

**Entwurf der 8. Fortschreibung des
Luftreinhalteplans München**

Produkt 45561100 Umweltvorsorge
Beschluss über die Finanzierung ab 2023

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07741

4 Anlagen

**Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates
vom 26.10.2022**

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Mit dieser Sitzungsvorlage wird dem Stadtrat von der in der Sitzung am 15.12.2021 beauftragen ergebnisoffenen Prüfung der möglichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des Stickstoffdioxid(NO₂)-Jahresgrenzwertes von 40 µg/m³ und den Ergebnissen der gutachterlichen Untersuchungen berichtet sowie ein Vorschlag für die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplan Münchens und der dafür notwendigen Finanzierung und Vergaben vorgelegt.

A. Fachlicher Teil

1) Anlass für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans

Mit Änderung des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG) ging zum 01.06.2021 die Zuständigkeit für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen gemäß § 47 BImSchG auf kreisfreie Gemeinden mit mehr als 100.000 Einwohnern über¹. Demnach besteht für die Landeshauptstadt München (LHM) gemäß § 47 Abs. 1 Satz 1 BImSchG i.V.m. § 27 Abs. 1 der 39. BImSchV bei Feststellung einer Grenzwertüberschreitung die Pflicht, einen Luftreinhalteplan aufzustellen bzw. fortzuschreiben, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt. Die in dem Luftreinhalteplan zu treffenden Maßnahmen müssen dabei geeignet sein, den Zeitraum einer Überschreitung der einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte so kurz wie möglich zu halten (§ 47 Abs. 1 Satz 3 BImSchG)². Wie bereits

¹ Vgl.: Bayerischer Landtag, Drucksache 18/15666 zum Gesetzentwurf der Staatsregierung Drucksache 18/12281, 18/15385.

² Die einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte, für die ein Luftreinhalteplan geeignete Maßnahmen enthalten muss, sind in Anlagen 11 und Anlage 12 der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegt.

in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05035 „Auftrag zur Achten Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München“ vom 15.12.2021 dargelegt, wurde das Erfordernis einer weiteren Fortschreibung der aktuell gültigen, von der Regierung von Oberbayern am 31.10.2019 in Kraft gesetzten, 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München aufgrund der anhaltenden Überschreitung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes an mehreren Standorten im Stadtgebiet erforderlich befunden.

1.1 Notwendigkeit aufgrund anhaltender NO₂-Grenzwertüberschreitungen

Die Anfang 2022 veröffentlichten Stickstoffdioxid(NO₂)-Jahresmittelwerte des Jahres 2021 haben die Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des zum Schutze der menschlichen Gesundheit bereits seit 2010 verbindlichen Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwertes (40 µg/m³) deutlich bestätigt. Während an allen weiteren Messpunkten im Stadtgebiet der NO₂-Jahresmittelgrenzwert im Jahr 2021 eingehalten wurde, mussten an nachfolgenden Messpunkten am Mittleren Ring teilweise deutliche Überschreitungen festgestellt werden:

Ort der Messstelle	Art der Messstelle	NO ₂ - Jahresmittelwert
Landshuter Allee	LÜB-Station (LfU)	51 µg/m ³
Landshuter Allee 31	LfU-Passivsammler; Messpunkt auf Höhe der LÜB-Station an Randbebauung	42 µg/m ³
Landshuter Allee 99/101	LfU-Passivsammler; Messpunkt Baum am Straßenrand	45 µg/m ³
Trappentreustraße 4	LfU-Passivsammler	41 µg/m ³
Tegernseer Landstraße 150	LHM-Passivsammler	43 µg/m ³

Um im gesamten Stadtgebiet den seit 2010 für Stickstoffdioxid geltenden Jahresmittelgrenzwert einzuhalten, sind zusätzlich kurzfristig wirksame Maßnahmen und damit eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans notwendig.

Eine weitere Verzögerung der Einhaltung des seit 2010 geltenden Stickstoffdioxid-Grenzwertes ist auch im Hinblick auf die anstehende Überarbeitung der EU-Luftqualitätsrichtlinie mit einer Verschärfung der Grenzwerte nicht zu verantworten. Die EU-Kommission hat angekündigt, die EU-Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) im Rahmen des Europäischen Green Deals stärker an die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) von September 2021 anzugleichen. Die Empfehlungen der WHO zur Luftqualität (Air Quality Guidelines - AQG) sind sehr ambitioniert und erfordern ambitionierte Maßnahmen in allen Sektoren (z. B. Verkehr, Energie, Industrie, Landwirtschaft, Wohnen) und auf allen Ebenen (International, national, lokal). Die neuen WHO-

Leitlinien empfehlen u. a. eine mittlere jährliche Feinstaub PM_{2,5}-Konzentration von höchstens 5 µg/m³, eine mittlere jährliche Stickstoffdioxid-Konzentration von höchstens 10 µg/m³. Wie die WHO-Empfehlungen bei der Überarbeitung der EU-Luftqualitätsrichtlinie von der EU-Kommission berücksichtigt werden und welche neuen Werte dort unionsrechtlich festgesetzt werden, steht zum heutigen Zeitpunkt noch nicht fest. Sicher ist, dass die aktuell in der 39. BImSchV festgesetzten Grenzwerte in näherer Zukunft verschärft werden, sodass Grenzwertüberschreitungen wieder an einer Vielzahl von Standorten im Stadtgebiet auftreten werden. Unter dieser Prämisse müssen bereits frühzeitig Handlungsmöglichkeiten untersucht und umsetzbare Konzepte erarbeitet werden. Aus diesem Grund werden jetzt bereits entsprechende Machbarkeitsstudien in die Wege geleitet und sind als Bestandteil des Luftreinhalteplans vorgesehen.

1.2 Notwendigkeit aufgrund drohender Strafzahlungen aus dem EuGH-Urteil

Mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03755 „Dringlichkeitsantrag zur Behandlung in der Vollversammlung am 9. Juni 2021 Dicke Luft in München – Welche Konsequenzen zieht München aus dem EuGH-Urteil?“ wurde im Juli 2021 dargestellt, dass die Überschreitungen des Stickstoffdioxid-Jahresgrenzwertes an den LÜB-Stationen Landshuter Allee und Stachus in den Jahren 2010-2016 mit zur Verurteilung der Bundesrepublik durch den Europäischen Gerichtshof geführt haben.

Gemäß Umweltbundesamt (NO₂-Grenzwertüberschreitungen 2020/2021; Stand 8. Juni 2022) ist in München im Jahr 2021 die mit Abstand höchste Überschreitung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelwertes mit 51 µg/m³ und somit 11 µg/m³ über dem Grenzwert gemessen worden. In zwei weiteren Städten, Essen und Ludwigsburg, wurde im Jahr 2021 ebenfalls eine Überschreitung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes festgestellt, der gemessene Jahresmittelwert für das Jahr 2021 beträgt in beiden Städten 43 µg/m³ und somit eine Grenzwertüberschreitung von 3 µg/m³ Stickstoffdioxid. Nach aktuellem Stand kann in beiden Städten der Grenzwert in 2022 möglicherweise eingehalten werden. Dadurch richtet sich der Fokus allein auf München.

Zum aktuellen Stand der Konsequenzen aus dem EuGH-Urteil informiert das federführende Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) mit Schreiben vom 13.10.2022:

„Der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 3.6.2021 festgestellt, dass die Bundesrepublik Deutschland den NO₂-Jahresgrenzwert seit 2010 überschritten und nicht die erforderlichen Maßnahmen ergriffen hat, um den Zeitraum der Überschreitung so kurz wie möglich zu halten.

Die Europäische Kommission hat mit Schreiben an die Bundesregierung vom 23.6.2021 darauf hingewiesen, dass innerhalb eines Zeitraums von 12 bis 24 Monaten seit dem ersten Urteil dieses entweder vollständig befolgt oder der Gerichtshof erneut mit der Sache befasst wird.

In einem solchen Zweitverfahren kann der Gerichtshof empfindliche finanzielle Sanktionen verhängen. Bislang wurden gegen die Bundesrepublik Deutschland noch nie fi-

nanzielle Sanktionen in einem Vertragsverletzungsverfahren verhängt.

Die Ergreifung kurzfristig wirksamer Maßnahmen, um den Zeitraum der Überschreitung der NO₂-Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten und eine rasche Einhaltung sicherzustellen, ist von entscheidender Bedeutung, um ein Zweitverfahren und damit finanzielle Sanktionen zu vermeiden.

Zuständig für die Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Vorgaben und damit auch für die fristgerechte Umsetzung des EuGH-Urteils sind die Bundesländer.“

Wie oben ausgeführt hat der Freistaat Bayern die Zuständigkeit mit Änderung des BayImSchG zum 01.06.2021 auf die Landeshauptstadt München übertragen, die damit für die Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Vorgaben und damit auch für die fristgerechte Umsetzung des EuGH-Urteils verantwortlich ist.

Um Strafzahlungen im Zuge eines Zweitverfahrens vom EuGH zu verhindern, muss das Urteil vom 03.06.2021 innerhalb eines Zeitraums von 12 bis 24 Monaten, also bis spätestens 03.06.2023 vollständig befolgt werden. Mit dem hiermit vorgelegt Entwurf der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München und dem darin enthaltenen Stufenplan zur Einführung von zonalen Dieselfahrverboten wird eine flächendeckende Stickstoffdioxid-Grenzwerteinhaltung zwar erst im Jahr 2024 erwartet. Der Beginn der Maßnahme ist jedoch bereits zum 01.02.2023, die dafür notwendige Beschlussfassung mit dieser Vorlage und die In Kraft Setzung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans bis zum Ende des Jahres 2022 vorgesehen. Die Stadtverwaltung geht daher davon aus, dass die Auflage der Europäischen Kommission (03.06.2023) bei Beschlussfassung in vorliegender Form und Umsetzung in der vorgesehenen Zeitschiene erfüllt und ein Zweitverfahren hinfällig ist.

Fälle anderer EU-Mitgliedstaaten zeigen, dass im Rahmen eines Zweitverfahrens finanzielle Sanktionen in Höhe von bis zu 1 Mio. € täglich möglich sind. Nach Informationen der Stadtverwaltung können Strafzahlungen bis auf die Landeshauptstadt durchgereicht werden.

1.3 Notwendigkeit aufgrund laufender Klageverfahren

Stand Klageverfahren Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Das Klageverfahren befindet sich aktuell in der Berufungsinstanz. Begehrt wird die Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, so dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des Grenzwertes von 40 µg/m³ Stickstoffdioxid pro Kalenderjahr enthält. Beklagter war in diesem Verfahren zunächst der Freistaat Bayern. Mit Änderung des BayImSchG ging die Zuständigkeit zur Aufstellung von Luftreinhalteplänen auf die LHM über. Dadurch wurde die LHM aufgrund eines gesetzlichen Parteiwechsels auch neue Beklagte bzw. Berufungsklägerin in dem laufenden Verfahren.

Beide Parteien haben im Februar 2022 Vergleichsgespräche aufgenommen und sich in einer Vergleichsvereinbarung (vgl. Anlage 2) auf die in hier vorgelegter Fortschrei-

bung des Luftreinhalteplans vorgesehenen Maßnahmen verständigt.

Der VCD hatte zu Beginn der Gespräche eine letztmalige Stickstoffdioxid-Grenzwert-überschreitung im Jahr 2022 zur Bedingung einer Vereinbarung gemacht. Im Laufe der Gespräche konnte der nun vorgelegte Stufenplan verhandelt werden. Dieser nimmt auch in 2023 noch eine NO₂-Grenzwertüberschreitung in Kauf, gibt damit aber im Interesse der Münchner Bevölkerung und im Sinne der Verhältnismäßigkeit Zeit für entsprechende Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen.

Mit Inkraftsetzen der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans in der vorgelegten Form wird das Klageverfahren beendet.

Stand Klageverfahren Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH)

In diesem Verfahren wurde der Freistaat Bayern bereits am 09.10.2012 rechtskräftig zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans München verurteilt. Derzeit ist gegen die Vollstreckung dieses Urteils noch eine vom Freistaat Bayern erhobene Vollstreckungsgegenklage anhängig. Aktuell ist noch nicht geklärt, ob die LHM in dieses Verfahren „eingewechselt“ wird. Die Deutsche Umwelthilfe e.V. hat beim Verwaltungsgericht München inzwischen eine titelübertragende Vollstreckungsklausel gegen die LHM beantragt. Das gegen den Freistaat Bayern ergangene Urteil könnte bei Erteilung dieser Klausel gegen die LHM vollstreckt werden. Die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshof steht hierzu noch aus. Trotz dieser offenen Fragen haben sich LHM und DUH im Zuge der Vergleichsgespräche zwischen LHM und VCD, bei der die DUH als Fachliche Unterstützung für den VCD beteiligt war, darauf verständigt, das Klageverfahren ebenfalls mit einem Vergleich (Anlage 2) zu beenden, der die Inkraftsetzung der Fortschreibung des Luftreinhalteplans in der vorgelegten Form voraussetzt.

2) Kurzfassung des Entwurfs der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans

2.1 Entwicklung der Luftqualität in München

In den vergangenen Jahren konnte in der Landeshauptstadt München dank einer Vielzahl an durchgeführten Maßnahmen eine stetige Verbesserung der lufthygienischen Situation beobachtet werden.

Die Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀) im Tages- und Jahresmittel werden bereits seit 2012 im Stadtgebiet eingehalten.

Auch der Grenzwert für Stickstoffdioxid im Stundenmittel wird überall im Stadtgebiet seit 2016 eingehalten. Der Jahresmittelgrenzwert bei Stickstoffdioxid (NO₂) kann derzeit wie unter 1.1 ausgeführt jedoch noch nicht flächendeckend im Stadtgebiet eingehalten werden. Die Überschreitungen fokussieren sich auf den Mittleren Ring. Diese Situation hält nach aktuellster Prognose des Landesamtes für Umwelt auch noch bis ins Jahr 2026 an:

Straße	NO ₂ -Immissionswerte im Jahresmittel (in µg/m ³)					
	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Chiemgaustraße	39	38	-	-	-	-
Landshuter Allee (LÜB)	51	48	46	45	43	42
Landshuter Allee (Nord)	45	43	42	40	39	37
Tegernseer Landstraße	43	43	42	40	39	37
Leuchtenberggring	-	43	41	39	38	36

Angesichts dieser Immissionssituation und der weiterhin prognostizierten Überschreitung des seit 2010 zum Schutz der menschlichen Gesundheit verbindlichen NO₂-Jahresmittelgrenzwertes ist die Landeshauptstadt zum schnellstmöglichen Handeln verpflichtet. Denn mit Änderung des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes ging die Zuständigkeit für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen gemäß § 47 BImSchG auf kreisfreie Gemeinden mit mehr als 100.000 Einwohnern und damit auf die Landeshauptstadt über.

2.2 Maßnahmenuntersuchung, Vergleich und Auswahl

Mit gutachterlicher Unterstützung hat die Stadtverwaltung eine breite Recherche weiterer Maßnahmen zur kurzfristigen Immissionsverbesserung durchgeführt. Unter Berücksichtigung der bereits ergriffenen Maßnahmen (allein 115 in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans) hat die Recherche im Hinblick auf weitere Maßnahmen exklusive von restriktiven Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr keine weiteren Lösungsansätze für München erbracht.

Auf der Basis der Stickstoffdioxid-Immissionssituation und -prognose an den vier Hotspots sowie der rechtlichen Notwendigkeit zur Ergreifung weiterer kurzfristig wirksamer Maßnahmen wurden 13 in Betracht kommende Minderungsmaßnahmen geprüft.

Das Maßnahmenspektrum wurde zum Teil in mehreren Varianten untersucht und umfasst im Überblick:

- streckenbezogene und zonale Maßnahmen zur Verkehrsminderung und Flottenverbesserung an allen vier Hotspots in Form von Dieselfahrverboten bis Euro 5/V und schlechter in unterschiedlicher räumlicher und zeitlicher Ausprägung (z. B. in bestehender und auf den Mittleren Ring erweiterter Umweltzone, täglich oder nur werktags von 6 – 22 Uhr)
- sektorale und ringförmige Zuflussdosierungskonzepte an Lichtsignalanlagen in Kombination mit Umweltspuren auf Bundesautobahnen
- lokale Maßnahmen an den über dem Grenzwert belasteten Straßenabschnitten der Landshuter Allee in Form der Einrichtung einer Busspur oder des Einsatzes von Elektrobussen
- drei Machbarkeitsstudien, zur Einführung von HOV Lanes und Umweltverbundspuren, zur Bepreisung des motorisierten Individualverkehrs und zur Optimierung des Verkehrsflusses durch Geschwindigkeitsanpassung

Um den gesetzlichen Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sicher einhalten zu können, kommen nach der Maßnahmenprüfung aus lufthygienischer Sicht nur folgende zwei Maßnahmenvarianten in Betracht:

- ein streckenbezogenes Diesel-Fahrverbot auf dem kompletten Mittleren Ring für Diesel-Kfz einschließlich Schadstoffklasse Euro 5/V, in Kombination mit einer Busspur auf der Auffahrt zum Mittleren Ring in der Landshuter Allee
- die Ausweitung der bestehenden Umweltzone auf den Mittleren Ring sowie ein zonales Diesel-Fahrverbot in dieser neuen Umweltzone für Diesel-Kfz einschließlich Schadstoffklasse Euro 5/V mit max. 20 % Ausnahmegenehmigungen der betroffenen Flotte, in Kombination mit einer Busspur auf der Auffahrt zum Mittleren Ring in der Landshuter Allee.

Die lokale Maßnahme der Einrichtung einer Busspur auf der Auffahrt zum Mittleren Ring in der Landshuter Allee (Nymphenburger Straße bis Hirschbergstraße) in Fahrtrichtung Süden durch Umwandlung der rechten Fahrspur des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist notwendig, um auch an der Landshuter Allee LÜB-Station die sichere Einhaltung des Grenzwerts zu gewährleisten.

Als Ergebnis eines Abwägungsprozesses unter Einbeziehung

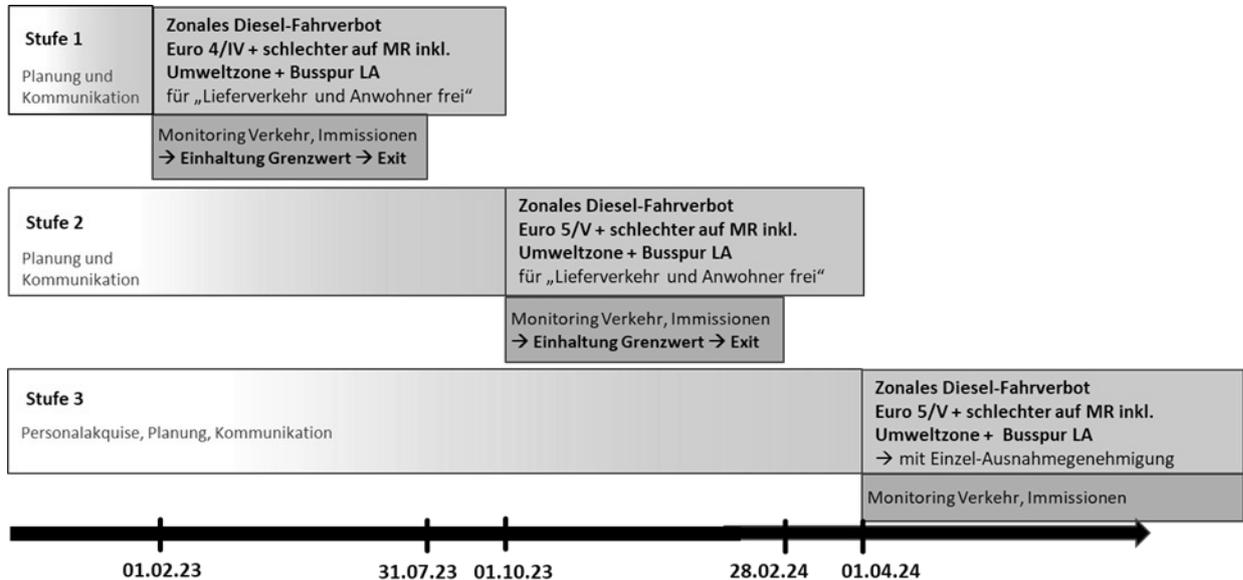
- der lufthygienischen Wirkungen an den vier NO_2 -Hotspots,
- der Verkehrsverlagerungen,
- aus den Verkehrsverlagerungen resultierender Folgewirkungen hinsichtlich neuer NO_2 -Hotspots, zusätzlicher Lärmbelastung und Auswirkungen auf die ÖPNV-Betriebsqualität,
- des Personalaufwands und der Kosten sowie
- des Grades der grundrechtlichen Betroffenheit

ist die zonale Diesel-Fahrverbotsvariante in Kombination mit einer Busspur in Fahrtrichtung Süden auf der Auffahrt zum Mittleren Ring der Landshuter Allee die einzige Maßnahmenkombination, die zur schnellstmöglichen Zielerreichung einer sicheren Einhaltung des NO_2 -Jahresmittelgrenzwertes bei gleichzeitiger Minimierung von Folgewirkungen führt.

Die Maßnahme entwickelt die bestehende Umweltzone sowohl räumlich als auch inhaltlich weiter. Die Zufahrtsbeschränkungen der aktuell vorhandenen Umweltzone werden hinsichtlich der Dieselfahrzeuge verschärft. Die Regelungen der bestehenden Umweltzone, insbesondere bzgl. der Benzinfahrzeuge, bleiben bestehen, werden jedoch auf den Mittleren Ring ausgeweitet.

2.3 Stufenplan zur Umsetzung

Zur Gewährleistung einer verhältnismäßigen Umsetzung der Gesamtmaßnahme ab dem 01.02.2023 wird nach folgendem Stufenplan vorgegangen.



Gesamtmaßnahme „Zonales Diesel-Fahrverbot“ in drei Stufen

Nach einer Vorbereitungsphase für die Planung und die Kommunikation wird als erste Maßnahmenstufe ab 01.02.2023 die bestehende Umweltzone um den Mittleren Ring erweitert und in dieser neuen Umweltzone ein Fahrverbot für Diesel Euro 4/IV und schlechter angeordnet. Die Einschränkungen der bestehenden Umweltzone für benzinbetriebene Kfz („Grüne Plakette“ erforderlich) gelten weiterhin. Im Verlauf des ersten Halbjahres 2023 kommt die Inbetriebnahme der Busspur auf der Auffahrt zum Mittleren Ring in der Landshuter Allee (Nymphenburger Straße bis Hirschbergstraße) in Fahrtrichtung Süden durch Umwandlung der rechten Fahrspur des MIV hinzu. Ab dem 01.10.2023 erfolgt mit Stufe 2 eine Verschärfung der Betroffenheit, indem Diesel-KFZ mit der Schadstoffklasse 5/V in das zonale Diesel-Fahrverbot mitaufgenommen werden. Somit gilt ab dem 01.10.2023 ein zonales Dieselfahrverbot in der erweiterten Umweltzone für Diesel-KFZ mit der Schadstoffklasse Euro 5/V und schlechter.

Für Stufe 1 und Stufe 2 gilt dabei eine generelle Ausnahme für den Lieferverkehr und Anwohner*innen mittels Beschilderung. Weitere Befreiungen werden

- gemäß Anhang 3 der 35. BImSchV,
- durch eine Allgemeinverfügung mit Ausnahmen für bestimmte Fahrzeuge bzw. Fahrtzwecke und
- durch kostenpflichtige Einzelausnahmen auf Basis des § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV

verfügt bzw. geregelt. Auf Grund der Kurzfristigkeit genügt bis zum 30. April 2023 als Zufahrtsberechtigung der Nachweis der erfolgten Antragstellung.

Parallel zu den Planungen für Stufe 1 und Stufe 2 beginnen umgehend die Vorbereitungen für Stufe 3. Die Stufe 3 mit endgültiger Ausprägung der Gesamtmaßnahme wird ab dem 01.04.2024 starten. Die generelle Ausnahme für Lieferverkehr und Anwohner*innen ist dann nicht mehr vorgesehen.

Neben der durch die Beschilderung zugelassenen Berechtigungen zum Befahren der erweiterten Umweltzone werden in Stufe 3 ausschließlich Ausnahmen

- gemäß Anhang 3 der 35. BImSchV sowie
- durch eine Allgemeinverfügung mit Ausnahmen für bestimmte Fahrzeuge bzw. Fahrtzwecke und
- kostenpflichtige Einzelausnahmen auf Basis des § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV verfügt bzw. geregelt werden.

Das Ausnahmekonzept ist unter besonderer Berücksichtigung sozialer Aspekte und unbilliger Härten erarbeitet worden.

Da der Stufenplan auf modelltechnischen Annahmen beruht, ist eine Überprüfung der aktuell vorgesehenen Ausnahmeregelungen kontinuierlich im Lichte der tatsächlichen lufthygienischen und verkehrlichen Entwicklung, sowie bzgl. sonstiger Belange, wie z.B. soziale Aspekte, unbilliger Härten, Erhalt des Wirtschaftslebens in Hinsicht auf die Zielerreichung durchzuführen und daraus abgeleitet ggf. Anpassungen vorzunehmen.

Begleitet wird der Stufenplan von einem Monitoring der verkehrlichen und lufthygienischen Auswirkungen. Das Monitoring wird an den vier Hotspots und an LÜB- und Passivsammler-Messstellen sowie an von Verkehrsverlagerungen betroffenen Abschnitten über Messwerte aus Verkehrsdetektoren durchgeführt. Das Monitoring der Verkehrsverlagerungen wird sich insbesondere auf die Achse von Norden über Westen nach Süden (Frankfurter Ring - Wintrichring - Fürstenrieder Straße - Boschetsrieder Straße) konzentrieren, um ggf. verkehrstechnische Anpassungen vorzunehmen.

Sollte während der Maßnahmenstufe 1 bzw. Maßnahmenstufe 2 eine Unterschreitung des NO₂-Jahresgrenzwertes an allen vier Hotspots anhand der Messwertentwicklung zu erwarten sein, ist eine Beibehaltung der Maßnahmenstufe 1 bzw. Maßnahmenstufe 2 und ein Verzicht auf die nächste restriktivere Maßnahmenstufe 3 zu prüfen. Diese Prüfung erfolgt auf Basis einer unabhängigen fachgutachterlichen Prognose.

Die Ausgestaltung des Stufenplans entspricht dem Gebot der Verhältnismäßigkeit. Sie ermöglicht verursachergerecht mit dem geringstmöglichen Eingriff die schnellstmögliche Einhaltung des gesetzlichen NO₂-Jahremittelwertes durch Erfüllung folgender Anforderungen:

- Sie bezieht sich verursachergerecht nur auf Diesel-Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V und schlechter.

- Es sind Ausnahmeregelungen und Übergangsfristen vorgesehen.
- Durch stufenweises Vorgehen ist die Maßnahme auch praktisch umsetzbar.
- Der Umgriff der Maßnahme in der erweiterten Umweltzone (Mittlerer Ring und bestehende Umweltzone) entspricht dem geringstmöglichen flächenhaften Eingriff.
- Die Anzahl der vom Fahrverbot betroffenen Fahrzeuge ist in der Gesamtbeurteilung verhältnismäßig gering.

2.4 Weitere Maßnahmen

Als weitere Maßnahmen werden drei Machbarkeitsstudien

- zur Einführung von HOV Lanes und Umweltverbundspuren,
- zur Bepreisung des motorisierten Individualverkehrs und
- zur Optimierung des Verkehrsflusses durch Geschwindigkeitsanpassung

in die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufgenommen, mit dem Ziel neue Erkenntnisse zu gelangen die für die weitere Luftreinhalteplanung im Bezug auf eine verschärfte EU-Luftqualitätsrichtlinie vorbereitet.

3) Einsatz von E-Bussen

Mit Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14302 hat der Stadtrat 2019 das Referat für Arbeit und Wirtschaft beauftragt, mit der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) die Inbetriebnahme der ersten E-Buslinie in der Prinzregentenstraße sicherzustellen. Dieser Auftrag mündete als Maßnahme LRP7-108 in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16397).

Der Einsatz der E-Busse in der Prinzregentenstraße war eingebettet in eine umfassendere verkehrssteuernde Maßnahme (LRP7-112), die seit 2020 zu einer dortigen Einhaltung des NO₂-Jahresgrenzwertes geführt hat. Angesichts der weiterhin rückläufigen Messwerte in der Prinzregentenstraße und einer sicheren Einhaltung des NO₂-Jahresgrenzwertes, ist es nun zielführend, den Einsatz aller zur Verfügung stehender E-Busse auf Strecken entlang der Landshuter Allee zu konzentrieren. Die MVG verfügt inzwischen über deutlich mehr E-Busse in ihrem Fuhrpark, jedoch reichen diese zur Umstellung aller Linien entlang der Landshuter Allee noch nicht aus. Im Sinne des für die Luftreinhaltung zielführendsten Einsatzes wird daher die Umdisponierung der entlang der Prinzregentenstraße eingesetzten E-Busse, soweit betriebstechnisch möglich, auf die Linien entlang der Landshuter Allee in Fahrtrichtung Süden vorgeschlagen. Die MVG hat die dafür notwendigen Schritte bereits vorgenommen, so dass eine Umsetzung zeitnah möglich ist.

4) Personal und Sachmittelbedarf

Für die Umsetzung der in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München beinhalteten Maßnahmen, sind folgende Mittel notwendig:

Geltend gemachter Gesamtbedarf

Zur Erfüllung der Maßnahmen der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans sowie deren Monitoring wird folgender Gesamtbedarf, aufgeschlüsselt auf die einzelnen Referate, notwendig:

Finanzübersicht zur Beschlussvorlage Entwurf der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München							
Referat:	Zweck:	Bewilligungszeitraum:	Zeitpunkt des Mittelbedarfs:	konsumtiv:	investiv:	Personalmittel:	VZÄ
KVR	Personalauszahlungen	befristet	in 2023			439.938,00 €	11,0
KVR	Personalauszahlungen	befristet	in 2024			1.762.095,00 €	29,0
KVR	Personalauszahlungen	befristet	in 2025			1.762.095,00 €	29,0
KVR	Personalauszahlungen	befristet	in 2026			1.322.158,00 €	25,5
KVR	Büromittelpauschale	befristet	in 2023	5.800,00 €			
KVR	Büromittelpauschale	befristet	in 2024	23.200,00 €			
KVR	Büromittelpauschale	befristet	in 2025	23.200,00 €			
KVR	Büromittelpauschale	befristet	in 2026	17.400,00 €			
KVR	Erstausstattung	einmalig	in 2023	22.000,00 €			
KVR	Erstausstattung	einmalig	in 2024	36.000,00 €			
KVR-Gesamt:	Angemeldung Eckdatenbeschluss Haushalt 2022; siehe Nr. 24, KVR			127.600,00 €		5.286.286,00 €	29,0 VZÄ
BAU	Beschilderung	einmalig	in 2023		400.000,00 €		
BAU	Busspur (Nymphenburger Str. - Hirschbergstr.)	einmalig	in 2023		2.100.000,00 €		
BAU-Gesamt:					2.500.000,00 €		
MOR	Machbarkeitsstudie Bepreisung MIV	einmalig	in 2024	350.000,00 €			
MOR	Machbarkeitsstudie Bepreisung MIV	einmalig	in 2025	325.000,00 €			
MOR	Machbarkeitsstudie Bepreisung MIV	einmalig	in 2026	250.000,00 €			
MOR	Machbarkeitsstudie Umweltpuren	einmalig	in 2024	200.000,00 €			
MOR-Gesamt:				1.125.000,00 €			
RKU	Machbarkeitsst. Tempo-Anpassung	einmalig	in 2023	200.000,00 €			
RKU-Gesamt:				200.000,00 €			
BV-Gesamt (einmalig):				1.452.600,00 €	2.500.000,00 €	5.286.286,00 €	
						9.238.886,00 €	
Dauerhaft:							
RKU	Erweiterung freiwilliges NO2-Messnetz LHM	dauerhaft	ab 2023	100.000,00 €			
BV-Gesamt (dauerhaft):				100.000,00 €			

Sachmittel:

Baureferat

Kostenschätzung Beschilderung: 400.000 €

Kostenschätzung Busspur Abschnitt Nymphenburger Straße – Hirschbergstraße (Markierung mit Fahrbahnanierung): 2.100.000 €

Referat für Klima- und Umweltschutz

Mittelaufstockung zur Erweiterung des städtischen Passivsammler Messnetzes:
100.000 € p.a.

Machbarkeitsstudie - Optimierung Verkehrsfluss anhand Tempoanpassung: 200.000 €

Mobilitätsreferat

Machbarkeitsstudie – HOV Lanes und Umweltverbundspuren: 200.000 €

Machbarkeitsstudie – Bepreisung des motorisierten Individualverkehrs: 925.000 €

(750.000 € Bepreisung fließender Verkehr & 175.000 € Bepreisung ruhender Verkehr)

Personalmittel:

Kreisverwaltungsreferat

Personalmittel: ca. 5,3 Mio. €

Büromittelpauschale und Erstausrüstung: 127.600 €

4.1 Baureferat

Die Kosten für die Umsetzung der Beschilderung zum Luftreinhalteplan und der baulichen Einrichtung der Busspur Landshuter Allee (Abschnitt zwischen Nymphenburger Straße und Hirschbergstraße) liegen insgesamt bei 2,5 Mio € (brutto).

4.2 Referat für Klima- und Umweltschutz

Bei den nachfolgend dargestellten Sachverhalten handelt es sich um die Vergabe von Gutachten. Nachdem der geschätzte Auftragswert die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München übersteigt, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich.

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 und der Vollversammlung vom 23.01.2013 über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbezogenheit im zuständigen Fachausschuss vor Durchführung der Ausschreibung zu behandeln.

In den Vergabeunterlagen wird der geschätzte Auftragswert als Hinweis an die Bieter*innen genannt. Dieser Hinweis ist vergaberechtlich zulässig und wegen der begrenzten Haushaltsmittel gerechtfertigt. Da der geschätzte Auftragswert in den Vergabeunterlagen genannt wird, kann die Behandlung des Kosten- und Finanzteils sowie der Auftragssumme in öffentlicher Sitzung stattfinden.

4.2.1 Erweiterung des Messnetzes

a) Vorstellung des Projekts

Über die Hälfte der derzeit beprobten Standorte des städtischen freiwilligen Passivsammler Messnetzes wurden seit 2019 unentgeltlich durch den Deutschen Wetterdienst (DWD) betreut. Von Seiten des DWDs wurde aufgrund von Kürzungen finanzieller Mittel und einer Neuausrichtung inhaltlicher Themen zur Mitte des Jahres die Beendigung der NO₂-Messungen zum Jahresende hin angekündigt.

Mit dem Wegfall dieser Standorte würde ein wesentlicher Grundpfeiler zur Bewertung der lufthygienischen Situation im Stadtgebiet verloren gehen. Bezugnehmend auf die 8. Fortschreibung, die nun erstmalig inhaltlich in der Verantwortung der LHM liegt, ist eine Fortführung der Messstandorte essentiell. Der Erhalt der Messstellen sichert einen eins zu eins Vergleich mit der bestehenden Situation. Diese Kontinuität ermöglicht eine objektive Dokumentation der Entwicklung der Luftqualität und ist somit auch eine wertvolle Datengrundlage bei juristischen Auseinandersetzungen.

Darüber hinaus sind im Rahmen der 8. Fortschreibung Maßnahmen vorgesehen, die potentiell Verlagerungen des Verkehrsflusses und somit eine geänderte Belastung des Verkehrsnetzes provozieren können. Für ein sachgerechtes Monitoring der geänderten lufthygienischen Situation sind in diesem Zuge weitere zusätzliche NO₂-Passivsammler vorgesehen und im freiwilligen städtischen NO₂-Messnetz zu ergänzen.

Alle zuvor beschriebenen Anpassungen im freiwilligen städtischen NO₂-Messnetz ergeben sich aus kurzfristig angekündigten Änderungen von Rahmenbedingungen externer Partner, oder wurden im Rahmen von Arbeiten der 8. Fortschreibung entwickelt und waren somit nicht vorhersehbar und planbar.

b) Erforderlichkeit der Beauftragung von Externen

Aufgrund der Komplexität des oben beschriebenen Vorhabens ist eine vollständige Vergabe an eine*n externe*n Auftragnehmer*in zwingend notwendig. Es handelt sich hierbei um eine Dienstleistung, die nach Vorgabe der 39. BImSchV und den Anforderungen der DIN EN 16339:2013 zu erfüllen ist und somit nicht von der Landeshauptstadt selbst erbracht werden kann.

c) Kosten und Finanzierung

Zusätzlich konsumtive Mittel in Höhe von 100.000 € jährlich.

Der Kostenrahmen für die Fortführung und Erweiterung des gesamten städtischen Passivsammler-Messnetz liegt bei insgesamt jährlich 200.000 €. Mit Beschluss vom 25.11.2021 Sitzungsvorlage Nummer 20-26 / V 04169 wurde ein dauerhaftes Budget von jährlich 100.000 € für den Betrieb des Messnetzes beschlossen. Dabei wurde von 20 bis 25 Passivsammler-Standorten ausgegangen. Wie oben ausgeführt sind ab 2023 insgesamt rund 50 Passivsammler-Standorte von Seiten der Landeshauptstadt München zu betreiben. Somit ist eine Verdoppelung des bestehenden Budgets notwendig. Aufgrund der notwendigen Erweiterung des Budgets wird mit dieser Beschlussvorlage das Referat für Klima- und Umweltschutz ermächtigt die Vergaben zum freiwilligen städtischen Messnetz wie gewohnt durchzuführen.

Derzeit sind keine weiteren Finanzierungsmöglichkeiten auf EU-, Bundes- oder Landesebene bekannt. Sollten sich Finanzierungsmöglichkeiten ergeben, wird sich das RKU um eine Förderung bemühen.

d) Vergabeverfahren

Das RKU wird mit der Durchführung des Vergabeverfahrens beauftragt. Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt durch die Bedarfsstelle. Die Bieter*innen müssen ihre Eignung an Hand von Unterlagen zur Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit sowie das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen nachweisen (Referenzlisten, Firmenprofil, Qualifikation der Mitarbeiter*innen etc.). Die Passivsammler-Messergebnisse sind im 2-wöchigen Turnus auszuwerten und der LHM zu übermitteln.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt über nachfolgendes Zuschlagskriterium:

Preis: 100 %

Die Auftragsvergabe an das wirtschaftlichste Angebot wird jährlich im 2. Halbjahr durchgeführt.

Eine erneute Befassung des Stadtrats ist nur erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20 % übersteigen sollte.

4.2.2 LRP 8-4 „Optimierung Verkehrsfluss anhand Tempoanpassung - Machbarkeitsstudie“

a) Vorstellung des Projekts

Die in Anlage 1 Kapitel 7 beschriebene Maßnahme LRP8-4 „Optimierung Verkehrsfluss anhand Tempoanpassung - Machbarkeitsstudie“ siehe Maßnahmensteckbrief ist unter Federführung des Referates für Klima- und Umweltschutz durchzuführen. In einer Untersuchung soll das Potential weiterer Geschwindigkeitsanpassungen (Tempo 30/40/50) zur Reduzierung der Immissionsbelastung (Luftschadstoffe, Lärmschutz) im Stadtgebiet unter Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahme selbst, sowie der Maßnahme LRP8-1 gutachterlich betrachtet werden und die Möglichkeiten zur Verbesserung der Immissionsbelastung (Luftschadstoffe, Lärmschutz) im Stadtgebiet in diesem Zusammenhang aufzeigen.

Der Auftragnehmer hat in verschiedenen Szenarien das Potential der Geschwindigkeitsanpassung (Tempo 30/40/50) zur Reduzierung der Immissionsbelastung (Luftschadstoffe, Lärmschutz) im Stadtgebiet zu untersuchen. Hierfür sind verkehrliche, lufthygienische und lärmtechnische Berechnungen notwendig. Die zu untersuchenden Szenarien sind z. B. das Potential von Geschwindigkeitsanpassungen an Streckenabschnitten, an denen die Verkehrsverlagerungen der Maßnahme LRP8-1 eine Mehrbelastung hinsichtlich Luftschadstoffe und Lärmbelastung vermuten lässt, oder auch eine Optimierung des Verkehrsflusses an Streckenabschnitten mit häufig wechselnden Ge-

schwindigkeitsregelungen sowie an Hauptverkehrsstraßen und Sammelstraßen.

b) Erforderlichkeit der Beauftragung von Externen

Der Auftrag an eine*n externe*n Auftragnehmer*in ist aufgrund der Komplexität der Aufgabe (Modellierung der verkehrlichen, lärmtechnischen und lufthygienischen Auswirkungen von Einzelmaßnahmen) zwingend erforderlich. Zu den durch eine*n externe*n Auftragnehmer*in zu erbringenden Leistungen zählen u. a. das Projektmanagement, die Erstellung und Analyse einer Datenbasis, die Durchführung einer Stakeholderanalyse und -beteiligung, die Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Ableitung entsprechender Handlungsempfehlungen sowie die Entwicklung eines Maßnahmen- und Umsetzungsplanes. Die Leistung kann nicht durch das städtische Personal erbracht werden, da nicht in allen Themenbereichen das entsprechende Fachwissen vorhanden ist und keine hinreichende Bearbeitungskapazitäten bestehen.

c) Kosten und Finanzierung

Für die verkehrliche, lufthygienische und lärmtechnische modellbasierte Untersuchung ist ein Kostenrahmen von 200.000 € einmalig in 2023 notwendig.

Derzeit sind keine weiteren Finanzierungsmöglichkeiten auf EU-, Bundes- oder Landesebene bekannt. Sollten sich Finanzierungsmöglichkeiten ergeben, wird sich das RKU um eine Förderung bemühen.

d) Vergabeverfahren

Bei der zu vergebenden Leistung handelt es sich um eine Vergabe, die unter die Verfügung des Oberbürgermeisters vom 22.08.2008 fällt und somit nur im Einvernehmen mit der Vergabestelle 1 erfolgen kann. Das Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 wird mit der Durchführung des Vergabeverfahrens beauftragt. Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen der Bedarfsstelle und der Vergabestelle 1. Die Bieter*innen müssen ihre Eignung an Hand von Unterlagen zur Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit sowie das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen nachweisen (Referenzlisten, Firmenprofil, Qualifikation der Mitarbeiter*innen etc.).

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieter*innen mit dem Angebot ein Konzept über die Vorgehensweise und einen Zeitplan einreichen. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem. Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

Preis:	30 %
Qualität des Grobkonzeptes zur Umsetzung / Bearbeitung der ausgeschriebenen Aufgabe	70 %
davon	

Inhaltliche Stringenz und Prägnanz des Konzepts	30 %
Methodik: Herangehensweise an die Auftragsbearbeitung	30 %
Umsetzbarkeit des Zeit- und Ablaufplans	10 %

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander ins Verhältnis gesetzt. Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1. Die inhaltliche Wertung wird durch das Referat für Klima- und Umweltschutz vorgenommen.

Die Auftragsvergabe an das wirtschaftlichste Angebot ist für das 2. Halbjahr 2023 geplant.

Eine erneute Befassung des Stadtrats ist nur erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20 % übersteigen sollte.

4.3 Mobilitätsreferat

Bei den nachfolgend dargestellten Sachverhalten handelt es sich um die Vergabe von Gutachten. Nachdem der geschätzte Auftragswert die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München übersteigt, ist eine Vergabermächtigung durch den Stadtrat erforderlich.

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 und der Vollversammlung vom 23.01.2013 über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbezogenheit im zuständigen Fachausschuss vor Durchführung der Ausschreibung zu behandeln.

In den Vergabeunterlagen wird der geschätzte Auftragswert als Hinweis an die Bieter*innen genannt. Dieser Hinweis ist vergaberechtlich zulässig und wegen der begrenzten Haushaltsmittel gerechtfertigt. Da der geschätzte Auftragswert in den Vergabeunterlagen genannt wird, kann die Behandlung des Kosten- und Finanzteils sowie der Auftragssumme in öffentlicher Sitzung stattfinden.

4.3.1 LRP 8-2 „HOV Lanes und Umweltverbundspuren – Machbarkeitsuntersuchung / Planung Pilotversuche“

a) Vorstellung des Projekts

Die in Anlage 1 Kapitel 7.7 beschriebene Maßnahme LRP8-2 HOV Lanes und Umweltverbundspuren – Machbarkeitsuntersuchung / Planung Pilotversuche (siehe Maßnahmensteckbrief Seite 54) wird unter Federführung des Mobilitätsreferats durchgeführt. Die Maßnahme beinhaltet die nähere Prüfung der Umwandlung von Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs für eine Neuverteilung des öffentlichen Raums. Beispielsweise wur-

den im Rahmen der Erarbeitung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans an zwei innerstädtischen Beispiel-Straßenabschnitten die verkehrlichen Auswirkungen einer HOV Lane untersucht:

- Max-Born-Straße (A99, Anschlussstelle Ludwigsfeld bis Lerchenauer Straße) und
- Landsberger Straße (Am Knie bis Friedenheimer Brücke)

Dabei wurden zwei Szenarien mit folgenden Nutzergruppen betrachtet:

- a) Nutzergruppe 1: Busse, Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge mit E-Kennzeichen
- b) Nutzergruppe 2: Busse, Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge mit E-Kennzeichen, Fahrzeuge mit 3 oder mehr Insassen

Außerstädtische Strecken wurden im Rahmen der Erarbeitung von Maßnahmen für die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans im Sinne einer Zuflussdosierung auf die in die Stadt führenden Autobahnen betrachtet. Die Autobahnabschnitte sind ebenfalls in die Machbarkeitsuntersuchung aufzunehmen.

Für eine Umsetzung ist eine Machbarkeitsstudie erforderlich, welche weitere, im Sinne der Zielsetzung sinnvolle Straßenabschnitte zur Einrichtung von HOV Lanes und/oder Umweltverbundspuren identifiziert und insbesondere die Aspekte Recht, Technik, Bau, Überwachung beleuchtet. Neben der Betrachtung konkreter Streckenabschnitte sollen folglich auch generelle Fragestellungen etwa zur Beschilderung, der baulichen Gestaltung und der Überwachung betrachtet werden.

Die Machbarkeitsstudie muss zudem begleitende Maßnahmen mit den Umlandgemeinden und Landkreisen untersuchen. Hierzu zählen insbesondere Verknüpfungspunkte zwischen MIV und ÖPNV, die den Umstieg auf den ÖPNV fördern und Shuttlebussysteme, die u. a. entlang der auf München zuführenden Autobahnen einzurichten sind. Die Machbarkeitsstudie soll unter Federführung der LHM gemeinschaftlich mit den im Maßnahmenblatt genannten Institutionen durchgeführt werden.

Die vorstehenden Aspekte werden in einer verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Machbarkeitsstudie im Rahmen des Projekts TEMPUS (2022-2023) untersucht. Aufbauend darauf soll

- die konkrete Prüfung der Umsetzbarkeit von Umweltverbundspuren auf den ermittelten potenziell sinnvollen Strecken mit dem Ziel einer Verringerung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr durch Einrichtung von Sonderfahrstreifen für priorisierte Nutzergruppen (eher innerorts) und
- eine konkrete Planung und Umsetzung von konkreten Pilotversuchen zu HOV Lanes (eher Stadtrand/außerorts)

erfolgen.

b) Erforderlichkeit der Beauftragung von Externen

Aufgrund der Komplexität des oben beschriebenen Vorhabens ist eine vollständige

Vergabe an eine*n externe*n Auftragnehmer*in zwingend notwendig. Zu den durch eine*n externe*n Auftragnehmer*in zu erbringenden Leistungen zählen u. A. das Projektmanagement, ggf. die Erstellung und Analyse einer Datenbasis, die Durchführung einer Stakeholderanalyse und -beteiligung, die Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Ableitung entsprechender Handlungsempfehlungen sowie die Entwicklung eines Maßnahmen- und Umsetzungsplanes. Die Leistung kann nicht durch das städtische Personal erbracht werden, da nicht in allen Themenbereichen das entsprechende Fachwissen vorhanden ist und keine hinreichende Bearbeitungskapazitäten bestehen.

c) Kosten und Finanzierung

Konsumtive Mittel: 200.000 €

Konsumtiver Mittelbedarf: 200.000 € in 2024

Derzeit sind keine weiteren Finanzierungsmöglichkeiten auf EU-, Bundes- oder Landesebene bekannt. Sollten sich Finanzierungsmöglichkeiten ergeben, wird sich das Mobilitätsreferat um eine Förderung bemühen.

d) Vergabeverfahren

Bei der zu vergebenden Leistung handelt es sich um eine Vergabe, die unter die Verfügung des Oberbürgermeisters vom 22.08.2008 fällt und somit nur im Einvernehmen mit der Vergabestelle 1 erfolgen kann. Das Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 wird mit der Durchführung des Vergabeverfahrens beauftragt. Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen der Bedarfsstelle und der Vergabestelle 1.

Der geschätzte Auftragswert liegt unterhalb des Schwellenwertes von 215.000 € (ohne MwSt.), der zu einer europaweiten Ausschreibung verpflichten würde. Die Leistung wird daher in einem nationalen Vergabeverfahren gem. § 8 UVgO vergeben. Eine entsprechende Bekanntmachung erfolgt auf www.service.bund.de. Das gesamte Vergabeverfahren wird elektronisch über die Vergabeplattform der Landeshauptstadt München durchgeführt.

Die Bieter*innen müssen ihre Eignung an Hand von Unterlagen zur Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit sowie das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen nachweisen (Referenzlisten, Firmenprofil, Qualifikation der Mitarbeiter*innen etc.).

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieter*innen mit dem Angebot ein Konzept über die Vorgehensweise und einen Zeitplan einreichen. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem. Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

Preis:

30 %

Qualität des Grobkonzeptes zur Umsetzung / Bearbeitung der ausgeschriebenen Aufgabe	70 %
davon	
Inhaltliche Stringenz und Prägnanz des Konzepts	30 %
Methodik: Herangehensweise an die Auftragsbearbeitung	30 %
Umsetzbarkeit des Zeit- und Ablaufplans	10 %

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander ins Verhältnis gesetzt. Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1. Die inhaltliche Wertung wird durch das Mobilitätsreferat vorgenommen.

Die Auftragsvergabe an das wirtschaftlichste Angebot ist für das 2. Halbjahr 2023 geplant.

Eine erneute Befassung des Stadtrats ist nur erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20 % übersteigen sollte.

4.3.2 LRP 8-3 „Bepreisung des motorisierten Individualverkehrs-Machbarkeitsuntersuchung“

a) Vorstellung des Projekts

Mit Maßnahme LRP8-3 Machbarkeitsuntersuchung „Bepreisung des motorisierten Individualverkehrs“ soll eine integrierte Machbarkeitsstudie zur dynamischen Bepreisung des ruhenden und fließenden MIV in München mit räumlicher und zeitlicher Differenzierung durchgeführt werden.

Inhalt ist die Prüfung der Eignung und des Einsatzes rechtlicher, technischer und organisatorischer Rahmenbedingungen zur Umsetzung eines dynamischen Bepreisungsmodells sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr.

Begleitend erfolgt eine umfassende Stakeholderbeteiligung. Diese Studie legt den Grundstein für die integrierte dynamische Bepreisung des fließenden und ruhenden Verkehrs. Mit der Einführung solcher Bepreisungsmechanismen bzw. deren Weiterentwicklung wird eine deutliche und zielgerichtete Reduzierung des MIV und der dazugehörigen NO₂- und CO₂-Emissionen erwartet. Dies zeigen die Beispiele aus anderen Städten, wie bspw. Stockholm, London und Singapur. Eine Studie des ifo-Instituts erwartet ähnliche Reduktionseffekte für München.

Die vorbereitenden Untersuchungen sind Grundlagen für Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen, die einen unabwiesbaren Beitrag zur Einsparung von NO₂- und CO₂-Emissionen und zur Klimaneutralität 2035 leisten, jedoch zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund der Rechtslage nicht ohne Weiteres umsetzbar sind. Daher ist es dringend not-

wendig, so bald wie möglich mit der Prüfung und Vorbereitung zu starten, damit Varianten und Möglichkeiten aufgezeigt sowie notwendige gesetzliche Änderungen angestoßen werden können. Neben der Senkung der NO₂- und CO₂-Emissionen kann ein Beitrag zur Minderung von verkehrsinduziertem Lärm und Feinstaub geleistet werden. Zudem sind die Instrumente der Flächeneffizienz des Verkehrs zuträglich und fördern eine Umnutzung von nicht mehr durch den MIV beanspruchten Flächen z.B. durch eine verstärkte Begrünung und mehr Raum für den Umweltverbund. Dies wirkt sich positiv auf die räumliche Qualität im Stadtgebiet sowie auf dessen Mikroklima und Klimaresilienz aus.

Diese Maßnahme ist eine Ausweitung und Intensivierung der mit der Sitzungsvorlage Nr.: 20-26 / V 01712 „Integriertes Handlungsprogramm Klimaschutz in München (IHKM) Klimaneutralität Stadtverwaltung 2030 und Gesamtstadt 2035“ bereits unter „Klimaschutz im Verkehrssektor durch Regulatorik im öffentlichen Raum“ vom Stadtrat unter dem Vorbehalt, dass 2022 finanzielle Mittel bereitstehen, beschlossenen Maßnahme.

b) Erforderlichkeit der Beauftragung von Externen

Aufgrund der Komplexität des oben beschriebenen Vorhabens ist eine vollständige Vergabe an eine*n externe*n Auftragnehmer*in zwingend notwendig. Zu den durch eine*n externe*n Auftragnehmer*in zu erbringenden Leistungen zählen u. A. das Projektmanagement, ggf. die Erstellung und Analyse einer Datenbasis, die Durchführung einer Stakeholderanalyse und -beteiligung, die Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Ableitung entsprechender Handlungsempfehlungen sowie die Entwicklung eines Maßnahmen- und Umsetzungsplanes. Die Leistung kann nicht durch das städtische Personal erbracht werden, da nicht in allen Themenbereichen das entsprechende Fachwissen vorhanden ist und keine hinreichende Bearbeitungskapazitäten bestehen.

c) Kosten und Finanzierung

Konsumtive Mittel: 925.000 €

Budgetverteilung: 750.000 € Studie fließender Verkehr, 175.000 € Studie ruhender Verkehr

Konsumtiver Mittelbedarf: 350.000 € in 2024, 325.000 € in 2025 und 250.000 € in 2026

Derzeit sind keine weiteren Finanzierungsmöglichkeiten auf EU-, Bundes- oder Landesebene bekannt. Sollten sich Finanzierungsmöglichkeiten ergeben, wird sich das Mobilitätsreferat um eine Förderung bemühen.

d) Vergabeverfahren

Bei der zu vergebenden Leistung handelt es sich um eine Vergabe, die unter die Verfügung des Oberbürgermeisters vom 22.08.2008 fällt und somit nur im Einvernehmen mit

der Vergabestelle 1 erfolgen kann. Das Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 wird mit der Durchführung des Vergabeverfahrens beauftragt. Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen der Bedarfsstelle und der Vergabestelle 1.

Der geschätzte Auftragswert liegt oberhalb des Schwellenwertes von 215.000,00 € (ohne MwSt.), der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichtet. Die Leistung wird in einem EU-weiten Verfahren gem. § 14 VgV ausgeschrieben. Eine entsprechende Bekanntmachung erfolgt im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften. Das gesamte Vergabeverfahren wird elektronisch über die Vergabepattform der Landeshauptstadt München durchgeführt.

Die Bieter*innen müssen ihre Eignung an Hand von Unterlagen zur Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit sowie das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen nachweisen (Referenzlisten, Firmenprofil, Qualifikation der Mitarbeiter*innen etc.).

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieter*innen mit dem Angebot ein Konzept über die Vorgehensweise und einen Zeitplan einreichen. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem. Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

Preis:	30 %
Qualität des Grobkonzeptes zur Umsetzung / Bearbeitung der ausgeschriebenen Aufgabe	70 %
davon	
Inhaltliche Stringenz und Prägnanz des Konzeptes	30 %
Methodik: Herangehensweise an die Auftragsbearbeitung	30 %
Umsetzbarkeit des Zeit- und Ablaufplans	10 %

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander ins Verhältnis gesetzt. Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1. Die inhaltliche Wertung wird durch das Mobilitätsreferat vorgenommen.

Die Auftragsvergabe an das wirtschaftlichste Angebot ist für das 2. Halbjahr 2023 geplant.

Eine erneute Befassung des Stadtrats ist nur erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20 % übersteigen sollte.

4.4 Kreisverwaltungsreferat:

Zur Umsetzung des Stufenplans eines zonalen Diesel-Fahrverbots hat das Kreisverwaltungsreferat erhoben, dass in Stufe 1 für eine Bewältigung der Anforderungen die Besetzung der freien Stellen des Arbeitsbereiches sowie eine zusätzliche Zuschaltung von 3,5 VZÄ im Arbeitsbereich der Umweltzone bei KVR II/4123 erforderlich sein wird. Dies verursacht jährliche Personalkosten i. H. v. 217.050 €, eine jährliche Büromittelpauschale von 2.800 € sowie einmalig Kosten für die Erstausrüstung i. H. v. 7.000 €. In Stufe 2 sind für die Bewältigung der Anforderungen die Besetzung der freien und zusätzlich geforderten Stellen aus der Stufe 1 sowie zusätzlich eine Zuschaltung von 7,5 VZÄ erforderlich. Dies verursacht jährliche Personalkosten i. H. v. (bis zu) 445.775 €, eine jährliche Büromittelpauschale bis zu (bis zu) 6.000 € sowie einmalig Kosten für die Erstausrüstung i. H. v. 15.000 €.

In Stufe 3 sind für die Bewältigung der Anforderungen die Besetzung der freien und zusätzlich geforderten Stellen aus der Stufe 1 und 2 sowie zusätzlich eine Zuschaltung von 18,0 VZÄ erforderlich. Dies verursacht jährliche Personalkosten i. H. v. 1.099.270 €, eine jährliche Büromittelpauschale von 14.400 € sowie einmalig Kosten für die Erstausrüstung i. H. v. 36.000 €.

Es ist notwendig, die Stellen jeweils mit einer 3-monatigen Vorlaufzeit vor Inkrafttreten der jeweiligen Stufe zu besetzen, um einen ausreichenden Einarbeitungsstand und eine reibungslose Aufgabenbewältigung sicherzustellen. Dies ist in dieser Beschlussvorlage entsprechend berücksichtigt.

4.4.1 Inhaltliche/qualitative Veränderung

Im Zuge der Einführung der Diesel-Fahrverbote Euro 5/V und schlechter in der erweiterten Umweltzone (inkl. dem Mittleren Ring) ist von einem Anstieg der Nachfrage nach Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der neuen Umweltzone auszugehen. Insbesondere aufgrund des Wegfalls des bisherigen Privilegierungsstatbestandes für Anwohner*innen und Gewerbetreibende mit Firmensitz innerhalb der Umweltzone (Stufe 3) und der Einbeziehung der Euroklassen 5/V und schlechter für Diesel in die Verkehrsverbote ist von einer nicht unerheblichen Steigerung der Anträge der künftig von der Umweltzone betroffenen Fahrzeughalter*innen auszugehen.

4.4.2 Aktuelle Kapazitäten

Die Arbeitsgruppe Umweltzone (KVR II/4123) verfügt derzeit über 3,5 VZÄ (0,5 VZÄ Leitung sowie 3,0 VZÄ Sachbearbeitung). Davon sind 3,0 VZÄ (ohne die Leitungsstelle) derzeit besetzt.

4.4.3 Zusätzlicher Bedarf

Der Personalbedarf orientiert sich an der jeweiligen Stufe der Einführung von Verkehrsverboten.

In Stufe 1 sind entsprechend der Personalbedarfsberechnung des Kreisverwaltungsreferates zur Bewältigung der Anforderungen die Besetzung der freien Stellen des Arbeitsbereiches sowie ab 01.01.2023 eine zusätzliche Zuschaltung von 3,0 VZÄ für die Sachbearbeitung und 0,5 VZÄ für die Arbeitsgruppenleitung erforderlich.

In Stufe 2 sind entsprechend der Personalbedarfsberechnung des Kreisverwaltungsreferates zur Bewältigung der Anforderungen die Besetzung der freien und zusätzlich geforderten Stellen aus der Stufe 1 sowie ab 01.07.2023 zusätzlich eine weitere Zuschaltung von 5,5 VZÄ für die Sachbearbeitung, 1,0 VZÄ für das Servicetelefon und 1,0 VZÄ für Zentrale Dienste (Poststelle) im Arbeitsbereich der Umweltzone bei KVR II/4123 erforderlich.

In Stufe 3 sind entsprechend der Personalbedarfsberechnung des Kreisverwaltungsreferates zur Bewältigung der Anforderungen die Besetzung der freien und zusätzlich geforderten Stellen aus der Stufe 1 und 2 sowie ab 01.01.2024 zusätzlich eine weitere Zuschaltung von 1,0 VZÄ für die Arbeitsgruppenleitung und 17,0 VZÄ für die Sachbearbeitung erforderlich.

Insgesamt ergibt sich folgender befristeter Gesamtpersonalbedarf:

Bereich	Funktion	VZÄ	Einwertung	Maßnahme
KVR-II/4123	SB Umweltzone	3,0	A7/E7	Quantitative Aufgabenausweitung ab 01.01.2023 befristet bis 31.12.2025
KVR-II/4123	Arbeitsgruppenleiter/-in	0,5	A9+Z/E9a	Quantitative Aufgabenausweitung ab 01.01.2023 befristet bis 31.12.2025
KVR-II/4123	SB Umweltzone	5,5	A7/E7	Quantitative Aufgabenausweitung ab 01.07.2023 befristet bis 30.06.2026
KVR-II/4125	SB Information	1,0	A7/E7	Quantitative Aufgabenausweitung ab 01.07.2023 befristet bis 30.06.2026
KVR-II/4121	SB Postverkehr	1,0	E3	Quantitative Aufgabenausweitung ab 01.07.2023 befristet bis 30.06.2026
KVR-II/4123	SB Umweltzone	17,0	A7/E7	Quantitative Aufgabenausweitung ab 01.01.2024 befristet bis 31.12.2026
KVR-II/4123	Arbeitsgruppenleiter/-in	1,0	A9+Z/E9a	Quantitative Aufgabenausweitung ab 01.01.2024

Bereich	Funktion	VZÄ	Einwertung	Maßnahme
				befristet bis 31.12.2026
Summe		29,0		

Vor Inkrafttreten der Stufe 2 und der Stufe 3 soll in einem Monitoring die Wirksamkeit der jeweils vorangegangenen Stufe ermittelt werden. Zudem soll nach Inkrafttreten der Stufe 2 sowie der Stufe 3 ein regelmäßiges Monitoring erfolgen.

Die befristete Einrichtung der Stellen erfolgt zunächst für 3 Jahre und ist spätestens im Jahr 2025 anhand einer Personalbedarfsbemessung zu evaluieren.

4.4.4 Bemessungsgrundlage

Die Ausführungen und Angaben basieren hinsichtlich der zu erwartenden Fallzahlen auf fundierten Schätzungen der Fachdienststelle (vgl. nachfolgende Ausführungen). Für die Erhebung wurde eine bereits nachgewiesene mittlere Bearbeitungszeit (mBZ) von 35 Minuten/Fall aus der letzten Personalbedarfsermittlung in der Umweltzone aus 2012 herangezogen. Die Fachdienststelle bestätigt hier die Aktualität des erhobenen Werts.

Basis der Fallzahlenerhebung für die einzelnen Stufen ist eine prozentuale Schätzung der betroffenen Fahrzeuge auf Basis des Fahrzeugbestands in München bzw. aus einer Schätzung der betroffenen Fahrzeuge für die auswärtigen Fahrzeuge.

Bei der Prognose der Fallzahlen ist aufgrund der Einbeziehung des Mittleren Ringes als Hauptverkehrsader in München und der Erweiterung der von Verkehrsverboten betroffenen Fahrzeuge (zunächst Diesel Euro 4/IV und schlechter, danach Diesel Euro 5/V und schlechter) von einer weitaus höheren Betroffenheit und in der Folge von einer erhöhten Nachfrage nach Ausnahmegenehmigungen (von Fahrzeughalter*innen deren Fahrzeuge in München zugelassen sind als auch von Fahrzeughalter*innen mit im Umland zugelassenen Fahrzeugen) ausgegangen worden.

So erwartet die Fachdienststelle in der Stufe 1 und 2, dass 20 % der betroffenen Fahrzeughalter*innen (ca. 31.500 Fälle) einen Antrag für eine Ausnahmegenehmigung stellen werden, währenddessen für die Stufe 3 ein Antragsaufkommen von 50 % aller betroffenen Fahrzeughalter*innen (ca. 78.750 Fälle) erwartet wird.

Zu beachten bleibt, dass die geschätzten Fallzahlen zwar mögliche Antragstellungen beinhalten, im Ergebnis wird die Anzahl der am Ende des Verfahrens erteilten Ausnahmegenehmigungen aber geringer sein.

Mögliche Veränderungen in der Zusammensetzung des Fahrzeugbestands (Fallzahlen, Euroklassen) sind nicht prognostizierbar, könnten jedoch zu einer Veränderung der Bedarfe und Anforderungen führen.

4.4.5 Alternativen zur Kapazitätsausweitung

Für die KFZ-Zulassungsbehörde ist eine Alternative zur Kapazitätserweiterung nicht gegeben. Der Stufenplan basiert auf einer Veränderung der Geschäftsprozesse und der Fallzahlen der bereits seit 2008 bestehenden Arbeitsgruppe „Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Umweltzone“. Hierbei wird auf die bisherigen Prozesse und Erfahrungen der Arbeitsgruppe mit der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zurückgegriffen und diese mit weiteren Elementen (Allgemeinverfügung, Zusatzbeschilderung) kombiniert. Die Nutzung bereits bestehender Strukturen und Erfahrungen erscheint als die sinnvollste und kostengünstigste Lösung.

Sollte die Zuschaltung des Mehrbedarfs nicht erfolgen, werden die erwarteten Anträge auf Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nicht zeitnah und fristgerecht bearbeitet werden können. Für die Antragsteller*innen wäre dann ein Befahren des Geltungsbereichs der neuen Umweltzone nicht möglich.

4.4.6 Zusätzlicher Büroraumbedarf

Durch die beantragten Stellen wird Flächenbedarf ausgelöst. Die Arbeitsplätze können aus Sicht des Kreisverwaltungsreferats auch durch vorübergehende Nachverdichtung nicht mehr in dem Gebäude Eichstätter Straße 2 untergebracht werden. Aus Sicht des Kommunalreferats ist eine Unterbringung dort denkbar. Zwischen Kreisverwaltungsreferat und Kommunalreferat wird besprochen, wie die zusätzlichen Arbeitsplätze ohne Neuanmietungen untergebracht werden können.

B. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

1) Zweck des Vorhabens

Aufgrund der Änderung des BayImSchG sowie der anhaltenden Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitung im Stadtgebiet, wie in Anlage 1 und unter A dargestellt, ist die LHM verpflichtet, eine 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München aufzustellen und in Kraft zu setzen. Die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans legt kurzfristig wirksame Maßnahmen fest, um den NO₂-Jahresmittelgrenzwert schnellstmöglich einzuhalten.

2) Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten. Der Mittelbedarf entsteht ab 01.01.2023

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	ab 2023 100.000 €	in 2023 227.800 € in 2024 586.000 € in 2025 325.000 € in 2026 267.400 €	,-- von 2023 bis 2027 Gesamt: 5.332.685 €
Davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	,--	,--	,--
Davon Personalauszahlungen Davon KVR			von 2023 bis 2026 in 2023: 439.938 € in 2024: 1.762.095 € in 2025: 1.762.095 € in 2026: 1.322.158 € Gesamt: 5.286.285 €
Davon:			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen LHM: (Zeile 11)**			
RKU IA 655611212 NO ₂ -Messungen	ab 2023 100.000,00 €		
Machbarkeitsstudie Tempo- Anpassung IA 655611218		in 2023 200.000 €	

KVR Büromittelpauschale KST Sachkonto 670100		in 2023 5.800 € in 2026 17.400 €	von 2024 bis 2025 23.200 € p.a.
Erstausstattung Kst Sachkonto 673105		in 2023 22.000 € in 2024 36.000 €	
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	,--	550.000,-- in 2024 325.000,-- in 2025 250.000,-- in 2026	,--
MOR Machbarkeitsstudie Bepreisung motorisierter Individualverkehr;		in 2024 350.000 € in 2025 325.000 € in 2026 250.000 €	
Machbarkeitsstudie HOV Lanes und Umweltverbundspuren		in 2024 200.000 €	
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)			29

[Link zu den *Kostenstellen und Innenaufträgen und den am häufigsten verwendeten Sachkonten*](#)

Die nicht zahlungswirksamen Kosten (wie z. B. interne Leistungsverrechnung, Steuerungumlage, kalkulatorische Kosten) können in den meisten Fällen nicht beziffert werden.

* Bei Besetzung von Stellen mit einem Beamten/einer Beamtin entsteht im Ergebnishaushalt zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 40 Prozent des Jahresmittelbetrages.

** ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten; Erstausstattung pro VZÄ: 2.000 € (einmalig); Anzahl der VZÄ: 30; Sachkonto 673105 (Zeile 11)

Büromittelpauschale 800 € (dauerhaft): Anzahl der VZÄ: xxx / ab Besetzung anteilig; Sachkonto 670100 (Zeile 13)

Erlöse bzw. Einsparungen im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit – Kreisverwaltungsreferat

	dauerhaft	einmalig	befristet
Erlöse	,--	In 2023 6.300.000 €	von 2024 bis 2026 15.750.000 € p.a
davon:			
Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	,--	In 2023	von 2024 bis

(Zeile 4)		6.300.000 €	2026 15.750.000 € p.a.
-----------	--	-------------	------------------------------

Die Erlöse stellen einen Maximalwert dar, der auf Basis der höchsten Verwaltungsgebühr errechnet wurde. In der Realität ist dieser Wert, aufgrund der Möglichkeit, bei der Erteilung der Ausnahmegenehmigungen kürzere Laufzeiten mit einer geringeren Gebühr zu wählen, nicht erreichbar.

Mehrjahresinvestitionsprogramm des Baureferates

Die Maßnahme „Beschilderung zum Luftreinhalteplan und Busspur Landshuter Allee (für den Abschnitt Nymphenburger Straße - Hirschbergstraße)“ ist des Mehrjahresinvestitionsprogramm 2022 - 2026 nicht enthalten, die dafür vorgesehenen Mittel werden auf der bereits vorhandenen Pauschale „Allgemeiner Straßenbau“ (6300.950.1100.7) veranschlagt.

Die Maßnahme „Beschilderung zum Luftreinhalteplan und Busspur Landshuter Allee (für den Abschnitt Nymphenburger Straße - Hirschbergstraße)“ löst Gesamtkosten in Höhe von 2.500.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2022 - 2026 aus.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2022 - 2026 ist daher wie folgt zu ändern:

MIP alt:

„Pauschale, Allgemeiner Straßenbau“

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1100, Rangfolge Nr. 303

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2022 - 2026	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Restfinanzierung 2028 ff
	950	9.550	0	8.050	2.050	2.000	500	1.500	2.000	1.500	0
B	Summe	9.550	0	8.050	2.050	2.000	500	1.500	2.000	1.500	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A		9.550	0	8.050	2.050	2.000	500	1.500	2.000	0	0

MIP neu:
 „Pauschale, Allgemeiner Straßenbau“
 IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1100, Rangfolge Nr. 303

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2022 - 2026	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Restfinanzierung 2028 ff
	950	12.050	0	10.550	2.050	4.500	500	1.500	2000	1.500	0
B	Summe	12.050	0	10.550	2.050	4.500	500	1.500	2.000	1.500	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		12.050	0	10.550	2.050	4.500	500	1.500	2.000	0	0

Auszahlungen im Bereich der Investitionstätigkeit

Die Maßnahmen „Beschilderung zum Luftreinhalteplan und Busspur Landshuter Allee (für den Abschnitt Nymphenburger Straße – Hirschbergstraße)“ ergibt folgende Auszahlungen im Bereich der Investitionstätigkeit:

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsschemas)	,--	2.500.000 € von in 2023	-
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)	,--		,--
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)	,--	2.500.000 € in 2023	
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)	,--		,--
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)	,--		,--
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)	,--		,--
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)	,--		,--

3) Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus den eigenen Referatsbudgets erfolgen.

Finanzmittel für den Stufenplan

Die Ausweitung der Finanzmittel ergibt sich aus der Notwendigkeit, den gesetzlichen Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert an den verbleibenden vier Hotspots (Landshuter Allee LÜB, Landshuter Allee Nord, Tegernseer Landstraße, Leuchtenbergring) schnellstmöglich einhalten zu können. Eine Nichteinhaltung der gesetzlichen Vorgaben ist ab 2023 möglicherweise mit Strafzahlungen verbunden. Die bisher getroffenen Maßnahmen zur Absenkung der Stickstoffdioxidbelastung reichen für eine schnellstmögliche Unterschreitung des vorgeschriebenen Jahresmittelwerts bislang und ohne weitere Maßnahmen bis 2026 nicht aus.

Die lokale Maßnahme der Einrichtung einer Busspur (auf der Auffahrt im Abschnitt zwischen der Nymphenburger Straße und der Hirschbergstraße) ist notwendig, um auch an der Landshuter Allee auf Höhe der LÜB-Station die sichere Einhaltung des Grenzwerts zu gewährleisten.

Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden. Um die notwendige NO₂-Grenzwerteinhaltung zu erreichen, und so einer etwaigen Strafzahlung zu entgehen, muss mit der Umsetzung der Maßnahme schnellstmöglich begonnen und nicht schuldhaft verzögert werden, daher ist diese Maßnahme unabweisbar. Die Finanzierung der Maßnahmen war zum Zeitpunkt der Haushaltsplanung nicht planbar, da diese erst detailliert entwickelt werden mussten.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel werden genehmigt in den Haushaltsplan 2023 aufgenommen.

Die beantragten erforderlichen Mittel sind dringlich, unabweisbar und unplanbar. Die Aufgabenausweitung war zum Zeitpunkt der Anmeldungen zum Eckdatenbeschluss noch nicht im Detail bekannt, da die sofort umsetzbare Maßnahme noch in der Entwicklungsphase war.

Die beantragte Ausweitung des Personals entspricht den Festlegungen für das Kreisverwaltungsreferat im Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2023; siehe Nr. 24 der Liste der geplanten Beschlüsse des Kreisverwaltungsreferats, welche vorbehaltlich zu Beginn der Entwicklung des Maßnahmen bereits angemeldet wurden.

Finanzmittel für die Machbarkeitsstudien

Die weitere Ausweitung der Finanzmittel ergibt sich aus der Notwendigkeit der bereits oben genannten in näherer Zukunft anstehenden Grenzwertverschärfungen. Weitere

zielführende Maßnahmen, die mit den Machbarkeitsstudien näher untersucht werden sollen, erfordern eine deutlich längere Vorbereitungszeit bis es zu einer Umsetzung kommen kann. Um zu vermeiden, dass in der Zukunft erneut kurzfristig sehr restriktive Maßnahmen wie jetzt das Diesel-Fahrverbot notwendig werden, ist frühzeitig mit der Erarbeitung der Grundlagen für die Maßnahmenumsetzung mittels Machbarkeitsstudien zu beginnen. Mit der Aufnahme der Machbarkeitsstudien in den Luftreinhalteplan sind diese verpflichtend durchzuführen. Dies ist auch ein wichtiges Zeichen im Rahmen des laufenden EU-Vertragsverletzungsverfahrens, woraus sich ergibt, dass die Landeshauptstadt München die Ernsthaftigkeit erkannt hat und sich sowohl mit der kurzfristigen Grenzwerteinhaltung als auch mit langfristigen nachhaltigen Lösungen auseinandersetzt.

Die Aufgabenausweitungen waren zum Zeitpunkt der Anmeldungen zum Eckdatenbeschluss noch nicht bekannt, da die Maßnahmen noch in der Entwicklungsphase waren. Durch die verpflichtende Umsetzung der Maßnahmen des Luftreinhalteplans sind die Finanzmittel ab 2023 zwingend zur Verfügung zu stellen.

4) Produktbezug

Die Veränderungen betreffen das Produkt 45561100 Umweltvorsorge (RKU), das Produkt das Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung (MOR).

5) Produktbeschreibung

Eine Änderung der Produktbeschreibung ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

5.1 Kennzahlen

Eine Änderung der Kennzahlen ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

6) Bezug zur Perspektive München

Folgende Ziele der Perspektive München werden unterstützt:

10.1 Leitlinie Ökologie, Ziele Klima/Luft

Die Beschlussvorlage ist hinsichtlich der Ausführungen zum Vergabeverfahren mit dem Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 abgestimmt. Das Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 hat einen Abdruck erhalten.

Die Beschlussvorlage ist mit der Stadtkämmerei, dem Personal- und Organisationsreferat, Kommunalreferat, Direktorium, Mobilitätsreferat, Kreisverwaltungsreferat, Baureferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft abgestimmt.

Das Mobilitätsreferat, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Kommunalreferat, Personal- und Organisationsreferat und das Direktorium zeichnen die vorliegende Beschlussvorlage

ohne Vorbehalt mit.

Die Stadtkämmerei erhebt gegen die Beschlussvorlage grundsätzlich keine Einwendungen (siehe Anlage 4). Sie verwies jedoch hinsichtlich der investiven Mittelbedarfe des Baureferats in Form von 400 Tsd. € für die Beschilderung sowie 2,10 Mio. € für die Busspur, beides in 2023, auf die Deckung über bereits vorhandene Mittel aus dem Klimabudget, beispielsweise die Finanzposition „6300.950.1805 - Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs“ des Baureferats. Von einer Erhöhung des investiven Ansatzes solle daher abgesehen werden, ggf. könne eine Erhöhung zum Nachtrag 2023 erfolgen.

Grundsätzlich stehen wir dem Vorschlag der Stadtkämmerei aufgeschlossen gegenüber. Das Baureferat hat zum konkreten Vorschlag der Stadtkämmerei mitgeteilt, dass die angesprochene Pauschale 6300.1805 „Verbesserung d. Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs“ für die Umsetzung der vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmenbündel zur Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs vorgesehen ist (vgl. u.a. Sitzungsvorlagennummer 14 – 20 / V 02846). Die Dotierung der Pauschale orientiert sich an den konkret beschlossenen Einzelmaßnahmen. Diese Einzelmaßnahmen befinden sich in der Umsetzung. Daher stehen auf dieser Pauschale keine Haushaltsmittel für zusätzliche Maßnahmen zur Verfügung.

Daher melden wir rein vorsorglich – wie in der Stellungnahme des Baureferats an das RKU zum Luftreinhalteplan ausgeführt – in 2023 im investiven Teilhaushalt des Baureferats zusätzlich 2,5 Mio. € für die Umsetzung der zu beschließenden Maßnahme an.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet die vorliegende Beschlussvorlage nicht mit (siehe Anlage 3). Das Referat für Arbeit und Wirtschaft stellt die Wirksamkeit sowie Überprüfbarkeit des in Anlage 1 beinhaltete Maßnahmenpakets in Frage und hält die Eingriffe des Stufenplans für zu gravierend. Bezüglich der Wirkung der Stufe 1 und Stufe 2 kann den Bedenken des Referat für Arbeit und Wirtschaft aus fachlicher Sicht zugestimmt werden. Die gutachterlichen Untersuchungen zeigen, dass allerdings die in Stufe 3 vorgesehenen Einschränkungen zur Einhaltung des seit 2010 gültigen Stickstoffdioxid-Grenzwertes führen. Der Stufenplan bedient daher zum einen die gesetzliche Vorgabe zur schnellstmöglichen Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes sowie zum anderen die Einführung der Gesamtmaßnahme mit dem geringstmöglichen und verhältnismäßigen Eingriff.

Anhörung des Bezirksausschusses

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

Im Rahmen von Fortschreibungen der Luftreinhaltepläne gemäß § 47 BImSchG ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung formell vorgesehen. Diese wird im Anschluss an die Befassung der Vollversammlung des Stadtrates am 27.10.2022 gestartet. Somit läuft die formelle Öffentlichkeitsbeteiligung vom 27.10.2022 bis zum 28.11.2022, die Rückmeldefrist für Einwände endet am 12.12.2022. Einwände sind schriftlich oder elektronisch einzureichen. Die Einwände der Öffentlichkeitsbeteiligung werden vorab der Inkraftsetzung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans gewürdigt. Sofern sich aus der formellen Öffentlichkeitsbeteiligung keine substantiell planverändernden Erkenntnisse ergeben, wird die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München im Anschluss veröffentlicht.

Nachtragsbegründung

Die Vorlage konnte nicht fristgerecht aufgeliefert werden, da die gutachterlichen Untersuchungen erst kurzfristig vorlagen und davon abgeleitet die zu ergreifenden Maßnahmenvorschläge erarbeitet und koordiniert werden konnten. Die Behandlung der Vorlage in dieser Sitzung ist unerlässlich, um den Zeitplan zur Inkraftsetzung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München einhalten, eine schnellstmögliche Einhaltung des NO₂-Jahresmittelgrenzwerts im gesamten Stadtgebiet erreichen sowie mögliche Klagen und ggf. Strafzahlungen abwehren bzw. verhindern zu können.

Der Korreferent des Referates für Klima- und Umweltschutz, Herr Stadtrat Sebastian Schall, die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Mona Fuchs sowie die Stadtkämmerei, das Personal- und Organisationsreferat, Kommunalreferat, Direktorium, Mobilitätsreferat, Kreisverwaltungsreferat, Baureferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

- 1) Der Vortrag der Referentin wird zur Kenntnis genommen.
- 2) Der Stadtrat beschließt den Entwurf der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München und die darin vorgesehenen Maßnahmen (Anlage 1, Kapitel 7).
- 3) Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, den Entwurf der 8. Fortschreibung vom 27.10.2022 bis 28.11.2022 der Öffentlichkeit auszulegen.
- 4) Sofern sich aus der formellen Öffentlichkeitsbeteiligung keine substantiell planverändernden Erkenntnisse ergeben, wird die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München im Anschluss in Kraft gesetzt. Sollten substantiell planverändernde Erkenntnisse erfolgen, ist der Entwurf der 8. Fortschreibung des

Luftreinhalteplan München erneut dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.

- 5) Die Stadtverwaltung wird beauftragt, das dem Entwurf der 8. Fortschreibung anhängende Ausnahmekonzept anzupassen, wenn das Monitoring der lufthygienischen und der verkehrlichen Wirksamkeit des Stufenplans oder andere Belange wie soziale Aspekte, unbillige Härten oder der Erhalt des Wirtschaftslebens dies in Hinsicht auf die Zielerreichung erforderlich machen.
- 6) Aufgrund der verbesserten Immissionssituation in der Prinzregentenstraße wird der Oberbürgermeister gebeten, die SWM/MVG zu beauftragen, die vorhandenen E-Busse, sofern betriebstechnisch möglich, entgegen Maßnahme 108 der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16397) zuvorderst auf der Landshuter Allee in Fahrtrichtung Süden einzusetzen.
- 7) Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die Wirkung der ergriffenen Maßnahmen wie in Kapitel 7 der Anlage 1 ausgeführt kontinuierlich zu monitoren und dem Stadtrat zu berichten. Dafür wird das Referat für Klima- und Umweltschutz beauftragt, das bestehende NO₂-Passivsammler-Messnetz anzupassen und zu erweitern. Die dafür notwendige Vergabe ist vom Referat für Klima- und Umweltschutz jeweils zeitnah durchzuführen, um die Messreihen kontinuierlich fortzusetzen.
- 8) Der Stadtrat stimmt dem in Anlage 2 angehängten Vergleich mit dem VCD e.V. und dem DUH e.V. zu.
- 9) Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit und Nicht-Planbarkeit im Vortrag wird zugestimmt.
- 10) **Baureferat**
 - 10.1 Dem Baureferat wird die Projektgenehmigung für die Maßnahme Landshuter Allee (für den Abschnitt Nymphenburger Straße - Hirschbergstraße) erteilt und das Baureferat wird gebeten, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigungen verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze nicht überschritten wird.

10.2 Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2022 - 2026 ist wie folgt zu ändern:

MIP alt:

„Pauschale, Allgemeiner Straßenbau“

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1100, Rangfolge Nr. 303

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2022 - 2026	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Restfinanzierung 2028 ff
	950	9.550	0	8.050	2.050	2.000	500	1.500	2.000	1.500	0
B	Summe	9.550	0	8.050	2.050	2.000	500	1.500	2.000	1.500	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A		9.550	0	8.050	2.050	2.000	500	1.500	2.000	0	0

MIP neu:

„Pauschale, Allgemeiner Straßenbau“

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1100, Rangfolge Nr. 303

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2022 - 2026	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Restfinanzierung 2028 ff
	950	12.050	0	10.550	2.050	4.500	500	1.500	2000	1.500	0
B	Summe	12.050	0	10.550	2.050	4.500	500	1.500	2.000	1.500	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A		12.050	0	10.550	2.050	4.500	500	1.500	2.000	0	0

10.3 Das Baureferat wird beauftragt, die für die investive Maßnahme erforderlichen Haushaltsmittel wie im Kapitel B 3 und 4 dargestellt termingerecht zum Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2023 bzw. zum Nachtragshaushalt 2023 zu beantragen.

10.4 Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit und Nicht-Planbarkeit im Vortrag wird zugestimmt.

11) Kreisverwaltungsreferat

11.1 Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von 3,5 Stellen (VZÄ) (befristet auf 3 Jahre ab Stellenbesetzung) zum 01.01.2023 und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das

Stellenbesetzungsverfahren ist bereits frühzeitig vor dem 01.01.2023 anzustoßen.

11.2 Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von 7,5 Stellen (VZÄ) (befristet auf 3 Jahre ab Stellenbesetzung) zum 01.07.2023 und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Stellenbesetzungsverfahren ist bereits frühzeitig vor dem 01.07.2023 anzustoßen.

11.3 Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von 18,0 Stellen (VZÄ) (befristet auf 3 Jahre ab Stellenbesetzung) zum 01.01.2024 sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Stellenbesetzungsverfahren ist bereits frühzeitig vor dem 01.01.2024 anzustoßen.

11.4 Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, innerhalb von 3 Jahren eine Personalbedarfsermittlung gemäß dem Leitfaden zur Stellenbemessung durchzuführen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang über die vorläufige Befristung hinaus ein Stellenbedarf besteht. Nach Feststellung des Personalbedarfs ist eine erneute Stadtratsentscheidung herbeizuführen.

11.5 Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die zusätzlich erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von bis zu 439.938 € einmalig im Jahr 2023, 1.762.095 € p.a. ab dem Jahr 2024 bis 2025 und 1.322.158 € einmalig im Jahr 2026 in den jeweiligen Haushaltsaufstellungsverfahren bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden.

Das Produktbudget erhöht sich entsprechend, davon ist der gesamte Betrag zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget)

Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/-innen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von ca. 40 % des jeweiligen JMB.

11.6 Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 22.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2023 und in Höhe von 36.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2024 bei der Stadtkämmerei anzumelden.

Das Produktkostenbudget des Produkts Kfz-Zulassungen (P35122320) erhöht sich um 58.000 €, davon sind 58.000 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

11.7 Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die befristeten erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 69.600 € (5.800 € in 2023, 23.200 € p.a. ab dem Jahr 2024 bis 2025 und 17.400 € in 2026) ab dem Jahr 2023 in den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei der Stadtkämmerei anzumelden.

Das Produktkostenbudget des Produkts Kfz-Zulassungen (P35122320) erhöht sich um 69.600 €, davon sind 69.600 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

- 11.8 Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die zu erwartenden zusätzlichen Einzahlungen i. H .v. (bis zu) 6.300.000 € einmalig im Jahr 2023 und 15.750.000 € p.a für die Jahre 2024 bis 2026 ab dem Jahr 2023 im jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.

Das Produkteinzahlungsbudget des Produkts Kfz-Zulassungen (P35122320) erhöht sich entsprechend.

- 11.9 Die unter Ziffer A.3. des Vortrages dargestellten Flächenbedarfe sind bei Bedarf gegenüber dem Kommunalreferat anzumelden, sobald weitere Flächen zugewiesen werden sollen.

12) Referat für Klima- und Umweltschutz

- 12.1 Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die in Kapitel 7 der Anlage 1 beschriebene „Machbarkeitsstudie Optimierung Verkehrsfluss anhand Tempoanpassung“, in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat durchzuführen.

- 12.2 Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die Machbarkeitsuntersuchung „Tempo-Anpassung“ (LRP8-4 Optimierung Verkehrsfluss anhand Tempoanpassung) in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an einen Externen zu vergeben. Die Vergabestelle 1 führt das Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot. Eine erneute Befassung des Stadtrats ist nur erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20 % übersteigen sollte

- 12.3 Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die Erweiterung und den Betrieb des städtischen Passivsammler-Messnetzes an einen Externen zu vergeben. Das Referat für Klima- und Umweltschutz führt das Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot. Eine erneute Befassung des Stadtrats ist nur erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20% übersteigen sollte.

- 12.4 Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel für die Durchführung der Machbarkeitsuntersuchung „Tempo-Anpassung“ (LRP8-4 Optimierung Verkehrsfluss anhand Tempoanpassung) in Höhe

von 200.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2023 bei der Stadtkämmerei anzumelden.

12.5 Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel für die Erweiterung und den Betrieb des städtischen Passivsammler-Messnetzes in Höhe von 100.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2023 bei der Stadtkämmerei anzumelden.

12.6 Das bestehende Produktkostenbudget erhöht sich im Jahr 2023 um 300.000 €, davon sind 300.000 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget). Das bestehende Produktkostenbudget ab dem Jahr 2024 erhöht sich um 100.000 €, davon sind 100.000 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

13) **Mobilitätsreferat:**

13.1 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die in Kapitel 7 der Anlage 1 beschriebene „HOV Lanes und Umweltverbundspuren – Machbarkeitsuntersuchung / Planung Pilotversuche“ durchzuführen.

13.2 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die in Kapitel 7 der Anlage 1 beschriebene Machbarkeitsuntersuchung „Bepreisung des motorisierten Individualverkehrs“ durchzuführen.

13.3 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Auftrag „HOV Lanes und Umweltverbundspuren – Machbarkeitsuntersuchung / Planung Pilotversuche“ in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an einen Externen zu vergeben.

Die Vergabestelle 1 führt das Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot. Eine erneute Befassung des Stadtrats ist nur erforderlich falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20 % übersteigen sollte.

13.4 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Auftrag Machbarkeitsuntersuchung „Bepreisung des motorisierten Individualverkehrs“ in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an einen Externen zu vergeben.

Die Vergabestelle 1 führt das Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot. Eine erneute Befassung des Stadtrats ist nur erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20% übersteigen sollte.

13.5 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel für die „HOV Lanes und Umweltverbundspuren – Machbarkeitsuntersuchung / Planung Pilotversuche“ in Höhe von 200.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2024 bei der Stadtkämmerei anzumelden.

13.6 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel für die Durchführung der Machbarkeitsuntersuchung „Bepreisung des motorisierten Individualverkehrs“ in Höhe von insgesamt 925.000 € (350.000 € - 2024, 325.000 € - 2025, 250.000 € - 2026) ab der Haushaltsplanaufstellung 2024 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden.

13.7 Das Produktkostenbudget (MOR) erhöht sich um 550.000 € in 2024, um 325.000 € in 2025 und um 250.000 € in 2026, davon sind 550.000 € in 2024, 325.000 € in 2025 und 250.000 € in 2026 zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

14) Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die / Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober- / Bürgermeister/-in
ea. Stadträtin / ea. Stadtrat

Christine Kugler
Berufsmäßige Stadträtin

- IV. Abdruck von I. mit III. (Beglaubigungen)
über das Direktorium HA II/V - Stadtratsprotokolle
an das Revisionsamt
an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Referat für Klima- und Umweltschutz, Beschlusswesen (RKU-GL3)
- V. Wv Referat für Klima- und Umweltschutz, Beschlusswesen (RKU-GL3)
zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail).