



Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes  
Berg am Laim  
Herrn Alexander Friedrich  
BA-Geschäftsstelle Ost  
Friedenstraße 40  
81660 München

**Grundsatzaufgaben  
MOR-GB2.212**

Postfach  
80313 München  
Telefon: 089 233-  
Dienstgebäude:  
Implerstr. 9  
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
19.01.2023

**Dieselfahrverbot – Auswirkungen auf Berg am Laim?**

**BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 04661 des Bezirksausschusses  
Des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 25.10.2022**

Sehr geehrter Herr Friedrich,  
sehr geehrte Damen und Herren,

im Antrag der CSU-Fraktion im BA 14 vom Oktober 2022 wird das Mobilitätsreferat eingeladen die Auswirkungen der ab dem 01.02.2023 erweiterten Umweltzone für den BA 14 zu erläutern.

Für die Luftreinhaltung ist das Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) federführend zuständig. So wurde auch vom RKU eine verkehrsgutachterliche Begleitung mit der Untersuchung der Auswirkungen verschiedener Maßnahmen im Zuge der Erstellung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans beauftragt. Das RKU wurde daher gebeten unter Berücksichtigung der gutachterlichen Bewertungen einen Textbeitrag zur Verfügung zu stellen:

**„Hintergrund für die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans**

Zum 01.06.2021 hat der Freistaat Bayern die Zuständigkeit zur Aufstellung von Luftreinhalteplänen gemäß § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) auf Kommunen größer 100.000 Einwohner\*innen übertragen. Somit ist die Landeshauptstadt München seitdem selbst dafür verantwortlich, dass bei Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Grenzwerte ein Luftreinhalteplan aufgestellt bzw. fortgeschrieben wird, der Maßnahmen enthält, um schnellstmöglich die Grenzwerte einzuhalten. Eine Überschreitung des seit 2010 gültigen Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> liegt im Stadtgebiet im Jahr 2022 noch an vier Straßenabschnitten auf dem Mittleren Ring vor. Zudem hat ein Gutachten des Landesamtes für Umwelt eine weitere Grenzwertüberschreitung bis in das Jahr 2026 prognostiziert.

Weiter hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) ebenfalls im Juni 2021 die Bundesrepublik Deutschland, aufgrund der Nichteinhaltung der von der EU vorgegebenen Grenzwerte verurteilt. Folge dieses Urteils könnten Strafzahlungen in Höhe von 1 Mio. Euro pro Tag sein, wenn der Bund bis Ende 2022 nicht nachweisen kann, dass schnellstmöglich in allen betroffenen Städten der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid zeitnah eingehalten wird. Im Jahr 2021 wurde neben der Grenzwertüberschreitung in München in Höhe von 51 µg/m<sup>3</sup> an der Landshuter Allee auch noch in Essen und Ludwigsburg eine Grenzwertüberschreitung in Höhe von 43 µg/m<sup>3</sup> gemessen. Der Bund hat angekündigt die Strafzahlungen an die auslösenden Stellen weiterzureichen.

Vor diesem Hintergrund hat die Landeshauptstadt ab Anfang 2022 mit Unterstützung externer Gutachter alle vorhandenen Möglichkeiten ergebnisoffen untersucht. Hierbei wurden unter anderem auch Zuflusdosierungen, eine Verschärfung der Umweltzone auch für Benzin- oder lokale Maßnahmen wie z. B. Umweltpuren/Busspuren tiefgehend hinsichtlich ihrer lufthygienischen Wirkung durchleuchtet. Die Ergebnisse der verkehrlichen und lufthygienischen Untersuchungen zeigen allerdings, dass die schnellstmögliche Einhaltung des seit 2010 gültigen Stickstoffdioxid-Grenzwertes nur durch eine restriktive Maßnahme, die auch die Flottenverbesserung auf dem Mittleren Ring mit sich bringt, zu einer Einhaltung führt. Es hat sich auch gezeigt, dass mit Benzin betriebene Fahrzeuge nur einen sehr geringen Anteil an den Stickstoffdioxid-Immissionen haben.

Nach erstmaliger Behandlung des Entwurfs der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans in der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.10.2022 (Sitzungsvorlage 20-26 / V 07741) führte das RKU gemäß § 47 Abs. 5 und Abs. 5a BImSchG die Öffentlichkeitsbeteiligung zur 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München durch. Nach Sichtung und Würdigung der eingegangenen Einwände beschloss der Stadtrat in seiner Vollversammlung am 21.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08483) die Inkraftsetzung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München und die darin festgelegte Einführung eines Diesel-Fahrverbots in drei Stufen. Mit Bekanntmachung am 10.01.2023 im Amtsblatt der Landeshauptstadt München wurde die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München am 11.01.2023 in Kraft gesetzt.

### **Dieselfahrverbot in drei Stufen mit Ausnahmereglung**

Für eine verhältnismäßige und abgewogene Einführung des Diesel-Fahrverbotes inklusive der Ausdehnung der Umweltzone um den Mittleren Ring, ist ein 3-stufiger Stufenplan vorgesehen. In Stufe 1 dürfen ab dem 01.02.2023 Diesel-Kfz der Schadstoffklasse Euro 4/IV und schlechter nicht mehr in die dann um den Mittleren Ring erweiterte Umweltzone einfahren. In Stufe 2 wird ab 01.10.2023 die Zufahrt auch für Diesel-Kfz der Schadstoffklasse Euro 5/V verschärft.

Gemäß § 47 BImSchG sind Diesel-Fahrzeuge der Euronorm 6/VI von Fahrverboten ausgenommen.

Ausnahmen für die Zufahrt der erweiterten Umweltzone gibt es in Stufe 1 und in Stufe 2 generell für alle Anwohner\*innen und den Lieferverkehr. Ab Stufe 3 zum 01.04.2024 entfällt diese allgemeine Ausnahme für Anwohner\*innen und Lieferverkehr.

Die stufenweise Einführung des Diesel-Fahrverbotes wird begleitet mit einem ausgewogenen und umfassenden Ausnahmekonzept, das soziale Aspekte und private Härtefälle in besonderen Fokus nimmt. Diese sind zum einen in der Allgemeinverfügung der Landeshauptstadt München geregelt (siehe Anlage 5 zur 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans). Zum anderen können in Sonderfällen für bestimmte Fahrtzwecke

Einzelgenehmigungen auf Basis § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV beantragt werden. Dazu steht ein Antragsformular unter folgendem Link zur Verfügung: [www.muenchen.de/ausnahme-umweltzone](http://www.muenchen.de/ausnahme-umweltzone). Das Kreisverwaltungsreferat wird über Anträge auf eine Einzelgenehmigung im Einzelfall entscheiden.

Der Stufenplan wird begleitet durch ein Monitoring der verkehrlichen und lufthygienischen Auswirkungen. Kann, aufgrund der Messwertentwicklung, die Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes bereits mit Stufe 1 oder Stufe 2 gutachterlich bestätigt werden, wird auf die nächstschärfere Stufe verzichtet.

### **Ausweichverkehre**

Zur 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurden verkehrliche und lufthygienische Untersuchungen angestellt. Die von dem nun beschlossenen zonalen dreistufigen Diesel-Fahrverbot ausgehenden Verkehrsbelastungsdifferenzen wurden mit dem Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München berechnet.

Die prognostizierten Ausweichverkehre durch das zonale Diesel-Fahrverbot konzentrieren sich dabei auf eine Achse von Norden über Westen nach Süden (Frankfurter Ring – Wintrichring – Fürstenrieder Straße – Boschetsrieder Straße), vgl. dazu Abbildung 3, Kapitel 7.3.2 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München. Aber auch im Osten wird es zu Verkehrsverlagerungen kommen.

Im Stadtgebiet des Bezirksausschusses 14 – Berg am Laim werden nach dieser Verkehrsprognose vorrangig auf der Kreillerstraße im Abschnitt zwischen Baumkirchner Straße und St.-Michael-Straße Verkehrsmehrungen von 9 % (Fahrtrichtung West) bzw. 3 % (Fahrtrichtung Ost), bei einer Verkehrsbelastung von 26.000 Kfz/Tag (DTV beider Fahrtrichtungen), prognostiziert. Auch auf der Baumkirchner Straße und der St.-Veit-Str. südlich der Kreillerstraße sowie auf der St.-Michael-Straße / Else-Rosenfeld-Straße sind gemäß der Verkehrsprognose Verkehrsmehrungen zu erwarten. Im gleichen Zug werden jedoch auch Verkehrsverlagerungen für die folgenden Straßen bzw. Straßenabschnitte prognostiziert: Berg-am-Laim-Straße (westlich der Baumkirchner Straße), St.-Veit-Straße (nördlich der Kreillerstraße), Truderinger Straße, Ampfingstraße sowie auf den Abschnitten des Mittleren Rings (im Bezirksausschuss 14 ist hier der Innsbrucker Ring / Leuchtenbergring betroffen) prognostiziert.

Die Ergebnisse der Berechnungen des Verkehrsmodells stellen die Veränderungen zum Zeitpunkt der Verhängungen des weitestgehenden Fahrverbots zur Stufe 3 dar. Es ist davon auszugehen, dass sich die ausgelösten Verkehrsverlagerungen mit dem Zeitverlauf nivellieren werden, da frei gewordenen Kapazitäten am Mittleren Ring von zufahrtberechtigten Fahrzeugen wieder aufgefüllt werden. Letztendlich verändert sich aufgrund des Fahrverbots die Gesamtmenge an Fahrten nicht, sondern die Zusammensetzung der Fahrzeugflotten auf den jeweiligen Streckenabschnitten. Demnach sind die berechneten Verkehrszunahmen an den Ausweichstrecken nur vorübergehend. Zudem werden sie nicht abrupt erfolgen, da eine Stufenweise Heranführung erfolgt.

Die prognostizierten Verkehrsverlagerungen sind im Rahmen der Abwägung auch hinsichtlich der lufthygienischen Auswirkungen untersucht worden. Entsprechend den Erläuterungen in Kapitel 7.3.2 und Tabelle 14 in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München ergeben sich auf diesen Streckenabschnitten keine neuen Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen.

Weiter geht die Landeshauptstadt München davon aus, dass einige der Betroffenen die Verbotzone nicht umfahren, sondern auf Mobilitätsalternativen – wie insbesondere den ÖPNV

– zurückgreifen werden. Auch eine Kombination aus MIV und ÖPNV stellt eine Möglichkeit dar, trotz der Verbotszone, strecken- und zeitintensive Umfahrungen zu vermeiden.

Die Ausweichverkehre werden intensiv im Rahmen des verkehrlichen und lufthygienischen Monitorings beobachtet werden. Hier wird insbesondere auch der bestehende Standort des freiwilligen städtischen Stickstoffdioxid-Passivsammlers in der Kreillerstraße auf Höhe der Hausnummer 111 berücksichtigt werden.

**Informationsveranstaltung für die Vorsitzenden der Bezirksausschüsse**

Am 22.11.2022 ab 17 Uhr wurde den Bezirksausschussvorsitzenden vom Referat für Klima- und Umweltschutz in einer hybriden Sitzung im Rathaus der am 28.10.2022 beschlossene Entwurf der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München sowie das geplante Dieselfahrverbot vorgestellt und diskutiert. Gerne steht das RKU für eine Teilnahme an einer Unterausschusssitzung des Bezirksausschusses 14 – Berg am Laim zur Klärung noch offener Fragen zur Verfügung.“

Seitens des Mobilitätsreferats gibt es dazu keine Ergänzungen.

Den BA-Antrag-Nr. 20-26 / B 04661 betrachten wir damit als satzungsgemäß behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

MOR-GB2.212