe liegt vor. Dabei zeigt sich, daß der Schwefeldioxydgehalt der Münchner Luft seit 1964 stetig zurückgegangen ist. Die Meßstelle mit dem höchsten Wert (Innenstadt/Müllerstraße) registrierte im Zeitraum Oktober 1968 bis September 1969 einen Mittelwert von 0,078 mg/m³. München liegt mit diesem Wert weit unter den Werten von Karlsruhe, Mannheim, Ludwigshafen, Berlin, Hamburg, Frankfurt, Wiesbaden und den Ruhrgebietsstädten. Dort treten überall Werte von mehr als 0,1 mg/m³ auf. Die in der Bundesrepublik derzeit geltenden Grenzwerte für Schwefeldioxyd sind in der VDI-Richtlinie Nr. 2108 geregelt. Danach darf die SO₂-Konzentration bei Dauereinwirkung nicht mehr als 0,2 ppm betragen.

*Schädliche
Auswirkungen*

Geringe Konzentrationen reizen Augen, Schleimhäute und Atemwege. Höhere Konzentrationen führen zu Bronchialerkrankungen, Lungenödemen, Magen- und Darmerkrankungen. Bei kleinen Kindern wird das Knochenwachstum herabgesetzt. Die Zahl der roten Blutkörperchen wird verringert. In Verbindung mit Luftfeuchtigkeit entsteht aus SO₂ Schwefelsäure, die Gebäude und Kunstdenkmäler zersetzt.

*Kohlenwasserstoffe
(C_mH_n)*

Kohlenwasserstoffe entstehen bei der unvollständigen Verbrennung von Benzin und Dieselöl. Dabei bildet sich eine ganze Gruppe von rund 40 verschiedenen Substanzen. In München entweichen gegenwärtig täglich etwa 320 t Kohlenwasserstoffe in die Luft. Sie stammen zu 99% von Kraftfahrzeugen.

*Konzentration
bei C_mH_n*

Kohlenwasserstoffe werden in München erst seit 1967 durch Stichproben-Kurzzeitmessungen an etwa 28 Meßpunkten gemessen. Die Meßwerte sind wie bei Kohlenmonoxyd und nitrosen Gasen mit meßmethodischen Fehlern behaftet. Gegenwärtig liegt die mittlere Belastung der Luft mit Kohlenwasserstoffen bei etwa 10 ppm. Die Werte sind seit 1967 stark angestiegen. Einige Meßpunkte zeigen Mittelwerte um 14 ppm.

Toleranzgrenzen

Die Toleranzgrenzen für Kohlenwasserstoffe sind in der VDI-Richtlinie Nr. 2306 geregelt. Die Werte schwanken für die verschiedenen Kohlenwasserstoffe zwischen 0,001 und 50 ppm. Ein Mittelwert für die Kohlenwasserstoffe läßt sich nicht angeben. Einzelkomponentenmessung findet in München nicht statt.

*Schädliche
Auswirkungen*

Kohlenwasserstoffe reizen die Schleimhäute. Höhere Konzentrationen erzeugen Atembeschwerden, Übelkeit, Verdauungsstörungen, Schwindel. Die krebserregende Wirkung von einigen Kohlenwasserstoffen ist nachgewiesen.

*Bleiverbindungen
Pb*

Messungen über den Bleigehalt der Münchener Luft liegen nicht vor. Die öffentliche Diskussion im Umweltschutz hat sich gerade am Bleigehalt stark entzündet. Die Bundesregierung bereitet ein sog. „Bleigesetz“ vor (vgl. Beilage 7). Die medizinischen Experten sind sich über die Schadenswirkung von Blei jedoch nicht einig, schätzen zudem zu einem Teil die Schadenswirkung relativ gering ein. Sicher ist, daß die Toxizität von Blei nicht größer sein dürfte als die der übrigen Schadgase. Die Entbleiung des Benzins, so wird zudem — wohl gesichert — befürchtet, führt zu stärkeren Emissionen anderer Schadstoffe. Isolierte Maßnahmen zur Beseitigung des Bleis sind daher in den Maßnahmenkatalog in Kapitel 9 nicht aufgenommen.

Fassen wir bis hierher zusammen, dann ist mit der Bekämpfung einzelner Komponenten der Luftverunreinigung offensichtlich wenig, wenn nicht sogar überhaupt nichts erreicht. Es muß eine Verminderung der gesamten Schadstoffbelastung angestrebt werden.

Staub

In München werden gegenwärtig etwa 200 t Schwebeteilchen in die Luft entlassen. Aufwirbelungen vom Boden sind darin nicht enthalten. Die Quellen sind je zur Hälfte

- Feuerungen und
- Kraftfahrzeuge.

Staub wirkt in erster Linie belästigend. Er ist aber auch ein ernsthaftes Lungengift. Für eine Reihe anderer Giftstoffe ebnet er den Eintritt in die Lunge.

Inversionen

Die topographische und klimatische Situation in München läßt an 78% aller Tage sog. „Inversionen“ entstehen. Es handelt sich um besonders stabile Luftschichtungen mit einer Sperrschicht in etwa 100 bis 150 m Höhe. Die Windgeschwindigkeiten liegen unter 2m/sek. Ein Austausch mit den höheren Luftschichten findet nicht statt. Schadgase addieren sich also während der Dauer solcher Inversionen rasch auf. In der winterlichen Jahreszeit können Inversionen über Tage und Wochen erhalten bleiben. Leider liegen keine Schadgasmessungen für Inversionstage vor. Mit Sicherheit würden bei solchen Wetterlagen die Mittelwerte erheblich überschritten.

Fazit

Mit Ausnahme des Schwefeldioxyds ist in München eine rasche Zunahme aller wichtigen Schadgase in der Luft zu beobachten. Ein beachtlicher Prozentsatz der Meßwerte übersteigt bereits die zulässigen Toleranzgrenzen. Ursache dieser Zunahme ist einzig und allein der KFZ-Verkehr. Besonders erschwerend wirkt die hohe Inversionshäufigkeit. Würden spezielle Meßergebnisse für Inversionswetterlagen vorliegen, würden die Toleranzgrenzen mit Sicherheit noch häufiger überschritten. Gleiches gilt für die räumlichen Unterschiede, die aus den vorliegenden Meßwerten ebenfalls nicht schlüssig nachgewiesen werden können.

Prognose der Luftverunreinigung

II.

Nach diesen Ausführungen erhält der Versuch einer Prognose der Schadstoffbelastung der Münchener Luft bis zum Jahre 1985 besondere Bedeutung. Die Prognose kann auf die Emissionsquelle Kraftfahrzeug beschränkt werden. Eine Prognose für Feuerungen ergibt nämlich, daß sich die Schadstoffemissionen aus dieser Verunreinigungsquelle weiter verringern werden.

Langfristige Prognosen für die Schadstoffbelastung sind bisher methodisch nicht ausgearbeitet. Das Referat hat hier Neuland betreten. Es stellt sich damit gleichzeitig der Diskussion. Zwei verschiedene Methoden wurden bei der Prognose für Schadstoffemissionen aus Kraftfahrzeugen angewandt.

Beide Methoden gehen von den gleichen Grundprämissen aus:

*Prognose-
prämissen*

- ▣ Zunahme der Motorisierung auf 1 : 3;
- ▣ Zunahme der Einwohnerzahl Münchens auf 1,6 Mill;
- ▣ Zunahme der Arbeitsplätze entsprechend der Einwohnerzahl;
- ▣ Investitionen zur Verbesserung des Straßennetzes von max. jährlich 100 Millionen DM;
- ▣ Gleichbleibender Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr;
- ▣ Gleichbleibende Schadstoffemissionen der Motoren bei gleichem Betriebszustand;

*Methodische
Unterschiede
Prognose I*

In der Prognose I wird für 1985 die Zunahme der Schadstoffemissionen prognostiziert und die prozentuale Zunahme linear auf die gemessenen Pegelwerte des Jahres 1969/70 umgelegt. Dabei werden entsprechend der Belastungsprognose der Straßen für das Jahr 1985 wesentlich geringere Durchflußgeschwindigkeiten unterstellt, die zu einer erheblichen Steigerung der Emissionsraten führen. In der Prognose werden eventuell Fehler der vorliegenden Basismeßwerte mitgeschleppt. Außerdem wird (nicht ganz real) unterstellt, daß die Schadgase sich nicht auf ein größeres Luftvolumen verteilen.

*Ergebnisse
Prognose I*

Prognose I führt zu folgenden Ergebnissen:

a) Bereich innerhalb des mittleren Rings:

CO-Konzentration

Mittelwert 1985 ca. 67 ppm-Richtwert 50 ppm

CH-Konzentration

Mittelwert 1985 ca. 30 ppm-keine Richtwerte

Einzelne Meßpunkte können dabei Höchstwerte von über 80 ppm Kohlenmonoxyd und über 40 ppm Kohlenwasserstoffe erreichen.

b) Bereiche außerhalb des mittleren Rings:

CO-Konzentration

Mittelwert 1985 ca. 33 ppm-Richtwert 50 ppm

CH-Konzentration

Mittelwert 1985 ca. 18 ppm-keine Richtwerte

Nitrose Gase und Blei, weitere aus dem KFZ stammende Schadgase, erreichen ähnliche Steigerungsbeträge.

*Methodische
Unterschiede
Prognose II*

In der Prognose II wird die Verringerung der Fahrtgeschwindigkeiten bis 1985 nicht berücksichtigt. Andererseits erfolgt eine Verteilung der Schadgase auf die unteren 100 m Luftschicht über ein Diffusionsmodell. Das Diffusionsmodell unterstellt eine jeweils vollständige Durchmischung der Gase in diesem Luftkörper innerhalb von 24 Stunden. Dies ist jedoch nicht ganz real. Die meisten Schadgase sind schwerer als Luft. Sie sammeln sich daher am Boden. Außerdem erfolgt bei kleinen Windgeschwindigkeiten und engen Straßenquerschnitten die Durchmischung mit den höheren Luftschichten nur sehr langsam.

*Ergebnisse
Prognose II*

Prognose II führt zu folgenden Ergebnissen:

Gesamtes Stadtgebiet:

CO-Konzentration

Mittelwert 1985 40 ppm-Richtwerte 50 ppm

Kohlenwasserstoffe und nitrose Gase folgen dem Verlauf des Kohlenmonoxyds.

*Abgleich der
Prognosen*

Prognose II führt aufgrund der unterstellten Annahmen (Keine Fahrtverlaufs-Verschlechterung, rasche Durchmischung in einem großen Luftkörper) wahrscheinlich zu niedrigen Ergebnissen. Prognose I enthält wahrscheinlich etwas zu hohe Werte, da von den gegewärtigen Kurzzeitmessungen hochgerechnet wurde. Diese werden aber unter Umständen an besonders stark befahrenen Straßen gemessen.

Liest man die Prognosen zusammen, erreichen die Werte der Trendextrapolation der Schadstoffbelastung in der Münchener Luft also Konzentrationen von 50 bis 65 ppm im Gebiet innerhalb des mittleren Rings. Kurzzeitig und länger anhaltend bei Inversionswetterlagen wird dieser Mittelwert erheblich überschritten werden.

*Methodische
Unterschiede
Prognose Ia*

In einer Variante zur Prognose I wird mit einer Emissionsgrundlage gerechnet, die von einem erheblich niedrigeren Anteil der Schadstoffe in den Kraftfahrzeugabgasen ausgeht. Die Berechnungsgrundlagen über die Verkehrsentwicklung sind gleichgeblieben. Wieweit die in Prüfstandversuchen ermittelten Emissionswerte von Kraftfahrzeugen den tatsächlichen im Straßenverkehr anfallenden Werten entsprechen, muß durch weitere Versuche noch geprüft werden.

*Ergebnisse
Prognose Ia*

Die Variante zu Prognose I führt zu folgenden Ergebnissen:

Die Gesamtbelastung der Münchener Luft mit Kohlenmonoxyd beträgt nur rund 26% der nach Prognose I berechneten Werte, ihre Zunahme bis 1985 entspricht jedoch der Prognose I (2,55 fach). Bei einer linearen Hochrechnung der 1969/70 gemessenen Pegelwerte im Verhältnis der Belastungszunahme müssen 1985 die gleichen Schadstoffkonzentrationen angenommen werden, wie bei Prognose I.

Fazit

Selbst wenn die Emissionsraten bei Kraftfahrzeugen durch Konstruktionsverbesserungen künftig gesenkt werden können, wird die Belastung der Münchener Luft weiter zunehmen. Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs allgemein und mit Ottomotoren im besonderen müssen daher ergriffen werden.

Dabei ist in der Prognose noch unterstellt, daß jährlich 100 Millionen DM für den Straßenbau investiert werden. Diese Annahme erscheint angesichts der gegenwärtig vorliegenden mittelfristigen Finanzplanung für die Jahre 1971 bis 1975 unreal.

6.2 Lärmbelästigung

Die wichtigsten Lärmquellen sind:

- ▣ Kraftfahrzeuge
- ▣ Flugzeuge
- ▣ Schienenfahrzeuge (Straßenbahn)
- ▣ Baustellen
- ▣ Gewerbe und Industrie

*Ausmaß der
Lärmbelästigung
unbekannt*

Lärmmessungen liegen für München nicht vor. Auch eine aus der Kraftfahrzeugdichte errechnete Lärmkarte ist nicht vorhanden. Einzelne Lärmquellen wurden nur bei Beschwerden bekannt. Für den Fluglärm wurden vor kurzem Messungen in Auftrag gegeben. Eine Übersicht über das Ausmaß der Lärmbelästigung läßt sich nur zur Zeit nicht herstellen.

Modellrechnungen über die Verkehrsbelastung führen zu Dauerschallpegeln zwischen 75 - 90 Phon bei stark und 50 - 75 Phon bei weniger stark belasteten Straßen.

Toleranzgrenzen

An einer verbindlichen Norm wird gegenwärtig in der BRD noch gearbeitet. Der Entwurf sieht für Siedlungsgebiete je nach Nutzungsart für Tag und Nacht folgende Werte vor:

▣ reine Industrie- und Gewerbegebiete	tagsüber	70 dB(A)
	nachts	70 dB(A)
▣ überwiegend Gewerbegebiete	tagsüber	65 dB(A)
	nachts	50 dB(A)
▣ Mischgebiete	tagsüber	60 dB(A)
	nachts	45 dB(A)
▣ allgemeine Wohngebiete	tagsüber	55 dB(A)
	nachts	40 dB(A)
▣ reine Wohngebiete	tagsüber	50 dB(A)
	nachts	35 dB(A)

Das Gesetz gegen Fluglärm enthält zwei Lärmschutzzonen.

Zone I: Dauerschallpegel von über 75 dB(A)

Zone II: Dauerschallpegel von über 67 dB(A)

Die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) beschränkt die Schallemission bei PKW auf max. 84 dB(A), von LKW auf max. 89 dB(A) und von Motorrädern ebenfalls auf 84 dB(A), gemessen in 7 m Entfernung.

**Schädliche
Auswirkungen**

Nach einer demoskopischen Umfrage fühlten sich 1969 63% der Bewohner der Verdichtungsräume durch Lärm gestört. Dauerschallpegel zwischen 30 und 90 Phon verursachen meist unbewußt Schlaf- und Ruhestörungen, die zu Leistungsabfall, Konzentrationsunfähigkeit, Gereiztheit und Unlustgefühlen führen. Das vegetative Nervensystem wird in Mitleidenschaft gezogen. Hemmung der Magen- und Darmperistaltik, erhöhter Stoffwechsel, Minderung der Hautdurchblutung und arteriosklerotische Veränderungen können die Folge sein. Eine gegenwärtige nicht bekannte Vielzahl von psychischen Erkrankungen geht unter Umständen auf dauernde, unterbewußte Lärmeinwirkung zurück.

Bei Phonzahlen über 90 treten physiologische Schäden, wie Schwerhörigkeit und andere Gehörschäden auf.

**Prognose
des Lärms**

Nach den vorliegenden Verkehrsprognosen wird der Kraftfahrzeugverkehr in München (Trendprognose des Baureferats) bis 1985 um 55% zunehmen. Dies bedeutet eine Erhöhung des Schallpegels um 1 bis 2 dB(A). Durch die sinkende Fahrgeschwindigkeit kommen weitere 4 dB(A) hinzu. Physiologisch bedeutet dies eine 50%ige Zunahme des Lärmpegels durch Straßenlärm. Die Zunahme der Großflugbewegungen der zivilen Luftfahrt in München um den Faktor 2,4 läßt eine 70%ige Steigerung des Fluglärms erwarten.

Fazit

Bereits heute wird in den meisten bewohnten Straßen der Stadt der zulässige Grenzwert überschritten. Der Lärmpegel wird weiter zunehmen.

6.3 Müllbeseitigung

Die wichtigsten Müllarten sind:

- ▣ Hausmüll
- ▣ Industrie- und Gewerbemüll
- ▣ Sondermüll
- ▣ Sperrmüll

Müllanfall

Zahlen über den Umfang des Müllanfalls sind gut dokumentiert. Im Jahr 1970 betrug das Müllaufkommen in München für

▣ Hausmüll	2,54 Mill. m ³	(5mal mehr als 1955)
▣ Industriemüll	293.000 m ³	(30% mehr seit 1963)
▣ Sondermüll	51.000 m ³	(220% mehr seit 1960)
▣ Sperrmüll	86.000 m ³	(27% mehr seit 1960)

Müllbeseitigung

Der Hausmüll wird in München zu 95% verbrannt und 5% geordnet deponiert. Der Industriemüll wird zu 31% über die Verbrennung und zu 69% über eine geordnete Deponie beseitigt. Der Sondermüll wurde bisher auf die Halde in Großlappen gekippt. Diese Kippe kann nur sehr bedingt als geordnete Deponie angesprochen werden. Inzwischen hat die „Gesellschaft zur Beseitigung des Sondermülls in Bayern mbH“ einen Standort für die geordnete Sondermüllbeseitigung gefunden. Trotz der Einrichtung einer Sperrmüllabholung kann die Beseitigung des Sperrmülls nicht als voll geregelt angesehen werden.

Die Lebensdauer von Möbeln, Autos, Kühlschränken, Waschmaschinen, Reifen usw. nimmt stetig ab, ihr Verbrauch dagegen zu. Sie werden von ihren Besitzern vielfach auf wilden Abladeplätzen hinterlassen und stellen dort ein optisches und ökologisches Ärgernis dar.

Toleranzgrenzen

Grenzwerte im üblichen Sinne lassen sich für die Müllbeseitigung nicht entwickeln. Als Grundsatz sollte gelten, daß die gesamte Müllbeseitigung geordnet stattfinden muß. Die ökologisch beste Müllbeseitigung ist die Kompostierung. Hierbei entsteht bis zu 80% Humus. Die inerten Stoffe: Glas, Metall, Keramik, Steine können wieder verwendet werden. Ökologisch schlechter zu bewerten ist die Müllverbrennung. Eine Vielzahl giftiger Abgase werden in die Luft entlassen. Die Schlacken werden deponiert. Aus den Deponien können Salze und andere Schadstoffe ausgewaschen werden. Die im Müll enthaltene Energie wird zur Wärme und Stromerzeugung benutzt. Zusatzfeuerung mit Kohle, Öl und anderen Energien ist jedoch notwendig. Soweit Kohle und Öl als Brennstoff verwendet wurden, gelten zusätzliche ökologische Bedenken.

Die geordnete Deponie stellt eine Minimalanforderung an die Müllbeseitigung dar. Auswaschungen sind nicht auszuschließen. Wiederverwendung des Mülls findet nicht statt.

Weiter sollte der Grundsatz gelten, daß biologisch nicht abbaubare, bei der Verbrennung zu Schadgasen führende Stoffe nicht mehr ohne weiteres produziert werden dürfen. Dies gilt besonders für die Polyvinyl-Kunststoffe (PVC).

*Schädliche
Auswirkungen*

Ungeordnete Müllbeseitigung entläßt Schadgase in die Luft, die eine Geruchsbelästigung und Gesundheitsgefährdung darstellen. Sie ist eine Brutstätte toxischer Bakterien und eine Verseuchungsquelle für das Grundwasser. Die optische Beeinträchtigung ist ebenfalls zu erwähnen. Bei der Müllverbrennung ist die Verunreinigung der Luft nicht unbeträchtlich.

*Prognose des
Müllanfalls*

Für München gelten folgende Werte in der Müllentwicklung als wahrscheinlich:

▣ Hausmüll	plus 40% bis 60%	(bis 1980)
▣ Industriemüll	plus 20%	(bis 1980)
▣ Sondermüll	plus 70%	(bis 1980)
▣ Sperrmüll	plus 50% bis 70%	(bis 1980)

Die Zusammensetzung des Hausmülls wird sich bis 1980 ebenfalls ändern. Es ist mit einer 50%igen Zunahme des brennbaren Mülls zu rechnen. Der Anteil der inerten Materialien (Gläser, Flaschen, Dosen) wird um etwa 100% steigen. Die Zunahme des PVC-Anteils im Müll wird auf etwa 400% bis 1980 geschätzt. Dies bedeutet einen täglichen Salzsäureausstoß in die Luft von 8 t.

Da die Müllverbrennung in München an zwei Standorten konzentriert ist, kann diese Emission je nach Wetterlage zu empfindlichen Schäden führen.

Fazit

Die Müllbeseitigung ist in München vergleichsweise gut geregelt. Die Kapazität der Müllverbrennungskraftwerke reicht bis zum Jahr 1980 aus. Für den Sondermüll wird in absehbarer Zeit eine Regelung gefunden sein. Die Beseitigung des Sperrmülls ist nicht zufriedenstellend. Besorgniserregend ist die Müllkippe in Großlappen. Der Anteil an inerten Stoffen in der Zusammensetzung des Mülls sollte reduziert und die PVC-Kunststoffe verboten werden. Für die Zeit nach 1980 bieten sich an Stelle der Errichtung neuer Müllbeseitigungskapazitäten Kompostierungsverfahren an.

6.4 Wasserbelastung

Die Belastung des Wassers (Grundwasser, Fließwasser und stehende Gewässer) geschieht durch

- die Entnahme von Trinkwasser,
- die Entnahme von Brauchwasser,
- die Einleitung von Abwässern,
- die Einleitung von Oberflächenwasser,
- die Auswaschung von Dünger und Schädlingsbekämpfungsmitteln,
- die Auswaschung von Mülldeponien,
- die Erwärmung durch Kühlwasser,
- das Einsickern von Öl aus Ölunfällen.

Ausmaß der Belastung

In München werden jährlich 142 Millionen m³ Wasser über die öffentliche Wasserversorgung und 65 Millionen m³ durch private Versorgungsanlagen bereitgestellt. Die Entnahme geschieht zu 100% aus dem Grundwasser.

Im Klärwerk Großlappen werden jährlich über 200 Millionen m³ Abwässer mechanisch und biologisch geklärt. Davon sind 36% Hausabwässer, 39% Industrieabwässer und der Rest Grund- und Oberflächenwasser. Nach Durchlaufen des Speichersees werden diese Abwässer mit einer Schmutzfracht von 40 t BSG₅ (biologischer Sauerstoffbedarf von 5 Tagen zum weiteren Abbau im Vorfluter) in die Isar entlassen. Dadurch sinkt die Qualität des Isarwassers von der Gewässergüteklasse II auf die Güteklasse III – IV ab. 30% der Gebäude der Stadt München sind nicht an das Kanalnetz angeschlossen.

Im Jahr 1970 wurden 111 Ölunfälle registriert. Sechs davon führten mit großer Wahrscheinlichkeit zu Grundwasserbeeinträchtigungen. Ein besonders bedeutsames Problem stellen die Regenwasserüberläufe des Münchener Kanalnetzes in die Isar dar. Bei jedem Starkregen werden in den ersten 10 Minuten die auf den Straßen und im Kanalnetz angesammelten Verunreinigungen, Salze, Öl, Reifenabrieb u.ä. abgeschwemmt. Reicht das Fassungsvermögen des Kanalnetzes nicht aus, wird dieses Schmutzwasser ungeklärt der Isar übergeben.

Problematisch ist die derzeitige Anlage der Müllkippe Großlappen. Ausickerungen von verunreinigenden Stoffen in das hoch anstehende Grundwasser sind nicht ausgeschlossen. Besondere Gefahr droht jedoch von einem nicht ausschließbaren Unfall auf der Müllhalde

Die Erwärmung der Fließgewässer durch Kühlwasser wird in den nächsten Jahren akut, wenn an der mittleren Isar Kernkraftwerke entstehen. Auf die Auswaschung von Dünger und die u.a. davon verursachte Eutrophierung der Seen im bayerischen Alpenvorland wird hier nicht eingegangen.

Toleranzgrenzen

Brauch- und Trinkwasser wird in absehbarer Zeit wahrscheinlich zu den knappsten Gütern zählen. Entnahmen sollten daher so schonend wie möglich erfolgen. Verunreinigungen des Grundwassers durch Abwässer, Ölunfälle oder Auswaschungen aus Mülldeponien sollten ausgeschlossen sein. Die Abgabe des vorgeklärten Abwassers an die Vorfluter sollte die Güte des Vorfluters nicht unter die Güteklasse II (nach Prof. Liebmann) herabmindern. Erwärmungen durch Kühlwasser sollten durch die Verwendung von Kühlwasser-Kreisläufen auf ein Minimum beschränkt bleiben. Besonders scharfe Bestimmungen sollten für stehende Gewässer gelten, da diese gegenüber Abwässer besonders empfindlich reagieren.

Prognose der Belastung

Bis zum Jahr 1980 wird der Wasserverbrauch in München um 37% steigen. Der Einwohnerzuwachs ist in dieser Zahl berücksichtigt. Ähnliche Steigerungsraten sind demnach für die Abwässer zu erwarten.

Durch die Erschließung der Grundwasservorkommen im oberen Loisachtal ist für den Mehrbedarf bis 1980 Vorsorge getroffen. Der Ausbau des Klärwerks Dietersheim wird die Abwasserbeseitigung der Stadt und einer Reihe von Umlandgemeinden auf längere Sicht sicherstellen.

Ungeklärt ist bislang das Problem der Regenwasserüberläufe und der Müllkippe Großlappen. Die Zeit nach 1980 wird neue Überlegungen für die sparsame Deckung des vermehrten Wasserbedarfs und die Beseitigung des Abwassers in ausreichend gereinigtem Zustand erfordern.

KAPITEL (7)

SCHADENSWIRKUNGEN EINER BELASTETEN UMWELT

*Große
Abweichung in
den Toleranz-
grenzen*

In der nachstehenden Tabelle sind einige Toleranzgrenzen von Schadgasen zusammengestellt. Die Unterschiede unter den einzelnen Staaten sind erheblich.

Der zulässige MIK-Dauerwert (MIK = Maximale Immissionskonzentration nach den Normen des VDI) für Schwefeldioxyd (SO_2) liegt beispielsweise in Japan bei 0,2 ppm und in der UdSSR bei 0,058. Ähnlich weite Streuungen fallen auch bei den anderen Gasen auf (vgl. Tabelle 1).

*Toleranzgrenz-
werte greifen
in wirtschaft-
liche Interessen
ein*

Die Festlegung einheitlicher Toleranzgrenzen für Umweltbelastungen im Bereich des Wassers und der Luft bereitet beinahe unüberwindbare Schwierigkeiten. Man muß sich darüber im klaren sein, daß die Festlegung von Toleranzgrenzen wirtschaftliche Auswirkungen hat. Geräte, Technologien und Verfahren werden unbrauchbar, wenn die Herabsetzung der Grenzwerte zur Diskussion steht. Investitionen müssen abgeschrieben werden. Neue Investitionen werden notwendig. Wettbewerbsbedingungen werden verzerrt, wenn in verschiedenen Wirtschaftsräumen unterschiedliche Regelungen gelten. Verkehrsbeschränkungen werden auferlegt. Gültigkeitsbereiche für diese Beschränkungen müssen festgelegt werden.

TABELLE 1
Toleranzgrenzen verschiedener Schadgase
in einzelnen Staaten

Gas	Land (Stadt)	zulässige Grundkonzentration (entspricht etwa MIK _D) ppm	Mittelungszeit	höchstzulässige Konzentration (entspricht etwa MIK _K) ppm	Mittelungszeit		
SO ₂	BRD	0,15	30 min	0,3	30 min		
	UdSSR	0,058	24 h	0,19	20 min		
	New York	0,15	24 h	0,4	1 h		
SO ₂	Japan	0,2	3 h	0,3	2 h		
	CSSR	0,06	24 h	0,19	30 min		
	Kalifornien	0,3	8 h	1,0	1 h		
CO	Kalifornien	30	8 h	120	1 h		
	Polen	0,45	24 h	2,7	20 min		
	UdSSR	0,9	24 h	2,7	20 min		
NO ₂	Kalifornien	0,25	1 h	0,045	20 min		
	UdSSR	0,045	24 h				
NO + NO ₂	BRD	0,5	30 min	1,0	30 min		
	Bolorado	0,1	1 h				
	CSSR	0,06	24 h				
	Polen	0,11	24 h				
Oxidantien (Ozon)	Kalifornien	0,15	1 h	0,15	1 h		
	New York	0,1	24 h				
	Colorado	0,1	1 h				
	Ontario	0,1	24 h				
Kohlenwasserstoff	Kalifornien (Athylen)	0,1	8 h	0,5	1 h		
	UdSSR (Athylen und Pentan)	2,3	24 h				
		8,0	24 h				
H ₂ S	BRD	0,1	30 min	0,2	30 min		
	Kalifornien	0,1	1 h				
	CSSR	0,005	24 h				
	New York	0,1	1 h				
	UdSSR	0,005	24 h	0,005	20 min		
Halogene HCl	BRD (VDI 2106,2)	0,5	30 min	1,0	30 min		
	UdSSR					0,15	20 min
	Ontario	0,04	30 min				
HF	New York	0,002	24 h	0,3	20 min		
	Ontario	0,001	24 h				
	Ontario (Industriegebiet)	0,004	24 h				
	Niederlande	0,016	24 h				
	UdSSR	0,008	24 h				
Schwebeteilchen	CSSR	0,15 mg/m ³	24 h	0,5 mg/m ³	30 min		
	Ontario	0,175	24 h	0,2	30 min		
	Texas	0,2	24 h				
	Polen	0,2	24 h	0,6	20 min		
	UdSSR	0,15	24 h	0,5	20 min		

1 MIK_D = Maximale Immissionskonzentration nach den Normen des VDI bei Dauereinwirkung

2 MIK_K = Maximale Immissionskonzentration nach den Normen des VDI bei Kurzzeitwirkung

*Toleranzgrenzen
kann die Medizin
kaum bereitstellen*

Je härter diese Interessengegensätze aufeinanderprallen, umso lauter wird der Ruf nach dem neutralen Gutachter. Der Mediziner, der Hygieniker, der Biologe und der Psychologe werden aufgefordert, eindeutige wissenschaftliche Befunde über das Ausmaß der biologischen Schädigung in Abhängigkeit von bestimmten Schadstoffkonzentrationen vorzulegen. Doch die Ergebnisse der Wissenschaft widersprechen sich. Nach mehr Grundforschung wird verlangt. Doch die Wissenschaftler bestreiten, daß sich über wissenschaftliche Methoden eindeutige Grenzen festlegen lassen. Sie haben Gründe dafür:

- zu wenig sei über die Wirkung von Schadstoffen in kleinen Dosen über lange Zeiten bekannt; (Langzeitwirkung)
- zu groß sei die Zahl der beeinflussenden Faktoren im Leben eines Menschen, als daß eine Krankheit auf einen Schadstoff oder gar auf dessen genau definierte Konzentration angegeben werden könne;
- zu komplex sei das Zusammenwirken verschiedener Schadstoffe (Synergismen), als daß sich eindeutige Symptome in Abhängigkeit der verschiedenen Mischungen von Schadstoffen nachweisen ließen;
- zu unterschiedlich sei die Konstitution des einzelnen Menschen (Prädisposition), als daß für jeden Menschen die gleichen Toleranzgrenzen Gültigkeit haben können;
- zu verschieden seien die Umwelten, die ein Mensch während seines Lebens bewohnt, als daß aus Statistiken der Todesursachen auf die Beeinflussung durch eine schadstoffbelastete Umwelt Schlüsse gezogen werden könnten.

Die Bedeutung dieser Aussagen wurde durch Studien und gutachtliche Stellungnahmen für diesen Vortrag nachdrücklich bestätigt (vgl. hierzu: Beilage (2), Studiengruppe für Biologie und Umwelt, Beilage (5), Städtisches Gesundheitsamt und Schreiben des Krankenhausreferats vom 11. Mai 1971).

*Grundlagen
bisheriger
Toleranzgrenzen*

Toleranzgrenzen lassen sich offensichtlich derzeit nicht objektiv festsetzen. So gehen in die politische Setzung von Grenzwerten als wesentliche Faktoren die technologischen Möglichkeiten, die Kosten technischer Umstellungen, die vorhandenen medizinischen Erfahrungen und der Nutzen einer weniger geschädigten Umwelt ein. Nachweislich wurden in den bisherigen Kosten-Nutzüberlegungen wegen der schweren monetären Quantifizierbarkeit die Nutzen einer gesunden Umwelt nur wenig beachtet.

*Niedrige
Grenzwerte
antreiben*

Angesichts der wahrscheinlichen Unterschätzung der Langzeitwirkungen, der Synergismen und der sehr unterschiedlichen individuellen Reaktion der einzelnen Menschen auf eine geschädigte Umwelt wird eine Senkung der gegenwärtig geltenden Grenzwerte angestrebt werden müssen. Dies erscheint vertretbar, da sich immer mehr Zweifel an einem unkontrollierten wirt-

schaftlichen Wachstum und an der Zweckmäßigkeit vieler neuer Technologien breit machen.
Herabgesetzte Grenzwerte hätten überdies eine fördernde Initiative für Kapital und Ideen, umweltfreundliche Technologien einzusetzen. Sie würden auch zu mehr Nachdenken über eine sinnvolle Konsumhaltung zwingen.

KAPITEL (8)

ALLGEMEINE KRITERIEN ZUR ORDNUNG UND BEWERTUNG DER VORGESCHLAGENEN MASSNAHMEN

Sachliche Bewertungs- grundsätze

Die Durchsicht der verschiedenen Programme und Proklamationen zum Umweltschutz zeigt, daß es an Ideen für wirksame Maßnahmen nicht mangelt. Bei der Vorbereitung dieses Vortrages wurde eine Liste mit weit mehr als 300 verschiedenen Maßnahmevorschlägen zusammengestellt.

Schwierig gestaltet sich jedoch die Bewertung der verschiedenen Anregungen, aus der sich Auswahlkriterien herleiten lassen.

In Kapitel (3) wurde die Grundhaltung der „kritischen Rationalität“ in der Einstellung gegenüber den natürlichen Lebensgrundlagen entwickelt. Aus dieser Grundhaltung lassen sich folgende Bewertungsgrundsätze deduzieren:

1. Der Grundsatz der „Belastungsverhütung“;
2. Der Grundsatz der „Wiederverwendung“;
3. Der Grundsatz der „Kostenanlastung“;
4. Der Grundsatz der „Mehrfachwirkung“.

Stellenwerte der Grundsätze

Diese auch schon für den Einzelvollzug geltenden Grundsätze stehen in einem gewissen Verhältnis untereinander. So sollen Maßnahmen für einen wirkungsvolleren Schutz der Umwelt, zunächst in ihrer Tendenz die Schadstoffbelastung reduzieren. Lassen sich Belastungen nicht vermeiden, sollten die Schadstoffe so geartet sein, daß ihr Abbau auf biologischem Wege erfolgen kann und wenigstens in Teilen zu wieder verwendbaren Produkten führt. Die Kosten für die Schadstoffbeseitigung sollten so direkt wie möglich dem Verursacher und dem Nutznießer angelastet werden. Dabei sollten die Kosten für die Beseitigung bereits beim Erwerb des Produktes entrichtet werden müssen.

Diese Grundsätze lassen sich am Beispiel des Mülls verdeutlichen. Besonders hoch zu bewerten sind die Maßnahmen, die das Müllaufkommen reduzieren, etwa das Verbot aufwendiger Verpackungen. Wo Verpackungen unvermeidlich sind, sollte das Verpackungsmaterial aus Stoffen bestehen, die möglichst ohne unzersetzbare Rückstände etwa auf dem Wege der Kompostierung abgebaut werden können. Der Kompost sollte als Dünger in der Landwirtschaft wieder verwendet werden und dort die chemischen Dünger als eine wesentliche Quelle der Umweltbelastung ablösen. Schließlich müßten die Kosten der Kompostierung über eine Verpackungsgebühr bereits

beim Kauf des Produktes entrichtet und an die öffentliche Hand abgeführt werden. Dieser Aufpreis müßte getrennt ausgewiesen werden, um den Käufer zum Kauf von Produkten mit niedrigen Beseitigungskosten der Verpackung anzuhalten. Die Mehrfachwirkung solcher Maßnahmen ergibt sich im verwendeten Beispiel aus dem Ersatz von chemischem Dünger durch Naturdünger. Dadurch würde u.a. die Eutrophierung von stehenden Gewässern herabgemindert.

*Systemtechnische
Bewertungsgrund-
sätze*

Weitere Bewertungsgrundsätze sind systemtechnischer Art in Bezug auf die Spielregeln der steuernden Eingriffe der öffentlichen Hand.

Hier sind zu beachten:

1. Die vorhandene oder fehlenden gesetzlichen Grundlagen;
2. Der Kompetenzbereich, in den die angestrebte gesetzliche Regelung fällt;
3. Der Zeitpunkt, zu dem die Maßnahme wirksam werden kann;
4. Die Kosten, die den öffentlichen Haushalten und der gesamten Volkswirtschaft aus der vorgeschlagenen Maßnahme entstehen.

*Interessenbedingte
Bewertungs-
grundsätze*

Schließlich sollten auch die zu erwartenden Interessenkollisionen vorab einer Betrachtung unterzogen werden. Sie bestimmen nicht unwesentlich die politische Durchsetzbarkeit und den Einsatzzeitpunkt einer Maßnahme.

*Allgemeine
Anwendungs-
grundsätze*

Das Referat schlägt vor, die dargestellten 9 Bewertungsaspekte wie folgt mit Wertinhalt zu erfüllen:

Die idealtypische Maßnahme mit dem höchsten Wertgewicht

- ▣ vermeidet oder verringert die Umweltbelastung, indem Schadstoffe erst gar nicht entstehen;
- ▣ zeigt positive Nebenwirkungen in anderen natürlichen und soziotechnischen Lebensbereichen des Menschen;
- ▣ kann auf der Grundlage bereits bestehender Gesetze durchgeführt werden;
- ▣ fällt in den Kompetenzbereich der kommunalen Gebietskörperschaften;

- ▣ verursacht keine Kosten für die öffentlichen Haushalte;
- ▣ ist gesamtwirtschaftlich gesehen förderlich,
- ▣ und läßt sich ohne Vorbereitungszeit einführen.

**Anwendungsskala
der allgemeinen
Grundsätze**

Die Inwertsetzung dieser idealtypischen Maßnahmen unterstellt, daß Steuerungen des Umweltsystems zweckmäßig durch die öffentlichen Körperschaften und hier wiederum möglichst nahe an der örtlichen Situation, also durch die kommunalen Gebietskörperschaften, vorgenommen werden.

Die in den folgenden Kapiteln vorgeschlagenen Maßnahmen sind zur besseren Übersicht und einfacheren Bewertung vorsortiert:

1. Ordnungsmerkmal: „Ökologische Teilbereiche“

- ▣ Teilbereich „Luft“
- ▣ Teilbereich „Lärm“
- ▣ Teilbereich „Wasser“
- ▣ Teilbereich „Müll“
- ▣ Teilbereich „Übergreifende Maßnahmen“

2. Ordnungsmerkmal: „Wirkweise“

- ▣ Verhinderung von Schadstoffemissionen
- ▣ Zerteilung (Dispersion) von Schadstoffen
- ▣ Beseitigung von Schadstoffen

3. Ordnungsmerkmal: „Einsatzzeitpunkt“

- ▣ kurzfristig (2 – 5 Jahre)
- ▣ mittelfristig (5 – 15 Jahre)
- ▣ langfristig (mehr als 15 Jahre)

4. Ordnungsmerkmal: „Kompetenz“

- ▣ kommunale Gebietskörperschaften
- ▣ Länder
- ▣ Bund
- ▣ internationale Verträge

Unabhängig vom materiellen Gehalt und von der Wirkweise stehen den öffentlich-rechtlichen Körperschaften verschiedene Arten von Steuerungsmitteln zur Verfügung:

- Verbote
- Steuern
- Gebühren
- Öffentlichkeitsarbeit

Für die Anwendung der einzelnen Steuerungsarten lassen sich Anhaltspunkte entwickeln:

1. **VERBOTE** sollten immer dann angestrebt werden, wenn die schädlichen Auswirkungen einer gestörten Umwelt lebensbedrohende Ausmaße annehmen, oder wenn ein technologischer Ersatz mit weniger belastender Auswirkung auf die Umwelt, aber gleichwertigem sozialen Nutzen angeboten ist.

(Beispiel: Verbot des Ottomotors zum Zeitpunkt der Verfügbarkeit anderer Antriebsaggregate; oder Verkehrssper- rung von Stadtteilen im Rahmen eines Smogalarmplans, wenn die Luftverun- reinigung eine gesundheitsbedrohende Konzentration erreicht.)

2. **STEUERN** bieten sich an, wenn die Entwicklung und Einfüh- rung umweltfreundlicherer Technologien gefördert werden soll. Sie erweisen sich auch als wirksam, wenn ein nicht lebensnot- wendiger Verbrauch von Konsumartikeln zu starker Umweltbe- lastung führt.

(Beispiel: Die starke steuerliche Belastung des Kraftwagens mit Ottomotorantrieb wür- de zur Entwicklung anderer Antriebe anrei- zen. Die spürbare Besteuerung von schwer abbaubaren Modeartikeln würde den Umsatz dieser Artikel hemmen, vgl. Einwegflasche.)

3. **GEBÜHREN** ergeben sich aus der Berechnung der Kosten für die Beseitigung umweltbelastender Schadstoffe. Diese werden zweckmäßigerweise bereits bei der Beschaffung eines Produk- tes erhoben. Sie sind das direkteste Mittel, das Anlastungsprin- zip zur Geltung zu bringen. Im übrigen ist ihre Wirkweise den Steuern ähnlich.

(Beispiel: Beim Kauf eines Automobils wird die Abwrackgebühr erhoben. Damit wird si- chergestellt, daß die Beseitigung des Wracks nicht von der Allgemeinheit und damit auch

von Nichtautobesitzern bezahlt wird. Oder:
In der Grundgebühr für den Wasserverbrauch
sind bereits die Klärungskosten enthalten.
Oder: Zusätzliche Gebühren müssen für be-
sonders aggressive Abwässer entrichtet werden.)

4. **ÖFFENTLICHKEITSARBEIT** ist eine Begleiterscheinung zu den Maßnahmen 1 – 3. Sie soll die Zweckmäßigkeit dieser Maßnahmen einsichtig machen und die politischen Mehrheiten vorbereiten, die bei der Durchsetzung vielfach unpopulärer Maßnahmen zu überwinden sind. Die Erziehung zu umweltgerechtem Verhalten ausschließlich über Appelle, Aufklärungsmaßnahmen und Beratungsaktion sollte jedoch nicht überschätzt werden. Hier gehen einige Idealisten vielleicht eine Zeitlang mit gutem Beispiel voran, bis sie merken, daß sie dadurch ihren Mitmenschen nur Raum schaffen für die Beibehaltung ihres unverändert umweltschädigenden Verhaltens.

(Beispiel: Der Autobesitzer der sein Auto zu Hause läßt und Straßenraum für andere freigemacht.)

Trotzdem ist Aufklärungsarbeit als flankierende Maßnahme notwendig und bei entsprechender methodischer Anwendung durchaus erfolgversprechend.

Zur Kostenseite

Allgemeine Kostenschätzungen für die Maßnahmen eines verbesserten Umweltschutzes bewegen sich zwischen 2% und 5% des Sozialprodukts. Das sind hohe Zahlen. Kommt das Anlastungsprinzip bevorzugt zur Anwendung, erhöhen sich die Preise für Güter und Dienstleistungen. Werden die Maßnahmen aus allgemeinen Steuermitteln bestritten, erhöhen sich die Steuerquoten.

Die Kosten des Umweltschutzes werfen daher sofort die Frage nach einer grundsätzlichen Sozialreform auf.

Soweit die öffentliche Hand Güter und Dienste (Wasser, Müllbeseitigung, Verkehrsmittel) bereitstellt, können Umweltsteuern und Gebühren in Sozialtarifen gestaffelt werden. Handelt es sich um Dienste und Güter, die auf dem freien Markt ihren Preis bilden, ist das Problem einer Steuerreform zur Entlastung der Sozialschwachen aufgeworfen, wenn die neuen Aufgaben des Umweltschutzes nicht zu neuer sozialer Ungerechtigkeit führen sollen. Das Referat sieht hierin die eigentlichen Schwierigkeiten und Hintergründe, die bisher alle Bemühungen zu einer Verbesserung der Umweltqualität über Maßnahmen der öffentlichen Hand nur langsam vorankommen ließen. Das Referat glaubt deshalb, vor Darstellung seiner konkreten Vorschläge auf folgendes hinweisen zu müssen:

Offensichtlich ist unsere Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung auf ein möglichst gleichmäßiges Wirtschaftswachstum (etwa die 4%ige Zunahme des Sozialprodukts) angewiesen. Nur dieser Zuwachs ist auch für sozialpolitische Ziele disponibel. Die gerechte Anlastung der Kosten für den Umweltschutz durch Einkommensumverteilung und progressive Steuerformen könnte Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum haben. Die Wechselwirkungen sind hier nicht darstellbar. Zumindest steht in der Fachdiskussion Argument gegen Argument. Während die eine Auffassung eine Lähmung des Wachstums befürchtet, sieht die andere sogar Wachstumsimpulse. Das Wirtschaftssystem muß jedenfalls die Steigerungen im Wirtschaftswachstum gewährleisten als auch die möglicherweise hierauf zurückwirkenden Kosten für die Umweltschutzmaßnahmen aufbringen. Diese scheinbar kontroversen Zielsetzungen und die daraus abgeleiteten Argumente führten bisher zu weiterer Umweltbelastung und haben durchgreifende Maßnahmen zur Verbesserung der Umwelt zumindest verlangsamt.

KAPITEL (9)

MASSNAHMEN ZU EINEM WIRKUNGSVOLLEREN

SCHUTZ DER UMWELT IN MÜNCHEN

Einleitende Bemerkung

Die Anwendung der im Kapitel (8) dargestellten allgemeinen Kriterien zur Ordnung und Bewertung der Maßnahmen zum Umweltschutz führen zu den folgenden konkreten Zielvorstellungen im Raume München.

Auch diese Zielvorstellungen müssen noch dahin geprüft werden,

- ▣ welche Gesetzesänderungen notwendig werden,
- ▣ wessen Kompetenzen berührt werden,
- ▣ welche Kosten den öffentlichen und privaten Haushalten entstehen,
- ▣ wessen Interessen dadurch betroffen sind,
- ▣ welche anderen, ebenfalls hohe Priorität genießende Zielsetzungen und Aufgaben eingeschränkt werden müßten.

Diese Prüfung wird arbeitsaufwendig, zeitraubend und infolge noch ungenügender Kenntnis der weiterverzweigten Zusammenhänge schwierig sein. Sie konnte in der Kürze der Bearbeitungszeit mit dem geringen Personalstand nicht durchgeführt werden und blieb in der nachfolgenden Auflistung der Maßnahmenvorschläge noch ausgespart. Allerdings wurde eine Vorsortierung nach den oben dargestellten Ordnungskriterien vorgenommen. Die eigentliche Konkretisierung und Prüfung der Realisierungschancen bleibt der Phase der Umsetzung der Zielvorstellungen in der Zeit nach dieser Grundsatzbehandlung vorbehalten. (vgl. Kapitel 10)

Im Einzelnen.

9.0 Schärfere Überwachung auf Basis der vorhandenen Gesetze

Die Forderung nach besseren Gesetzen und neuen Regelungen muß unglaubwürdig bleiben, wenn der Handlungsspielraum der bestehenden Rechtsgrundlagen nicht voll ausgeschöpft wird. In Beilage (6) sind die wichtigsten geltenden Gesetze und eine Übersicht über die derzeitige Regelung des Vollzugs innerhalb der Verwaltung zusammengestellt.

*Ungenügende
Überwachungs-
kapazität*

Nach Auffassung der meisten im Vollzug von Umweltvorschriften tätigen Referate und Dienststellen der Stadt sind die vom Gesetzgeber geschaffenen Eingriffsmöglichkeiten längst nicht ausgeschöpft. Eine schärfere und lückenlosere Anwendung der bestehenden Vorschriften scheitert anscheinend an dem hierfür benötigten Personal. Mit mehr, in ihrer Aufgabe besser ausgebildeten und stärker engagierten Mitarbeitern könnten beachtliche Verbesserungen im Umweltschutz erzielt werden. Dies gilt insbesondere für eine schärfere Überwachung des ruhenden Verkehrs, regelmäßige Überprüfungen der Schadgasemissionen bei Kraftfahrzeugen, den gewerblichen Emissionsschutz, Beanstandungen von Baustellenlärm und anderen punkthaft auftretenden Lärmquellen, die regelmäßige Überprüfung von Feuerungen und Öltanks, die Feststellung und Übergabe von Mängelanzeigen für überlaute Kraftfahrzeuge, die Beratung von Bauherrn in der Heizungsfrage, die Überprüfung von Bauanträgen und die Ausarbeitung von Bebauungsplänen nach Gesichtspunkten des Umweltschutzes.

*Maßnahme 9.0/01
„kurzfristig“*

Es ist daher ein umfassender Einsatzplan zur besseren Überwachung der bestehenden Rechtsvorschriften auf dem Gebiete des Umweltschutzes zu erarbeiten. In diesem Plan sind Zahl und Qualifikation des erforderlichen Personals angegeben, die Einzelaktionen aufeinander abgestimmt, die benötigten Kosten dargestellt und die besonders gravierenden Lücken in der gegenwärtigen Gesetzgebung und in der Vollzugspraxis kenntlich gemacht.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat im Benehmen mit allen im Umweltschutz tätigen Referaten
Anträge: Nr. 254/SPD, Ziffer 3b
Nr. 255/GDP, Ziffern 2b, 5 und 8

*Maßnahme 9.0/02
„kurzfristig“*

Als ergänzende Maßnahme zu einem wirkungsvollen Vollzug der bestehenden Gesetze muß vom Gesetzgeber eine Erhöhung der Bußgeld- und Strafbestimmungen erlassen werden.

Die bisherigen Bußgeld- und Strafbestimmungen reichen meist nicht aus, um die bewußte Verschmutzung der Umwelt zur Erlangung von direkten oder mittelbaren Kostenvorteilen zu unterbinden und zu einer Verhaltensänderung beizutragen. Dies gilt insbesondere für die unvorschriftsmäßige Beseitigung von Schmutzwasser und für die Einhaltung der Verkehrsvorschriften.

Kompetenz: Land und Bund
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: ohne Bezug

9.1 Forschungsaufträge

Zur Verbesserung der mit dem Umweltschutz zusammenhängenden Probleme werden einige grundsätzliche Forschungsaufträge für zweckmäßig gehalten und an die zuständigen Stellen herangetragen.

Maßnahme 9.1/01 „kurzfristig“

Vergabe von Grundsatzforschungsaufträgen zur Vertiefung der Kenntnisse über die Langzeitwirkung und Synergismen in der Umweltbelastung.

Kompetenz: Bund
Initiative: Stadtentwicklungsreferat mit
Unterstützung von Experten
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.1/02 „kurzfristig“

Vergabe eines Forschungsauftrages zur Entwicklung eines kurzfristigen und eines langfristigen Prognosemodells der Luftverunreinigung

Das kurzfristige Prognosemodell ermöglicht die Vorausberechnung der Luftverunreinigung bei Inversionswetterlagen. Dies ist für die Vorbereitung von Maßnahmen im Rahmen eines „Smog-Alarm“ notwendig.

Das langfristige Prognosemodell ist eine unentbehrliche Voraussetzung für die Entscheidungsvorbereitung und Zielfindung in der Stadtentwicklungsplanung.

Kompetenz: Stadt/Land
Initiative: Stadtentwicklungsreferat mit
Kreisverwaltungsreferat
Anträge: Nr. 265/CSU Ziffer 4

Maßnahme 9.1/03 „kurzfristig“

Vergabe eines Forschungsauftrages zur Überprüfung der geltenden und Neufestsetzung von Toleranzgrenzen in der Luftverunreinigung.

Die Toleranzgrenzen in der BRD erscheinen im Vergleich zu anderen Ländern relativ hoch angesetzt. In manchen Bereichen fehlen sie völlig. Eine Überprüfung erscheint daher zweckmäßig.

Kompetenz: Bund
Initiative: Kreisverwaltungsreferat mit
Stadtentwicklungsreferat,
unterstützt durch Experten
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.1/04
„kurzfristig“

Vergabe eines Forschungsauftrages zur Erarbeitung städtebaulicher Planungsgrundsätze unter dem Aspekt eines verstärkten Umweltschutzes.

Bisher liegen nur wenig Erfahrungen über die Wirkung von Straßengrün, Luftschneisen, Verteilung von Nutzungen, Stellung von Baukörpern, Querprofilen von Straßenräumen u.ä. auf die Verteilung von Luft- und Lärmbelastungen vor. Das Bebauungsplanverfahren kann zu den Problemen des Umweltschutzes aus Mangel an Orientierungshilfen nicht ausdrücklich Stellung nehmen.

Kompetenz: Bund
Initiativen: Stadtentwicklungsreferat
mit Baureferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.1/05
„langfristig“

Der Deutsche Städtetag richtet eine Koordinierungsstelle für die Informationsaufbereitung und die Erfahrungen der Städte mit einzelnen Maßnahmen im Bereich des Umweltschutzes ein.

Die Flut an Informationen im Bereich des Umweltschutzes ist in den letzten Jahren so stark angewachsen, daß selbst gut ausgerüstete Planungsdienststellen ihren Informationsbedarf nicht mehr organisieren können. Die Rundfrage des Stadtentwicklungsreferates bei den großen Städten in der BRD hat ergeben, daß zur Zeit keine Stadt über einen ausreichenden Überblick verfügt und daß das Interesse an einer derartigen Clearing-Stelle groß ist. In vielen Städten werden ähnliche Probleme isoliert bearbeitet. Die Erfahrungen kommen anderen Städten meist nicht zu.

Kompetenz: Deutscher Städtetag
Initiative: Stadtentwicklungsreferat
Anträge: ohne Bezug

9.2 Öffentlichkeit

Information der Öffentlichkeit

Der weitaus größte Teil der Bevölkerung scheint bereits heute einen wirkungsvolleren Umweltschutz zu bejahen. Diese positive Grundeinstellung ist noch vorwiegend emotional fundiert. Die bisher in der Öffentlichkeit gezeigten Informationen beschränken sich mit wenigen Ausnahmen auf die Darlegung der Beeinträchtigung der biologischen Lebensgrundlagen und ihrer Folgewirkungen. Nur selten werden dabei exakte wissenschaftliche Forschungsergebnisse nüchtern dargestellt. Diese Feststellung trifft auch für die Behandlung des Themas in den verschiedenen Schulgattungen zu.

Die Information der Öffentlichkeit neuen Stils trägt folgende Wesenszüge:

- ▣ sie verwendet nüchterne naturwissenschaftliche Analysen,
- ▣ sie legt die Interessengegensätze klar,
- ▣ sie macht den kurzzeitigen und kurzsichtigen egoistischen Nutzen umweltschädigenden Verhaltens deutlich,
- ▣ sie führt zu einer neuen Kosten-Nutzungsbetrachtung hin, in die auch nicht monetär faßbare Nutzen und Kosten Eingang finden.

Eine derartige Information hat die Chance, eine unmittelbar bevorstehende Fehlreaktion der Öffentlichkeit zu verhindern. Enttäuscht von den schleppenden Fortschritten im Umweltschutz droht sich Resignation breit zu machen. „Es sei doch wohl nicht so schlimm, wie immer behauptet wird“ und „Unsere Generation sei ja nicht direkt betroffen“.

Der Umweltschutz tritt zudem – und darüber müssen wir uns klar sein – nun in die Phase der massiven und gesteuerten Gegenpropaganda. Der Einzelne wird mit konträren Meinungen konfrontiert, die ihm eine Orientierung in seiner Grundhaltung nicht mehr erlauben.

Öffentlichkeitsarbeit muß mithelfen, die Interessengebundenheit der verschiedenen Informationen durchsichtig zu machen. Ohne den Druck einer fundiert informierten breiten Öffentlichkeit werden sich die politischen Mehrheiten für unpopuläre Maßnahmen im Umweltschutz nicht bilden. Öffentlichkeitsarbeit muß also das Interesse am Thema über lange Zeiträume wachhalten. Tiefere Einsicht in die Zusammenhänge ist auch eine Voraussetzung für die Durchsetzung des „Anlastungsprinzips“.

Maßnahme 9.2/01 „kurzfristig“

An die Massenmedien, Presse, Rundfunk und Fernsehen wird die Anregung herangetragen, zusammen mit interessierten Einzelpersonen und den politischen Parteien ein „Umweltschutzparlament“, vergleichbar dem Straßenverkehrsparlament der SZ zu gründen.

In diesem Parlament werden die Analyse- und Prognoseergebnisse behandelt, die gegensätzlichen Meinungen dargestellt und für die Öffentlichkeit einsichtig und bewertbar gemacht.

Kompetenz: Massenmedien
Initiative: Stadtentwicklungsreferat
Presse- und Informationsamt
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.2/02
„kurzfristig“

Lehrer und Wissenschaftler an Münchener Schulen und Hochschulen werden auf Anregung des Schulreferats zu einem interdisziplinär zusammengesetzten Arbeitskreis gebeten, der Unterrichtseinheiten nach den obenstehenden Grundsätzen über Themen des Umweltschutzes konzipiert.

In den Lehrplänen der verschiedenen Schultypen stehen zwar Themen über den Umweltschutz. Hier werden jedoch meist nur die biologischen Aspekte dieses Themas behandelt. Die hier skizzierten Lernziele kommen nicht zum Tragen.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Schulreferat mit
Stadtentwicklungsreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.2/03
„kurzfristig“

Eine Kommission wählt Kurzfilme über Themen des Umweltschutzes aus, die den genannten Grundsätzen entsprechen. Diese Filme werden den Münchener Filmtheatern in einer Woche des Umweltschutz-Kurzfilms für das Vorprogramm angeboten. Ermäßigungen der Vergnügungssteuer dienen als Anreiz, diese Filme vorzuführen.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Presse- und Informationsamt mit
Stadtentwicklungsreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.2/04
„kurzfristig“

Die Meßwerte über das Ausmaß der Umweltbelastung insbesondere der Luftverunreinigung werden der Bevölkerung über Presse, Rundfunk und an frequentierten öffentlichen Plätzen in auffallender Form bekannt gegeben, sobald methodisch exakte Meßdaten vorliegen.

Dabei muß durch entsprechende Informationen erreicht werden, daß die Verursacher kenntlich gemacht und die Zuständigkeiten für Abhilfemaßnahmen dort gesucht werden, wo sie tatsächlich sind. Dabei müssen auch die Interessenlagen einsehbar werden.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat mit
Presse- und Informationsamt
Anträge: Nr. 254/SPD Ziffer 2b

*Maßnahme 9.2/05
„Kurz bis mittel-
fristig“*

Bei der Stadt wird eine Beratungsstelle für abgasfreie Kraftfahrzeuge und abgasarme Wärmeversorgung eingerichtet. Neben der gezielten Beratungstätigkeit wird von dieser Stelle auch eine Breitenaufklärung betrieben.

Bis zur Einführung abgasfreier Kraftfahrzeuge und Gas- bzw. Elektroheizungen wird noch viel Unkenntnis, Skepsis und Vorsicht abzubauen sein. Die Stadt – vertreten durch Kommunal- und Werkreferat – geht hier schon mit Modellversuchen voran, die zusammen mit einer gezielten Beratungstätigkeit ihre Überzeugungskraft haben werden (vgl. Maßnahme 9.41/09 „Großversuche mit abgasfreien Fahrzeugen“).

Kompetenz: Stadt
Initiative: Werkreferat mit Kommunalreferat
und Presse- und Informationsamt
Anträge: Nr. 285/GDP Ziffer 1b

*Maßnahme 9.2/06
„kurzfristig“*

Der Deutsche Städtetag veranlaßt eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit, die die Interessen der Städte im Bereich des Umweltschutzes in der bundesweiten Öffentlichkeit vertritt und ein gleichgewichtiger Partner gegenüber den anderen Interessensgruppen, insbesondere der Industrie darstellt.

Die deutschen Städte verfügen derzeit über keine geeignete Stelle, um die Probleme des Umweltschutzes aus ihrer Sicht einheitlich für die BRD darzulegen. Die Kontrahenten in der Diskussion um den Umweltschutz werden in der nächsten Zeit über ihre Verbände und durch ihre eigenen leistungsfähigen Werbe- und Public-Relationsabteilung ihre Standpunkte mit Sicherheit wirksam vertreten. Hierzu sollte ein ernstzunehmendes Gegengewicht geschaffen werden.

Kompetenz: Städtetag
Initiative: Stadtentwicklungsreferat und
Bayerischer Städteverband
Antrag: ohne Bezug

Maßnahmen 9.2/07
„kurzfristig“

Die Stadt München legt eine Broschüre mit Anregungen zu einem umweltgerechten Verhalten auf. In dieser Broschüre wird auch auf die zu erwartenden Entwicklungen über abgasfreie Fahrzeuge, emissionsarme Feuerungen usw. aufmerksam gemacht. Die Broschüre wird an alle Haushaltungen verteilt. Sie entspricht in ihrem Informationsgehalt den Grundsätzen der Öffentlichkeitsarbeit im Bereich des Umweltschutzes, wie sie oben dargelegt sind.

Die Broschüre zielt auf bisher nicht allgemein bekannte Verhaltensvorschläge ab, die wenig Mühe machen, keine Kosten verursachen, sogar teilweise Kostenvorteile bringen, die zudem geeignet sind, das Problembewußtsein des einzelnen zu stärken. Die Verteilung könnte einfach und kostensparend über den Verteiler der Haushaltsbroschüre des Werkreferates vorgenommen werden. Die Themen Müll, Strom, Heizung, Wasser fallen ohnehin in dessen Interessensbereich. Die Broschüre sollte in halbjährigen Fortsetzungen geplant sein. Ein erster diskussionsfähiger Versuch einer solchen Broschüre ist erarbeitet.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Presse- und Informationsamt mit
Werkreferat und Stadtentwicklungsreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.2/08
„kurzfristig“

Mit der Eröffnung der Fußgängerzone wird an einer geeigneten Stelle in der Fußgängerzone eine Demonstrationsaktion begonnen, die die Bevölkerung laufend an Umweltschutzaufgaben erinnert.

Die Fußgängerzone wird eine der frequentiertesten Zonen in München sein. Die Innenstadt ist überdies der Ort, an dem sich der Bürger der Stadt noch am ehesten an seine Verantwortung für die gesamte Stadt erinnert fühlt.

Auf einer Anzeigetafel könnten in auffälliger Form die neuesten Meßwerte über den Grad der Umweltbelastung einprägsam gemacht werden. Beschwerden über Umweltbelastungen aus dem eigenen Erfahrungsbereich könnten entgegengenommen und bearbeitet werden. Die jeweils aktuellen Informationen über die Diskussionen und konkrete Maßnahmen im Umweltschutz könnten kostensparend verteilt werden. Anfragen an die Stadtverwaltung könnten weitergeleitet und öffentliche Veranstaltungen und Hearings könnten dort ihren „symbolhaften Ort“ finden.

Die Station könnte unter Mitarbeit freier engagierter Einrichtungen und Stellen, etwa des Bundes für Naturschutz, der Massenmedien und anderen besetzt und über das „Umweltparlament“ finanziert werden (vgl. Maßnahme 9.2/01).

Kompetenz: Öffentlichkeit und Stadt
Initiative: Stadtentwicklungsreferat
Anträge: Nr. 254/SPD Ziffer 2b

*Maßnahme 9.2/09
„kurzfristig“*

*Unterstützung von Bürgerinitiativen, deren Anliegen ein verstärkter
Schutz der Umwelt ist.*

Die Aktivitäten von Bürgerinitiativen haben in der Öffentlichkeit eine größere Überzeugungskraft. Sie treffen erfahrungsgemäß auch auf ein großes Echo auf Seiten der Massenmedien. Der Multiplikatoreffekt ist also groß. Die Stadt sollte dem Münchener Forum schon im Jahr 1972 hierfür einen zweckgebundenen Betrag zur Verfügung stellen.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Stadtentwicklungsreferat
Anträge: ohne Bezug

9.3 Meßsystem

Zweck

Mit der Einrichtung eines zuverlässigen Meßsystems zur Erfassung der Umweltbelastung sind unterschiedliche Zielsetzungen verbunden

- Feststellung des aktuellen Belastungsausmaßes als Grundlage für schnell wirksame Maßnahmen (Smog-Alarm)
- Gewinnung von Eingangsdaten in ein kurzfristiges Prognosemodell zur rechtzeitigen Abwehr von Gefahrenzuständen
- Bereitstellung langer Meßreihen als wesentliche Eingangsgrößen für ein langfristiges Prognosemodell zur vorausschauenden Planung
- Überzeugung der Öffentlichkeit vom Zustand und von der Entwicklung der Umweltbelastung zur Einsicht, auch einschneidenden Maßnahmen zuzustimmen
- Ermittlung einzelner Emittenten zur Durchsetzung des Anlastungsprinzips
- Erfolgskontrolle über die Wirkung von Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltschäden.

Ein Meßsystem, das allen Anforderungen genügt, ist teuer. Es stellt sich also die Frage nach Aufwand und Ertrag.

3 Alternativen

Drei Alternativen bieten sich an:

1. Man verzichtet vollkommen auf Messungen. Der eingesparte Betrag wird für Verbesserungen an der Umwelt verwendet. Diese Alternative setzt voraus, daß eine breite Mehrheit die Notwendigkeit des Umweltschutzes rückhaltlos einsieht, ihm erste Priorität zukommen läßt und nicht mehr durch exakte Meßergebnisse überzeugt werden muß.
2. Man verwendet nur wenige Dauermeßstellen. Diese registrieren zwar die langfristige Entwicklung der Belastung. Räumliche Unterschiede in den einzelnen Stadtteilen können nicht festgestellt werden. Damit fallen auch örtlich begrenzte Sondermaßnahmen aus.
3. Man entscheidet sich für ein sehr dichtes Meßnetz und erhält dafür einen detaillierten räumlich zeitlichen Einblick in die Schadstoffkonzentration. Mit diesem Meßsystem lassen sich alle vorher genannten Anforderungen erfüllen.

Die besorgniserregenden Prognosen für die künftige Luftverschmutzung in München machen Abwehrmaßnahmen zur Verhinderung akuter Vergiftungen bei extremen Wetterlagen vorsorglich notwendig. Restriktive Eingriffe in den Verkehrsablauf und in den Betrieb von Feuerungen müssen durch unkritisierbare Meßwerte abgesichert sein. Die Anforderungen an das Meßsystem sind also hoch.

Maßnahme 9.3/01
„kurzfristig“

Es wird eine Arbeitsgruppe berufen, die ein Meßsystem nach den nachstehenden Grundsätzen weiter ausarbeitet und die Grundsätze dabei überprüft.

Das Bayerische Staatliche Prüfamt für Technische Physik hat die Grundlage eines hohen Ansprüchen genügenden Meßnetzes ausgearbeitet. (vgl. Beilage 4). Ein derartiges Meßnetz verursacht eine Erstinvestition zwischen 6 und 7 Millionen DM. Es arbeitet weitgehend vollautomatisch und kann von 6 – 8 Personen betreut werden. Die Wartungskosten sind gering. Das Meßnetz arbeitet im Stadtgebiet mit 30 dauernden Meßstationen, deren Registrierungen automatisch an eine Zentrale geleitet und dort von einem Computer nach Standardprogrammen ausgewertet werden. In 10 Hauptstationen werden alle Schadgase erfaßt. Die restlichen Nebenstationen messen nur die Leitgase CO, SO₂, NO, NO₂. Mit den Schadgasmessungen werden gleichzeitig die wichtigsten Klimadaten, wie Wind, Lufttemperatur usw. protokolliert. Ebenso werden Daten zum Verkehrsablauf und zur Lärmemission automatisch aufgenommen. Das System eignet sich somit zur automatischen Steuerung des Verkehrsablaufes in Abhängigkeit von Witterung und Luftverunreinigung.

Kompetenz: Land mit Verwaltungsunterstützung
der Stadt

Initiative: Kreisverwaltungsreferat mit
Stadtentwicklungsreferat und
Landesamt für Umweltschutz

Anträge: Nr. 265/CSU, Ziffern 1 und 2

Maßnahmen 9.3/02

Der mobile Meßwagen des Kreisverwaltungsreferats wird ab sofort für die Voruntersuchungen zur Einrichtung des neuen Meßnetzes eingesetzt.

Bis jetzt fehlen Erfahrungen über die zweckmäßige Auswahl der Meßpunkte und über die Auswirkung der lokalen Situation, wie etwa Straßenquerprofile, Bebauung u.ä. auf die Schadgaskonzentration und den Lärmpegel. Von der sorgfältigen Auswahl der Standorte hängt die Zuverlässigkeit der Meßergebnisse ab.

Außerdem muß geprüft werden, ob man für die Erfassung der räumlichen Verteilung mit etwa 30 Festmeßpunkten auskommt, oder ob dazwischen Kurzzeit-Stichprobenmeßpunkte aufgenommen werden müssen. Manche Erfahrungen geben an, daß für die exakte Registrierung der räumlichen

Verteilung pro km² 1 Stichprobenmeßpunkt eingerichtet werden muß und daß für diesen etwa 100 Einzelmessungen über je 30 Minuten nach dem Zufallsprinzip vorgenommen werden sollten. Bei 310 km² Stadtfläche würden also zusätzlich etwa 270 Stichprobenmeßpunkte erforderlich. Läßt sich deren Zahl auf einen Meßpunkt pro 4 km² reduzieren, wären etwa 35 zusätzliche Stichprobenmeßpunkte ausreichend.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat mit
Stadtentwicklungsreferat
Anträge: ohne Bezug

*Maßnahme 9.3/03
„kurzfristig“*

Die Dauermeßstationen werden durch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz übernommen.

Die Aufgaben des Umweltschutzes überschreiten den Zuständigkeitsbereich und die Hoheitsgrenzen einer Gemeinde. Es handelt sich um eine typische regionale Aufgabe.

Kompetenz: Land
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: ohne Bezug

9.4 Maßnahmen zur Verringerung der Luftverunreinigung

Sortierung der Maßnahmen

Die Belastung der Luft mit Schadgasen ist für München das ernsthafteste Problem im Umweltschutz. Die umfangreiche Liste der Abhilfemaßnahmen ist zuerst nach Emissionsquellen vorsortiert. Sodann werden für jede Quelle die Maßnahmen vorangestellt, die Schadgase gar nicht entstehen lassen, im Kompetenzbereich der Stadt liegen und kurzfristig wirksam werden können. Die Vorsortierung stellt also eine Form der Bewertung und Gewichtung des Maßnahmenkatalogs dar.

9.41 Emissionsquelle KFZ

kurzfristig wirksame Maßnahmen zur Verringerung des Individualverkehrs

Maßnahmen mit dem höchsten Wertgewicht befassen sich mit der Reduzierung des Individualverkehrs an sich. Diese Maßnahmen vermindern das Schadgasaufkommen und zeigen Mehrfachwirkungen positiver Art im Bereich Lärm, Abwasserverschmutzung, Stadtgestalt und Investitionsaushalt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden in die Überlegungen zur Fortschreibung des Generalverkehrsplanes einbezogen werden.

Maßnahme 9.41/01 „kurzfristig“

Strenge und wirksame Überwachung der Park- und Halteverbote und Verringerung des Parkraums in Zonen guter Zugänglichkeit mit dem Massenverkehrsmittel.

Diese Maßnahme verringert die Zugänglichkeit mit dem KFZ und fördert somit die Benutzung des Massenverkehrsmittels. Sie hilft öffentliche Investitionsmittel sparen, da es unwirtschaftlich ist, Stadtteile für beide Verkehrsmittel gleichwertig zu erschließen.

Kompetenz: Stadt
Initiativen: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: Nr. 254/SPD, Ziffer 3b

Maßnahme 9.41/02 „Kurzfristig“

Verdünnung des zwangsläufig nicht funktionsbedingten Individualverkehrs durch ein System von Verkehrsbeschränkungen und Einbahnstraßen entlang der durch das Massenverkehrsmittel erschlossenen Zonen und Straßenzüge.

Das Problem der Verkehrsüberlastung und der Luftverschmutzung ist räumlich längst nicht mehr auf die Innenstadt beschränkt. Nach einer Prognose des Baureferats wird spätestens 1985 der größte Teil aller Straßen innerhalb des mittleren Rings um mehr als 30% überlastet sein. Die Meßwerte

der Luftverunreinigung deuten heute schon darauf hin, daß die Belastung in den Gebieten am mittleren Ring ebenso hoch ist wie in der Innenstadt. Also sollte nicht nur die Zugänglichkeit des Stadtzentrums für den Individualverkehr erschwert werden.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat,
Amt für öffentliche Ordnung
Anträge: ohne Bezug

*Maßnahme 9.41/03
„kurzfristig“*

Ausbau von Park- und Ride-Plätzen an den Zugangspunkten des Massenverkehrsmittels nach einem forcierten Zeitplan

Die Zielpunkte des Berufs-, Geschäfts- und Besorgungsverkehrs sind wesentlich besser durch das Massenverkehrsmittel erschlossen als die Quellgebiete. Die flächenhafte und teilweise dünne Besiedlung des Stadtrandes und des Umlandes führt zu unzumutbaren Fußwegen zur Haltestelle. Hier müssen also Abstellmöglichkeiten für die Kraftfahrzeuge angeboten werden.

Kompetenz: Stadt, Planungsverband äußerer
Wirtschaftsraum München
Initiative: Stadtentwicklungsreferat,
Baureferat
Anträge: Nr. 255/GDP Ziffer 4

*Maßnahme 9.41/04
„kurzfristig“*

Beschleunigung des konventionellen öffentlichen Verkehrsmittels (Straßenbahn und Busse) durch bevorrechtigte Spuren und Überspringen von Haltestellen bei Bussen

Diese Maßnahme erhöht die Attraktivität des konventionellen öffentlichen Verkehrsmittels durch höhere Reisegeschwindigkeiten. Diese vergrößern gleichzeitig die Kapazität bei gleichem Waggon- und Personaleinsatz. Der Individualverkehr wird andererseits behindert.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Werkreferat, Baureferat
Anträge: Nr. 255/GDP, Ziffer 1
Vgl. auch Vollversammlung
am 24. 3. 1971

*Koordination der
Maßnahmen
9.41/01 – 4*

Diese 4 Maßnahmen müssen in einem einzigen zeitlich abgestimmten Gesamtplan koordiniert werden, da sie isoliert nur eine abgeschwächte Wirkung haben würden. Die Maßnahmegruppe sollte spätestens mit der Inbetriebnahme von U- und S-Bahn anlaufen.

*Maßnahme 9.41/05
„mittelfristig“*

Die verkehrsfreien Zonen in der Innenstadt werden weiter ausgedehnt. Für bestimmte noch festzulegende Wohnbereiche werden ebenfalls verkehrsfreie Straßen ausgewiesen und zu „Spielstraßen“ erklärt.

Verkehrsfreie Straßen schränken den Individualverkehr zusätzlich ein, sie schaffen lärmfreie und für den Bürger wieder vielfältiger benutzbare Straßenräume. Die damit aufgeworfenen örtlichen und überörtlichen verkehrsbetrieblichen, allgemeinen und rechtlichen Fragen bedürfen besonders sorgfältiger Prüfung.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungs- mit
Baureferat
Anträge: Nr. 255/GDP Ziffer 3a, b

*Maßnahme 9.41/06
„kurzfristig“*

*Änderung der Besteuerungsgrundlage für KFZ;
Abgehen von der Hubraumsteuer.*

Die bisher angewandte Hubraumbesteuerung förderte den hochverdichteten Motor mit höheren Antiklopfmittelzusätzen und höheren Emissionsraten. Die Fahrleistung wird also nicht besteuert. Nachdem künftig wahrscheinlich alle Haushalte über einen PKW verfügen werden, aber möglichst wenig mit ihm fahren sollen, erscheint eine Besteuerung nach der Fahrleistung angebracht. Diese würde eine direkte Relation zum Ausmaß der Umweltbelastung (Schadgase, Lärm, Freiraum zerstörende Straßenflächen, Salzstreuung und Verschmutzung des Oberflächenwassers) herstellen. Sie ließe sich wahrscheinlich am einfachsten über eine steuerliche Belastung der Benzinpreise, insbesondere der Benzine mit hohen Oktanzahlen erreichen. Allerdings müßte hierbei eine bestimmte Kostenschwelle angestrebt werden, um beim Kraftfahrer die „Unlustschwelle“ zu überschreiten, die ihn an der Benützung anderer Verkehrsmittel hindert. Die Steuereinnahmen könnten gezielt für den Umweltschutz aufgewendet werden.

Kompetenz: Bund
Initiative: Stadtkämmerei mit
Stadtentwicklungsreferat
Anträge: ohne Bezug

*Maßnahme 9.41/07
„kurzfristig“*

Beseitigung der verzerrenden Wirkung der Kilometerpauschale, die zur Benützung des PKW im Berufsverkehr anreizt.

Die Kilometerpauschale sollte zumindest so geregelt werden, daß der Fußgänger oder der Benützer des öffentlichen Verkehrsmittels eine gleichwertige Steuervergünstigung erhält.

Kompetenz: Bund
Initiative: Stadtkämmerei und
Stadtentwicklungsreferat
Anträge: Ohne Bezug

*Allgemeine
Maßnahmen der
Stadtentwicklung*

Auf die generellen Maßnahmen der Stadtentwicklung, die zur Verringerung des Verkehrs, insbesondere des Individualverkehrs geeignet erscheinen, sei an dieser Stelle verwiesen. Sie werden in Kapitel (9.9) aufgelistet.

Die folgende Maßnahmengruppe zielt auf eine Verringerung der Emissionsraten bei Kraftfahrzeugen ab. Die Mehrfachwirkungen einer Reduzierung des Lärms, der benötigten Straßenfläche, Verringerung des Reifenabriebs usw. fallen hier weg.

Weniger Emissionen können durch Umstellung auf abgasfreie Antriebe oder durch Reduzierung der Abgasmengen beim konventionellen Verbrennungsmotor erreicht werden.

*Maßnahme 9.41/08
„kurzfristig“*

Spürbare Steuervergünstigung für Fahrzeuge mit abgasfreiem Antrieb.

Bereits heute sind Prototypen abgasfreier Fahrzeuge auf dem Markt, die in den nächsten Jahren ihren rentablen Einsatz für bestimmte Verkehrsarten und Verkehrsbedürfnisse erwarten lassen. Durch eine steuerliche Vergünstigung sollte ein Anreiz geschaffen werden, solche Fahrzeuge anzuschaffen. Besonders erfolgversprechend scheint sich der Flüssiggasantrieb zu entwickeln.

Kompetenz: Bund
Initiative: Stadtkämmerei mit
Stadtentwicklungsreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.41/09

Die zur Zeit angebotenen Entwicklungen im Bereich abgasfreier Fahrzeuge werden mit öffentlicher Unterstützung in einem Großversuch in München erprobt.

Dieser Großversuch verfolgt den Zweck, das vorhandene Angebot auf seine Verwendbarkeit zu prüfen. Dazu müssen entsprechend ausgestaltete Versuchsprotokolle geführt werden. Die Erfahrungen werden den Produzenten für weitere Entwicklungen zur Verfügung gestellt. Auf diese Weise müßten nicht alle Entwicklungskosten von den Herstellern getragen werden. Emotionale Barrieren auf Seiten der potentiellen Benutzer könnten abgebaut werden. Die Öffentlichkeit würde stärker Notiz von Fahrzeugen

mit anderen Antrieben nehmen. Dies würde dazu beitragen, eine andere Konsumhaltung in bezug auf den Autokauf zu erwecken. Das platzsparende, sichere, umweltfreundliche Fahrzeug würde höheres Ansehen gewinnen. Vor allem sollten die Verkehrsbedürfnisse ausfindig gemacht werden, die Elektroautos und Flüssiggasmotoren heute schon einsetzen lassen. Sämtlicher Kurzstreckenverkehr mit dazwischen liegenden Wartezeiten scheint sich anzubieten.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Werkreferat, Kommunalreferat,
Stadtentwicklungsreferat
Anträge: Nr. 260/CSU Ziffern 1 und 2

Diese Maßnahme sollte als Modellaktion für das ganze Bundesgebiet unter Beteiligung von Bund und Land durchgeführt werden.

Maßnahme 9.41/10
„kurzfristig“

Es soll ein Beschaffungs- und Verwendungsprogramm ausgearbeitet werden, in dem die möglichst frühzeitige Umstellung aller im öffentlichen Bereich verwendeten Kraftfahrzeuge vorbereitet wird. In diesen Plan sollen auch die Kraftfahrzeuge einbezogen werden, deren Halter einer öffentlichen Einflußnahme zugänglich sind.

Der Bestand an Kraftfahrzeugen der öffentlichen Hand: Stadt, Land, Bund und deren nachgeordneten Dienststellen ist erheblich. Ein großer Teil dieser Fahrzeuge wird im innerstädtischen Verkehr für kurze Strecken mit Zwischenwartezeiten (Dienstwagen, öffentliche Verkehrsmittel, Versorgungsfahrzeuge, Müllabfuhr, Post usw. an festen Standplätzen eingesetzt. Die zur Zeit noch kurzen Aktionsradien von Elektro- und Flüssiggasfahrzeugen würden somit den betrieblichen Ablauf nicht übermäßig stören, Energieaufnahmestellen könnten über das Stadtgebiet verteilt werden (vgl. Rom – Capitol). In die Überlegungen sollten auch die Konzessionserteilungen an Taxis einbezogen werden.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kommunal- und Werkreferat mit
Bau- und Stadtentwicklungsreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.41/11
„kurzfristig“

Schärfere Überwachung der Abgasemissionen bei Kraftfahrzeugen. Dazu sollten vom TÜV und vom ADAC weiterhin kostenlose Prüfstände bereitgestellt werden. Die Polizei sollte in überraschenden Kontrollaktionen und mit wirksamen Geldbußen das Interesse an der richtigen Vergasereinstellung steigern.

Für alle nach dem 1.7.1969 zugelassenen Fahrzeuge gelten verschärfte Abgasbestimmungen. Diese werden jedoch nur unzureichend eingehalten.

Eine Prüfung im Zeitintervall von 2 Jahren anlässlich der Routineuntersuchung durch den TÜV ist zu selten. Die richtige Einstellung des Vergasers gehört zu einem betriebssicheren Fahrzeug wie die richtige Einstellung von Beleuchtung und Bremsen oder fahrsichere Reifen. Der Halter hat für diesen Zustand seines Fahrzeuges zu sorgen. In Kontrollaktionen wird dies wesentlich häufiger und kritischer als bisher zu überprüfen sein. Werkstätten und kostenlose Prüfstände von TÜV und ADAC verteilen Prüfbescheide, die den Fahrzeugbesitzer von Kontrollaktionen ausnehmen.

Durch die Beschaffung von Prüfgeräten würde die Stadt in Aufgabenbereiche eingreifen, die vom KFZ-Handwerk und TÜV wahrgenommen werden. Außerdem würden hierfür Mittel verwendet, die für andere Aufgaben im Umweltschutz dringend benötigt werden, darunter auch für eine verstärkte Überwachungstätigkeit. Von einer derartigen Beschaffung sollte daher Abstand genommen werden.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: Nr. 254/SPD, Ziffer 2 d
Nr. 267/CSU, Ziffer 1 – 3

Diese Maßnahme ist in engem Zusammenhang mit der Maßnahmengruppe in Kapitel 9.0 zu sehen.

Erfahrungsgemäß haben Aktionen, die an die Freiwilligkeit appellieren, wenig Erfolg. Von einer Aktion gegen das Laufenlassen von Motoren auf freiwilliger Basis sollte man sich wenig versprechen. Nur eine kleine Gruppe von Idealisten wurde hier vorübergehend angesprochen.

Antrag: Nr. 254/SPD, Ziffer 3a

*Maßnahme 9.41/12
„kurzfristig“*

Ausdehnung der Grenzwerte für die Abgasemission bei Kraftfahrzeugen nach Maßgabe des § 47 und § 72 der StVZO auf alle Kraftfahrzeuge.

Diese Bestimmungen gelten bisher nur für KFZ, die nach dem 1.7.1969 zugelassen wurden. Die größeren Luftverschmutzungen gehen jedoch gerade von älteren Motoren aus. Die meisten Motoren werden ohnehin nach einer Laufzeit von 3 bis 5 Jahren ersetzt. Für die Ersatzmotoren sollten bereits die verschärften Bestimmungen gelten.

Mit dieser Maßnahme würde außerdem ein Anreiz geschaffen, Motoren früher auszutauschen und auf die neuen Richtwerte einzugehen.

Kompetenz: Bund
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.41/13
„mittelfristig“

Die zur Zeit geltenden Toleranzgrenzen für die Abgasemissionen bei KFZ sollten herabgesetzt werden.

Im Vergleich zu einer Reihe anderer Staaten sind die in der BRD geltenden Toleranzgrenzen für die Abgasemissionen von Ottomotoren höher angesetzt. Gleiches gilt für die Grenzwerte in den Konzentrationen der Schadgase in der Luft. Es ist jedoch nicht auszuschließen, daß bereits wesentlich niedrigere Schadgaskonzentrationen zu ernsthaften gesundheitlichen Schäden führen.

Kompetenz: Bund
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: ohne Bezug

**Maßnahmen für
besseren
Verkehrsablauf**

Der Ausstoß von Schadgasen ist schließlich auch stark abhängig vom Verkehrsfluß. Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufes vermindern daher die Menge der Emissionen. Maßnahmen aus dieser Gruppe sind jedoch mit einem geringen Wertgewicht zu belegen. Der Spielraum, der in der Verbesserung des Verkehrsflusses des Individualverkehrs noch gegeben ist, erscheint gering. Der technische Aufwand erzeugt jedoch hohe Kosten. Außerdem schließt sich wahrscheinlich jede geschaffene Lücke im Verkehrsfluß durch zusätzliche Umsteiger auf das Individualverkehrsmittel.

Maßnahme 9.41/14
„mittelfristig“

Ausbau des bisherigen Ampelsteuerungssystems zu einer automatischen Steuerung der Signalanlagen in Abhängigkeit von Verkehrsdichte und Luftverschmutzung.

Diese Maßnahme erfordert die automatische Registrierung des Verkehrsablaufes an vielen Stellen zusammen mit meteorologischen Daten und Daten zur Luftverunreinigung. Eine zentrale Datenverarbeitungsstelle mit einem umfangreichen software-Programm errechnet einen, der Verkehrssituation angemessenen Signalplan, nach dem die Ampeln gesteuert werden.

Die Maßnahme erfordert großen gerätetechnischen Aufwand. Der Nutzen wäre erst zu überprüfen. Die Maßnahme ist in engem Zusammenhang mit dem künftigen Meßsystem zu sehen (vgl. Ausführungen in Kapitel 9.3)

Kompetenz: Stadt
Initiativen: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: Nr. 265/CSU, Ziffern 1 – 4

Maßnahme 9.41/15
„langfristig“

Ausrüstung jedes Kraftfahrzeugs mit einem Empfänger für Verkehrsleithinweise.

Zur reibungsloseren Verkehrsabwicklung wird jedes Kraftfahrzeug mit einem Empfangsgerät für den Empfang von verkehrssteuernden Durchsagen aus einer Verkehrsleitzentrale ausgerüstet. Die Fahrzeuge werden dadurch jeweils auf den kürzesten Weg geleitet. Diese Maßnahme wird heute von verschiedenen Seiten, so vom ADAC und vom VdA als ein Weg zur besseren Lösung des Individualverkehrsproblems empfohlen.

Kompetenz: Bund
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.41/16
„mittelfristig“

Auslegung des fortgeschriebenen Generalverkehrsplans nach den noch nicht ausgelasteten Kapazitäten im Straßenraum

Die vom Baureferat erstellte Verkehrsprognose weist vor allem in den Bereichen außerhalb des mittleren Rings noch freie Straßenkapazität aus. Die Siedlungstätigkeit soll künftig so gesteuert werden, daß der noch vorhandene freie Straßenraum ausgelastet wird. Dadurch wird eine leichte Entzerrung des innerstädtischen Verkehrs eintreten.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Stadtentwicklungsreferat,
Baureferat
Anträge: ohne Bezug

9.42 Emissionsquelle Feuerungen

Die Emissionsquelle Feuerungen trägt zwar nur noch 20% zur gesamten Luftverunreinigung in München bei. Die Schadstoffkonzentrationen, die aus diesen Emissionen stammen, sind in den letzten Jahren stetig zurückgegangen. Die bereits erfolgreich eingeleiteten Maßnahmen sollten zügig fortgesetzt werden.

Drei Maßnahmengruppen werden aufgeführt:

- ▣ Verbote bzw. Regelungen
- ▣ Besteuerungen, Subventionierung und Aufklärung
- ▣ Überwachung

*Maßnahme 9.42/01
„kurzfristig“*

Verbot von Müllverbrennung in privaten Müllverbrennungsanlagen und Feuerungen.

Bei der Verbrennung von Müll entweichen eine ganze Reihe schädlicher Abgase. Ungenügende Kaminhöhen, unzureichende Filter und schlecht gesteuerte Feuerung lassen den Verunreinigungsgrad dieser Müllbeseitigung weit vor die Auswirkungen großer und öffentlich betriebener Müllverbrennungsanlagen treten.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: ohne Bezug

*Maßnahme 9.42/02
„kurzfristig“*

Verbot der Verwendung von Schweröl und stark schwefelhaltigem Heizöl bei der Neuzulassung von Feuerungen.

Schweres Heizöl und stark schwefelhaltige Heizöle lassen aggressive Abgase entweichen. Inzwischen werden genügend andere, preisgünstige Energiequellen, Nachtstrom, Gas, leichtes und schwefelarmes Heizöl angeboten. Bei der Neuzulassung sollten alle Großfeuerungen, nicht nur die über 400.000 kcal, in die Überprüfung einbezogen werden und mit einer entsprechenden Auflage belegt werden.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.42/03
„kurzfristig bis
mittelfristig“

Anschlußzwang für alle Neubauten an eine zentrale, wenn möglich öffentliche Wärmeversorgung

Die Versorgung mit Fernwärme ist eine saubere Heizungsform. In Neubaugebieten, in denen die Voraussetzungen für einen Anschluß an ein zentrales Netz gegeben oder mit vergleichsweise geringem Aufwand hergestellt werden, sollte dieser Anschluß sichergestellt werden. Dabei sollte von den Möglichkeiten, Anschluß- und Benutzungszwang für öffentliche Zentralversorgungen vorzusehen, im Rahmen einer auf die allgemeine Stadtentwicklung bezogenen Gesamtplanung Gebrauch gemacht werden; Voraussetzung ist ein günstiger Energiepreis, eine verstärkte staatliche Aufsicht in der Preisgestaltung und der vorausschauende Ausbau des städtischen Energieangebots.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Werk- und Kreisverwaltungsreferat
Anträge: Nr. 255/GDP, Ziffer 6

Maßnahme 9.42/04
„kurzfristig“

Verbot weiterer Umstellung von Kohleeinzelheizung auf Ölheizung.

Einzelölf Feuerungen sind besonders starke Luftverschmutzer. Schutzmaßnahmen und Kontrollen der verwendeten Brennstoffe lassen sich kaum durchführen. Auf die hier gegebenen besonderen Schwierigkeiten sei verwiesen. Trotzdem sollte generell die Umstellung auf Gas- oder Elektro-speicherheizung gefordert werden. Die neueren Entwicklungen lassen auch in der Preisgestaltung die Beheizungsarten als konkurrenzfähiger erscheinen. Entsprechende Rechtsgrundlagen wären auszubauen.

Kompetenz: Bund / Land
Initiative: Kreisverwaltungsreferat und
Werkreferat
Anträge: Nr. 255/GDP, Ziffer 1

Maßnahme 9.42/11
„kurzfristig“

Besteuerung Abgase mittierender Brennstoffe

Solche insbesondere schwefelhaltige Brennstoffe werden mit einer spürbaren Steuer belegt. Dadurch werden Anreize geschaffen, auf saubere Brennstoffe oder Fernwärmeversorgung umzustellen.

Kompetenz: Bund
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Stadtkämmerei
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.42/12
„kurzfristig“

Subventionierung der Umstellung von Öl- und Kohleheizungen auf saubere Energiearten durch billigere Einführungsenergiepreise.

Subventionierte Energiepreise als eine Art von Einführungspreise für die ersten fünf Jahre nach dem Umstellungszeitpunkt sind ein weiterer Anreiz zur verstärkten Umstellung von Einzelheizungen auf saubere Energie. Gleiches gilt auch für schwerölbeheizte zentrale Feuerungsanlagen.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Werkreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.42/13
„kurzfristig“

Beschleunigte Umstellung aller in städtischen Besitz befindlichen Wohnungen auf saubere Beheizung.

Die Stadt sollte mit ihren eigenen Wohnungen ein Beispiel geben und dabei auch Demonstrativobjekte schaffen, die für andere Haus- und Wohnungsbesitzer überzeugend wirken.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Werkreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.42/14
„kurzfristig“

Die Stadt verstärkt ihre Beratung für alle Bauherrn mit dem Ziel, diese in der Verwendung der auch unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes besten Energieform zu beraten.

Vielfach führt die Unkenntnis der verschiedenen Möglichkeiten zur Wahl einer suboptimalen Heizungsart. Eine gezielte Beratung auch unter den Gesichtspunkten eines verstärkten Umweltschutzes kann hier zu besseren Ergebnissen führen.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Werk- und Baureferat
Anträge: Nr. 255/GDP, Ziffer 6

Maßnahme 9.42/15
„kurzfristig“

Überprüfung aller unzureichenden Schornsteinhöhen bei zentralen Feuerungen

Die gesetzlichen Regelungen für eine derartige Überprüfung sind vorhanden.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: Nr. 255/GDP, Ziffer 6

Maßnahme 9.42/16 *Einbeziehung aller Feuerungen in eine routinemäßige Kontrolle*
„kurzfristig“

Gegenwärtig werden nur Feuerungsanlagen über 400.000 kcal Heizleistung bei der Genehmigung der Baugesuche überprüft. Laufende Kontrollen sind in der Neufassung des Gesetzes über das Schornsteinfegerwesen vom 15. 9. 1969 vorgesehen. Dazu bedarf es allerdings noch einer eingehenden Schulung der Kaminkehrer.

Kontrollen im Abstand von 5 Jahren erscheinen zu spärlich. Ein Zweijahresabstand sollte wieder eingeführt werden. Außerdem sollten zwischenzeitlich Stichprobenkontrollen mit Mängelanzeigen durchgeführt werden. Die Durchführung dieser Maßnahme ist in erster Linie eine Frage des Personals. Die Maßnahme ist in einem engen Zusammenhang mit Kapitel 9.0 und mit der Aufstellung eines Emissionskatasters zu sehen.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Antrag: ohne Bezug

Maßnahmen 9.42/17 *Umstellung der städtischen E-Werke und Müllverbrennungsanlagen auf*
„mittelfristig“ *ausschließlich saubere Brennstoffe.*

Die Stadt verwendet in ihren eigenen Energiebeschaffungsanlagen zur Zeit noch 0,4 Mio. t SKE unsaubere Brennstoffe. Dies ist etwas weniger als 25% des gesamten Brennstoffverbrauchs.

Die Stadt sollte hier weiter mit gutem Beispiel vorangehen und auch diesen Rest durch saubere Brennstoffe ersetzen. Voraussetzung hierfür ist die ausreichende Sicherung der Versorgung mit sauberen Brennstoffen.

Kompetenz: Stadt
Initiativen: Werkreferat
Anträge: ohne Bezug

9.43 Generelle Maßnahmen

Es folgen Maßnahmen, die für den gesamten Bereich der Luftverunreinigung gelten:

*Maßnahme 9.43/01
„kurzfristig“*

In die bevorstehende Neufassung der Emissionsrichtlinien in einem Bundes-Immissionsschutzgesetz sollen alle luftverunreinigenden Quellen einbezogen werden.

Bisher bestand die Tendenz, nur die stationären Luftverschmutzer einzubeziehen. Eine wirkungsvolle Bekämpfung muß alle Luftverunreiniger, also auch die Kraftfahrzeuge und die Flugzeuge mit umfassen. Das Bayerische Staatsministerium für Landesplanung und Umweltschutz ist in dieser Richtung bereits vorstellig geworden.

Kompetenz: Bund
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: ohne Bezug

*Maßnahme 9.43/02
„kurzfristig“*

Aufstellung eines Emissionskatasters

In einem Emissionskataster sind alle Emissionsquellen der Luftverunreinigung, also KFZ, Feuerungen, Industrieemissionen genau nach Lage und Umfang des Schadgasausstoßes festgehalten und planlich dargestellt. Mit dieser Grundlage können durch Diffusionsmodelle kurzfristige bzw. langfristige Prognosen (vgl. Kapitel 9.1 und 9.3.) über Art und Umfang der Luftverschmutzung bereitgestellt werden und als Grundlage in „Smog-Alarmpläne“ und langfristige Planungen eingehen. In der Stadt Frankfurt, im regionalen Planungsverband Untermain und in einigen Städten des Ruhrgebiets wird an der Erstellung eines Emissionskatasters bereits gearbeitet.

Das Emissionskataster könnte auf längere Sicht unter Umständen ein engmaschiges Meßsystem überflüssig machen, da die räumliche Verteilung des Verunreinigungsgrades modellhaft berechnet werden kann. Dies muß aber erst in Versuchen noch eindeutig abgeklärt werden.

Die Ersterstellung eines Emissionskatasters ist sehr arbeitsaufwendig. Mit dieser Arbeit könnte jedoch die generelle Überprüfung aller Feuerungen (vgl. Kapitel 9.42) in einem Arbeitsgang erledigt werden. Das Kreisverwaltungsreferat sollte den Nutzwert und den Arbeitsumfang dieser Maßnahme prüfen.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat und
Stadtentwicklungsreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.43/03
„kurz-, mittel- und
im Kern langfristig“

Aufstellung eines „Smog-Alarmplanes“

In Anbetracht der ungünstigen Prognosen für das Ausmaß der Luftverunreinigung nach 1980 sollte *vorsorglich* ein Smog-Alarmplan ausgearbeitet werden. Dieser würde bei besonders extremen Wetterlagen die Bevölkerung vor ernsthafteren Schäden schützen. Hier muß jedoch mit Nachdruck betont werden, daß es sich hierbei nur um eine Notmaßnahme handelt; sie darf nicht dazu verleiten, die in Kapitel 9.41 und 9.42 empfohlenen Maßnahmen nicht mit allem Nachdruck zu verfolgen. Der Smog-Alarm ist im Kern nur ein Fiebermesser und die letzte Notbremse. Ein „Smog-Alarmplan“ auf freiwilliger Basis wird kaum Erfolg haben. Die Maßnahmen werden zu einschneidend sein müssen, als daß sie auf freiwilliger Basis aufgebaut werden könnten. Voraussetzung für einen Smog-Alarm ist ein kurzfristiges Prognosemodell, das zuverlässige Vorwarnungen erteilt und die notwendigen Vorbereitungsmaßnahmen rechtzeitig ergreifen läßt. Nur in dieser Vorwarnungszeit wird man mit Appellen an die Vernunft arbeiten können (Warnstufe 1). Die notwendigen Eingabedaten für dieses kurzfristige Prognosemodell müssen entweder von einem sehr umfangreichen Meßsystem (vgl. Kapitel 9.3) oder von einem einfacheren Meßsystem in Kombination mit einem Emissionskataster (vgl. Maßnahme 9.43/02) bereitgestellt werden.

Da zur Zeit zuverlässige Aussagen über die räumliche Verteilung der Luftverunreinigung fehlen, kann nicht entschieden werden, ob die Maßnahmen eines Smog-Alarmes auf bestimmte Teilgebiete der Stadt beschränkt bleiben können oder das gesamte Stadtgebiet umfassen müssen. Wahrscheinlicher ist, daß die Konzentrationen der Schadgase so gleichmäßig verteilt sind, daß räumliche beschränkte Maßnahmen nicht wirkungsvoll und nicht zu begründen sein werden.

Die Maßnahmen in einem Smog-Alarm müssen in erster Linie den KFZ-Verkehr einschränken, da 90% der Verunreinigungen heute aus dem KFZ-Verkehr stammen. Die Maßnahmen werden in der 1. Stufe den Berufsverkehr, in der 2. Stufe auch den Geschäfts- und Lieferverkehr ergreifen müssen. Ausgespart bleiben nur die öffentlichen Verkehrsmittel- und der Notversorgungsdienst. Deshalb wird es besonders notwendig, diese Fahrzeuge auf abgasfreie Antriebe umzustellen. Derart harte Eingriffe in den KFZ-Verkehr erscheinen vertretbar, wenn die Vorbereitung auf die Sperrung langfristig erfolgt, so daß auch der Geschäfts- und Lieferverkehr sich auf die Maßnahme vorbereiten kann.

Darüber hinaus haben die harten Maßnahmen eines Smog-Alarmes vielleicht vernunftbildende Auswirkung, indem sie die Durchsetzung der Maßnahmen mit konstruktivem Charakter unterstützen.

Die weiteren Vorarbeiten an einem Smog-Alarmplan sollten sich vor allem auf die bessere Erforschung der räumlichen Verteilung und der zeitlichen Entwicklung der Luftverunreinigung bei Inversions- und austauscharmen Wetterlagen konzentrieren. Weiter sind die rechtlichen Voraussetzungen für die sehr einschneidenden Maßnahmen einer äußerstenfalls totalen Verkehrssperre noch zu klären. Die rechtlichen Voraussetzungen sollten im Bundesemissionsschutzgesetz enthalten sein.

Kompetenz:	Bund und Land
Initiative:	Kreisverwaltungsreferat mit Stadtentwicklungsreferat
Anträge:	Nr. 254/SPD, Ziffer 2c

Maßnahme 9.43/04 *Schaffung von Frischluftschneisen*
„langfristig“

Diese Maßnahme wird immer wieder von den verschiedensten Seiten ange-regt. Ausgehend davon, daß bei austauscharmen Wetterlagen die Luft über dem stärker erwärmten Stadtgebiet hochsteigt und am Boden horizontal Luft aus der Umgebung angesaugt wird, liegt dieser Forderung die Vorstel-lung zugrunde, frische und kühlere Luft aus der Umgebung und aus grös-seren Freiflächen der Stadt in die zentralen Teile der Stadt einfließen zu lassen. Bebauungen stellen thermo-dynamische und thermisch-mechani-sche Hindernisse in diesem Austauschvorgang dar.

Die nachträgliche Ausbildung von Luftschneisen in einem bebauten Stadt-gebiet stößt jedoch auf eine Reihe unüberwindlich erscheinender Schwie-rigkeiten.

- ▣ Die Schneisen müßten sehr lang sein und bis weit hinaus in die „grünen Sektoren des Umlandes“ (Erdinger Moos, Dachauer Moos) reichen.
- ▣ Die freizuhaltenden Flächen sind größtenteils mit gülti-gem Baurecht belegt.
- ▣ Die derzeitige Bodenordnung steht einer Übernahme dieser Flächen durch die Stadt entgegen.
- ▣ Die Schneisen müßten in einer sehr langfristigen Stadtent-wicklungsplanung in bereits bebaute Gebiete allmählich hineingelegt werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Wirkung dieser Maßnahme eine beste-hende Schadgaskonzentration nur verteilt. Der Schwerpunkt der Anstren-gungen sollte jedoch auf der Verhinderung von Emissionen liegen. Ent-scheidend aber dürfte sein, daß zur Zeit keine seriösen Forschungsergeb-nisse über die mikroklimatischen Strömungsverhältnisse in ausgedehnten Verdichtungsräumen vorliegen. Es gilt als fraglich, ob sich Austauschvor-gänge in der geschilderten rein theoretischen Weise über so lange Strecken überhaupt ausbilden. Ebenso ist über die Austauschleistung nichts be-kannt. Gegenwärtig werden diese Fragen in Grundsatzforschungen am Beispiel der Region Frankfurt und in Gebieten des Saarlandes untersucht.

Hierzu werden Infrarot-Luftbildaufnahmen benützt. Diese Forschungser-gebnisse sollten abgewartet werden, bevor eine in der Ausführung überaus teure Vorstellung mit verteilerender und nicht verhindernder Wirkung über-haupt weiter verfolgt wird.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Stadtentwicklungsreferat
Anträge: ohne Bezug

9.5 Maßnahmen zur Verminderung des Lärms

Die wichtigsten Lärmquellen sind Kraftfahrzeuge, Flugzeuge, Straßenbahnen und Baumaschinen.

Die Maßnahmen mit dem höchsten Wertgewicht zielen auch hier wieder auf die Verringerung der Emissionen ab. Erst dann folgen Maßnahmen zur Abwehr und zum Schutz gegen vorhandenen Lärm.

9.51 Maßnahmen gegen den Verkehrslärm

Die wirkungsvollsten Maßnahmen gegen den Verkehrslärm sind bereits in Kapitel 9.41 aufgeführt. Sie erstrecken sich in ihren positiven Auswirkungen auf die Verbesserung der Luftqualität und die Reduzierung der Lärmbelastung. Ihr Wert ist daher gar nicht hoch genug einzuschätzen.

Zusätzliche Maßnahmen mit *nur* lärmindernder Wirkung sind:

*Maßnahme 9.51/01
„kurzfristig“*

Herabsetzung der zulässigen Phonzahlen für Motorgeräusche, insbesondere bei Zweirädern und Lastkraftwagen.

Der Gesetzgeber toleriert derzeit Höchstwerte der Schallemission bei Kraftfahrzeugen, die weit über dem aus gesundheitlichen Gründen ertragbaren Maß liegen. Die Zunahme des KFZ-Verkehrs läßt eine 50% Steigerung der Lärmbelästigung bis 1980 erwarten, falls die derzeit gültigen Richtwerte nicht gesenkt werden. Als besonders lautstark erweisen sich immer wieder Zweiräder und Lastkraftwagen. Die technischen Möglichkeiten der Schalldämpfung sind vorhanden. Es müßte auch dafür gesorgt werden, daß die herabgesetzten Schallgrenzwerte in einer nur kurzen Übergangszeit auch für die bereits vorhandenen Kraftfahrzeuge gelten.

Kompetenz:	Bund
Initiative:	Kreisverwaltungsreferat
Anträge:	ohne Bezug

Maßnahme 9.51/02
„kurzfristig“

Nachfahrverbot für LKW und Zweiräder zwischen 22 Uhr und 6 Uhr mit Ausnahme der Hauptdurchgangsstraßen für den staddurchquerenden Verkehr und in reinen Industrie- und Gewerbebereichen. Ausnahmen für den unabdingbaren Lieferverkehr in dieser Zeit können nach strenger Prüfung der Notwendigkeit gestattet werden.

Der Lieferverkehr kann mit wenigen Ausnahmen in der Zeit zwischen 6 Uhr und 22 Uhr erfolgen. Für die Zweiradbenutzung ist es zumutbar, während der Nachtzeit ein anderes Verkehrsmittel, insbesondere das öffentliche zu benutzen. Diese Maßnahme sollte so lange gelten, bis die Emissionswerte von Zweirädern erheblich herabgesetzt sind.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.51/03
„kurzfristig“

Strenge Überwachung und verschärfte Bestrafung der Fahrzeughalter aller über den Grenzwerten liegenden Kraftfahrzeuge.

(Diese Maßnahme ist wiederum eine Frage der Überwachungskapazität, vgl. Kapitel 9.0)

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: ohne Bezug

Die Maßnahme ist in das in Kapitel 9.0 angeregte Gesamtprogramm einzu beziehen.

Maßnahme 9.51/04
„kurzfristig“

Generelles Nachfahrverbot in ausgesprochenen Wohnzonen für alle Kraftfahrzeuge.

§4 der StVO bietet die Möglichkeit, zeitliche Beschränkungen für bestimmte Gebiete auszusprechen. In einer ersten Arbeitsstufe sollten die Wohngebiete festgelegt werden, für die sich eine derartige Maßnahme eignet und nach verkehrstechnischen Gesichtspunkten durchführen läßt. Dann sollten in einigen Testgebieten Erfahrungen über die Auswirkungen und vor allem über die Überwachbarkeit gewonnen werden.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat mit Baureferat
Anträge: Nr. 255/GDP, Ziffer 3a
Nr. 285/GDP, Ziffer 2

Maßnahme 9.51/05
„mittelfristig“

Fortführung der Maßnahmen zur Beseitigung lärmintensiver
Fahrbahndecken.

Diese Maßnahme sollte nach Maßgabe der mittelfristigen Investitionsplanung fortgeführt werden. Sie hat auch für stärker lärmgedämpfte Fahrzeuge Bedeutung, da dann die Fahrgeräusche ab einer bestimmten Geschwindigkeit die Motorgeräusche übertreffen.

Kompetenz:	Stadt
Initiative:	Baureferat
Anträge:	ohne Bezug

9.52 Maßnahmen gegen den Fluglärm

*Maßnahme 9.52/01
„mittelfristig“*

Auflassung des Flughafens München Riem nach Inbetriebnahme des neuen Großflughafens.

Der Stadtrat hat zuletzt am 16. Juni 1971 seine alte diesbezügliche Forderung wiederholt.

Kompetenz: Bund – Land – Stadt
Initiativen: Stadtentwicklungsreferat
Anträge: ohne Bezug

*Maßnahme 9.52/02
„mittelfristig“*

Schrittweise Verlegung auch der übrigen Flugplätze, um den Kranz von militärischen Luftlandeplätzen rund um München zu sprengen

Kompetenz: Bund
Initiative: Stadtentwicklungsreferat
Anträge: ohne Bezug

*Maßnahme 9.52/03
„langfristig“*

Verschärfung der gesetzlichen Bestimmungen über die zulässige Lärmentwicklung von zivilen Flugzeugen.

Es kann auf längere Sicht jedoch nicht sinnvoll sein, die Flugplätze immer weiter von den Ziel- und Quellpunkten des Flugverkehrs zu entfernen und die Schutzzonen weiter auszudehnen. In einigen Jahren wird sich eine ähnliche Debatte um das Flugzeug entfachen, wie sie gegenwärtig das Kraftfahrzeug konventioneller Bauweise in Bedrängnis bringt. Die Verminderung der Schallemissionen bei Flugtriebwerken sollte die wichtigste Initiative in der Weiterentwicklung der Flugtechnologie sein. Auch hier muß ein reines Wirtschaftlichkeitsdenken, das ja auch zu immer höheren Flugeschwindigkeiten und größeren Flugkörpern führt, überprüft werden.

Kompetenz: Bund
Initiativen: Stadtentwicklungsreferat
Anträge: ohne Bezug

*Maßnahme 9.52/04
„kurzfristig“*

Schärfere Überwachung des bestehenden Nachtflugverbots und Ausdehnung desselben auf den gesamten Flugverkehr.

Seit dem 1. 4. 1971 besteht in der Zeit von 20.00 Uhr bis 6.00 Uhr ein Startverbot für den Flugverkehr mit Ausnahme der Post- und Frachtmaschinen.

Kompetenz: Bund – Land
Initiative: Kreisverwaltungsreferat mit
Wirtschaftsamt
Anträge: Nr. 255/GDP, Ziffer 1

Maßnahme 9.52/05

Höhere Start- und Landegebühen für Flugzeuge mit hoher Lärm- und Düsenabgasemission.

Diese Maßnahme könnte die Fluggesellschaften zum Einbau lärmgedämpfter Düsenaggregate und zur Eigeninitiative in der Entwicklung umweltfreundlicher Flugzeuge anregen. Die zusätzlichen Einnahmen könnten gezielt für Messungen und Schalldämpfungen im Einflugbereich aufgewendet werden.

Kompetenz: Land – Stadt
Initiative: Wirtschaftsamt
Anträge: ohne Bezug

*Maßnahme 9.52/06
„kurzfristig“*

Verbot von Flügen mit Überschallknall, von Rundflügen und von Reklameflügen über dem Stadtgebiet.

Diese Flüge stellen eine zusätzliche Lärmbeeinträchtigung dar. Sie erweisen sich als nicht unabdingbar notwendig.

Kompetenz: Land
Initiative: Wirtschaftsamt
Anträge: Nr. 285/GDP, Ziffer 3

9.53 Maßnahmen gegen sonstige Lärmquellen

Maßnahme 9.53/01 **„mittelfristig“**

Verminderung der Geräusche bei Straßenbahnen.

Besonders störend sind die Anfahr- und Bremsgeräusche der Straßenbahn, die vom Antriebsmotor herrühren.

Kompetenz: Stadt
Initiativen: Werkreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.53/02

Schärfere Überwachung der Bestimmungen über Baulärm und stärkere Schalldämpfung bei Baumaschinen.

Die Baulärmbestimmungen werden gegenwärtig nur bei Beschwerden überprüft. Auch hier ist wieder die fehlende Überwachungskapazität angesprochen. Hier liegt eine bundesgesetzliche Regelung vor. Die vorhandenen technologischen Möglichkeiten zur Schalldämpfung sollten ausnahmslos auch auf Baumaschinen angewendet werden. Bei der Vergabe öffentlicher Bauaufträge sollten darüber hinaus zusätzliche überprüfbare Auflagen über die Reduzierung des Baulärms gemacht werden.

Kompetenz: Stadt – Bund – Land
Initiative: Kreisverwaltungsreferat,
 Baureferat
Anträge: ohne Bezug

9.54 Maßnahmen zur Lärmabwehr

Selbst wenn die Maßnahmen zur Lärmverminderung auf der Emissionseite voll wirksam werden, bleibt ein Restlärmpegel, der nur über lärmabwehrende Maßnahmen gemildert werden kann. Dies gilt insbesondere für Hauptverkehrsstraßen.

Maßnahme 9.54/01 „mittelfristig“

Bei Neuprojektierungen von Durchgangsverkehrsstraßen und Straßen mit hoher Verkehrsbelastung sollen schallschützende Maßnahmen in weit stärkerem Umfang als bisher mit eingeplant werden.

Die Problematik ist seit langem bekannt. Versenkte Straßenführung, Erdwälle und bepflanzte Schutzstreifen sind zwar wirksame Lärmblenden, verursachen jedoch unverhältnismäßig hohe Kosten, vor allem Grunderwerbskosten. Grundlegende weiterführende Forschung erscheint angebracht. Die Möglichkeiten schallbrechender Baumaßnahmen sollten beim Ausbau des innerstädtischen Schnellstraßennetzes frühzeitig und mit größerem Gewicht in die Überlegung einbezogen werden.

Kompetenz: Bund – Land – Stadt
Initiative: Baureferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.54/02 „mittelfristig“

Die Bebauungsplanung bietet eine Reihe von Möglichkeiten, die künftig stärker für einen besseren Lärmschutz ausgenutzt werden sollten. Die gesetzlich vorgeschriebenen Erläuterungen zu größeren Bebauungsplänen sollten ausdrücklich zu dieser Aufgabe Stellung nehmen und die speziellen für diese Aufgabenstellung ergriffenen Maßnahmen im Bebauungsplan darstellen.

In der Bebauungsplanung gibt es eine Vielzahl von Methoden, die einen besseren Lärmschutz bewirken. Diese sind auszugsweise:

Anlage der Zufahrtwege,
Stellung der Baukörper,
Öffnungswinkel von Stichstraßen zu Hauptstraßen
Abstandsflächen mit schallabwehrenden Hindernissen,
Verteilung der Nutzungen,
Plazierung der Nebengebäude,
Lage von Sammelgaragen
u.ä.

Insbesondere sollten die in der Überbauung von Straßen liegenden Möglichkeiten mehr als bisher genutzt werden.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Baureferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.54/03
„mittelfristig“

Anwendung schalldämmender Baustoffe und Bauweisen.

Die Bauforschung bietet Möglichkeiten für eine bessere Abschirmung von Bauten gegenüber Außenlärm an. Diese sind bisher nur wenig im Wohnungsbau verwirklicht. Haupthindernis sind die höheren Kosten. Die in diesem Bereich angebotenen Möglichkeiten sollten dokumentiert und nach kritischer Auswahl in Demonstrativbauvorhaben auch wirtschaftlich erprobt werden.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Baureferat
Anträge: ohne Bezug

9.6 Maßnahmen zur Müllbeseitigung

Im Vergleich zu anderen Gebieten in der Bundesrepublik ist die Beseitigung des Mülls in der Stadt München gegenwärtig zufriedenstellend.

Die hohen Zuwachsraten im Müllanfall, die sich verändernde Zusammensetzung und die steigende Bevölkerungszahl im Raum München stellen jedoch in einigen Jahren neue Aufgaben, die heute schon gedanklich vorbereitet werden müssen.

Auch in diesem Maßnahmenkapitel gilt der Grundsatz, daß die Maßnahmen höher zu bewerten sind, die das Müllaufkommen reduzieren. Erst dann folgen Maßnahmen einer umweltgerechten Beseitigung.

Maßnahme 9.6/01 „mittelfristig“

Verbot von schadensemittierenden Kunststoffverpackungen, ersatzweise deren empfindliche Besteuerung.

Die Zunahme des Mülls, vor allem die Zunahme der nicht verrottbaren, biologisch abbaubaren oder verbrennbaren Müllarten geht u.a. auf die zunehmende Verwendung von solchen Kunststoffverpackungen zurück.

Kompetenz: Bund
Initiative: Kommunalreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.6/02 „mittelfristig“

Verbot von PVC-Verpackungen.

PVC-Verpackungen sind biologisch nicht abbaubar. Bei der Verbrennung erzeugen sie stark schädliches Salzsäuregas. In Schweden ist ein derartiges Verbot bereits ausgesprochen.

Kompetenz: Bund
Initiative: Kommunalreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.6/03 „mittelfristig“

Aufstellung einer „schwarzen Liste“ schwer abbaubarer Müllarten. Kennzeichnung aller Produkte und Verpackungen, die auf dieser Liste stehen, um die Konsumenten vom Kauf solcher Waren abzuhalten. Die Liste dient als Grundlage für eine Müllsteuer, die vom Produkt über die Umsatzsteuer erhoben wird.

Die Produkte und Verpackungen, die bei ihrer Beseitigung hohe Kosten oder Umweltschäden hervorrufen, werden dadurch teurer. Durch eine deutliche Kennzeichnung ist es dem Verbraucher möglich, diese Waren nicht zu beschaffen. Damit verschwinden sie allmählich vom Markt.

Kompetenz: Bund
Initiativen: Kommunalreferat
Anträge: ohne Bezug

*Maßnahme 9.6/04
„kurzfristig“*

Einführung einer kostendeckenden Abwrackgebühr für KFZ, die bereits bei der Erstbeschaffung erhoben wird.

So wird sichergestellt, daß die Beseitigung der Autowracks kostenmäßig gedeckt und dem Benützer angelastet wird.

Kompetenz: Bund
Initiativen: Kommunalreferat
Anträge: ohne Bezug

*Maßnahme 9.6/05
„kurzfristig“*

Förderung der Entwicklung verrottbarer Kunststoffe.

Die Verwendung von Kunststoffen hat in vielen Bereichen unbestreitbare Vorteile. Deshalb sollte die Technologieforschung mit Schwergewicht auf die Entwicklung verrottbarer und biologisch abbaubarer Kunststoffe hingelenkt werden.

Kompetenz: Bund
Initiativen: Kommunalreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.6/06

Übergang zur Kompostierung als eine saubere Form der Müllbeseitigung.

Ab 1980 sollte die neuzuschaffende Kapazität in der Müllbeseitigung nach dem Kompostierungsprinzip eingerichtet werden. Kompostierung ist die umweltschonendste Müllbeseitigung. Schon heute sind etwa 80% des Mülls kompostierbar. Es entstehen organisch Abbauprodukte, die wieder verwendet werden können. Der dabei entstehende Humus wird in der Landwirtschaft stark nachgefragt werden, da nach 1980 mit großer Wahrscheinlichkeit der künstlichen Düngung als Ursache weitgehender Umweltschädigung einschränkende Auflagen gemacht werden müssen. In der UdSSR wurden neuerdings hochaggressive Bakterien entwickelt, die den Kompostierungsvorgang auf wenige Tage schrumpfen lassen.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kommunalreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.6/07
„mittelfristig“

Überführung der Müllkippe Großlappen in eine geordnete Deponie.

Die Müllkippe Großlappen ist eine latente Gefahr für das Grundwasser der gesamten nördlichen Münchener Schotterebene. Sie stellt außerdem eine erhebliche Luft- und Geruchsbelästigung für die angrenzenden Siedlungsgebiete dar. Die Expertenmeinungen über die Gefährlichkeit dieses Müllberges gehen weit auseinander. Aus diesem Grunde sollte zunächst ein Expertengutachten über die Möglichkeiten einer Überführung der Müllkippe in eine geordnete Deponie erstellt werden.

Kompetenz: Stadt
Initiativen: Kommunalreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.6/08
„kurzfristig“

Verschärfung der Überwachung und Strafverfolgung von Personen und Betrieben, die ihre Abfälle wild ablagern.

In der Umgebung von München gibt es immer noch eine Reihe wilder Müllabladeplätze, an denen sich vor allem Sperrmüll ansammelt.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.6/09
„kurz-, ggf. mittelfristig“

Erlaß einer Ortssatzung, nach der auf öffentlichen Grundstücken abgestellte Fahrzeuge ohne Kennzeichen innerhalb einer noch zu bestimmenden Frist beseitigt und abgewrackt werden können.

Die Zahl der KFZ, die auf öffentlichen Grundstücken abgestellt werden, weil der Kraftfahrzeughalter den Weg und die Kosten zum Schrottplatz einspart, nimmt ständig zu. Sie stehen oft mehrere Monate, ohne daß sie beseitigt werden.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: ohne Bezug

9.7 Maßnahmen im Bereich Wasser

Wasser wird in der Bundesrepublik spätestens ab dem Jahr 1985 zu den teuersten Gütern gehören. Zu diesem Zeitpunkt wird der Wasserverbrauch größer als die verfügbaren Grundwasserreserven sein. Zunehmend mehr Oberflächenwasser wird zur Versorgung herangezogen werden müssen. Schon heute sollten daher auch in München, trotz der gesicherten Wasserversorgung aufgrund weitschauender Planung, Überlegungen zu einer sparsameren Verwendung von Wasser und zu einem größeren Schutz der Gewässer angestellt werden.

Maßnahme 9.7/01 „langfristig“

Spürbare Erhöhung der Wassergebühren unter Änderung des gegenwärtig gültigen Äquivalenzprinzips.

Die letzte Wassergebührenerhöhung ließ trotz steigender Einwohnerzahlen überraschend den Wasserverbrauch eine Zeitlang konstant bleiben. Die Gebührenerhöhung führt anscheinend zu einer sparsameren Verwendung. Das reine Äquivalenzprinzip unseres Gebührensystms muß entsprechend der größeren Wertschätzung reinen Wassers *auch unter sozialpolitischen Gesichtspunkten* verändert werden.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Werkreferat mit Direktorium
 /Rechtsamt
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.7/02 „mittelfristig“

Spürbare Heraufsetzung der Gebühren für Brauchwasser, das dem Grundwasser entnommen wird. Diese Maßnahme muß auch privaten Grundwasserentnahmen gegenüber gelten. Bei Neuerrichtung von Betrieben oder Institutionen mit großen Brauchwasserbedarf sollte zwingend das Wiederverwendungsprinzip nach dem Kreislaufsystem vorgeschrieben werden.

In München wird zur Zeit der gesamte Brauchwasserbedarf beinahe ausschließlich aus dem Grundwasser gedeckt. Bei zunehmender Verknappung des Grundwassers kann dieser Zustand nicht mehr aufrechterhalten werden.

Kompetenz: Bund — Land — Stadt
Initiative: Werkreferat und
 Kreisverwaltungsreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.7/03
„kurzfristig“

Verbot von phosphathaltigen und enzymhaltigen Waschmitteln und Reinigungsartikeln.

Nach gesicherten Erfahrungen ist Phosphor einer der gefährlichsten Substanzen für fließende und stehende Gewässer.

Phosphor ist der entscheidende Eutrophierungsfaktor. Andere Waschmittel sind weniger gefährlich.

Kompetenz: Bund
Initiative: Stadtentwicklungsreferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.7/04
„mittel- und langfristig“

Regenüberläufe des städtischen Kanalsystems

Die Regenüberläufe entlassen in die Isar Oberflächenwasser, das eine Reihe nicht abbaubarer Schmutzsubstanzen, Salze, Chemikalien, Öle, Reifenabrieb u.ä. enthält. Einbeziehung in das Klärsystem oder Abhilfen in Verbindung mit der angestrebten Verdünnung des Straßenverkehrs sind zu untersuchen.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Baureferat
Anträge: ohne Bezug

Maßnahme 9.7/05
„kurzfristig“

Verbot von Spikes-Reifen

auf die Beschlußfassung des Stadtrates vom 10. März 1971 kann verwiesen bleiben.

Maßnahme 9.7/06
„kurzfristig“

Häufigere Überprüfung aller Lagertanks für Öl.

Die Sicherheitsbestimmungen für die Lagerung von Öl sind ausreichend. Sie werden bei der Genehmigung von Projekten überprüft.

Trotzdem treten im Jahr über 100 Ölunfälle auf. Eine häufigere Überwachung könnte hier Verbesserungen erreichen. Auch hier ist das Personalproblem für zusätzliche und schärfere Überwachungsaufgaben angesprochen.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Kreisverwaltungsreferat
Anträge: Nr. 255/GDP, Ziffer 5

9.8 Bessere Organisation des Umweltschutzes

Die Kompetenzen und die gesetzlichen Grundlagen im Bereich des Umweltschutzes sind besonders stark zersplittert. Das ist verständlich. Haben doch erst die neueren Betrachtungen – und dieser Bericht wollte hierzu einen Beitrag leisten – die von bisherigen Anschauungsweisen abweichenden Zusammenhänge deutlich machen können. Umweltschutz ist ein komplexes und nur als solches lösbares Problem. Das gilt auch für die öffentliche Verwaltung. Immer wieder treten Beispiele auf, die deutlich machen, wie wenig zur Zeit Planung und Vollzug des Umweltschutzes in sich und untereinander koordiniert sind.

Der Gedanke einer organisatorischen Zusammenfassung von Planung und Vollzug auch im städtischen Bereich liegt daher nahe.

Die Umfrage unter einer Reihe deutscher Großstädte hat ergeben, daß immer mehr Städte eine derartige Zusammenfassung der Kompetenzen anstreben oder bereits verwirklicht haben.

Auch in München ist Planung und Vollzug im Umweltschutz auf eine Vielzahl von Dienststellen verteilt (vgl. Beilage 6).

Das Referat ist der Meinung, daß der Planung höhere Bedeutung zukommt, als dem Bereich des Vollzugs.

Es schlägt daher – ohne einer anderen Betrachtung im weiteren Verlauf endgültig vorgreifen zu wollen – zunächst vor, die gestrafften Vollzugsrichtlinien weiterhin dezentralisiert auszuführen. Dies entspricht der mehrheitlichen Auffassung der angesprochenen Referate und des Deutschen Städtetages.

Einer engen Koordination des Verwaltungsvollzuges bedarf es aber, um Doppelarbeiten zu vermeiden und jede Einsparungs- und Verbesserungsmöglichkeit zu nutzen. Das Kreisverwaltungsreferat ist bereit, da hauptsächlich angesprochen, sich dieser Aufgabe anzunehmen. Es wird dabei die Bildung von Projektgruppen bei referatsübergreifender Aufgabe erwägen, wobei die Federführung dort dem jeweils hauptbeteiligten Referat zukommt. Für den Bereich der koordinierenden Planung bedarf es der Zusammenfassung. Dieser Aufgabe, soweit sie über die bloße Vollzugsplanung hinausgeht, wird sich weiterhin das Stadtentwicklungsreferat mit der Konferenz der Planungsbeauftragten annehmen.

Daher:

Maßnahme 9.8/01
„kurzfristig“

Überprüfung der Möglichkeiten, die in einer Zusammenfassung der Vollzugskompetenzen im Bereich des Umweltschutzes enthalten sind.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Direktorium-Verwaltungsamt
Antrag: Nr. 254/SPD, Ziffer 1

Maßnahme 9.8/02
„kurzfristig“

Zusammenfassung der Aspekte und der Belange des Umweltschutzes in der Planung durch die Konferenz der Planungsbeauftragten.

Der Vorschlag ist für das Gebiet der Planung des Umweltschutzes im Auge zu behalten.

Kompetenz: Stadt
Initiative: Stadtentwicklungsreferat
Anträge: Nr. 254/SPD, Ziffer 1

9.9 MASSNAHMEN DER STADTENTWICKLUNGSPLANUNG

Die den Umweltschutz berührenden Maßnahmen der Stadtentwicklungsplanung können hier nur stichwortartig erwähnt werden. Sie waren wiederholt Gegenstand von Vorlagen des Referates.

9.91 Verlangsamung des Wachstums in der Region München

Mit jedem neuen Einwohner und jedem neuen Arbeitsplatz steigt die Zahl der Autos, das Ausmaß der Luftverunreinigung, die Lärmbelastung, der Müllausfall, der Wasserverbrauch und die Abwasserlast. Durch das rasche Wachstum fehlen die Zeiträume für eine umweltgerechte Planung.

Die ohnehin knappen städtischen Haushaltsmittel werden durch den Einwohnerzuwachs zunächst über Verhältnis belastet.

9.92 Die Zurücknahme und Umweltverteilung von Kerngebietsflächen

Die Zurücknahme von Kerngebiet verknappt die Flächen für Arbeitsstätten und Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich. Gerade in diesem Sektor ist das Wachstum Münchens besonders stark. Die Umverteilung von Kerngebietsflächen auf Ersatzstandorte außerhalb der Innenstadt reduziert die Belastung der zentralen Stadtteile auch unter den Aspekten des Umweltschutzes.

9.93 Die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel

Der bevorzugte Ausbau und die konsequente Bevorrechtigung aller öffentlicher Verkehrsmittel sind die Voraussetzung für restriktive Maßnahmen gegenüber dem Kraftfahrzeug, das in der Studie mehrfach als Umweltbelastungsfaktor Nummer eins in Erscheinung getreten ist.

9.94 Die Einschränkung des Wirtschaftsverkehrs mit Kraftfahrzeugen

Neben der Reduzierung des Kfz-Personenverkehrs ist langfristig aus gleichem Grund die Einschränkung des ständig zunehmenden Kfz-Wirtschaftsverkehrs durch organisatorische und technische Neuerungen anzustreben.

9.95 Die Änderung der gegenwärtigen Bodenordnung

Eine veränderte Bodenordnung mit dem Ziel, die Planungsgewinne abzuschöpfen, die Preise in erträgliche Bahnen zu lenken und das Vorkaufrecht der Gemeinden zu stärken, ist eine beinahe unabdingbare Voraussetzung für eine umweltgerechtere Planung. Dies betrifft vor allem die Schaffung ausreichender Freiräume, die Anlage von wirksamen Lärmschutzeinrichtungen und die Steuerung der baulichen Verdichtung.

In diesem Zusammenhang sei auf die Vorträge des Stadtentwicklungsreferates verwiesen, in denen diese Grundsätze eingehender dargestellt sind:

1. „Kommunalpolitische Aspekte des Münchner Wanderungsgewinns“ vom 15. April 1970
2. „Nahverkehrssystem der Messerschmitt-Böckow-Blohm GmbH“ vom 28. Oktober 1970
3. „Aufstellen eines Bebauungsplanes für den Bereich des Altstadtringes“ vom 11. Dezember 1970 – „Zurückstellen laufender Baugesuche“
4. „Kommunalpolitische Folgerungen aus der Entwicklung von Einwohnerzahl und Umweltbedingungen der Landeshauptstadt München und ihrer Region“ vom 18. Januar 1971 und 19. Mai 1971
5. „Originalitätsverlust der Landeshauptstadt München“ vom 27. Januar 1971 und 19. Mai 1971
6. „Kommunalpolitische Aspekte des Umweltschutzes in München“ vom 30. Juni 1971
7. „Öffentliche Planung Lehel – Änderung des Flächennutzungsplanes“ vom 23. Juli 1971

KAPITEL (10)

SCHRITTE ZUR WEITEREN KONKRETISIERUNG DER VORGESCHLAGENEN MASSNAHMEN

In Kapitel 9 wurde ein Maßnahmenkatalog aufgelistet, der vorerst eine Sammlung gewogener Ideen und realisierbar erscheinender Hypothesen darstellt. Die einzelnen Maßnahmen müssen vor dem Hintergrund der Situationsbeschreibung und der Prognose des künftigen Ausmaßes der Umweltbelastung (vgl. Kapitel 6) gesehen und in diesem Zusammenhang diskutiert, gesichtet und vollzugsreif gemacht werden. Die Kapitel 5, 7 und 8 sind ein Versuch, eine Grundhaltung gegenüber der Gesamtproblematik des Umweltschutzes zu formulieren. Sie stecken den Bewertungsrahmen für den Maßnahmenkatalog ab.

Aufgaben bei der Konkretisierung der Maßnahmen

Im Anschluß an diese erste Diskussion und Sichtung muß als nächster Schritt eine weitere Konkretisierung folgen. Sie beinhaltet folgende Aufgaben:

1. Überprüfung der angenommenen Wirkung sowie Quantifizierung des Wirkungsgrades jeder Maßnahme, um eine Vorstellung von ihrer Wirksamkeit zu erhalten. Maßnahmen mit einem geringen Wirkungsgrad und einem hohen Aufwand scheiden aus der weiteren Überlegung aus.
2. Überprüfung der Mehrfachwirkungen mit der gleichen Zielsetzung wie unter 1. Maßnahmen mit Mehrfachwirkung sind besonders vordringlich zu ergreifen.
3. Überprüfung der unterstellten Fristigkeit, mit der die betreffende Maßnahme einsetzbar wird.
Dies hängt von einer Abschätzung der noch zu leistenden Vorarbeiten, von der Härte der zu erwartenden Interessenwiderstände, von den Zeiträumen ab, in denen die vorausgesetzten Technologien tatsächlich bereitgestellt sind, sowie von der Darstellung des Kosten- (Sach- und Personal-) bedarfs.
4. Überprüfung der gesetzlichen Grundlagen. Es wird eine klare Aussage zu machen sein, welche Maßnahmen oder Maßnahmenteile bereits auf der Basis bestehender Gesetze vollzogen werden können und welche eine Änderung von Gesetzen bzw. die Neuschaffung von Gesetzen erfordern.

5. Abschätzung und Festlegung des Kostenaufwandes, der den öffentlichen und den privaten Haushalten bei der Einführung einer Maßnahme entsteht.
6. Abschätzung und Festlegung des Sach- und des Personalbedarfs im Bereich der Stadtverwaltung, der beim Vollzug jeder Maßnahme notwendig wird.
7. Darstellung der Interessensgegensätze, die sich bei der Einführung einer Maßnahme einstellen werden.

Diese Aufgaben werden sich je nach Konkretisierbarkeit der Maßnahmen unterschiedlich ausführlich und genau erfüllen lassen.

Bildung von Projektgruppen

Für die Planung auf Zielebene wird der Konferenz der Planungsbeauftragten die besondere Bedeutung zukommen. Im übrigen werden für den Vollzug eine Reihe von Projektgruppen zu bilden sein, an deren Arbeit wohl auch Experten außerhalb der Stadtverwaltung von Fall zu Fall zu beteiligen sein werden. Als solche kommen in Frage:

- ▣ **Projektgruppe 1** **Projektgruppe 1 – „Überwachung“**
 Maßnahmen Nr.: 9.0 alle
 9.41/11
 9.42/21 und 22
 9.51/03 – 9.6/07 und 9.6/08
 Hauptbeteiligt: **Kreisverwaltungsreferat**
- ▣ **Projektgruppe 2** **Projektgruppe 2 – „Öffentlichkeitsarbeit**
 Maßnahmen Nr.: 9.2 alle
 Hauptbeteiligt: **Presse- und Informationsamt**
- ▣ **Projektgruppe 3** **Projektgruppe 3 – „Meßsystem, Prognose, Forschung“**
 Maßnahmen Nr.: 9.1 alle
 9.3 alle
 9.43/02 – 03 – 04
 Hauptbeteiligt: **Stadtentwicklungsreferat**
- ▣ **Projektgruppe 4** **Projektgruppe 4 – „Individualverkehr“**
 Maßnahmen Nr.: 9.41/01 bis 05
 9.41/14 und 15
 Hauptbeteiligt: **Kreisverwaltungsreferat**

- ▣ *Projektgruppe 5* **Projektgruppe 5 – „Abgasarme Fahrzeuge“**
 Maßnahmen Nr.: 9.41/09 und 10
Hauptbeteiligt: Kommunal- und Werkreferat

- ▣ *Projektgruppe 6* **Projektgruppe 6 – „Fluglärm“**
 Maßnahmen Nr.: 9.52/04, 05, 06
Hauptbeteiligt: Kreisverwaltungsreferat

- ▣ *Projektgruppe 7* **Projektgruppe 7 – „Müllbeseitigung“**
 Maßnahmen Nr.: 9.6 alle
Hauptbeteiligt: Kommunalreferat

- ▣ *Projektgruppe 8* **Projektgruppe 8 – „Wasser“**
 Maßnahmen Nr.: 9.7 alle
**Hauptbeteiligt: Wasser - Werkreferat
 Abwasser - Baureferat**

- ▣ *Projektgruppe 9* **Projektgruppe 9 – „Organisation“**
 Maßnahmen Nr.: 9.8 alle
Hauptbeteiligt: Direktorium – Verwaltungsamt

- ▣ *Projektgruppe 10* **Projektgruppe 10 – „Lärm“**
 Maßnahmen Nr.: 9.51/02, 04 und 05
 9.53/01, und 02
 9.54/01, 02 und 03
Hauptbeteiligt: Kreisverwaltungsreferat

- ▣ *Projektgruppe 11* **Projektgruppe 11 – „Feuerungen“**
 Maßnahmen Nr.: 9.42/01, 02, 03, 04
 9.42/12, 13, 14, 15
Hauptbeteiligt: Kreisverwaltungsreferat

*Endgültige
Entscheidung über
die durchzuführen-
den Maßnahmen
noch in diesem
Jahr*

Stadtentwicklungsreferat und Kreisverwaltungsreferat legen auf der Grundlage der Arbeit der Projektgruppen noch in diesem Jahr im Rahmen der in Kapitel 9 Abs. 8 (9.8) dargestellten Abgrenzung dem Stadtrat einen abschließenden Bericht vor. Die Berichte enthalten genaue, vollzugsfähige Vorschläge unter Angabe des Zeit-, Sach- und Personalbedarfs und veranlassen den Stadtrat zu verbindlichen Beschlüßfassungen. Sie können hinsichtlich der einzelnen Projektgruppen nach Eintritt der Entscheidungsreife gesondert erstattet werden. Die Vollständigkeit der Maßnahmenliste ist laufend zu überprüfen. Neue Erfahrungen und Erkenntnisse müssen eingearbeitet werden.

KAPITEL (11)

Dementsprechend werde ich seinerzeit folgende Anträge stellen:

1. Von der Vorlage wird Kenntnis genommen.
2. Die in Kapitel (5) entwickelte Grundeinstellung zum Umweltschutz wird gebilligt.
3. Die Grundsätze zur Bewertung von Maßnahmen im Umweltschutz werden verabschiedet (Kapitel 8).
4. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind der weiteren Behandlung zugrunde zu legen (Kapitel 9 ohne 9,2 und 9.8)
5. Den Organisationsvorstellungen wird beigetreten (Kapitel 9.8).
6. Dem weiteren Verfahrensvorschlag wird zugestimmt (Kapitel 10).
7. Die Leitlinien der Öffentlichkeitsarbeit auf dem Gebiet des Umweltschutzes werden gebilligt (Kapitel 9.2).

8. Die Anträge der Fraktionen

Antrag Nr. 254	der SPD-Fraktion	vom 4. 1. 1971
Antrag Nr. 255	der GDP	vom 9. 1. 1971
Antrag Nr. 260	der CSU-Fraktion	vom 20. 1. 1971
Antrag Nr. 265	der CSU-Fraktion	vom 4. 2. 1971
Antrag Nr. 267	der CSU-Fraktion	vom 8. 2. 1971
Antrag Nr. 285	der GDP	vom 14. 5. 1971

sind damit in Bearbeitung genommen.

Heute stelle ich zunächst nur folgenden

II. Antrag:

1. Von der Vorlage wird Kenntnis genommen.
2. Über die Vorlage wird nach Vorberatungen in gemeinsamer Sitzung des Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsausschusses sowie des Kreisverwaltungs- und Polizeiausschusses von der Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

III. BESCHLUSS:

Nach Antrag.

IV. Abdruck von I – III

über Herrn Bürgermeister Bayerle

an das Wirtschaftsamt

an das Fremdenverkehrsamt

an das Direktorium – Verwaltungsamt

an das Kreisverwaltungsreferat

an das Personalreferat

an die Stadtkämmerei

an das Baureferat

an das Betriebs- und Krankenhausreferat

an das Kommunalreferat

an das Kulturreferat

an das Schulreferat

an das Sozialreferat

an das U-Bahn-Referat

an das Werkreferat

an das Polizeipräsidium

an das Amt für Statistik und Datenanalyse

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. Wv. im Stadtentwicklungsreferat

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende:

Der Referent:

Dr. Abreß

Berufsm. Stadtrat