

**Luftreinhalteplan München
Rechtsstreit Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH)
gegen Freistaat Bayern**

**Konsequenzen aus der Rücknahme der Berufung gegen das
Urteil des Verwaltungsgerichts zum Luftreinhalteplan München**

Antrag Nr. 08-14 / A 05309 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL
vom 10.04.2014

1 Anlage

**Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates
vom 28.05.2014**
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	1
1. Chronologie des Verfahrens	2
2. Forderungen der DUH	6
3. Planung weiterer Maßnahmen	7
II. Antrag des Referenten	11
III. Beschluss	11

I. Vortrag des Referenten

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL fordert im Antrag Nr. 08-14 / A 05309 (s. Anlage), dass das Referat für Gesundheit und Umwelt möglichst umgehend darlegt, welche Konsequenzen aus dem nunmehr rechtskräftigen Urteil des Verwaltungsgerichts zum Luftreinhalteplan München zu ziehen sind, das weitergehende Maßnahmen insbesondere zur Einhaltung der europaweit geltenden Grenzwerte zu Stickoxiden fordert.

Dabei sind zusätzliche Maßnahmen im Verkehrs- und Kraftwerksbereich, die über diejenigen der in Kürze in Kraft tretenden 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans hinausgehen, zu prüfen.

1. Chronologie der Verwaltungsstreitsache Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) gegen Freistaat Bayern

1.1 Bayer. Verwaltungsgericht (s. dazu auch Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.02.2013, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10979)

Mit Schreiben vom 30.01.2012 forderte der Kläger, die DUH (vertreten durch die RAe Geulen & Klinger, Berlin) das – damalige - Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (StMUG, später Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz, StMUV) auf, den für München geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass er die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der in der 39. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte für NO₂ und PM₁₀ im gesamten Stadtgebiet enthält.

Mit Schreiben vom 27.02.2012 erläuterte das StMUG dem Kläger den aktuellen Entwicklungsstand zum Luftreinhalteplan für München.

Am 29.02.2012 wurde beim Verwaltungsgericht München Klage erhoben.

Am 01.03.2012 erließ das Bayerische Verwaltungsgericht München den Beschluss, dass zu diesem Verfahren die Landeshauptstadt München, vertreten durch das Referat für Gesundheit und Umwelt, beigeladen wird, weil durch die Entscheidung des Gerichts ihre rechtlichen Interessen berührt werden.

Mit Schreiben vom 26.04.2012 an das Bayerische Verwaltungsgericht München nahm das Referat für Gesundheit und Umwelt Stellung zur Klageschrift. Mit Verweis auf die Maßnahmen im Luftreinhalteplan München und seinen Fortschreibungen wurde dargelegt, dass die Maßnahmen ergriffen werden, die möglich und verhältnismäßig sind, und daher die Klage als unbegründet abzuweisen ist.

Die mündliche Verhandlung, fand am 09.10.2012 statt. Aufgrund dieser Verhandlung erließ das Bayerische Verwaltungsgericht folgendes Urteil:

Urteil:

- I. Der Beklagte wird verpflichtet, den für München geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über 1 Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwert für NO₂ in Höhe von 40 µg/cbm, des über eine volle Stunde gemittelten Immissionsgrenzwertes für NO₂ in Höhe von 200 µg/cbm bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr und des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwertes für Partikel PM₁₀ von 50 µg/cbm bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr im Stadtgebiet von München enthält.

II. Der Beklagte hat die Kosten zu tragen. Die Beigeladene trägt ihre außerordentlichen Kosten selbst.

III. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar.

Der Beklagte darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht der Kläger vorher Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

IV. Die Berufung ist zugelassen.

In der Begründung zu diesem Urteil wurde u.a. ausgeführt:

„Es ist vorliegend auch nicht ersichtlich, dass der Erlass eines Luftreinhalteplans mit weitergehenden Maßnahmen tatsächlich oder rechtlich nicht möglich ist (BVerwG vom 29.3.2007 7 C 9.06 juris RdNr. 18). Angesichts der Vielzahl möglicher Maßnahmen, die in der mündlichen Verhandlung diskutiert wurden, stehen dem Beklagten weitere, naturgemäß einschneidendere Maßnahmen zur Verringerung der Werte zur Verfügung. Die vom Kläger angeführte räumliche Ausdehnung der Umweltzone ist nur eine davon.“

1.2 Berufung, Verfahren beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (VGH)

Der Freistaat Bayern legte mit Schreiben vom 07.11.2012 Berufung gegen dieses Urteil ein.

Es wurde beantragt, unter Abänderung von Ziff. 1 des vorgenannten Urteils, die Klage abzuweisen sowie dem Kläger die Kosten beider Instanzen aufzuerlegen.

Aus dem im Folgenden chronologisch aufgeführten Schriftverkehr geht hervor, dass sich der VGH intensiv – auch inhaltlich - mit dem Fall auseinander gesetzt hat und im Vorfeld der mündlichen Verhandlung mögliche Argumente von Kläger und Beklagtem (inkl. Beigeladener) abfragte. Aufgrund des Umfangs dieses Schriftverkehrs wird darauf verzichtet, diesen als Anlage dieser Beschlussvorlage beizulegen.

Alle Schreiben sind, wenn nicht anders angegeben, an den VGH gerichtet.

04.02.2013 Schreiben Landesadvokatur
Berufungsbegründung (inkl. Stellungnahme des StMUG mit diversen Gutachten, z.B. zur Schadstoffbelastung an der BAB A96, zur Wirkung des Tempolimits an der Landshuter Allee und zur Entwicklung der NO₂-Immissionsbelastung an verkehrsnahen Luftmessstationen in Bayern)

- 25.02.2013 Schreiben Kläger
Berufungserwiderung
- 27.02.2013 Schreiben Kläger
Hinweis auf die Ablehnung der Fristverlängerung für NO₂ für den Ballungsraum München durch die EU-Kommission am 20.02.2013
- 29.07.2013 Schreiben Landesanstalt für Umwelt zur Berufungserwiderung des Klägers (inkl. Stellungnahme des StMUG u.a. mit dem Gutachten zu den Ergebnissen der Wirkungsanalyse 2012 der Umweltzonen München und Augsburg)
- 16.12.2013 Schreiben VGH
Konkrete Fragen an Kläger, Beklagten und Beigeladene u.a. zur Ausrüstung der städtischen Omnibusflotte mit SCRT-Filtern und zur 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans
- 19.12.2013 Schreiben LHM, in dem sich die LHM den Ausführungen des StMUG im Schriftsatz der Landesanstalt für Umwelt vom 29.07.2013 anschließt und sich zusätzlich dazu u.a. zur Ausweitung der Umweltzone, zur City-Maut, zur Verkehrsteuerung, zur SWM Busflotte, zur Förderung von ÖPNV und Radverkehr äußert.
- 22.01.2014 Schreiben Landesanstalt für Umwelt
Antworten des StMUG (13.01.2014) zu den Fragen des VGH vom 16.12.2013
- 29.01.2014 Schreiben VGH an LHM
Zusendung der Maßnahmenvorschläge der Klagepartei (vom 27.01.2014)
- 11.02.2014 Schreiben Kläger
Antworten auf Schreiben Landesanstalt für Umwelt vom 22.01.2014.
- 17.02.2014 Schreiben LHM
Antwort auf Maßnahmenvorschläge des Klägers vom 27.01.2014
- 27.02.2014 Schreiben Landesanstalt für Umwelt
Antwort des StMUG (20.02.2014) auf Maßnahmenvorschläge des Klägers vom 27.01.2014
- 12.03.2014 Schreiben VGH an Landesanstalt für Umwelt und LHM
Zusendung der Antworten des Klägers (10.03.2014) zu den Schreiben vom 17.02.2014 und 27.02.2014
- 03.04.2014 Schreiben LHM
Antwort zu Schreiben des Klägers vom 10.03.2014 u.a. zu Tunnelluftfiltrierung und Wirkungsanalyse verkehrsbezogener Maßnahmen in Darmstadt durch Modellierung

Die mündliche Verhandlung beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof wurde für den 10.04.2014 festgelegt.

Mit Schreiben vom 04.04.2014 teilte der Bayerische Verwaltungsgerichtshof mit: „nach eingehender Vorberatung des Rechtsfalles geht der Senat derzeit davon aus, dass die Berufung zurückzuweisen sein könnte, da die Klage im Lichte des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes vom 5. September 2013 (7 C 21.12 – NVwZ 2014, 64) nach dem gegenwärtigen Stand der Meinungsbildung des Gerichts als zulässig und begründet erscheint.“

Am 08.04.2014 nahm die Landesadvokatur Bayern für den Freistaat Bayern die Berufung zurück, der VGH hob daraufhin den Termin der mündlichen Verhandlung auf.

In der Konsequenz daraus ist das Urteil des VG München vom 09.10.2012 (siehe S. 2) rechtskräftig.

1.3 Urteil BVerwG vom 5. September 2013

In diesem Urteil hat das Bundesverwaltungsgericht die Revision des Landes Hessen zurückgewiesen und in diesem Zusammenhang u.a. die Klagebefugnis eines anerkannten Umweltverbandes, hier die Deutsche Umwelthilfe, bestätigt. Zur geforderten Aufnahme einer Umweltzone in den Luftreinhalteplan für den Ballungsraum des Rhein-Main-Gebietes, Teilplan Darmstadt, hat das BVerwG festgestellt:

„Der Beklagte sei nach § 47 Abs. 1 BImSchG und § 27 Abs. 2 der 39. BImSchV verpflichtet, im Rahmen des Luftreinhalteplans für Darmstadt alle geeigneten und verhältnismäßigen Maßnahmen zu ergreifen, um den Zeitraum der Überschreitung des einzuhaltenden Grenzwerts für NO₂ so kurz wie möglich zu halten. Dem Beklagten stehe hinsichtlich des „Ob“ der Aufstellung des Luftreinhalteplans Ermessen nicht zu, sondern nur hinsichtlich des „Wie“ der Umsetzung der normativen Vorgaben. Er sei verpflichtet, einen Luftreinhalteplan mit dem Ziel der Einhaltung des Grenzwerts im Rahmen des tatsächlich Möglichen und rechtlich Verhältnismäßigen aufzustellen. Diesen Anforderungen werde der Luftreinhalteplan nicht gerecht, denn auch bei Durchführung aller darin vorgesehenen Maßnahmen würden die Grenzwerte für NO₂ nicht eingehalten oder unterschritten. Angesichts der zwingenden, dem Gesundheitsschutz dienenden Grenzwerte müsste dies nur hingenommen werden, wenn alle geeigneten und verhältnismäßigen Maßnahmen zur Verminderung der Stickstoffdioxidkonzentration in Darmstadt ausgeschöpft seien. Das sei schon deshalb nicht der Fall, weil eine Umweltzone, die zwischenzeitlich als durchaus gut geeignete Maßnahme anerkannt werde, nicht in den Luftreinhalteplan aufgenommen worden sei. Angesichts des Schutzguts der Grenzwerte für NO₂ sei die Einführung einer Umwelt-

zone ungeachtet möglicher finanzieller Belastungen von Bevölkerung und Wirtschaft auch nicht unverhältnismäßig. Ein Rechtsanspruch auf Festsetzung konkreter Maßnahmen bestehe bei der Luftreinhalteplanung zwar nicht. Der planerische Gestaltungsspielraum sei jedoch begrenzt durch die normativen Zielvorgaben; diesen werde nicht genügt, wenn sich aufdrängende Maßnahmen trotz fortdauernder Überschreitung des Grenzwerts nicht in den Plan aufgenommen würden.“

Fachliche Beurteilung des Urteils:

Aus fachlicher Sicht ist die Wirkung einer Umweltzone hinsichtlich der Einführung bzw. der räumlichen Ausweitung im Hinblick auf die NO₂-Belastung nicht nachvollziehbar, da eine Umweltzone von den Intentionen der Regelungen her gegen Feinstaub gerichtet ist und insofern generell allenfalls geringe NO₂ - Minderungspotenziale hat. Die größte Wirkung wurde nach Einführung der Umweltzone über eine raschere Erneuerung der Fahrzeugflotte festgestellt. Diese ist hinsichtlich der Kriterien der Umweltzone inzwischen weitgehend abgeschlossen, da z.B. 95 % der in München zugelassenen PKW eine grüne Plakette haben. Aktuelle Untersuchungen, z.B. aus Darmstadt, zeigen, dass mit Einführung einer Umweltzone an den ausgewählten Referenzpunkten eine Minderung der NO₂-Belastung um 0 -1 µg/m³ im Stadtgebiet erreicht werden kann. Dies entspräche übertragen auf die Landshuter Allee ca. 1 %.

Der Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt hat aufgrund des Urteils des BVerwG vom 05.09.2013 am 16.01.2014 den Grundsatzbeschluss zur Einführung einer Umweltzone gefasst.

2. Forderungen der Deutschen Umwelthilfe (exemplarische Auswahl):

Die DUH stellte in verschiedenen Schriftsätzen und in Presseveröffentlichungen eine Reihe von Forderungen auf, mit denen die Einhaltung der Grenzwerte möglich sei und behauptete, dass „die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte kein Ding der Unmöglichkeit sei und auch keine gänzlich unverhältnismäßigen Maßnahmen zur Folge hätte“. Sie belegt diese Aussage mit einzelnen exemplarischen Beispielen.

- Nachrüstung bzw. Ertüchtigung von NO₂-Minderungs- und Filtersystemen für ÖPNV- Busse (SCRT-Filter)
- verpflichtende Verwendung von emissionsarmen Baumaschinen und -fahrzeugen mit Partikelfilter
- konsequente Aussperrung ungefilterter Dieselfahrzeuge (Fahrverbote Paris/Bozen)
- eigene Förderprogramme für Filtertechniken
- ein Bürgerticket im öffentlichen Personennahverkehr (kostenfreier ÖPNV/Tallin)
- langfristig eine Untertunnelung der Landshuter Allee mit Abluftfilterung

- Ausweitung der Umweltzone auf das gesamte Stadtgebiet
- Einführung einer sozial verträglichen und mit einem Bürgerticket für den ÖPNV gekoppelten Citymaut in der Innenstadt
- Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h
- Systeme der Verkehrssteuerung
- deutlich schnellerer Ausbau der Fahrradmobilität (Fahrradautobahnen), stärkere Förderung der Elektromobilität
- Umrüstung der Taxiflotte (Förderung)
- bundesweite Einführung einer „blauen“ Plakette

Die geforderten Maßnahmen wurden, mit Ausnahme des Bürgertickets, bereits in der 5. Fortschreibung zum Luftreinhalteplan München (siehe Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 28.06.2014) nochmals diskutiert und in die Maßnahmenplanung aufgenommen bzw. werden derzeit nicht weiter verfolgt. Die Stadtratsbeschlüsse zu diesen Themen (u.a. zu Tunnelluftfilterung) und weitere fachliche Argumente wurden seitens der LHM und des StMUV im o.a. Schriftverkehr zum Berufungsverfahren (siehe Punkt 1.2) eingebracht. Da die Klägerseite jedoch ihre Argumente wiederholt, hat die Regierung von Oberbayern (ROB) die o.a. Liste wiederum auf die Tagesordnung des Kick-off-Meetings der Steuerungsgruppe zur 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans am 08.05.2014 gesetzt, um – vor allem - die (wenigen) darin genannten möglichen Maßnahmen zur NO₂-Reduzierung nochmals zu diskutieren und evtl. neue Ideen zu generieren bzw. die Maßnahmen schneller umzusetzen.

Wie der nächste Abschnitt zeigt, muss der Fokus eher auf die Reduzierung von NO₂ als auf PM₁₀ gesetzt werden.

3. Planung weiterer Maßnahmen

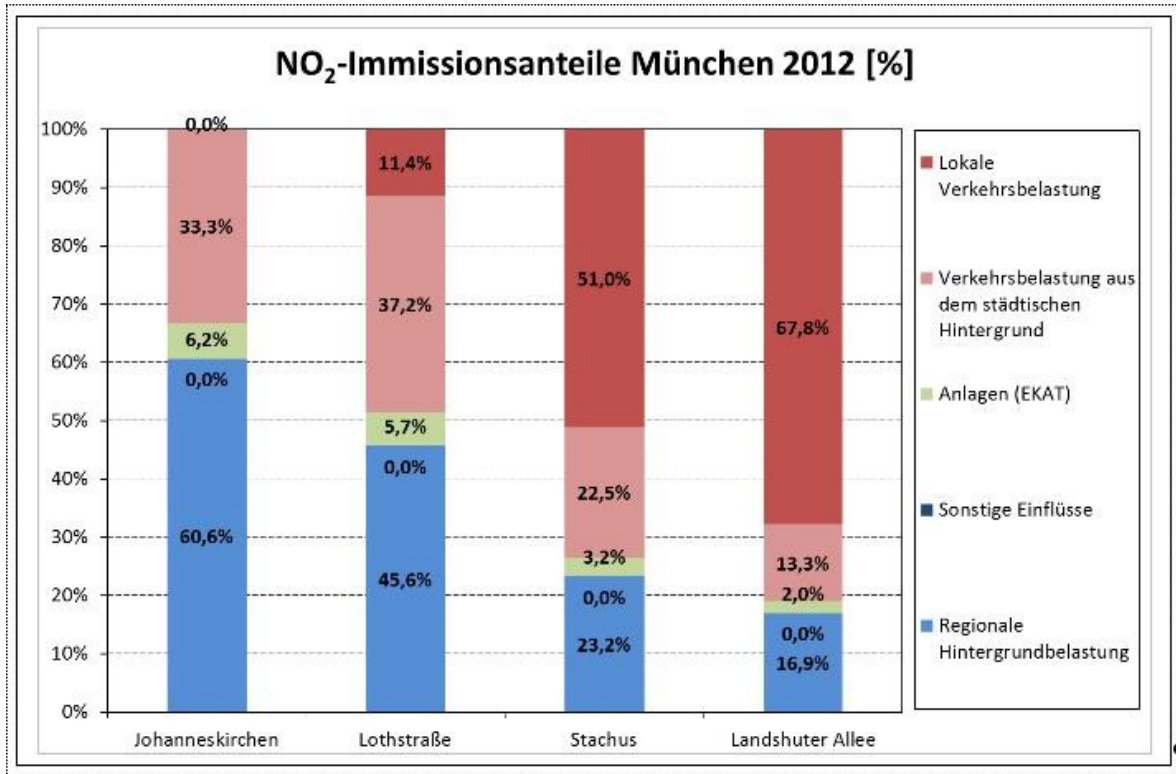
Die Ergebnisse der lufthygienischen Messungen des Bayerischen Landesamts für Umwelt zeigen, dass in den letzten beiden Jahren die Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀) an allen Münchener Stationen, also auch der Landshuter Allee, eingehalten wurden. Unter Berücksichtigung eines generellen Rückgangs der Feinstaubbelastung in den letzten Jahren, kann auch davon ausgegangen werden, dass diese Grenzwerte bei günstigen Witterungsverhältnissen zukünftig eingehalten werden können.

Bezüglich der von der Klägerin laufend thematisierten Dieselruß-Problematik ist anzumerken, dass der Gesetzgeber für diese Luftschadstoffkomponente keinen Grenzwert festgesetzt hat. Dieselruß ist, wie u.a. aus den Ausführungen der DUH zu entnehmen ist, mit bis zu 20 % in Feinstaub enthalten. Maßnahmen zur Reduzierung des Dieselrußes sind zwar aus gesundheitlichen Gründen sehr wichtig, leisten aber letztendlich nur einen geringen Beitrag zur Reduzierung des gesetzlich festgelegten Feinstaub-Grenzwertes.

Anders als bei der Einhaltung der Feinstaub-Grenzwerte verhält es sich mit der Einhaltung der NO₂-Grenzwerte. An der Landshuter Allee betrug der Jahresmittelwert für NO₂ im Jahr 2013 81 µg/m³ und am Stachus 64 µg/m³, der Grenzwert liegt bei 40 µg/m³. Unstrittig ist, dass die Einhaltung der NO₂-Grenzwerte, wie auch die Entscheidungen der EU-Kommission zu den Mitteilungen auf Fristverlängerung zur Einhaltung der Grenzwerte zeigen, ein europaweites Problem darstellen. Zur Minderung der Stickoxidemissionen stehen letztendlich nur zwei Ansätze zur Verfügung, die generelle Reduzierung von Emissionen an den Quellen und die Reduzierung der Verkehrsmengen. Bei den Quellen hat die EU das Problem erkannt (u.a. bessere Anpassung der EURO 6-Emissions-Testfahrzyklen an reale Fahrbedingungen) und es bleibt abzuwarten, ob oder wie sich dies in der bis Ende 2014 zu erwartenden Revision der 'Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung' der EU von 2005 widerspiegelt. Das neue Programmpaket 'Saubere Luft für Europa' vom 18.12.2013, von dem eine bessere Kompatibilität zwischen Quellkontrolle (Emissionen) und Grenzwerten in der Luft (Immissionen) bis 2020 erwartet wird, ist von der EU-Kommission bereits dem Europäischen Rat und dem Europäischen Parlament zugeleitet. Bezüglich der Verkehrsmengen müssten diese nach gutachterlichen Aussagen an der Landshuter Allee um über 80 % reduziert werden, um die Grenzwerte für NO₂ bis zum Jahr 2015 einzuhalten. Diese Aussichtslosigkeit des Erreichens der Grenzwerte bis 2015 hat auch dazu geführt, dass der Ballungsraum München keine Fristverlängerung zur Einhaltung der NO₂-Grenzwerte bis 2015 von der EU erhalten hat. Mittlerweile hat die EU am 20.02.2014 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Großbritannien eingeleitet, da Großbritannien – auch wegen dieser Aussichtslosigkeit – überhaupt keine NO₂-Fristverlängerung angezeigt hat.

Bei der Prüfung weiterer Maßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte sind also in erster Linie die Stickoxide, bzw. deren chemische Vorläufersubstanzen zu beachten.

Als Grundlage für die geforderte Prüfung weiterer Maßnahmen, die über die in der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans hinausgehen, ist eine in dieser 5. Fortschreibung aufgeführte Verursacherveranalyse des Bayerischen Landesamtes für Umwelt zu den NO₂-Immissionsanteilen heranzuziehen.



Es zeigt sich, dass der Hauptverursacher für die NO₂-Belastung an den beiden verkehrsnahen Stationen der Kraftfahrzeugverkehr ist. So sind an der Landshuter Allee 67,8 % der lokalen Verkehrsbelastung und 13,3 % der Verkehrsbelastung aus dem städtischen Hintergrund zuzuordnen. Am Stachus liegt der Anteil der lokalen Verkehrsbelastung bei 51 % und der der Verkehrsbelastung aus dem städtischen Hintergrund bei 22,5 %. Diese Abbildung zeigt deutlich, dass über die bisherigen Diskussionen hinausgehende und wirkungsvolle Maßnahmen zur NO₂-Reduzierung vor allem im Verkehrsbereich anzusetzen sind. Am wirkungsvollsten wären deutliche Reduzierungen der Verkehrsmengen, die als Nebeneffekt auch einen flüssigeren Verkehr mit weniger Stauanteilen (weniger Stopp and Go) bewirken.

So wurde z.B. in einer aktuellen Untersuchung aus Darmstadt festgestellt, dass bei einer pauschal angenommenen Verkehrsreduzierung in der Innenstadt um 15 % die NO₂-Immissionen an einzelnen Straßen um ca. 8 -15 % reduziert werden können. Wenn auch die Ergebnisse dieser Studie nicht generell auf München übertragbar sind, so zeigen sie in etwa die Größenordnung von den erforderlichen Verkehrsminderungen auf. In keinem der bekannten Luftreinhaltepläne (s.u.) ist bislang eine verkehrliche Maßnahme festgelegt, mit der eine derartige Verkehrsminderung auch nur annähernd zu erzielen wäre.

Bei Maßnahmen im Kraftwerksbereich (Anlagen) dürften, wie aus der Grafik hervorgeht, nur marginale Auswirkungen zu erwarten sein. Sie werden aber im weiteren Verfahren verfolgt.

Generell ist anzumerken, dass für den Luftreinhalteplan München, u.a. auch für die 5. Fortschreibung, zwar nicht alle, aber doch alle wesentlichen der auch umgesetzten Maßnahmen aus den bisher 144 momentan in Kraft gesetzten Luftreinhalteplänen anderer Städte bzw. deren Fortschreibungen (Stand Umweltbundesamt vom 10.12.2013) vom Referat für Gesundheit und Umwelt gesichtet worden sind. Europaweit ist die Hauptabteilung Umwelt in der Arbeitsgruppe 'Luftqualität' von EUROCITIES und in der Focus Group 'Luftqualität' des Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE) - als Fachexperte des Deutschen Städtetages – vertreten. Es ist davon auszugehen, dass das Referat für Gesundheit und Umwelt Kenntnis aller wesentlichen Maßnahmen erlangt, die deutschland- bzw. europaweit im Rahmen der Luftreinhalteplanung umgesetzt werden.

Das Ergebnis des o.g. Steuerungsgruppentreffens bei der ROB am 08.05.2014 lag bei Drucklegung dieser Beschlussvorgabe noch nicht vor, so dass darüber im Stadtrat mündlich berichtet werden wird.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Die Korreferentin/der Korreferent des Referates für Gesundheit und Umwelt, die zuständige Verwaltungsbeirätin/der zuständige Verwaltungsbeirat, das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von den vorstehenden Ausführungen zur Verwaltungsstreitsache Deutsche Umwelthilfe gegen den Freistaat Bayern.
2. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit anderen betroffenen Referaten und der Regierung von Oberbayern eine 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu erarbeiten, die geeignete Maßnahmen enthält, um dem rechtskräftigen Urteil des Verwaltungsgerichtes vom 09.10.2012 Rechnung zu tragen.
3. Dem Stadtrat ist der Entwurf der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.
4. Der Antrag Nr. 08-14 / A 05309 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 10.04.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister

Joachim Lorenz
Berufsmäßiger Stadtrat

- IV. Abdruck von I. mit III. (Beglaubigungen)
über den stenographischen Sitzungsdienst
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-S-SB

- V. Wv Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-S-SB
zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail).