



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes
Aubing-Lochhausen-Langwied
Herrn Sebastian Kriesel
BA-Geschäftsstelle West
Landsberger Straße 486
81241 München

**Grundsatzaufgaben
MOR-GB2.212**

Postfach
80313 München
Telefon: [REDACTED]
Dienstgebäude:
Implerstr. 9
Sachbearbeitung:
[REDACTED]

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
28.03.2023

**Auswirkungen des Dieselfahrverbots auf die Verkehrssituation im 22. Stadtbezirk
- Maßnahmen gegen eine Verkehrsüberlastung frühzeitig in die Wege leiten -**

**BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 04866 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 14.12.2022**

Sehr geehrter Herr Kriesel,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Antrag der FREIE WÄHLER / ÖDP - Fraktion im BA 22 vom Dezember 2022 wird die Stadtverwaltung gebeten die Auswirkungen des ab 2023 geplanten zweistufigen Dieselfahrverbot für die Innenstadt inkl. des Mittleren Rings und die damit voraussichtlich verbundenen Auswirkungen auf den Stadtbezirk 22 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 die Zuständigkeit zur Aufstellung von Luftreinhalteplänen gemäß § 47 BImSchG auf Kommunen größer 100.000 Einwohner*innen übertragen. Somit ist die Landeshauptstadt 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/m³ 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 2022 wurde neben der Grenzwertüberschreitung in München in Höhe von 49 µg/m³ an der Landshuter Allee auch noch in Essen eine Grenzwertüberschreitung voraussichtlich in Höhe von 45 µg/m³ 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 Zuflusssdosierungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verschärfung der Umweltzone auch für Benziner 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 Entwurfes der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans in der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.10.2022 (Sitzungsvorlage 20-26 / V 07741) führte das Referat für Klima- und Umweltschutz gemäß § 47 Abs. 5 und Abs. 5a Bundes-Immissionsschutzgesetz (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-Fahrverbots 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. 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 durchgeführt. 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. Signifikante durch das Dieselfahrverbot verursachte negative Auswirkungen z. B. Mehrverkehre aufgrund von Ausweichrouten, sind für den Stadtbezirk 22 hierbei nicht zu erkennen.

Die Ergebnisse der Berechnungen des Verkehrsmodells stellen die Veränderungen zum Zeitpunkt der Verhängung des weitestgehenden Fahrverbots zur Stufe 3 dar. Es ist davon auszugehen, dass sich die ausgelösten Verkehrsverlagerungen mit dem Zeitverlauf nivellieren werden, da frei gewordene 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.

Grundsätzlich wurden die prognostizierten Verkehrsverlagerungen im Rahmen der Abwägung auch hinsichtlich der lufthygienischen Auswirkungen untersucht. 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 Verbotszone 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.

Informationsveranstaltung für die Vorsitzenden der Bezirksausschüsse

Am 22.11.2022 ab 17 Uhr wurde den Bezirksausschussvorsitzenden vom Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) 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 wie angefragt für eine Teilnahme an einer Unterausschusssitzung des Bezirksausschusses 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied zur Klärung noch offenerer Fragen zur Verfügung.“

Bzgl. der angesprochenen Sanierung des Allacher Tunnels und den Auswirkungen auf den Verkehr hat uns die Autobahn GmbH folgende Informationen, die auch unter www.tunnel-allach.de auch abrufbar sind, übermittelt:

Wie wird der Verkehr während der Bauzeit geführt?

Aufgrund der Bedeutung der A 99 für den Verkehr im Münchner Norden und weil leistungsfähige Alternativrouten zur A 99 nicht vorhanden sind, sollen die Arbeiten zur Tunnelsanierung und zur Temporären Seitenstreifenfreigabe im laufenden Betrieb der A 99 durchgeführt werden. Um Platz für die Sanierung zu schaffen und die Sicherheit der Bauarbeiten zu gewährleisten, wird sich die Kapazität des Tunnels durch Verkehrsführungen jedoch verringern. Insbesondere trifft das für die Bauphase 2 zu, in der die Tunnelsanierung durchgeführt wird.

Wie ist die Verkehrsführung konkret geplant?

Damit die Arbeiten sicher und zügig voranschreiten können, sind an verschiedenen Stellen und zu verschiedenen Zeiten Baustellenverkehrsführungen erforderlich. Das bedeutet in der Bauphase 2 insbesondere für den Tunnel: Während eine Tunnelröhre saniert wird, teilt sich der Verkehr beider Fahrtrichtungen auf jeweils 2 verengten Fahrspuren die andere Tunnelröhre (so genannte 4+0 Verkehrsführung). Nach Abschluss der Arbeiten in einer Tunnelröhre erfolgt einmalig der Wechsel in die andere Tunnelröhre. Bei diesem Wechsel können kurzzeitig und voraussichtlich nur nachts einzelne fahrtrichtungsweise Sperrungen notwendig werden.

Welche anderen Optionen wurden geprüft?

Im Zuge der Planung wurden verschiedenen Alternativen betrachtet. Eingeflossen sind dabei Rettungs- und Fluchtwege, Aspekte der Arbeitssicherheit, die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und die Länge der Bauzeit. Bei einer Verkehrsführung durch beide Tunnelröhren (im Gegensatz zur abwechselnden Sperrung) könnten Rettungswege, der Arbeitsschutz und die Verkehrssicherheit nicht durchgehend gewährleistet werden. Zudem würde sich die Bauzeit um etwa ein Jahr verlängern.

Der Fahrbelag im Tunnel lässt sich technisch nur in einer gesperrten Röhre erneuern, während der Verkehr in der oben beschriebenen Art und Weise durch die andere Röhre geführt wird.

Muss der Tunnel Allach während der Bauzeit komplett gesperrt werden?

Damit eine Tunnelröhre saniert werden kann, muss der Verkehr in beiden Fahrtrichtungen durch die andere Röhre fließen. Für den Aufbau dieser Verkehrsführung werden voraussichtlich kurzzeitige fahrtrichtungsweise Sperrungen der A 99 notwendig; die andere Fahrtrichtung bleibt währenddessen für den Verkehr freigegeben. Um die Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmer möglichst gering zu halten, werden die Sperrungen nur in den Nachtstunden durchgeführt. Über die Termine der Sperrungen wird die Autobahn Südbayern frühzeitig informieren.

Mit welchen Beeinträchtigungen ist während der Bauzeit zu rechnen?

Während der Bauzeit ist mit einer deutlich höheren Belastung des Straßennetzes im Münchner Norden sowie in den angrenzenden Landkreisen und erheblich längeren Fahrtzeiten zu rechnen. Das betrifft insbesondere die Bundesstraße B 471.

Was unternimmt die Autobahn Südbayern, um den Beeinträchtigungen entgegenzuwirken?

Die Autobahn Südbayern untersucht derzeit, mit welchen technischen und kommunikativen Maßnahmen verkehrliche Beeinträchtigungen abgemildert und Staus auf der Autobahn und auf den umliegenden Straßen während der Bauzeit möglichst vermieden werden können.

Es sind frühzeitig Gespräche mit den verkehrlich betroffenen Gemeinden und Straßenbaulastträgern geplant, um ggf. zeitgleich stattfindende Arbeiten und Einschränkungen mit denen auf der A 99 möglichst aufeinander abzustimmen.

Die Autobahn Südbayern steht zudem mit großen Unternehmen im Münchner Norden, der MVG und weiteren Akteuren im Dialog. Ziel ist es, partnerschaftlich Lösungen für die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen zu erarbeiten. Dazu zählt insbesondere der Ansatz, den Verkehr durch zeitliche Verlagerung und Umstieg auf andere Verkehrsmittel in den täglichen Spitzenzeiten zu reduzieren.

Die Öffentlichkeit wird frühzeitig über das Projekt und dessen Auswirkungen informiert.

Im Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsverfahren hat die Landeshauptstadt München zur Sanierung des Tunnels wie folgt Stellung genommen:

Mit der Sanierung des Tunnel Allach und der temporären Seitenstreifenfreigabe zwischen dem Autobahndreieck M-Allach und dem Autobahndreieck M-Feldmoching werden (zu den Hauptverkehrszeiten) die Kapazitäten auf der A 99 erhöht, was zu einer Bündelung der Verkehre auf der A 99 und gleichzeitig zu einer Entlastung des heute schon stark belasteten städtischen Hauptstraßennetzes führt. Dies ist aus Sicht der Landeshauptstadt München zu begrüßen.

Für die mit ca. acht Jahren angegebene Bauzeit und den damit verbundenen (Teil)Sperrungen des Tunnels werden erhebliche Verkehrsverlagerungen auf das städtische Hauptstraßennetz prognostiziert.

Größere bauzeitliche Verkehrsverlagerungen auf das städtische Netz werden abgelehnt. Die Autobahn GmbH wird aufgefordert, in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München ein bauzeitliches Verkehrs- und Anwohnerschutzkonzept zu entwickeln.

Insbesondere müssen die im Gutachten angedeuteten Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und Vermeidung während der Bauzeit frühzeitig mit der Landeshauptstadt München abgestimmt und präzisiert werden, um die negativen Auswirkungen auf die Bewohner*innen der Landeshauptstadt München so gering wie möglich zu halten. Hierzu zählt u. a. das geplante Umleitungskonzept und die frühzeitige Information der Bevölkerung.

Den BA-Antrag-Nr. 20-26 / B 04866 betrachten wir damit als satzungsgemäß behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

MOR-GB2.212