

**Luftreinhalteplanung
Umsetzung der Anpassung der 8. Fortschreibung
des Luftreinhalteplans**

Schlechte Luft in München 1 – Stadtratshearing Luftqualität mit Deutscher Umwelthilfe
Antrag Nr. 20-26 / A 04717 von der Fraktion ÖDP/München-Liste
vom 21.03.2024, eingegangen am 21.03.2024

Dreckige Luft in München 2 – Machen sich Stadtratsmitglieder strafbar?
Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 20-26 / F 00905 von der Fraktion ÖDP/München-Liste
vom 21.03.2024, eingegangen am 21.03.2024

Schlechte Luft in München 3 – Autoindustrie zur Verantwortung ziehen!
Antrag Nr. 20-26 / A 04718 von der Fraktion ÖDP/München-Liste
vom 21.03.2024, eingegangen am 21.03.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966

8 Anlagen

**Beschluss des Ausschusses für Klima- und Umweltschutz
vom 16.04.2024 (VB)**
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Mit dieser Sitzungsvorlage werden dem Stadtrat die Ergebnisse der Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid 2023 sowie des gutachterlichen Monitorings zur Entscheidung über die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Maßnahmenstufen 1 und 2 sowie eine daraus resultierende Handlungsempfehlung für das weitere Vorgehen zur Umsetzung der Anpassung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Münchens vorgelegt. Dazu wurde die Verwaltung mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10515 („8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, Monitoring Stufe 1 des Dieselfahrverbots“) vom 26. Juli 2023 in Verbindung mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11123 („Anpassung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München – Inkraftsetzung“) vom 26.09.2023 beauftragt.

1. Anlass

Zum 01.06.2021 war der Landeshauptstadt München (LHM) die Verantwortung für die Aufstellung bzw. Fortschreibung von Luftreinhalteplänen für den Fall einer festzustellenden Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Grenzwerte vom Freistaat Bayern übertragen worden. Demnach besteht für die Landeshauptstadt München gemäß § 47 Abs. 1 Satz 1 BImSchG bei Feststellung einer Grenzwertüberschreitung die Pflicht, einen Luftreinhalteplan aufzustellen, 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 von bereits einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten (§ 47 Abs. 1 Satz 3 BImSchG). Der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid ist bereits seit Inkrafttreten der 39. BImSchV im Jahr 2010 einzuhalten.

Erhöhte Stickstoffdioxid-Konzentrationen haben gesundheitsschädliche Effekte auf die Allgemeinbevölkerung, insbesondere aber auf vulnerable Gruppen wie Kinder, Schwangere, ältere Menschen oder vorerkrankte Personen. Gesundheitliche Folgen einer erhöhten Stickstoffdioxid-Konzentration können beispielsweise negative Auswirkungen auf die Lungenfunktion, das Herz-Kreislauf-System oder die fetale Entwicklung sein und damit zu einer erhöhten Sterblichkeit in der Bevölkerung führen und Gesundheitskosten deutlich erhöhen¹.

Aufgrund einer Überschreitung des für Stickstoffdioxid (NO₂) gültigen Jahresmittelgrenzwertes im Jahr 2022 an vier Stellen des Mittleren Rings in München (Landshuter Allee LÜB-Station, Landshuter Allee Nord, Tegernseer Landstraße, Leuchtenbergring) wurde eine 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt München erforderlich (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07741 vom 26.10.2022 in Verbindung mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08483 vom 21.12.2022).

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hatte im Juni 2021 zudem die Bundesrepublik Deutschland aufgrund der Nichteinhaltung der von der EU vorgegebenen Grenzwerte verurteilt. Folge dieses Urteils könnten Strafzahlungen sein, wenn der Bund nicht nachweisen kann, dass schnellstmöglich in allen betroffenen Städten der Grenzwert für Stickstoffdioxid zeitnah eingehalten wird. Mit der Inkraftsetzung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans und damit der stufenweisen Verschärfung der Umweltzone konnte die Landeshauptstadt München den Forderungen des Bundes zur Umsetzung von Maßnahmen zur schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung bereits nachkommen.

Die Notwendigkeit der Ergreifung kurzfristig wirksamer Maßnahmen zur schnellstmöglichen stadtweiten Einhaltung des für Stickstoffdioxid gültigen Jahresmittelgrenzwertes wurde außerdem erforderlich aufgrund der vom Freistaat Bayern übernommenen Klageverfahren gegen den Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) sowie

¹ Umweltbundesamt, abgerufen am 21.02.2024
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/wirkungen-von-luftschadstoffen/wirkungen-auf-die-gesundheit#aussenluft>

gegen die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH). Diese Klageverfahren sind aufgrund eines gesetzlichen Parteiwechsels durch die Zuständigkeitsübertragung für die Erstellung von Luftreinhalteplänen auf die Landeshauptstadt München als Beklagte übergegangen. Zur Beendigung der Gerichtsverfahren wurden im Februar 2022 mit beiden Parteien eine Vergleichsvereinbarung abgeschlossen.

Die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt München wurde vom Münchner Stadtrat am 21.12.2022 beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08483) und mit Bekanntmachung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München am 11.01.2023 in Kraft gesetzt. Als zentrale Maßnahme der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde nach umfangreicher und ergebnisoffener gutachterlicher Prüfung möglicher Maßnahmen und Maßnahmenvarianten die stufenweise Einführung einer Zufahrtsbeschränkung für Diesel-Kfz in die um den Mittleren Ring erweiterte Umweltzone beschlossen.

Der Stufenplan zur Einführung einer dreistufigen Verkehrsbeschränkung für Dieselfahrzeuge („Dieselfahrverbot“) als zentrale Maßnahme der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans ist gleichzeitig auch Inhalt des Vergleichs, welcher der Beendigung der vom Freistaat Bayern geerbten Klageverfahren im Anschluss an die Inkraftsetzung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans diene. Gemäß dem seinerzeit zugrunde gelegten Stufenplan wird zuletzt für das Jahr 2023 eine Grenzwertüberschreitung für Stickstoffdioxid (NO₂) in Kauf genommen.

In Stufe 1 des Stufenplans der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans dürfen seit dem 01.02.2023 Diesel-Kfz der Schadstoffklasse Euro 4/IV und schlechter nicht mehr in die um den Mittleren Ring erweiterte Umweltzone einfahren, mit Ausnahme der Anwohner*innen und dem Lieferverkehr. Zur Sicherstellung der Verhältnismäßigkeit sowie zur Abfederung sozialer Aspekte und unbilliger Härten besteht ein umfassendes Ausnahmekonzept (Anlage 1 mit aktuell gültigem Stand zum 28.09.2023) für das Befahren der um den Mittleren Ring erweiterten Umweltzone.

Um auch entlang der Landshuter Allee auf Höhe der LÜB-Station schnellstmöglich eine sichere Grenzwerteinhaltung zu erzielen, ist als zusätzliche Maßnahme eine Busspur entlang der Auffahrt auf den Mittleren Ring zwischen Nymphenburger Straße und Hirschbergstraße als lokale Maßnahme in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München verankert. Diese Busspur ist seit Anfang Juni 2023 eingerichtet. Zudem werden seit August 2023 weitere E-Busse nach der Auslieferung auf den Linien entlang der LÜB-Station sukzessive eingeflottet. Laut Mitteilung der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) ist in den kommenden Jahren bei der städtischen Busflotte mit einer deutlichen Verbesserung der Fahrzeugemissionen auszugehen.

Zur Wahrung und Sicherstellung der Verhältnismäßigkeit des Stufenplans wird auch im Rahmen eines in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans fest verankerten verkehrlich-lufthygienischen Monitorings über einen mehrmonatigen Mindestbeobachtungszeitraum die Erforderlichkeit einer Verschärfung der Stufenregelung jeweils gutachterlich geprüft. Folglich wurde für den Monitoringzeitraum Januar bis Mai

(Landshuter Allee bis Juli) 2023 für die vier Streckenabschnitte des Mittleren Rings mit einer im Jahr 2022 festgestellten Grenzwertüberschreitung eine vorläufige Prognoseabschätzung für den Jahresmittelwert 2023 vom Gutachterteam mit Unterstützung des Landesamts für Umwelt (LfU) durchgeführt. Gemäß dieser vorläufigen Immissionsabschätzung war damit zu rechnen, dass der gesetzliche Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei Beibehaltung der aktuell gültigen Stufe 1 an allen vier Standorten im Jahr 2024 eingehalten wird. Vor diesem Hintergrund erachtete die Landeshauptstadt München die für 1. Oktober 2023 im Luftreinhalteplan vorgesehene Ausweitung der Zufahrtsbeschränkung auf Dieselfahrzeuge der Euronorm 5/V zunächst für unverhältnismäßig und eine Beobachtung der weiteren Entwicklung bis zur Vorlage der gemessenen Jahresmittelwerte 2023 für geboten.

Auf Basis der gutachterlichen Kurzprognose und Verhältnismäßigkeitserwägungen hat der Stadtrat die Anpassung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans mit folgenden Kernelementen beschlossen (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10515 vom 26.07.2023 in Verbindung mit Nr. 20-26 / V 11123 vom 26.09.2023):

- die Maßnahmenstufe 3, die einen Entfall der Ausnahmegenehmigung für Anwohner*innen und Lieferverkehr per Beschilderung ab dem 01.04.2024 zum Inhalt gehabt hätte, wird aufgehoben,
- der Start der Maßnahmenstufe 2, die ab 1.10.2023 eine Ausweitung des Zufahrtsbeschränkung auf Dieselfahrzeuge der Emissionsklasse Euro 5/V ausgeweitet hätte, wird vorerst ausgesetzt und
- eine Entscheidung über die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Maßnahmenstufe 2 wird erst auf Basis der gemessenen Jahresmittelwerte 2023 und des fachgutachterlichen Gutachtens mit belastbaren Prognosewerten für die Jahre 2024 bis 2026 voraussichtlich im Mai 2024 getroffen.

Gemäß dem Stadtratsbeschluss vom 26.07.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10515) hat das RKU in Zusammenarbeit mit dem LfU Stickstoffdioxid-Immissionsprognosen auf Basis der gemessenen Jahresmittelwerte 2023 für die Jahre 2024 bis 2026 beauftragt. Hierbei wurden die Weiterentwicklungen der Immissionen bei Beibehaltung der Stufe 1, der Aktivierung der Stufe 2 sowie weiterer Szenariooptionen (siehe Kapitel 3) berechnet. Die Berechnungsergebnisse der Immissionsprognosen liegen nun auf der Grundlage der Messwerte für das gesamte Jahr 2023 vor und sind als Anlage 2 der Beschlussvorlage beigefügt. Ferner erfolgte die Prognose auf der Grundlage der bundesdeutschen Flotte.

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) und der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) hatten am 10.10.2023 beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen die Landeshauptstadt München (LHM) Klage eingereicht und darin die Aufhebung der Anpassung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans vom 28.09.2023 gefordert. Begründet wurde die Klage, dass mit der Aussetzung der Stufe 2 bzw. Aufhebung der Stufe 3 des Stufenplans der 8. Fortschreibung eine schnellstmögliche Grenzwerteinhaltung nicht mehr gewährleistet sei.

Am 14.03.2024 sowie dem 21.03.2024 verhandelte der BayVGH über diese Klage. Das Gericht sieht es in seinem am 21.03.2024 gesprochenen Urteil als erforderlich an,

dass die Stadt weitere restriktivere Maßnahmen zu ergreifen hat (siehe Kapitel 6).

Auf Basis des Monitorings der Stufe 1 und den fachgutachterlich erstellten Prognoseergebnissen für die Immissionswirkung der untersuchten Szenarien (siehe Kapitel 5) wird dem Stadtrat unter Abwägung der Verhältnismäßigkeit der in Frage kommenden Maßnahmen (siehe Kapitel 7) unter Einbeziehung des am 21.03.2023 vom BayVGH gegen die Stadt verhängten Urteils eine Handlungsempfehlung zur Ergreifung weiterer Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes im gesamten Stadtgebiet mit dieser Beschlussvorlage vorgelegt (siehe Kapitel 10).

2. Aktueller Sachstand

2.1. Lufthygienische Messwerte Stickstoffdioxid 2023

Die vollständige Auswertung der lufthygienischen Messungen für das Kalenderjahr 2023 ist abgeschlossen. Die Jahresmittelwerte 2023 wurden der Landeshauptstadt München Mitte Februar zugeleitet. Neben den 5 amtlichen Messtationen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB-Stationen) und Passivsammlern des Landesamtes für Umwelt Bayern tragen weitere im Auftrag der Landeshauptstadt München betriebene 51 Passivsammler zu einem aussagekräftigen Messnetz bei.

Nachfolgende Erkenntnisse aus den für das Kalenderjahr 2023 vorliegenden Messwerten (Anlage 3) sind zusammenfassend hervorzuheben:

- Wenngleich an der LÜB-Station Landshuter Allee der im Jahr 2023 gemessene Jahresmittelwert in Höhe von $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ um $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ unter dem Vorjahreswert von 2022 ($49 \mu\text{g}/\text{m}^3$) liegt und somit ein Rückgang der Stickstoffdioxid-Belastung am maßgebenden lufthygienischen Hotspot in München zu verzeichnen ist, so liegt der Jahresmittelwert 2023 weiterhin deutlich über dem bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegenden Jahresmittelgrenzwert (gemäß 39. BImSchV).
Der im Zeitraum 01.01.23 – 04.06.2023 beobachtete deutlich rückläufige Trend mit einem über diesen Zeitraum gemessenen Mittelwert in Höhe von $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ hat sich damit im weiteren Jahresverlauf 2023 nicht bestätigt.

- An den am Mittleren Ring gelegenen Hotspots Landshuter Allee Nord, Tegernseer Landstraße und Leuchtenbergring kann im Kalenderjahr 2023 der Jahresmittelgrenzwert eingehalten werden, wenngleich teilweise nur knapp. Folgende Messergebnisse liegen an den betroffenen Messpunkten im Jahresmittel 2023 vor:

Landshuter Allee 99/101: $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Tegernseer Landstraße 150: $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Leuchtenbergring / Streitfeldstraße 6: $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$

- Am Messpunkt Moosacher Straße 10, der im Rahmen des Monitorings zu den Ausweichverkehren gemäß 8. Fortschreibung zu Beginn des Jahres 2023 eingerichtet wurde, liegt der Jahresmittelwert 2023 bei $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und somit über dem Jahresmittelgrenzwert ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Vergleichswerte aus den Vorjahren liegen zu

diesem Messpunkt nicht vor, da dieser erstmalig im Zuge der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans im Jahr 2023 beprobt wurde.

- An keiner der mehrjährig betriebenen Messstationen kann eine Verschlechterung der Immissionssituation im Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr festgestellt werden. Der Jahresmittelwert 2023 liegt über alle Messstationen gemittelt um $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ unter den Vorjahreswerten bei einer Schwankungsbreite von $0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bis $-5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hinweis: Aufgrund fehlender Vergleichswerte kann keine Aussage zu den erst im Jahr 2023 eingerichteten Messpunkten gemacht werden.
- Aufgrund der weiterhin bestehenden Baustellensituation im Jahr 2023 im Umgriff der Messpunkte Steinsdorfstraße 15 und Paul-Heyse-Str. 8 liegen auch im Jahr 2023 keine aussagekräftigen Messwerte gemäß 39. BImSchV für diese Standorte vor.

Im Fazit ist daher festzuhalten, dass im Jahre 2023 im Stadtgebiet München an der Landshuter Allee auf Höhe der LÜB-Station mit einem dort gemessenen Jahresmittelwert 2023 in Höhe von $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und an der Moosacher Straße auf Höhe der Hausnummer 10 mit einem dort gemessenen Jahresmittelwert in Höhe von $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ der Jahresmittelgrenzwert ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) weiterhin überschritten wurde.

2.2. Verkehrliche Beobachtungen 2023

Zum verkehrlichen Monitoring der ersten Maßnahmenstufe wurden zunächst die Verkehrsdaten an fünf Standorten ausgewertet. Hierbei handelt es sich um die vier sogenannten Hotspots und eine Umfahungstrecke an der Moosacher Straße. Die Verkehrsmengen wurden mittels städtischer Detektoren ermittelt. Die dargestellten Verkehrsmengen sind DTVw (DiMiDo)-Werte, d.h. Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs gemittelt über alle Werktage (Dienstag bis Donnerstag ohne Ferien) der genannten Zeiträume, zum einen für alle Kfz und zum anderen nur für Schwerverkehr (über 3,5 t).

Für die Auswertung wurden vier Zeiträume definiert:

- 1) Okt 2022 bis Jan 2023 (vor Stufe 1),
- 2) Feb 2023 bis Mai 2023,
- 3) Jun 2023 bis Sep 2023 und
- 4) Okt 2023 bis Jan 2024.

Die Zeiträume zwischen Oktober 2018 und Januar 2020 wurden als Referenz ausgewertet.

Für die fünf Standorte ergeben sich folgende Messwerte bzgl. dem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens DTVw (DiMiDo) für Kfz-Gesamt.

Tabelle 1. DTVw (DiMiDo) an den Hotspots

	Landshuter Allee (Höhe LÜB-Station)	Landshuter Allee Nord (zwischen Dom-Pedro-Str. und Ruffinistr.)	Tegenseer Landstraße (zwischen Otterstr. und Reginfriedstr.)	Leuchtenbergring (zwischen Berg-am-Laim-Str. – Neumarkter Str. / Innsbrucker Ring-Tunnel und Leuchtenbergring-Tunnel)	Moosacher Str. (zwischen Riesenfeldstr. und Schleißheimer Str.)
Okt 22 – Jan 23	123.000	102.000	110.000	85.000	35.000
Feb 23 – Mai 23	125.000	103.000	113.000	86.000	37.000
Mai 23 – Sep 23	k.A.	103.000	112.000	87.000	k.A.
Okt 23 – Jan 24	k.A.	102.000	113.000	90.000	k.A.
Jahresmittelwert 2023	k.A.	103.000	111.000	86.000	k.A.
Jahresmittelwert 2019	k.A.	112.000	114.000	86.000	37.000

Betrachtet man die 5 Standorte, erkennt man eine Fluktuation der Verkehrsmengen an allen Standorten. Die tendenzielle Zunahme des Verkehrsaufkommens zwischen dem Zeitraum Oktober 2022 bis Januar 2023 und dem zweiten und dritten Zeitraum ist vor allem auf jahreszeitliche Schwankungen zurückführbar. Für die Detektoren an der Landshuter Allee sind für 2019 und für Sommer und Herbst 2023 keine Werte verfügbar. Für die Detektoren auf der Moosacher Straße sind für Sommer und Herbst 2023 keine Werte verfügbar. In diesen Zeiträumen waren die Detektoren wegen technischer Defekte ausgeschaltet.

Vergleicht man die Verkehrsmengen von 2023 mit 2019, so erkennt man, dass an den meisten Standorten der Kfz-Verkehr abgenommen hat. Der Rückgang des Verkehrs wird auch im Schnitt an allen 101 Detektorstandorten registriert und ist vermutlich v.a. mit dem weiterhin genutzten Homeoffice zu begründen.

Für den Schwerverkehr ab 3,5 t ergeben sich folgende Verkehrsmengen an den Hotspots. Da für den Schwerverkehr an keinem der 5 Standorte Daten für 2019 verfügbar sind, wurde der Vergleich 2023 bis 2019 weggelassen.

Tabelle 2. DTVw (DiMiDo) der Schwerverkehr (> 3,5 t) an den Hotspots

	Landshuter Allee (Höhe LÜB-Station)	Landshuter Allee Nord (zwischen Dom-Pedro-Straße und Ruffinistraße)	Tegernseer Landstraße (zwischen Otterstraße und Reginfriedstraße)	Leuchtenbergring (zwischen Berg-am-Laim-Str – Neumarkter Str / Innsbrucker Ring-Tunnel und Leuchtenbergring-Tunnel)	Moosacher Straße (zwischen Riesenfeldstraße und Schleißheimer Straße)
Okt 22 – Jan 23	5.000	3.000	7.000	5.000	3.000
Feb 23 – Mai 23	5.000	3.000	7.500	5.000	3.500
Mai 23 – Sep 23	k.A.	3.000	8.000	5.500	k.A.
Okt 23 – Jan 24	k.A.	3.000	7.000	5.000	k.A.
Jahresmittelwert 2023	k.A.	3.000	7.500	5.000	k.A.

Bei Betrachtung weiterer Messtellen auf dem Mittleren Ring lässt sich erkennen, dass der Verkehr auf dem Mittleren Ring seit Einführung des partiellen Dieselfahrverbotes (vor und nach dem 01. Februar 2023) im Vergleich zu den Jahren 2018 und 2019 weniger zugenommen hat. Die Tabelle 3 zeigt die unterjährigen Änderungen auf dem Mittleren Ring. Die prozentualen Änderungen beziehen sich auf den Zeitraum Oktober 2022 bis Januar 2023 bzw. Oktober 2018 bis Januar 2019. Aus der Tabelle lässt sich ablesen, dass zwischen Februar und Mai 2023 der Verkehr um 0,9 % zugenommen hat, wohingegen eine entsprechende Änderung für das Jahr 2019 bei 2,6 % lag. Für die Periode zwischen Juni und September ist ein analoges Verhalten der Verkehrsänderung festzustellen (1,2 % vs. 4,9 %). Im Zeitraum Oktober 2023 bis Januar 2024 ist die zuvor beschriebene geringere Verkehrszunahme gegenüber der Referenzperiode nicht mehr erkennbar.

Tabelle 3. Änderungen des Tagesverkehrs auf dem Mittleren Ring nach dem 01.02.2023

Änderung des Tagesverkehrs an den Werktagen (8 Standorte auf dem MR)			
Zeitraum	Änderung gegenüber Okt 2022- Jan 2023	Zeitraum	Änderung gegenüber Okt 2018- Jan 2019
Feb 23 – Mai 23	+0,9 %	Feb 19 – Mai 19	+2,6 %
Jun 23 – Sep 23	+1,2 %	Jun 19 – Sep 19	+4,9 %
Okt 23 – Jan 24	+2,7 %	Okt 19 – Jan 20	+2,2 %

Zusammenfassend ist festzustellen, dass nach der Einführung des Dieselfahrverbotes die relative Änderung der Verkehrsmengen auf dem Mittleren Ring weniger stark

zugenommen hat als im Referenzzeitraum 2018 bis 2019. Diese Änderungen betragen wenige Prozentpunkte und sind daher als eher gering einzustufen. Für den Zeitraum Oktober 2023 bis Januar 2024 ist die zuvor genannte Beobachtung nicht mehr zu erkennen. Die zugrunde liegenden Ursachen sind nicht bekannt.

Die Analysen beruhen auf Detektordaten und umfassen mehrere Jahre. Diese wurden hinsichtlich der Datenqualität bereinigt und plausibilisiert. Aufgrund der technisch bedingten Ausfälle der Zählschleifen konnten insbesondere Zählschleifen entlang der Ausweichrouten außerhalb des Mittleren Rings nicht ausgewertet werden.

2.3. Im Rahmen der Stufe 1 beantragte Einzelausnahmen

Nach Einführung der Stufe 1 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zur Verschärfung der Umweltzone wurden im Jahr 2023 insgesamt 6.510 Anträge auf Erteilung einer Einzelausnahmegenehmigung zum Befahren der Umweltzone München gestellt.

Es wurden in der Folge 1.548 Einzelausnahmegenehmigungen zum Befahren der Umweltzone nach § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV erteilt, darunter 1.010 Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge, die im Zulassungsbezirk der Landeshauptstadt München zugelassen sind, 128 Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge aus dem Bereich des Zulassungsbezirks München Land, 171 Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge aus den angrenzenden Landkreisen und 239 Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge aus sonstigen Städten oder Landkreisen.

Die Hauptgründe für die Erteilung einer Einzelausnahmegenehmigung (EAG) waren:

- | | |
|---|---------|
| • notwendige regelmäßige Arzttermine | 380 EAG |
| • aus besonderem Anlass (z.B. Kinderbetreuung) | 348 EAG |
| • Zugmaschinen v. Schaustellern | 153 EAG |
| • Anwohner mit Fahrzeugen mit
roter / gelber / ohne Umweltplakette | 145 EAG |
| • Pflege von Angehörigen | 137 EAG |

684 Anträge auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung wurden abgelehnt. Die Hauptgründe für eine Ablehnung waren die folgenden vorgebrachten Einfahrgründe:

- reine Durchfahrt durch die Umweltzone München, ohne Ziel innerhalb der Umweltzone
- Fahrten zur Arbeitsstätte

3.260 Antragsteller*innen wurden durch den Fachbereich im KVR informiert, dass sie keine Einzelausnahmegenehmigung benötigen, da sie aufgrund der Allgemeinverfügung der Landeshauptstadt München (insbesondere „Schichtdienstleistende“, Soziale und pflegerische Hilfsdienste), aufgrund der Beschilderung (Geltungsbereich ab Euro 4/IV oder schlechter; Ausnahmen für Lieferverkehr und Anwohner*innen) oder den gesetzlichen

Ausnahmen ohne Einzelausnahmegenehmigung in die Umweltzone München einfahren können.

Die Informationen teilen sich auf folgende Sachverhalte auf:

- Allgemeinverfügung der Landeshauptstadt München 1.960
- Beschilderung Anwohner/Lieferverkehr 1.032
- Anhang 3 der 35. BlmSchV 184
- Anträge für Euro 6/VI Fahrzeuge 84

In 78 Fällen haben die Antragsteller*innen ihre Fahrzeuge während der Laufzeit des Verwaltungsverfahrens außer Betrieb gesetzt.

418 Antragsteller*innen haben den Antrag auf Erteilung der Einzelausnahmegenehmigung zurückgezogen.

57 Antragsteller*innen legten Widerspruch gegen die Anhörung gem. Art. 28 Abs. 1 BayVwVfG bzw. den Ablehnungsbescheid ein. In sieben Fällen haben die Antragsteller*innen Klage gegen den Ablehnungsbescheid bzw. gegen den Genehmigungsbescheid erhoben. Eine Klage wurde vom Kläger zurückgezogen. Die restlichen Klagen sind weiter anhängig.

Wie viele Antragsteller*innen, welche 2023 für ihre Diesel Euro 4/IV Fahrzeuge eine Ausnahmegenehmigung erhalten hatten, in 2024 die Verlängerung beantragen werden, kann aktuell nicht eingeschätzt werden.

2.4. Kontrollen und Beanstandungen der bestehenden Einfahrtsregelungen Stufe 1

Eine Auswertung der Kontrollen und Beanstandungen der Kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ) ergab folgendes Ergebnis:

Jahr 2023:

12.945	telefonische Überprüfungen
456	festgestellte Ordnungswidrigkeiten
241	erlassene Kostenbescheide / Bußgeldbescheide
97	eingestellte Verfahren

Jahr 2024:

1.933	telefonische Überprüfungen (bis einschließlich Ende Februar)
54	festgestellte Ordnungswidrigkeiten (bis einschließlich Ende Februar)
53	erlassene Kostenbescheide / Bußgeldbescheide (bis einschl. Mitte März)
9	eingestellte Verfahren (bis einschl. Mitte März)

Die Zahl der derzeit offenen Verfahren liegt bei ca. 100.

Zudem teilte die Abteilung Einsatz – E 4 des Polizeipräsidiums München auf Nachfrage des Mobilitätsreferats mit, dass die Münchner Polizei im Rahmen des täglichen Streifendienstes sowie im Zusammenhang mit anderen polizeilichen Einsätzen Kontrollen

durchführt. Diese anlassunabhängigen Verkehrskontrollen finden hierbei sowohl im ruhenden als auch im fließenden Verkehr statt. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass diese Verstöße unter die Tatbestandsnummer 141621 „Verstoß gegen ein Verkehrsverbot zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen (Zeichen 270.1, 270.2)“ einzuordnen sind und dadurch eine differenzierte Betrachtung des Dieselfahrverbots nicht möglich ist.

Eine Auswertung zu dieser Tatbestandsnummer kam zum folgenden Ergebnis:

Zeitraum: 01.02.2023 bis 31.12.2023
1.621 polizeiliche Ahndungen

Zeitraum: 01.01.2024 bis 25.03.2024
249 polizeiliche Ahndungen

Da die genannte Tatbestandsnummer sieht für Verstöße grundsätzlich ein Bußgeld vor, somit wurden insgesamt 1.870 Bußgeldverfahren eröffnet.

3. Übersicht untersuchter Szenarien und Maßnahmen

Im Rahmen der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde bereits ein breites Spektrum an möglichen Maßnahmen zur schnellen und effektiven Einhaltung des für Stickstoffdioxid (NO₂) geltenden Grenzwertes geprüft (vgl. Kapitel 7.2, LRP8). Dazu gehörten streckenbezogene und zonale Maßnahmen (z.B. Zufahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge), aber auch lokale Maßnahmen wie die bereits oben erwähnte Busspur oder der Einsatz von E-Bussen an der Landshuter Allee. Hinsichtlich der Entwicklung der Busflotte wurden hierzu folgende Zahlen der MVG zugeleitet (*Tabelle 4*):

Tabelle 4: Busflotte MVG Landshuter Allee

Busflotte MVG	2023	2024	2025	2026
Euro 5 (EEV)	19,29 %	6,10 %	0 %	0 %
Euro 6	66,35 %	68,78 %	68,28 %	63,40 %
Elektro	14,35 %	25,12 %	31,72 %	36,60 %

Zusätzlich zur MVG-eigenen Busflotte wird ein Teil der Buslinien im Stadtgebiet durch Kooperationspartner bedient. Die Flottenzusammensetzung bei den Kooperationspartnern wurde in der Gesamtflotte berücksichtigt. (*Tabelle 5*):

Tabelle 5: Busflotte Stadtgebiet

Busflotte Stadtgebiet	2023	2024	2025	2026
Euro 5 (EEV)	19,6 %	12,0 %	8,4 %	8,4 %
Euro 6	72,1 %	73,5 %	73,2 %	70,4 %
Elektro	8,3 %	14,5 %	18,3 %	21,2 %

Im Bereich der Landshuter Allee wurde entsprechend der umgesetzten Busspur und den

eingesetzten Fahrzeugen ein höherer E-Bus Anteil (30 %) der Flotte angesetzt.

Nach dem vorläufigen Aussetzen der zonalen Zufahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse 5 / V und schlechter (Stufe 2) wurden auf Basis der gemessenen Jahresmittelwerte des Jahres 2023 weitere mögliche Maßnahmen zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung gutachterlich für die Jahre 2024 bis 2026 untersucht. Neben der Betrachtung von einzelnen zonalen und streckenbezogenen Maßnahmen wurden auch Maßnahmenkombinationen zusätzlich zur derzeit gültigen zonalen Zufahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge mit Euronormen 4 / IV und schlechter (Stufe 1) betrachtet. In den Berechnungen wurden die in *Tabelle 4* und *Tabelle 5* angegebenen Flottenzusammensetzungen für die Busflotte an der Landshuter Allee bzw. im Stadtgebiet verwendet.

Die untersuchten Szenarien sind in den folgenden Tabellen 6 a bis e zusammengefasst. Die Szenariengruppen mit römischen Ziffern in den Tabellenbenennungen beziehen sich auf die in dem Ergebnisbericht der gutachterlichen Immissionsberechnungen verwendete Gruppierung. Für eine ausführliche Darstellung der untersuchten Szenariengruppen wird auf die Immissionsprognose (Anlage 2) verwiesen.

Tabelle 6a: Szenariengruppe I der gutachterlichen Untersuchungen

		Szenario	Beschreibung	Ausnahmen²
Keine	0		Basisszenario ohne Umsetzung der Stufe 1 inkl. Busspur an der Landshuter Allee	entfällt

Tabelle 6b: Szenariengruppe II (Zonale Stufe 1, Szenarien 1 bis 3), Szenariengruppe III (Zonale Stufe 2, Szenarien 4 und 5) und Szenariengruppe IV (Ausnahme Tunnelkette Südwest, Szenarien 6 und 7) der gutachterlichen Untersuchungen

		Szenario	Beschreibung	Ausnahmen²
Zonale Zufahrtsbeschränkung	1	Z-S1_90	Zonale Zufahrtsbeschränkung (Stufe 1) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV und schlechter	90 %
	2	Z-S1_65	Zonale Zufahrtsbeschränkung (Stufe 1) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV und schlechter	65 %
	3	Z-S1_20	Zonale Zufahrtsbeschränkung (Stufe 1) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV und schlechter	20 %
	4	Z-S2_90	Zonale Zufahrtsbeschränkung (Stufe 2) für	

² Da das tatsächliche, auf Basis des derzeitigen Ausnahmekonzeptes auf die Flotte anzuwendende Ausnahmevermögen nicht eindeutig bezifferbar ist, wurde bei den Prognoseberechnungen mit zwei Ausnahmevermögen (65 % und 90 %) zur Abbildung der jetzigen Ausnahmesituation bzw. einer dazu geringfügig verschärften berechnet. Gemäß den Berechnungsergebnissen zum Monitoring, ist davon auszugehen, dass das derzeit tatsächliche Ausnahmevermögen zwischen 65 und 90 % liegen dürfte (siehe Kapitel 4). Ein Ausnahmevermögen von 20 % bedeutet insbesondere den Wegfall der Ausnahmen für Anwohner*innen und Lieferverkehr. Dies stünde im Widerspruch zu der durch Stadtratsbeschluss erfolgten Aufhebung der Stufe 3 (Wegfall der Ausnahmen für Anwohner*innen und Lieferverkehr) und wurde zudem seitens des BayVGH in seinem Urteil vom 21.03.2024 als problematisch angesehen. Seitens des BayVGH wurden vielmehr Ausnahmevermögen von 65 % und 90 % als realistisch angesehen.

		Szenario	Beschreibung	Ausnahmen²
			Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 / V und schlechter	90 %
	5	Z-S2_65	Zonale Zufahrtsbeschränkung (Stufe 2) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 / V und schlechter	65 %
	6	Z-T-S1_90	Zonale Zufahrtsbeschränkung (Stufe 1) mit Ausnahme der Tunnelkette Südwest (Luise-Kieselbach-, Heckenstaller-, Brudermühltunnel) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV und schlechter	90 %
	7	Z-T-S2_90	Zonale Zufahrtsbeschränkung (Stufe 2) mit Ausnahme der Tunnelkette Südwest (Luise-Kieselbach-, Heckenstaller-, Brudermühltunnel) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 / V und schlechter	90 %

Tabelle 6c: Szenariengruppe V der gutachterlichen Untersuchungen

		Szenario	Beschreibung	Ausnahmen²
Streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkungen	8	LA_4_20	Streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung auf der Landshuter Allee (zwischen Georg-Brauchle-Ring und dem Anschluss an die A96 in Sendling) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV und schlechter	20 %
	9	LA_5_65	Streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung auf der Landshuter Allee (zwischen Georg-Brauchle-Ring und dem Anschluss an die A96 in Sendling) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 / V und schlechter	65 %
	10	LA_5_90	Streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung auf der Landshuter Allee (zwischen Georg-Brauchle-Ring und dem Anschluss an die A96 in Sendling) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 / V und schlechter	90 %

Tabelle 6d: Szenariengruppen VI (Szenario 11), Szenariengruppe VII (Szenarien 12 und 13) Szenariengruppen VIII (Szenarien 14) und Szenariengruppen IX (Szenarien 15 und 16) der gutachterlichen Untersuchungen

		Szenario	Beschreibung	Ausnahmen²
Kombination zonale und streckenbezogene	11	Z-S1_90_ LA_4_20	Kombination zonale Zufahrtsbeschränkung (Stufe 1) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV und schlechter und streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung auf der Landshuter Allee (zwischen Georg-Brauchle-Ring und dem Anschluss an die A96 in Sendling) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV und schlechter ³	90 % 20 %
	12	Z-S1_90_ LA_5_65	Kombination zonale Zufahrtsbeschränkung (Stufe 1) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV und schlechter und streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung auf der Landshuter Allee (zwischen Georg-Brauchle-	90 %

³ Siehe auch Abbildung 3 auf Seite 32

		Szenario	Beschreibung	Ausnahmen²
			Ring und dem Anschluss an die A96 in Sendling) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 / V und schlechter	65 %
	13	Z-S1_90_ LA_5_90	Kombination zonale Zufahrtsbeschränkung (Stufe 1) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV und schlechter und streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung auf der Landshuter Allee (zwischen Georg-Brauchle-Ring und dem Anschluss an die A96 in Sendling) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 / V und schlechter	90 % 90 %
	14	Z-S1_90_ LA_MS_4_20	Kombination zonale Zufahrtsbeschränkung (Stufe 1) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV und schlechter und streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkungen auf der Landshuter Allee (zwischen Georg-Brauchle-Ring und dem Anschluss an die A96 in Sendling) sowie der Moosacher Straße (zwischen Lerchenauer Straße und Schleißheimer Straße) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV und schlechter	90 % 20 %
	15	Z-S1_90_ LA_MS_5_65	Kombination zonale Zufahrtsbeschränkung (Stufe 1) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV und schlechter und streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkungen auf der Landshuter Allee (zwischen Georg-Brauchle-Ring und dem Anschluss an die A96 in Sendling) sowie der Moosacher Straße (zwischen Lerchenauer Straße und Schleißheimer Straße) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 / V und schlechter	90 % 65 %
	16	Z-S1_90_ LA_MS_5_90	Kombination zonale Zufahrtsbeschränkung (Stufe 1) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV und schlechter und streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkungen auf der Landshuter Allee (zwischen Georg-Brauchle-Ring und dem Anschluss an die A96 in Sendling) sowie der Moosacher Straße (zwischen Lerchenauer Straße und Schleißheimer Straße) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 / V und schlechter	90 % 90 %

Tabelle 6e: Szenariengruppe X

		Szenario	Beschreibung	Ausnahmen²
Kombination mit Einzelmaßnahmen Moosacher Straße	17	Z-S1_90_ MS_50	Kombination zonale Zufahrtsbeschränkung (Stufe 1) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV und schlechter und Geschwindigkeitsreduzierung auf der Moosacher Straße von Tempo 60 auf Tempo 50	90 %
	18	Z-S1_90_ MS_LSA	Kombination zonale Zufahrtsbeschränkung (Stufe 1) für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV und schlechter und Anpassung Lichtsignalsteuerung zur Reduzierung der Verkehrsbelastung entlang der Moosacher Straße	90 %

Für alle Szenarien wurden sowohl verkehrliche als auch lufthygienische Prognoserechnungen für die Jahre 2024 bis 2026 durchgeführt (siehe Anlage 2).

4. Gutachterliches Monitoring der Stufe 1

In einem Basis-Szenario (Szenario 0) wurde im Rahmen des Monitorings und den beauftragten Stickstoffdioxid-Immissionsprognoserechnungen zunächst untersucht, wie sich die Immissionssituation im Jahr 2023 (Basis 2023) bzw. in den Folgejahren (Prognose 2024 bis 2026) entwickelt hätte, wenn die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans mit Stufe 1 des Dieselfahrverbotes und paralleler Einrichtung einer Busspur an der Landshuter Allee nicht in Kraft getreten wäre (siehe Tabelle 6a). Dieses Szenario bildet damit die hypothetische Prognosesituation für den Fall ab, dass die 8. Fortschreibung nicht in Kraft gesetzt worden wäre.

Diese Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Stufe 1 inklusive der Umsetzung der Busspur entlang der Landshuter Allee sowie dem dort vermehrten Einsatz an E-Bussen zu einer Reduzierung der Stickstoffdioxid-Immissionen an der LÜB-Station Landshuter Allee in Höhe von $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 2023 gegenüber dem Basis-Szenario (ohne die genannten Maßnahmen der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans) geführt hat. Nach den gutachterlichen Berechnungen hätte der Jahresmittelwert 2023 an der Landshuter Allee ohne die Einführung der Stufe 1 des Dieselfahrverbots bei $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gelegen. Der tatsächliche Messwert des Jahresmittelwertes 2023 an der LÜB-Station Landshuter Allee beträgt $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ohne die Umsetzung von Maßnahmen der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wäre mit einer Überschreitung des seit 2010 gültigen Grenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an der Landshuter Allee bis mindestens 2026 zu rechnen (siehe Tabelle 7).

Tabelle 7: Szenariengruppe I: Prognoseergebnisse für die Stickstoffdioxid-Immission unter der Annahme ohne Inkraftsetzung der Stufe 1 des Dieselfahrverbotes inkl. Busspur an der Landshuter Allee

Straßenabschnitt	NO ₂ -Immission				Messwerte (vom RKU ergänzt)
	Jahresmittelwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$				
	Basis 2023 ohne 8.FS	Prog. 2024 ohne 8. FS	Prog. 2025 ohne 8. FS	Prog. 2026 ohne 8. FS	2023
Landshuter Allee Nord	41	38	36	34	40
Landshuter Allee LUEB	48	44	42	41	45
Tegernseer Landstr	41	38	36	34	39
Leuchtenbergring	34	32	30	28	33
Moosacher Str.	44	41	39	37	42

Vor den Szenarienberechnungen wurde gutachterlich eine Qualitätssicherung durchgeführt und dabei die berechneten Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerte 2023 für die Szenarien 1 und 2 (Stufe 1 des Dieselfahrverbotes mit 65 % bzw. 90 % Ausnahmevolumen) mit den entsprechenden Jahresmittelwerten der Stickstoffdioxid-

Messungen 2023 abgeglichen. Die festgestellten Abweichungen zwischen dem jeweils berechnetem Prognosewert und dem realen Messwert lag stets im zulässigen Toleranzbereich der 39. BImSchV. Aufgrund der Berechnungsergebnisse bestätigt sich die Annahme, dass das reale Ausnahmevermögen vom Dieselfahrverbot gemäß des bestehenden Ausnahmekonzeptes (Anlage 1) im Bereich zwischen 65 % und 90 % liegt.

In Szenarien 1 und 2 (siehe Tabelle 6b) wurde die Immissionssituation unter Beibehaltung der Stufe 1 mit den Ausnahmevermögen 65 % und 90 % untersucht. Bei Beibehaltung der Stufe 1 in der erweiterten Umweltzone und damit der Zufahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge der Euronormen 4/IV und schlechter mit dem aktuell gültigen Ausnahmevermögen kommt die Immissionsprognose zu dem Ergebnis, dass noch eine Überschreitung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes im Jahr 2024 vorliegen wird, dies insbesondere an der LÜB-Station Landshuter Allee (siehe

Tabelle 8). Im Jahr 2025 kann der Grenzwert an allen Hotspots mit einem Prognosewert von maximal 40 µg/m³ knapp eingehalten werden kann.

Grundsätzlich kann nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.2.2020 bei einer Überschreitung des Grenzwertes im Folgejahr nach Inkrafttreten des Luftreinhalteplans (also im Jahr 2024) um nur noch 1 µg/m³ aus Verhältnismäßigkeitsgründen die Anordnung eines Fahrverbots nicht geboten sein, wenn im weiteren Folgejahr (also im Jahre 2025) mit einer deutlichen Unterschreitung zu rechnen ist.

BVerwG, Urt. v. 27.2.2020 – 7 C 3/19 = NVwZ 2020, 1191 Rn. 37:

*„Diesen Maßgaben wird die Auffassung des VGH, ein Luftreinhalteplan genüge unabhängig von der Höhe und der Dauer der Grenzwertüberschreitung nicht den rechtlichen Anforderungen, wenn er auf die sofortige Einführung von Verkehrsverböten für Dieselfahrzeuge verzichtet, nicht in vollem Umfang gerecht. Bei einer – ungeachtet etwaiger Prognosemängel – vom VGH zugrunde gelegten Überschreitung des Grenzwertes um nur noch 1 µg/m³ im Folgejahr nach Inkrafttreten des Luftreinhalteplanes und gleichzeitig prognostizierter (deutlicher) **Unterschreitung** des Grenzwertes im übernächsten Jahr ist die Anordnung von Verkehrsverböten regelmäßig nicht geboten. Die Belastungen, die mit Verkehrsverböten insbesondere für die Eigentümer, Halter und Fahrer von Dieselfahrzeugen verbunden sind, stehen in einem solchen Fall in keinem angemessenen Verhältnis zu den mit derart geringfügigen und zeitlich begrenzten Grenzwertüberschreitungen verbundenen möglichen Gesundheitsgefahren.“*

Bei den Anforderungen an den Grad der Sicherheit und Wahrscheinlichkeit der Einhaltung ist indessen zu beachten, dass seit Erlass dieses Urteils bereits weitere Jahre vergangen sind, in denen der seit 2010 einzuhaltende Grenzwert für Stickstoffdioxid in der Landeshauptstadt München immer noch überschritten wurde.

Ein strenger Maßstab ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass Gerichte in Gerichtsverfahren zu Fahrverböten anderer Städte dem Zügigkeitsgebot zur schnellstmöglichen Einhaltung des Grenzwertes einen sehr hohen Stellenwert beigemessen haben. Vor dem Hintergrund des Zügigkeitsgebötes und des Gebötes der sicheren und effektiven Einhaltung des Grenzwertes ist es erforderlich, bald die

Einhaltung des Grenzwertes sicher zu erreichen.

Auch nach Auffassung des BayVGH in seiner Urteilsverkündung (siehe Kapitel 6) besteht für die Landeshauptstadt München unter Zugrundelegung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts Handlungsbedarf. In der mündlichen Verhandlung hat der BayVGH vielfach die Aufforderung zur unverzüglichen Grenzwerteinhaltung durchklingen lassen.

Tabelle 8 Szenariengruppe II: Prognoseergebnisse für die Stickstoffdioxid-Immissionen unter Beibehaltung der Stufe 1 des Dieselfahrverbotes inkl. Busspur an der Landshuter Allee

Straßenabschnitt	NO ₂ -Immissionsprognose					
	Jahresmittelwert in µg/m ³					
	2024 Stufe1 90% Ausn.	2025 Stufe1 90% Ausn.	2026 Stufe1 90% Ausn.	2024 Stufe1 65% Ausn.	2025 Stufe1 65% Ausn.	2026 Stufe1 65% Ausn.
Landshuter Allee Nord	37	35	34	36	34	33
Landshuter Allee LUEB	42	40	39	41	39	38
Tegernseer Landstr	38	35	34	37	35	33
Leuchtenbergring	31	29	28	31	29	27
Moosacher Str	41	39	38	41	39	38

Szenario 3 (Stufe 1 mit 20 % Ausnahmen, siehe Tabelle 6b) entspricht einer sehr restriktiven Ausnahmeregelung, die nur durch eine Aufhebung der Ausnahmeregelung für Anwohner und Lieferverkehr sowie einem Großteil der Allgemeinverfügung zu erzielen wäre. Hinsichtlich der Ergebnisse dieses Szenarios wird auf das Gutachten zu den Prognoseergebnissen (Anlage 2) verwiesen.

Bedenkt man, dass mit den Prognosen stets eine gewisse Unsicherheit in einer Größenordnung von ca. 5 % verbunden ist und beachtet man ferner, dass das Ausnahmevermögen voraussichtlich über 65 % liegen wird, ist eine Unterschreitung des Grenzwertes in 2025 allein mit der bisherigen Stufe 1 noch nicht mit hinreichender Sicherheit gewährleistet.

Fazit Monitoring

Die vorangegangene Ausführung zeigt, dass eine schnellstmögliche Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes im Stadtgebiet München allein mit Stufe 1 nicht mit hinreichender Sicherheit erreicht werden kann, geschweige denn, dass eine Aufhebung der Stufe 1 gerechtfertigt wäre. Weitere Maßnahmen sind demzufolge unverzüglich zu ergreifen, um eine Grenzwerteinhaltung schnellstmöglich im Jahr 2024 sicherzustellen.

Auch nach Auffassung des BayVGH in seiner Urteilsverkündung vom 21.03.2024 (siehe Kapitel 6) besteht für die Landeshauptstadt München unter Zugrundelegung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts Handlungsbedarf. In der mündlichen Verhandlung hat der BayVGH vielfach die Aufforderung zur unverzüglichen Grenzwert-

einholung durchklingen lassen. Gemäß derzeit geltender Beschlusslage wäre zunächst die Aktivierung der zonalen Stufe 2 die folgerichtige Weiterentwicklung des Luftreinhalteplans. Mit Hinweis des BayVGH könnte eine Ausweitung des bestehenden zonalen Fahrverbots auf Euro 5/V-Fahrzeuge ohne große zeitliche Verzögerung bereits im April per Stadtratsbeschluss angeordnet werden, weil eine solche Maßnahme schon als Stufe 2 im bestehenden Luftreinhalteplan angelegt ist. Eine solche Ausweisung würde nach Hinweis des BayVGH dem gesetzlichen Auftrag entsprechen, den Zeitraum der Nichteinhaltung des Grenzwerts so kurz wie möglich zu halten.

5. Auswirkungen der untersuchten Szenarien

5.1. Lufthygienische Wirkung der untersuchten Szenarien

Vor dem Hintergrund, dass weder mit der am 01.02.2023 in Kraft gesetzten Stufe 1 der Zulassungsbeschränkung für Dieselfahrverbote geschweige denn mit einer Rückabwicklung dieser Stufe 1 der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid im Jahr 2024 gemäß Prognoserechnung eingehalten werden kann (siehe Kapitel 4), werden im Folgenden die Prognoseergebnisse für die weiteren gutachterlich untersuchten Szenarien dargelegt. Es wird ausschließlich auf diejenigen Szenarien näher eingegangen, die den Leitplanken des BayVGH-Urteils unter Berücksichtigung der weiter ins Gewicht fallenden Abwägungskriterien (schnellstmögliche Maßnahmenumsetzung, sichere Einhaltung des Grenzwertes, vgl. Kapitel 7.37.3) zu einer schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung führen. Die Berechnungsergebnisse aller untersuchten Szenarien sind aus Anlage 2 ersichtlich.

Einführung der 2. Stufe nach Stufenplan der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans

Bei Aktivierung der Stufe 2 in der erweiterten Umweltzone für Dieselfahrzeuge der Euronormen 5/V und schlechter (Szenarien 4 und 5 in Tabelle 6b) entsprechend der Beschlusslage und unter Beibehaltung des umfassenden Ausnahmekonzepts wird eine Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes an allen ehemaligen Hotspots im Jahr 2024 prognostiziert, unter der Annahme, dass die Maßnahme das gesamte Jahr 2024 aktiv ist (siehe Tabelle 9).

Für die Moosacher Straße ist zusätzlich eine lokale Maßnahme notwendig. Die hierfür untersuchten Optionen sind in Tabelle 11 dargestellt.

Tabelle 9 Szenariengruppe III: Prognoseergebnisse für die Stickstoffdioxid-Immission unter Einführung des Dieselfahrverbotes in Stufe 2

NO ₂ -Immissionsprognose						
Jahresmittelwert in µg/m ³						
Straßenabschnitt	2024 Stufe2	2025 Stufe2	2026 Stufe2	2024 Stufe2	2025 Stufe2	2026 Stufe2
	90% Ausn.	90% Ausn.	90% Ausn.	65% Ausn.	65% Ausn.	65% Ausn.
Landshuter Allee Nord	36	34	33	34	32	31
Landshuter Allee LUEB	40	38	37	37	36	34
Tegernseer Landstr	36	34	32	33	31	29
Leuchtenbergring	31	29	27	29	27	26
Moosacher Str	42	40	39	42	40	38

Demnach würde die Aktivierung der Stufe 2 den Vorgaben des Urteils des BayVGH vollumfänglich und mit hinreichender Sicherheit entsprechen. Ausweislich seiner Pressemitteilung vom 21.03.2024 würde die Aktivierung der Stufe 2 „dem gesetzlichen Auftrag entsprechen, den Zeitraum der Nichteinhaltung des Grenzwertes so kurz wie möglich zu halten.“

Kombination Stufe 1 und streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung Diesel Euro 5, entlang der Landshuter Allee

Als Alternative zu Stufe 2 in der erweiterten Umweltzone für Dieselfahrzeuge der Euronormen 5/V und schlechter wurde untersucht, ob in Ergänzung zur Stufe 1 eine streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung nur entlang der Landshuter Allee vom Georg-Brauchle-Ring bis zum Anschluss der BAB A96 für Diesel-Kfz der Euronormen 5/V und schlechter ebenfalls zu einer schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung führen würde (Szenarien 12 und 13, siehe Tabelle 6d). Auch diese Variante hat der BayVGH nicht per se ausgeschlossen, jedoch auf Probleme des verzögerten Inkrafttretens und des Verwaltungsvollzugs hingewiesen.

Die Prognoseberechnung kommt zu dem Ergebnis (siehe Tabelle 10), dass unter Berücksichtigung einer ganzjährigen Aktivierung der Maßnahme für eine Einhaltung der Grenzwert an den Hotspots im Jahr 2024 eine gegenüber dem bisherigen Ausnahmekonzept restriktivere Ausnahmeregelung angewendet werden muss, da der realistische Umsetzungszeitpunkt der Maßnahme erst mit deutlicher Verspätung gegenüber dem Jahresbeginn denkbar ist. Aufgrund der erforderlichen Öffentlichkeitsbeteiligung und notwendigen Schilderbeschaffung ist für dieses Szenario ein Umsetzungshorizont nicht vor dem Herbst 2024 möglich (vgl. Kapitel 7.3.1).

Tabelle 10 Szenariengruppe VII: Prognoseergebnisse für die Stickstoffdioxid-Immission Kombination Stufe 1 und streckenbezogen Landshuter Allee Euro 5/V

NO ₂ -Immissionsprognose						
Jahresmittelwert in µg/m ³						
Straßenabschnitt	2024 S1	2025 S1	2026 S1	2024 S1	2025 S1	2026 S1
	90%	90%	90%	90%	90%	90%
	LA E5 90%	LA E5 90%	LA E5 90%	LA E5 65%	LA E5 65%	LA E5 65%
Landshuter Allee Nord	37	35	33	34	32	31
Landshuter Allee LUEB	40	39	38	38	36	35
Tegernseer Landstr.	38	36	34	38	36	34
Leuchtenbergring	--	--	--	--	--	--
Moosacher Str.	41	39	38	41	39	38

Auch in diesem Fall sind zusätzliche lokale Maßnahmen in der Moosacher Straße notwendig (Tabelle 11).

Szenarien Moosacher Straße

An der Moosacher Straße ist ein Messwert von 42 µg/m³ im Jahresmittel 2023 gemessen worden. Die Immissionsprognose bei Beibehaltung der Stufe 1 oder Verschärfung auf Stufe 2 führt jeweils zu einer Stickstoffdioxid-Belastung an der Moosacher Straße im Jahr 2024 von 41 bzw. 42 µg/m³ und einer Einhaltung des Grenzwertes erst im Jahr 2025. Für diejenigen untersuchten Maßnahmenkombinationen, die zusätzlich ein streckenbezogenes Durchfahrtsverbot für Euro 5/V und schlechter entlang der Moosacher Straße beinhalten (Szenarien 15 und 16 aus Tabelle 6d), wird auch eine Grenzwerteinhaltung an der Moosacher Straße im Jahr 2024 prognostiziert. Für die Berechnungsergebnisse wird auf das Gutachten zu den Immissionsprognosen (Anlage 2) verwiesen. Die Szenarien 15 und 16 lassen zudem erkennen, dass eine Zufahrtsbeschränkung für Diesel Euro 5/V an der Moosacher Straße keinen relevanten Einfluss auf die Immissionssituation an den Hotspots des Mittleren Rings haben und umgekehrt. Die Einführung einer streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung entlang der Moosacher Straße wird nicht als verhältnismäßig erachtet, weil mildere Mittel in Betracht kommen.

Diese sind die Reduzierung der Geschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h im relevanten Abschnitt (Szenario 17 der Tabelle 6c) sowie vor allem eine Anpassung der Lichtsignalanlagen westlich der Moosacher Straße 10 (Szenario 18 der Tabelle 6e). Die Anpassung der Lichtsignalanlagen im Abschnitt könnte bei schneller Umsetzung bereits im Jahr 2024 zu einer Einhaltung des Grenzwertes führen. Falls diese kurzfristig realisierbare Maßnahme dies nicht erreichen kann, müsste eine weitere Optimierung vorgenommen werden, die allerdings nur auf Basis einer gutachterlichen Detailuntersuchung möglich ist.

Die SWM / MVG nimmt wie folgt zu der Maßnahme LSA-Anpassung Stellung:

„Auf der Moosacher Straße zwischen Hanauer Straße und Lerchenauer Straße verkehren die Buslinien 50, X35 und X36. Eine Dosierung des aus Westen kommenden Verkehrs

durch Anpassung der Signalsteuerung an der LSA Moosacher Straße / Lerchenauer Straße führt zu einer extrem starken Beeinträchtigung der drei genannten wichtigen und stark ausgelasteten Buslinien auf der Moosacher Straße in Fahrtrichtung Osten. Dies widerspricht der von der Landeshauptstadt München grundsätzlich angestrebten Stärkung des ÖPNV. Aus Sicht der SWM/MVG ist eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der Moosacher Straße in Fahrtrichtung Osten ohne Beeinträchtigung des ÖPNV durch eine Anpassung der Signalsteuerung an der LSA Landshuter Allee / Moosacher Str. zu empfehlen, damit weniger Kfz-Verkehr von der südlichen Landshuter Allee in die östliche Moosacher Straße einfließen kann. An der LSA Max-Born-/ Triebstr. wird derzeit der Verkehr aus der Max-Born-Straße in Fahrtrichtung Osten in der morgendlichen Spitzenstunde dosiert, eine ganztägige Dosierung ist auch zur Reduzierung des Verkehrs auf der Moosacher Straße zielführend.“

Das Mobilitätsreferat ergänzt zu der vorgeschlagenen Maßnahme der LSA-Anpassung an der Moosacher Straße dahingehend: „Bei der Anpassung der LSA-Steuerung im Abschnitt der Moosacher Straße ist zu berücksichtigen, dass die LSA Landshuter Allee / Moosacher Str. den von Süden und die LSA Max-Born-/ Triebstr den von Westen in die Moosacher Straße einfahrenden Verkehr dosiert.“

Eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 60 auf Tempo 50 liefert keine eindeutige Verbesserung der Stickstoffdioxid-Belastung auf der Moosacher Straße. Zudem ist davon auszugehen, dass die Durchschnittsgeschwindigkeiten am relevanten Streckenabschnitt der Moosacher Straße an üblichen Werktagen ohnehin deutlich unter 50 km/h liegen dürfte. Insofern dürften sich in der Praxis tatsächlich keine relevanten (negativen) Auswirkungen bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h ergeben. Der hohe Schwerlastanteil auf dem Streckenabschnitt der Moosacher Straße führt laut Gutachten gegebenenfalls zu höheren Immissionen auch bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 50.

Tabelle 11 Szenariengruppe X: Prognoseergebnisse Einzelmaßnahmen an der Moosacher Straße in Kombination mit der Stufe 1

NO₂-Immission						
Jahresmittelwert in µg/m ³						
Straßenabschnitt	S1_90 2024	S1_90 2025	S1_90 2026	S1_90 2024	S1_90 2025	S1_90 2026
	MS 50km/h	MS 50km/h	MS 50km/h	MS LSA	MS LSA	MS LSA
Moosacher Str.	42	40	38	40	38	37

Auch der BayVGH hat in seiner Urteilsverkündung am 21.03.2024 darauf hingewiesen, dass ein Dieselfahrverbot an der Moosacher Straße nicht zwingend sei, da mehrere Szenarien (Geschwindigkeitsbegrenzung oder Ampelschaltung) zur Verfügung stünden.

Ergänzung: Szenarien Tunnelkette Südwest

In den Szenarien 6 und 7 (siehe Tabelle 6b) wurde gemäß Stadtratsbeschluss vom

21.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08483) untersucht, welche Immissionswirkung eine nachträgliche Ausnahme des Heckenstallertunnel und Luise-Kieselbach-Tunnel (Tunnelkette Süd-West) vom bestehenden Dieselfahrverbot Stufe 1 hätte. Die Öffnung der Tunnelkette Südwest, also Luise-Kieselbach-, Heckenstaller- und Brudermühlentunnel kann gemäß den Prognoseberechnungen ohne bedeutende Zunahme der Stickstoffdioxid-Belastung an den Hotspots durchgeführt werden. Für die Ergebnisse wird auf das Gutachten zu den Prognoseergebnissen (Anlage 2) verwiesen. Gemäß dem Stadtratsbeschluss vom 21.12.2022 wird nun auf Basis dieser Prognoseergebnisse vorgeschlagen, dass das RKU mit den anderen Prozessbeteiligten über die Öffnung der Tunnelkette Südwest in Gespräche eintreten soll, da diese Öffnung nicht Gegenstand der Verhandlung am BayVGH war. Ein Wiederaufleben des Rechtsstreits soll damit vermieden werden.

5.2. Verkehrliche Auswirkungen der Maßnahmen

Durch die Einführung von Einfahrts- bzw. Durchfahrtsbeschränkungen werden Verlagerungsverkehre auf Alternativstrecken im Stadtgebiet hervorgerufen.

Einführung der 2. Stufe nach Stufenplan der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans

Im Falle der Aktivierung der Stufe 2 in der erweiterten Umweltzone für Dieselfahrzeuge der Euronormen 5/V und schlechter ergeben sich gegenüber der derzeit gültigen Stufe 1 zusätzliche Verlagerungen auf eine Verkehrsachse von Norden über Westen nach Süden (Frankfurter Ring - Wintrichring - Fürstenrieder Straße - Boschetsrieder Straße). Die zusätzlichen Verkehre gegenüber Stufe 1 betreffen eine Größenordnung von bis zu 2.500 Kfz-Fahrten/24 h im westlichen Bereich bzw. bis zu 3.500 Kfz-Fahrten/24 h im südlichen Bereich der genannten Verkehrsachse.

Es handelt sich hierbei vor allem um Durchgangsverkehr, der heute Routen nutzt, die über den Mittleren Ring und Straßen innerhalb des Mittleren Rings führen.

Seitens des Mobilitätsreferats wird darauf hingewiesen, dass in der Fürstenrieder Straße bedingt durch die bereits begonnenen Bauarbeiten zur Tram Westtangente Leistungseinschränkungen bestehen. Die Größenordnung der Leistungseinschränkungen aufgrund der Baustellentätigkeiten kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht beziffert werden. Prinzipiell ist durch die Bauarbeiten zur Tram Westtangente hervorgerufenen Einschränkungen zu erwarten, dass Fahrten von der Fürstenrieder Straße auf andere Alternativrouten verlagert werden. Dies gilt ebenfalls für die durch die Einführung Aktivierung der Stufe 2 erzeugten Ausweichverkehre. Es ist davon auszugehen, dass dadurch die resultierende Mehrbelastung des Abschnittes der Tram Westtangente geringer ausfällt.

Einführung Durchfahrtsbeschränkung für Diesel Euro 5/V entlang der Landshuter Allee in Kombination mit Stufe 1

Die Kombination der derzeit gültigen zonalen Einfahrtsbeschränkung Stufe 1 mit weiteren streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkungen auf der Landshuter Allee (Euro 5/V und schlechter) zieht eine Steigerung der Verlagerungsverkehre entlang der Verkehrsachse von Norden über Westen nach Süden (Frankfurter Ring - Wintrichring - Fürstenrieder Straße - Boschetsrieder Straße) nach sich. Im westlichen Bereich sind Zunahmen von bis zu 1.600 Kfz-Fahrten/24 h und im südlichen Bereich von bis zu 600 Kfz/Fahrten/24 h

gegenüber der derzeit gültigen Stufe 1 zu erwarten. Weiterhin zeigen sich auch in diesen Szenarien vermehrt kleinräumigere, lokale Umfahrungen über den Streckenzug „Rotkreuzplatz – Wendl-Dietrich-Straße – Wilhelm-Hale-Straße – Friedenheimer Brücke – Landsberger Straße“ mit bis zu 1.000 zusätzlichen Kfz-Fahrten/24h. Streckenzüge innerhalb des Mittleren Rings (Dachauer Straße, Schleißheimer Straße, Landsberger Straße) werden mit zusätzlichen Verkehren zwischen 500 und 800 Kfz-Fahrten/24 h belastet.

Bezüglich der Verkehrsverlagerungen auf die Fürstenrieder Straße wird auch bei diesem Szenario seitens des Mobilitätsreferats auf die Bauarbeiten zur Tram Westtangente hingewiesen. In welchem Umfang die Baustelle Tram Westtangente die beschriebenen Verkehrsverlagerungen beeinflusst, kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht eingeschätzt werden. Aber auch hier ist, wie oben ausgeführt, davon auszugehen, dass die Mehrbelastung des Baustellenbereiches durch die Verlagerung von Verkehren entlang der Fürstenrieder Straße als auch der Ausweichverkehre der streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung auf Alternativrouten geringer ausfallen wird.

6. Bericht zur Verwaltungsstreitsache DUH, VCD gegen die Landeshauptstadt München vor dem BayVGH

Am 21.03.2024 hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) die Landeshauptstadt München verurteilt, den Luftreinhalteplan in der angepassten Fassung vom September 2023 unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts fortzuschreiben und insbesondere ein Dieselfahrverbot einzuführen, das auch Kraftfahrzeuge Euro 5/V umfasst (siehe auch Anlage 4).

Der zuständige 22. Senat betonte in der Urteilsbegründung, dass der Zeitraum der Überschreitung so kurz wie möglich zu halten sei. Bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit von Dieselfahrverboten sei auch bei nur noch geringen Überschreitungen die bisherige Dauer der Überschreitungen zu berücksichtigen, ebenso wie das Ziel der gesicherten Einhaltung der Grenzwerte.

In Bezug auf die prognostizierten Werte für 2024 sieht der BayVGH das Problem, dass bereits mehrere Monate ohne zweite Stufe verstrichen sind, so dass insoweit fraglich ist, ob der prognostizierte Jahresmittelwert für 2024 noch eintreten wird.

Der BayVGH erachtet den Ansatz einer Ausnahmekquote von 20 % für problematisch. Er hält es demgegenüber für realistisch, den Ausnahmeanteil bei 65 % bzw. 90 % anzusetzen.

Angemahnt wurde ein wirksamer Vollzug durch Kontrollen. Für die Moosacher Straße hält der BayVGH gesonderte Maßnahmen wie Steuerung über die Lichtzeichenanlage für sachgerecht und ausreichend.

Der BayVGH erachtet grundsätzlich sowohl ein streckenbezogenes als auch zonales Fahrverbot für möglich. Gleichwohl wies er mit Bezug auf das streckenbezogene Dieselfahrverbot darauf hin, dass dieses nur in Kombination mit der Beibehaltung der

bisherigen Stufe 1 in Betracht käme. Eine Aufhebung der Stufe 1 würde mithin ausscheiden.

Das streckenbezogene Fahrverbot würde indessen nach Ansicht des BayVGH im Gegensatz zum zonalen Fahrverbot komplexe Folgefrage hinsichtlich Wirksamkeit (Befolgung) und Verlagerungsverkehren aufwerfen. Ferner könnte das zonale Fahrverbot mit Stufe 2 im Gegensatz zum streckenbezogenen Fahrverbot nach Ansicht des BayVGH ohne zeitliche Verzögerung in Kraft treten.

Der BayVGH weist auf den Abwägungsspielraum der Beklagten hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung des Dieselfahrverbotes hin. Die Presseerklärung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs nennt hierzu folgende Abwägungsdirektiven:

„(1) Eine Ausweitung des bestehenden zonalen Fahrverbots auf Euro 5/V-Fahrzeuge könnte ohne große zeitliche Verzögerung bereits im April per Stadtratsbeschluss angeordnet werden, weil eine solche Maßnahme schon als Stufe 2 im bestehenden Luftreinhalteplan angelegt ist. Eine solche Ausweisung würde dem gesetzlichen Auftrag entsprechen, den Zeitraum der Nichteinhaltung des Grenzwerts so kurz wie möglich zu halten.

(2) Auch ein streckenbezogenes Fahrverbot betreffend Euro 5/V-Fahrzeuge in Kombination mit dem bestehenden zonalen Verbot für Euro 4/IV-Fahrzeuge würde laut Prognose grundsätzlich zu einer Einhaltung des Grenzwerts führen. Dafür müsste der Luftreinhalteplan neu aufgestellt und eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden. Die Maßnahme könnte deshalb erst später eingeführt werden. Eine Kombination von zonalem und streckenbezogenem Fahrverbot hätte zudem komplexe und möglicherweise wenig praktikable verkehrsrechtliche Anordnungen zur Folge, die wiederum die Effektivität der Maßnahme beeinträchtigen könnten.

(3) Zudem wird die Beklagte in jeder Variante zu prüfen haben, ob die Einhaltung der Maßnahmen durch ein entsprechend auszugestaltendes Vollzugskonzept sicherzustellen ist.“

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Beschlussvorlage lag die schriftliche Urteilsbegründung noch nicht vor.

7. Verhältnismäßigkeitsabwägungen der Handlungsoptionen

7.1. Grundsätzliche Ausschlusskriterien

Gemäß des am 21.03.2024 vom BayVGH gegen die Landeshauptstadt München ergangenen Urteils ergibt sich eine nur noch eingeschränkte Abwägungsfreiheit hinsichtlich der zu ergreifenden Maßnahmen. Die vom Senat gegebene Urteilsbegründung lässt im Lichte des Zügigkeitsgebotes eine Präferenz des Gerichts für die schnelle Einführung der zonalen zweiten Stufe erkennen, wobei ein lediglich streckenbezogenes Dieselfahrverbot in Kombination mit Stufe 1 trotz der vom Senat angeführten augenscheinlichen Komplikationen nicht strikt ausgeschlossen wird.

Da modellbedingt den gutachterlich erstellten Immissionsprognosen jeweils das gesamte Wirkungsjahr einer Maßnahme zugrunde liegen, sprich die Berechnungen davon ausgehen, dass die Maßnahmenumsetzung bereits zum Jahresbeginn des jeweiligen Prognosejahres umgesetzt sein würden, erhob der Bayerische Verwaltungsgerichtshof gewisse Validitätszweifel an den Prognoseergebnissen. Dazu folgende Erläuterung: Modellbedingt unterstellen die Immissionsprognosen für die berechneten Szenarien für das Prognosejahr 2024 eine Immissionswirksamkeit während des gesamten Jahres 2024. Somit müssten die untersuchten Maßnahmen der Szenarien also bereits mit Beginn des Jahres 2024 umgesetzt worden sein. Jeder demgegenüber tatsächlich spätere Umsetzungszeitpunkt einer Maßnahme verschlechtert demzufolge die tatsächliche Immissionssituation gegenüber dem berechneten Ergebnis der Immissionsprognose. Auf die zeitliche Verzögerung und die damit verbundene Gefährdung des Ziels der sicheren und zügigen Grenzwerteinhaltung hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hingewiesen.

Die Szenariengruppe V (streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkungen ohne Kombination mit der aktuell geltenden Stufe 1, vgl. Tabelle 6c) kommt nach der Urteilsbegründung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes nicht mehr in Betracht.

Mit Anpassung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde die Stufe 3 des in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans enthaltenen Stufenplans aufgehoben. Das der Anpassung zugrunde liegende Kurzgutachten (Juli 2023) hatte ergeben, dass mit Stufe 1 und ggf. auch Stufe 2 eine hinlänglich ausreichende Maßnahmenoption für eine sichere und schnellstmögliche Einhaltung des Grenzwertes vorhanden ist. Auch der mündlichen Verhandlung und der Urteilsverkündung des BayVGH vom 21.03.2024 waren keine Hinweise zu entnehmen, dass eine Aktivierung der Stufe 3 erforderlich wäre. Die Stufe 3, bei der Ausnahmen für Anwohner*innen und Lieferverkehr nicht mehr generell gültig gewesen wären, hätte zu besonders gewichtigen Einschränkungen der Eigentumsrechte der von den Einschränkungen betroffenen Bürger*innen geführt.

Bei Szenarien, die ein Ausnahmevermögen von 20% zum Ansatz haben, wird ein sehr restriktives Ausnahmekonzept und eine maximale Befolgungsquote unterstellt. Dies würde bedeuten, dass im Gegensatz zu Stufe 1 und Stufe 2 des Stufenplankonzeptes der 8. Fortschreibung keine Ausnahmeregelungen für Anwohner*innen und Lieferverkehr per Beschilderung zugelassen werden. Vor dem Hintergrund der vorliegenden, mildereren Maßnahmen werden im Weiteren alle Szenarien mit einem angesetzten Ausnahmevermögen von 20% von der weiteren Abwägung ausgeschlossen.

Demzufolge kommen von den untersuchten Szenariengruppen (Tabelle 6 a -d), die – unter Berücksichtigung eines ganzjährigen Wirkungszeitraums – gemäß Immissionsprognose im Jahr 2024 zur Grenzwerteinhaltung an der Landshuter Allee führen, nur die Szenariengruppen III und VII für eine kurzfristig wirksame Umsetzung in Betracht:

- Aktivierung Stufe 2 zonal - Diesel Euro 5 / V und schlechter (Szenarien 4 und 5 der Szenariengruppe III, siehe Tabelle 6b)

- Szenario reduzierte Umweltzone der Stufe 1 ergänzt durch streckenbezogene Zufahrtsbeschränkungen für Euro 5/V und schlechter auf der Landshuter Allee (Szenarien 12 und 13 der Szenariengruppe VII, siehe Tabelle 6d und auch Abbildung 3 auf Seite 32)

Im Weiteren werden diese beiden Szenariengruppen gegeneinander abgewogen, um so dem seitens des BayVGH beauftragten Zügigkeitsgebot zur Maßnahmenumsetzung zu entsprechen und eine schnellstmögliche Grenzwerteinhaltung an allen Hotspots des Mittleren Rings sicherzustellen und letztlich der seitens des BayVGH ausgesprochenen Verpflichtung zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans gerecht zu werden.

Unabhängig von den Maßnahmen, die zur Einhaltung des Grenzwertes an den Hotspots am Mittleren Ring zu ergreifen und gegeneinander abzuwägen sind, muss nach dem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes eine Maßnahme an der Moosacher Straße ergriffen werden, um auch dort schnellstmöglich die Grenzwerteinhaltung sicherzustellen.

7.2. Betroffenheit der Bürger*innen

Der im gesamten Stadtgebiet zugelassene dieselbetriebene Fahrzeugbestand (Summe Pkw und Lkw: 219.855 Kfz) teilt sich gemäß Tabelle 12 auf Seite 28 auf die verschiedenen Euroschadstoffklassen auf (Tabellenspalten 6 und 7). Im Gebiet der aktuellen Umweltzone sind 62.679 Diesel-Kfz zugelassen (vgl. Tabellenspalten 4 und 5, Stand 31.01.2024).

Derzeitige Betroffenheiten (Stufe 1 der Zufahrtsbeschränkung)

Von der bisherigen Regelung der Einfahrtsbeschränkung von Dieselfahrzeugen, Euro 4/IV und schlechter, sind von den im gesamten Stadtgebiet zugelassenen Diesel betriebenen Pkw und Lkw ca. 10 % betroffen⁴. Als Anwohner*innen der Umweltzone sind ca. 4 % der im gesamten Stadtgebiet zugelassenen dieselbetriebenen Pkw und Lkw über die Ausnahmeregelung befreit. Ausnahmen sind weiter in der Allgemeinverfügung der Landeshauptstadt München sowie in Anhang 3 der 35. BImSchV geregelt. In Sonderfällen können zudem Einzelgenehmigungen für eine Ausnahme auf Basis § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV beantragt werden.

Streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung – Diesel Euro 5/V + schlechter entlang Landshuter Allee

Für den betroffenen Streckenabschnitt an der Landshuter Allee zwischen Georg-Brauchle-Ring und der Einmündung zur BAB A96 ergibt sich laut Zulassungszahlen für den Bestand an Dieselfahrzeugen die nach Euroschadstoffnormen gegliederte Aufteilung gemäß Tabellenspalten 2 und 3 in Tabelle 12 auf Seite 28.

Neben den auf dem Streckenabschnitt zugelassenen und somit direkt betroffenen 137 Fahrzeugen (Diesel Euro 5/V und schlechter) sind vom Durchfahrtsverbot anlassbezogen auch diejenigen Fahrzeuge betroffen, die lediglich den Streckenabschnitt befahren wollen.

⁴ Diese Zahl ergibt sich als gerundete Differenz der gesamt im Stadtgebiet zugelassenen Diesel-Euro 4/IV und schlechter und der in der Umweltzone zugelassenen Diesel-Euro 4/IV und schlechter in Bezug zur Zulassungszahl der insgesamt im Stadtgebiet zugelassenen Diesel-KFZ.

Mit Ausnahme der direkten Anwohner*innen des Streckenabschnitts trifft dies auch auf die im Stufenplan unter die Ausnahmeregelung fallenden Fahrzeuge der Umweltzone zu. Aufgrund dessen, dass ausschließlich die Anwohner*innen der Strecke ausgenommen sind, die dort gemeldet sind und nur der Lieferverkehr ausgenommen ist, dessen Quell- oder Zielort sich direkt auf der Strecke befinden, beläuft sich die Betroffenheit der gesamtstädtischen Diesel betriebenen Pkw und Lkw bei einer streckenbezogenen Zufahrtsbeschränkung auf insgesamt ca. 37 % (81.637 Diesel-Kfz). Es ist darauf hinzuweisen, dass die vorgesehenen Einschränkungen des streckenbezogenen Fahrverbotes im Vergleich zur Stufe 2 wesentlich restriktiver sind, da die für die bisherige Stufe 1 geltende Allgemeinverfügung im Streckenabschnitt nicht zur Anwendung kommt (vgl. Kapitel 7.3.1, Ausnahmekonzept, Seite 32).

Aktivierung Stufe 2 zonal – Diesel Euro 5 / V und schlechter

Im Vergleich zur 1. Stufe (Zufahrtsbeschränkungen für Diesel Euro 4/IV und schlechter) erhöht sich die Anzahl der im gesamten Stadtgebiet betroffenen dieselbetriebenen Pkw und Lkw von 10 % auf 28 %. Entsprechend proportional erhöht sich auch der Anteil, der ausgenommenen Anwohner*innen der Umweltzone von in Stufe 1 ca. 4 % auf in Stufe 2 ca. 10 % aller im Stadtgebiet zugelassenen dieselbetriebenen Pkw und Lkw. In Differenz zu der ohnehin schon durch Stufe 1 betroffenen Diesel-Kfz erhöht sich die Betroffenenzahl der in München zugelassenen Diesel-Kfz mit Einführung der Stufe 2 um 39.290 auf dann insgesamt 60.559.

Die gegenüber der streckenbezogenen Durchfahrtbeschränkung geringere Anzahl von betroffenen Fahrzeugen bei der Aktivierung von Stufe 2 zonal ist dadurch begründet, dass der Anteil, der durch die Ausnahmeregelung für Anwohner befreit ist, hier wesentlich größer ist, da sich dieser auf die gesamte Anwohnerschaft der Umweltzone bezieht. Die umfangreichen Regelungen der in Stufe 1 beschlossenen Ausnahmen (siehe Anlage 1) gelten weiterhin für die Stufe 2 des zonalen Fahrverbots. Somit reduzieren sich auch mit der Stufe 2 die Betroffenenzahlen deutlich.

Nicht berücksichtigt ist im obigen Vergleich, dass sich das streckenbezogene Fahrverbot auf einen einzelnen Straßenabschnitt bezieht, wohingegen die von Stufe 2 betroffenen Diesel-Kfz den gesamten inneren Bereich des Mittleren Rings nicht mehr befahren dürften. Würde man die Betroffenheit auf die Straßenkilometer beziehen, die nicht mehr befahren werden dürften, oder auf die vom Fahrverbot betroffene Fläche, so würde die Betroffenheit bei Stufe 2 größer ausfallen.

Auswärtige Fahrzeuge

Zu einer möglichen Betroffenheit auswärtiger Fahrzeuge, die die Umweltzone aus unterschiedlichen Gründen befahren möchten, liegen keine verlässlichen Zahlenwerte vor. Grundsätzlich kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Flottenzusammensetzung im näheren Umland von München annähernd vergleichbar ist mit der des Stadtgebiets München und sich dadurch ähnliche Prozentsätze bei den Betroffenheiten ergeben. Gleichwohl kommen weitere Betroffenheiten durch Verkehre aus dem weiteren Umland und mit dem Durchgangsverkehr hinzu.

Tabelle 12: Betroffenzahlen (Stand 31.01.2024)

Diesel-KFZ, zugelassen in:	Streckenfahrverbotsabschnitt Landshuter Allee		Umweltzone (inkl. Landshuter Allee)		Gesamtes Stadtgebiet (inkl. Umweltzone)	
	PKW	LKW	PKW	LKW	PKW	LKW
Euro 0	0	0	18	20	39	51
Euro 1		1	28	99	107	339
Euro 2	2	1	258	259	816	825
Euro 3	7	14	1.490	808	5.361	2.961
Euro 4	36	0	5.222	176	18.353	795
Euro 5	64	12	11.243	1.594	44.271	7.856
Euro 6	145	21	29.997	11.467	109.779	28.302
Gesamt	254	49	48.256	14.423	178.726	41.129
absolut	303		62.679		219.855	
davon:						
Euro 4 + schlechter	45	16	7.016	1.362	24.676	4.971
Gesamt (absolut)	61		8.378		29.647	
in Prozent (in Bezug zur gesamstädtischen Dieselflotte)	0,03%		4%		13%	
Euro 5 + schlechter	109	28	18.259	2.956	68.947	12.827
Gesamt (absolut)	137		21.215		81.774	
in Prozent (in Bezug zur gesamstädtischen Dieselflotte)	0,06%		10%		37%	
Streckenbezogene Zufahrtsbeschränkung (Landshuter Allee)						
Betroffenzahl (absolut)*	81.637					
Betroffenzahl (prozentual, bezogen auf die gesamstädtische Diesel- Flotte)	37%					
Zufahrtsbeschränkung Umweltzone (Stufe 2 insgesamt)						
Betroffenzahl (absolut)**	60.559					
Betroffenzahl (prozentual, bezogen auf die gesamstädtische Diesel- Flotte)	28%					
Zufahrtseinschränkung Umweltzone (Im Vergleich zu Stufe 1 zusätzliche Betroffenheiten durch Stufe 2)						
Betroffenzahl (absolut)***	39.290					
Betroffenzahl (prozentual, bezogen auf die gesamstädtische Diesel- Flotte)	18%					

* Differenz zwischen den im gesamten Stadtgebiet zugelassenen Diesel-KFZ der Schadstoffklasse Euro 5 und schlechter abzgl. der im Streckenabschnitt zugelassenen.

** Differenz zwischen der im gesamten im Stadtgebiet zugelassenen Diesel-KFZ der Schadstoffklasse Euro 5 und schlechter abzgl. der in der Umweltzone zugelassenen.

*** Zusätzliche Betroffenheit als Differenz der insgesamt mit Stufe 2 betroffene Diesel-KFZ der Schadstoffklasse Euro 5 und schlechter und der bereits in Stufe 1 betroffenen Diesel-KfZ der Schadstoffklassen Euro 4 und schlechter

Fazit

Hinsichtlich der absoluten Anzahl betroffener Diesel-Kfz (Bezugsgröße „Absolute Betroffenzahl“), die nicht mehr in die von der Zufahrtsbeschränkung betroffene Verbotzone einfahren dürfen, liegt eine höhere Betroffenheit bei der streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung (Diesel Euro 5/V und schlechter) entlang der Landshuter Allee in Kombination mit Stufe 1 vor als bei der Aktivierung Stufe 2 zonal (Diesel Euro 5 / V und schlechter). Rückt man die vom Fahrverbot bezogene Streckenlänge bzw. vom Fahrverbot bezogene Fläche in den Fokus (Bezugsgröße „Flächenbezug“), so schneidet die Aktivierung Stufe 2 zonal im Vergleich schlechter ab.

7.3. Abwägung der Handlungsoptionen

7.3.1. Einführung Durchfahrtsbeschränkung für Diesel Euro 5/V entlang der Landshuter Allee in Kombination mit Stufe 1

Um dem Klarheits-/ Sichtbarkeitsgrundsatz bei der Beschilderung sowie der Eindeutigkeit der geltenden Regeln zu entsprechen, ist es notwendig, zunächst für den betroffenen Streckenabschnitt das zonale Fahrverbot vollständig aufzuheben und eine Neuordnung des streckenbezogenen Fahrverbotes auch für die von Stufe 1 betroffenen PKW durchzuführen (siehe auch Abbildung 3 auf Seite 32).

Bei der Festlegung des Streckenabschnitts Landshuter Allee, Einmündung BAB A96 bis Georg-Brauchle-Ring wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

- Knotenpunkte am jeweiligen Beginn sollten durch die zu erwartenden Umleitungsverkehre (Abbiegeströme) nicht überlastet werden; Der Knotenpunkt Georg-Brauchle-Ring / Landshuter Allee als auch der Anschluss der A96 an den Mittleren Ring sind planfreie Knotenpunkte, es sind keine Überlastungen von Lichtsignalanlagen zu erwarten.
- Beginn und Ende des Streckenabschnitts sind so gewählt, dass kleinräumige Umfahrungen im nachgeordneten Netz nach Möglichkeit vermieden werden.
- Auf das Durchfahrtsverbot muss frühzeitig hingewiesen werden, so dass gewährleistet ist, dass sich Ausweichverkehre auf einen größeren Netzbereich verteilen können.
- Die geringere Wahrscheinlichkeit der (vorsätzlichen) Missachtung eines Durchfahrtsverbotes auf einem längeren Streckenabschnitt gegenüber einem kürzeren Streckenabschnitt

Betroffenheit

Für die Umsetzung dieser Maßnahme als Alternative zur Umsetzung der zonalen Stufe 2 spricht der geringere Umgriff der zusätzlichen Beschränkung für Diesel-Fahrzeuge der Euronormen 5/V und schlechter. Die zusätzliche Beschränkung wird ausschließlich dort umgesetzt, wo aktuell im Jahr 2023 noch eine Grenzwertüberschreitung in der Umweltzone gemessen wird, nämlich im Streckenabschnitt der Landshuter Allee. Folglich liegt auch nur eine auf die Streckenlänge bezogene geringere zusätzliche Betroffenheit von Fahrzeugnutzenden bei Umsetzung dieser Maßnahme vor. Hinsichtlich der Betroffenheiten stellt diese Handlungsoption augenscheinlich den milderen Eingriff in die Rechte der betroffenen Fahrzeugnutzenden dar.

Allerdings bleibt in dieser Betrachtung unberücksichtigt, dass diejenigen Fahrzeuge die aktuell und auch im Falle einer Aktivierung der Maßnahmenstufe 2 vom bestehenden Ausnahmekonzept erfasst sind, durch das streckenbezogene Fahrverbot insofern gegenüber der Einführung der Maßnahmenstufe 2 schlechter gestellt sind, als sie den Streckenabschnitt dann - bis auf wenige Ausnahmen - gar nicht befahren dürften. Dies betrifft neben den Anwohner*innen der Umweltzone auch den Wirtschaftsverkehr (u.a. soziale Dienste, Handwerker*innen, „Schichtdienstleistende“).

Demzufolge steigen die Betroffenheiten bei den Autofahrer*innen, die im Moment von Ausnahmeregelungen innerhalb der Umweltzone profitieren. Mit Bezugnahme auf die insgesamt Betroffenheit, die nicht mehr in den vom Fahrverbot betroffenen Streckenabschnitt der Landshuter Allee einfahren dürfen, liegt somit eine insgesamt im Vergleich zur Stufe 2 höhere Betroffenheit vor (vgl. Kap 7.2).

Zeitlicher Umsetzungshorizont und Wirkdauer der Maßnahme

Zunächst dauert es im Hinblick auf das gerichtlich angeordnete Zügigkeitsgebot zur Umsetzung von Maßnahmen deutlich länger, die Maßnahme umzusetzen (siehe „Beschilderung“, weiter unten). Nach dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung zur erneuten Anpassung der 8. Fortschreibung notwendig. Ein finaler Beschluss zur Inkraftsetzung wäre daher frühestens am 04. Juli 2024 möglich. Unter Berücksichtigung des für die Beschilderung erforderlichen Zeitraums ergibt sich eine Verzögerung des Starts der Maßnahme bis voraussichtlich Herbst 2024.

Da die gutachterliche Prognose davon ausgeht, dass die Maßnahme das gesamte Jahr in Kraft gesetzt ist und unter dieser Annahme ein Jahresmittelwert zwischen 38 und 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert wird, ist eine Grenzwerteinhaltung im Jahr 2024 durch die Einführung eines streckenbezogenen Fahrverbots eher unwahrscheinlich. Würde diese Variante umgesetzt werden, bestünde demnach weiterhin das Risiko, dass gegen das vom BayVGH geforderte Zügigkeitsgebot und das Gebot der sicheren Grenzwerteinhaltung in 2024 verstoßen wird.

Beschilderung

Folgende Beschilderung wäre erforderlich:

1. Die Umweltzone für den Abschnitt des Streckenfahrverbotes ist per Beschilderung aufzuheben (siehe Abbildung 1)
2. Direkt nach der Aufhebung der Umweltzone ist die streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung (Euro 5 und schlechter) zu beschildern (Abbildung 2)

Abbildung 1: Aufhebung Umweltzone



*Abbildung 2:
Beschilderung Streckenfahrverbot
Landshuter Allee mit Ausnahmeregelung
für Lieferverkehr und Anwohner per
Beschilderung*



Mit dem Verkehrszeichen 251 StVO („Verbot für Kraftwagen“) ergibt sich grundsätzlich ein optischer Unterschied im Vergleich zur Beschilderung der Umweltzone mit Zeichen 270.1 StVO. Die Zusatzbeschilderung ist sowohl bei der Umweltzone als auch dem Streckenfahrverbot sehr ähnlich. Die Beschilderungskombination aus Aufhebung der Umweltzone und Erlass eines streckenbezogenen Fahrverbots könnte infolgedessen mitunter nicht von allen Verkehrsteilnehmer*innen auf Anhieb verstanden werden. Dem wird im Falle der Umsetzung eines Streckenfahrverbots mit einer entsprechenden Vorhinweisbeschilderung begegnet.

Bei dem streckenbezogenen Fahrverbot müssten aus Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten grundsätzlich auch der betroffene Lieferverkehr und die betroffenen Anwohner*innen von der streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung ausgenommen werden. In der Beschilderung würde dies – ähnlich wie bei der Umweltzonenregelung auch – durch ein Zusatzzeichen „Diesel (außer Lieferverkehr und Anwohner Landshuter Allee) erst ab Euro 6/VI frei“ festgelegt werden (siehe Abbildung 2 oben sowie Abbildung 3 auf Seite 32).

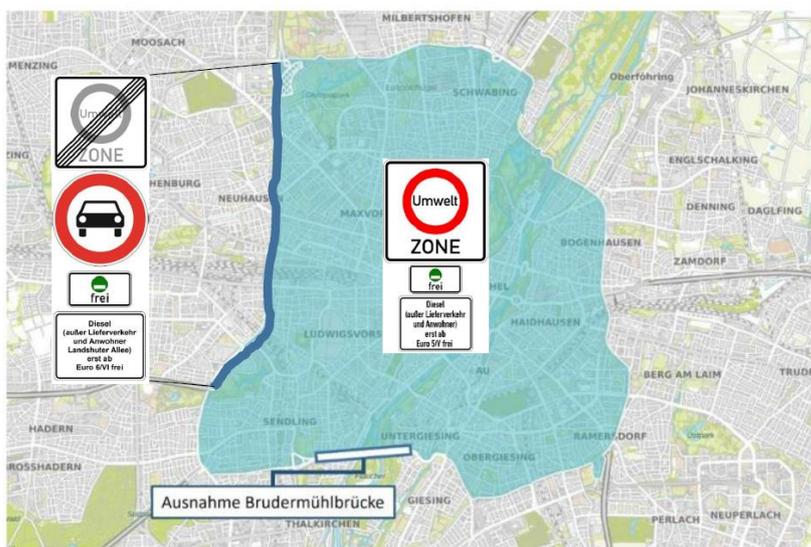
Die Bezeichnung „Lieferverkehr und Anwohner“ würde sich jedoch auf unterschiedliche Bereiche beziehen: In der Regelung für die erweiterte Umweltzone (Stufe 1 des Dieselfahrverbots, ohne betroffenen Abschnitt der Landshuter Allee) ist es ausreichend, Anwohner*in der erweiterten Umweltzone zu sein oder dass dort das Lieferziel oder der Abholort liegt. Beim streckenbezogenen Fahrverbot sind hingegen ausschließlich die Anwohner*innen des vom Fahrverbot betroffenen Streckenabschnittes oder derjenige Lieferverkehr, der in diesem Streckenabschnitt sein Lieferziel bzw. seinen Abholort hat, vom Fahrverbot ausgenommen. Aus diesem Grund würde zur besseren Verständlichkeit bei einem Streckenfahrverbot der Zusatz „Landshuter Allee“ ergänzt.

Ohne sich im Vorfeld eingehend mit den Regelungen der aktuellen Umweltzone befasst zu haben, ist es bereits jetzt für die Vorbeifahrenden herausfordernd die Beschilderungsinhalte zu erfassen. Die Unterschiede in der Beschilderung für eine weitere ähnlich gelagerte aber inhaltlich doch andere Regelung mit einem zusätzlichen

Streckenfahrverbot zu erfassen, zu verstehen und sich im Übrigen auch noch danach zu richten, wird die Anforderungen an die Verkehrsteilnehmenden nochmals deutlich erhöhen. Die zusätzlich erforderliche Beschilderung wäre der Verständlichkeit im Hinblick auf den „Schilderwald“ generell nicht zuträglich.

Die erforderliche Beschilderung führt zudem zu einer Vielzahl neu zu beschaffender Schilder. Insgesamt sind 351 Schilder neu zu beschaffen. Für die Beschilderung incl. Montage würden Kosten in Höhe von 75.000 € anfallen. Aufgrund der erforderlichen Öffentlichkeitsbeteiligung und notwendigen Schilderbeschaffung ist für dieses Szenario ein Umsetzungshorizont nicht vor dem Herbst 2024 möglich. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bereits auf der Autobahn A96 Hinweisschilder auf die streckenbezogene Zufahrtsbeschränkung aufgestellt werden müssen. Dazu bedarf es einer Abstimmung mit der Autobahn GmbH in deren Zuständigkeitsbereich diese Beschilderung liegt. Bis zur Aufstellung durch die Autobahn GmbH ist voraussichtlich eine Vorlaufzeit von ca. einem Jahr einzukalkulieren. In der Zwischenzeit ist aufgrund der fehlenden frühzeitigen Vorhinweisschilder wohl eine niedrigere Befolgungsrate zu erwarten.

Abbildung 3: Beschilderungskonzept für die Kombination eines streckenbezogenen Dieselfahrverbotes für Euro 5/V und schlechter in Verbindung mit Stufe 1 der Umweltzone



Legende:

- Um den mittleren Ring erweitert Umweltzone (derzeit: Zufahrtsbeschränkung für Diesel-Euro 4/VI und schlechter gemäß Stufe 1), Ausnahmen per Beschilderung für Anwohner*innen der Umweltzone und Lieferverkehr mit Lieferziel / Abholort in Umweltzone
- von der Umweltzone ausgenommener Streckenabschnitt der Landshuter Allee mit gesondertem Streckenfahrverbot für Diesel-Euro 5/V und schlechter. Von diesem streckenbezogenen Fahrverbot sind nur Anwohner*innen des betroffenen Streckenabschnittes der Landshuter Allee und Lieferverkehr mit Lieferziel / Abholort in diesem Streckenabschnitt per Beschilderung ausgenommen.

Ein alternativ denkbare Beschilderungskonzept schließt eine Ausnahmeregelung für die Anwohner*innen des vom Fahrverbot betroffenen Streckenabschnittes und den Lieferverkehr mit Lieferziel in diesem Abschnitt generell aus. Diese Beschilderung könnte vom vorbeifahrenden Verkehrsteilnehmenden vermutlich leichter zu verstehen und dementsprechend zu befolgen sein, entspricht jedoch nicht dem Stadtratswillen, der in der Aufhebung der Stufe 3 in der Anpassung der 8. Fortschreibung zum Ausdruck kam.

Ausweichverkehre

Eine zusätzlich zur Stufe 1 eingerichtetes streckenbezogenes Durchfahrtsverbot für Diesel Euro 5/V und schlechter an der Landshuter Allee lässt konzeptionell Ausweichverkehre sowohl innerhalb als auch außerhalb der erweiterten Umweltzone zu. Gegenüber der aktuell aktivierten Zufahrtbeschränkung Stufe 1 kommt es entsprechend zu einem erhöhten Ausweichverkehr sowohl auf die bereits bekannten Verlagerungsstrecken (Verkehrsachse Frankfurter Ring - Wintrichring - Fürstenrieder Straße - Boschetsrieder Straße) aber auch zusätzlich in die erweiterte Umweltzone. Aufgrund dieser zusätzlichen Verkehre ist mit negativen Auswirkungen auf den dortigen Verkehrsablauf zu rechnen und die Anzahl von verkehrssicherheitsrelevanten Konfliktsituationen steigt. Insbesondere sind auch Beeinträchtigungen des ÖPNV zu erwarten, wodurch aufgrund von Verkehrsstörungen die Fahrpläne nicht eingehalten werden können.

Bezüglich der Verkehrsverlagerungen auf die Fürstenrieder Straße wird seitens des Mobilitätsreferats auf die Bauarbeiten zur Tram Westtangente hingewiesen.

Die im Bereich der maßgeblichen Ausweichstrecke vorhandene Baustelle Tram Westtangente ruft zusätzliche verkehrliche Einschränkungen hervor, die dazu führen, dass Fahrten von der Fürstenrieder Straße auf andere Alternativrouten verlagert werden. Dies gilt ebenfalls für die zusätzlichen Ausweichverkehre durch Einführung des streckenbezogenen Durchfahrtsverbotes. Es ist davon auszugehen, dass durch diese Einschränkung der Baustelle die resultierende Mehrbelastung durch Ausweichverkehre im Abschnitt der Tram Westtangente beeinflusst wird.

Schließlich widerspricht daher ein streckenbezogenes Fahrverbot der bisherigen Argumentation in der 8. Fortschreibung für die beschlossene stufenweise zonale Vorgehensweise. Genau aus dem triftigen Grund Ausweichverkehre in der Umweltzone zu vermeiden, wurde mit der 8. Fortschreibung ein zonales und kein streckenbezogenes Fahrverbot an Stellen mit vorliegender Überschreitung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes eingeführt.

7.3.2. Aktivierung Stufe 2 zonal – Diesel Euro 5 / V und schlechter

Zunächst ist anzuführen, dass die Umsetzung dieser Maßnahme die folgerichtige Vorgehensweise gemäß Anpassung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans bzw. gemäß dem Stufenplan der 8. Fortschreibung ist und damit die aktuelle Beschlusslage widerspiegelt. Die Anpassung der 8. Fortschreibung hat die Einführung der zonalen zweiten Stufe nur vorläufig ausgesetzt, aber nicht aufgehoben. Demgemäß wurden auch bereits vorsorgende Maßnahmen zur schnellen Umsetzung getroffen.

Betroffenheit

Entgegen der naheliegenden Annahme, dass bei der Umsetzung von Stufe 2 eine im Vergleich zum Streckenfahrverbot an der Landshuter Allee auch unter Beibehaltung des Ausnahmekonzeptes augenscheinlich höhere Betroffenheit vorläge, da Stufe 2 alle Euro 5/V Fahrzeughalter*innen betrifft, stellt sich dies bei genauerer Betrachtung anders dar (vgl. „Betroffenheit“ unter 7.2 und 7.3.1). Von den insgesamt ca. 52.000 Pkw und Lkw der Schadstoffklasse Diesel Euro 5/V, die im Stadtgebiet zugelassen sind, sind bereits ca. 13.000 Pkw und Lkw über die Anwohner-Regelung direkt ausgenommen. Proportional zur

steigenden Betroffenheit ist auch in diesem Fall von einer Zunahme der Anträge auf Einzelausnahmen im Kreisverwaltungsreferat auszugehen.

Hinsichtlich der absoluten Anzahl betroffener Diesel-Kfz, die nicht mehr in die von der Zufahrtsbeschränkung betroffene Verbotszone einfahren dürfen, löst die Inkraftsetzung der Stufe 2 eine geringere Betroffenheit aus als ein Streckenfahrverbot an der Landshuter Allee in Kombination mit Stufe 1. Hinsichtlich der von der Zufahrtsbeschränkung umfassten Fläche bzw. Streckenlänge schneidet die Inkraftsetzung der Stufe 2 im Vergleich dazu schlechter ab (vgl. Kapitel 7.2).

Zeitlicher Umsetzungshorizont und Wirkdauer der Maßnahme

Für die Aktivierung der zonalen Stufe 2 spricht, dass der Bayerische Verwaltungsgerichtshof eine schnelle und sichere Einhaltung der Grenzwerte angemahnt hat (Zügigkeitsgebot). Er hat insoweit darauf hingewiesen, dass dies mit der zonalen Stufe 2 im Gegensatz zu einem streckenbezogenen Fahrverbot ohne große zeitliche Verzögerung möglich sei, weil mit erstgenannter Variante keine nochmalige Beteiligung der Öffentlichkeit erforderlich wäre. Da der Öffentlichkeit bereits im Rahmen der 8. Fortschreibung sowie der Anpassung der 8. Fortschreibung die Gelegenheit gegeben worden war, im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung zu der Umsetzung der Stufe 2 Stellung zu beziehen und die vorgetragenen Einwände vor Inkraftsetzung der 8. Fortschreibung bzw. deren Anpassung abgewogen wurden, ist eine neuerliche Öffentlichkeitsbeteiligung für die Aktivierung der zonalen Stufe 2 nicht mehr erforderlich. Demzufolge kann eine Umsetzung der Stufe 2 schneller lufthygienische Wirkung entfalten als eine Erweiterung der Stufe 1 um eine streckenbezogene Zufahrtsbeschränkung für Diesel Euro 5/V an der Landshuter Allee.

Die Prognoseberechnungen unterstellen jeweils einen Start der Maßnahme zu Jahresbeginn. Die vom BayVGH in seiner Urteilsverkündung erhobenen Validitätszweifel an den Berechnungsergebnissen der Immissionsprognose bei einer demgegenüber verspäteten Maßnahmenumsetzung im laufenden Jahr kann mit Stufe 2 damit besser begegnet werden. Mit der Anpassung der Beschilderung Umweltzone /Dieselfahrverbot auf Stufe 2 kann direkt im Anschluss an die Beschlussfassung begonnen werden (siehe unten unter „Beschilderung“).

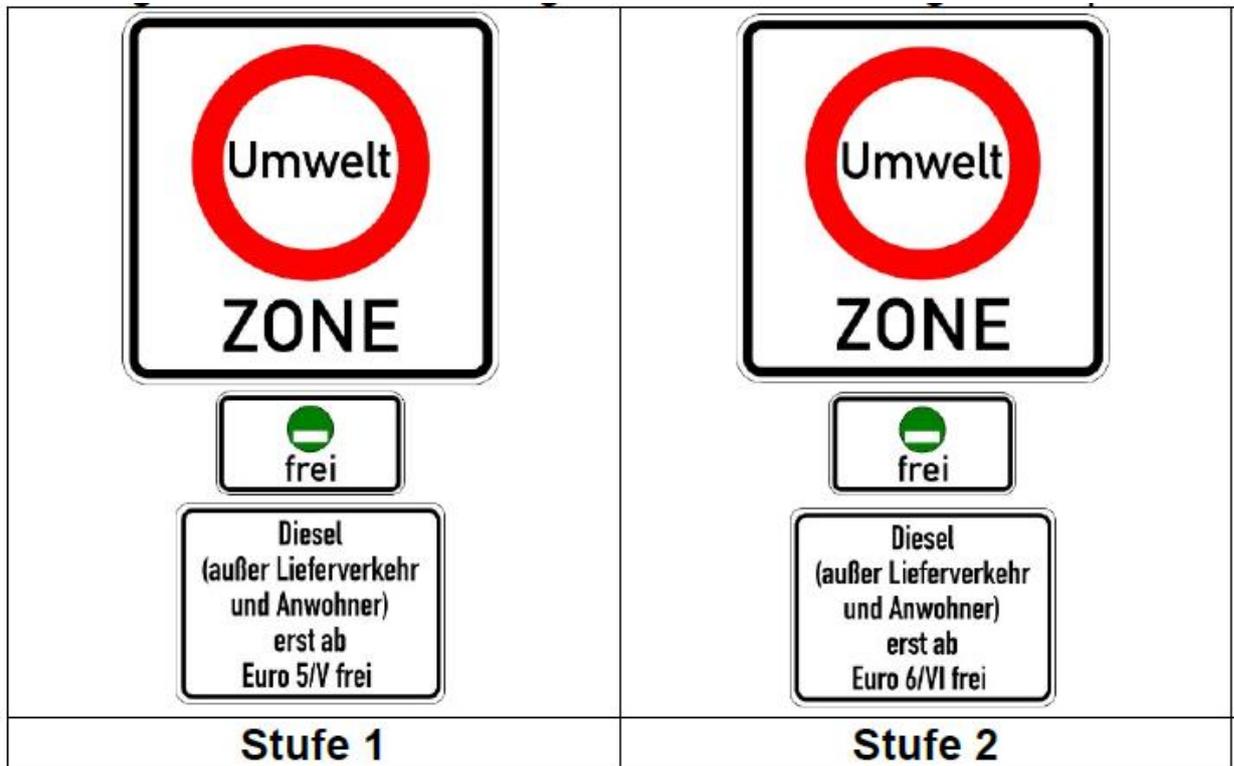
Die Maßnahme würde spätestens ab Mitte Juni 2024 greifen und somit knapp 7 Monate Wirksamkeit auf den relevanten, gemessenen Jahresmittelwert 2024 entfalten.

Bei einem streckenbezogenen Fahrverbot ist hingegen unter Berücksichtigung der erforderlichen Öffentlichkeitsbeteiligung mit einer Umsetzung der Beschilderung erst bis Herbst 2024 zu rechnen.

Beschilderung

Die schnelle Umsetzbarkeit der Stufe 2 ist beschilderungstechnisch wie folgt begründet: Auf der bestehenden Beschilderung der Stufe 1 ist bereits mit Platzhaltern eine Ergänzungsmöglichkeit vorgesehen, um die Beschilderung via Überklebung für Stufe 2 nutzbar zu machen (siehe Abbildung 5)Abbildung.

Abbildung 4: Vorgesehene Beschilderung Stufe 2, die durch Anpassung / Überkleben der bestehenden Beschilderung der Stufe 1 kurzfristig umgesetzt werden kann.



Für die Anpassung der Beschilderung ist somit ein Umsetzungszeitrahmen von 4 bis 6 Wochen anzuberaumen. Somit ist eine Anpassung der Beschilderung bis zum 14.06.2024 möglich.

Aufgrund der Beibehaltung der bestehenden Beschilderung entsteht zudem ein Kostenvorteil gegenüber anderen Handlungsoptionen. Es entsteht ausschließlich Arbeitsaufwand beim Mobilitätsreferat und beim Baureferat für die Schilderanpassung in städtischer Zuständigkeit.

Weiterhin ist die erforderliche Anpassung der Beschilderung an den Autobahnzufahrten in Form von Vorhinweistafeln durch die Autobahn GmbH schneller umsetzbar als bei der streckenbezogenen Zufahrtsbeschränkung, da diese Beschilderung grundsätzlich bereits mit der Autobahn GmbH abgestimmt ist. Die Übergangszeit mit fehlenden frühzeitigen Vorhinweisschildern auf der Autobahn ist demzufolge kürzer als beim streckenbezogenen Fahrverbot in Kombination mit Stufe 1.

Die Stufe 2 könnte somit auch unter Beachtung der Beschilderung sehr schnell umgesetzt werden.

Ausnahmekonzept

Bisher hat im Abwägungsprozess das Argument der Sozialverträglichkeit eine große Rolle gespielt. Bei der Umsetzung der Stufe 2 kann das bestehende Ausnahmekonzept für Anwohner*innen und Lieferverkehr, soziale Dienste, Handwerker*innen,

„Schichtdienstleistende“ etc. weiterhin beibehalten werden. Mit einer Zunahme der Anträge auf Einzelausnahmen im Kreisverwaltungsreferat ist zu rechnen.

Ausweichverkehre

Bei Aktivierung der zonalen Stufe 2 kommt es zu zusätzlichen Verkehren im Wesentlichen auf die bereits in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans vom Dezember 2022 beschriebenen Verkehrsachse „Frankfurter Ring - Wintrichring - Fürstenrieder Straße - Boschetsrieder Straße“. Die Erweiterung der zonalen Beschränkung führt dazu, dass Ausweichverkehre weiterhin nur außerhalb der erweiterten Umweltzone entstehen, die Umweltzone selbst wird verkehrlich entlastet.

Bezüglich der Verkehrsverlagerungen auf die Fürstenrieder Straße wird seitens des Mobilitätsreferats auf die Bauarbeiten zur Tram Westtangente hingewiesen. Die Baustelle Tram Westtangente ruft zusätzliche verkehrliche Einschränkungen auf der maßgeblichen Ausweichroute hervor. Sowohl der ursprüngliche Verkehr als auch die durch die Aktivierung von Stufe 2 hervorgerufenen zusätzlichen Ausweichverkehre, wird sich aufgrund der Einschränkungen durch die Baustelle auf andere Alternativrouten verlagern. Es ist daher davon auszugehen, dass die resultierende Mehrbelastung durch Ausweichverkehre im Abschnitt der Tram Westtangente beeinflusst wird.

7.3.3 Zusammenfassende Gegenüberstellung der beiden Handlungsoptionen

In der folgenden *Tabelle 13* werden die beiden Handlungsoptionen zusammenfassend gegenübergestellt.

Tabelle 13: Gegenüberstellung der Handlungsoptionen

	Durchfahrtsbeschränkung für Diesel Euro 5/V entlang der Landshuter Allee in Kombination mit Stufe 1		Aktivierung Stufe 2	
Betroffenheit / Ausnahmekonzept	Wenig zusätzlich Betroffene in Bezug auf die gesamtstädtischen Diesel-Kfz	+	Augenscheinlich hohe Betroffenheit in Bezug auf die gesamtstädtischen Diesel-Kfz	-
	Betroffenheiten steigen aber bei den Autofahrer*innen, die im Moment von Ausnahmeregelungen innerhalb der Umweltzone profitieren (Anwohner*innen der Umweltzone, Lieferverkehr mit Ziel und Abholort in der Umweltzone, soziale Dienste, Schichtdienstleistende Soziale Dienste, Handwerker*innen u.a.)	-	Ausnahmeregelungen nach Allgemeinverfügung (z.B. Soziale Dienste, Schichtdienstleistende, Handwerkerfahrzeuge) bleiben bestehen.	+
	Folglich: Hinsichtlich <u>absoluter Anzahl betroffener Diesel-Kfz</u> , die nicht mehr in den von der Zufahrtsbeschränkung betroffenen Umgriff einfahren dürfen, liegt eine vergleichsweise hohe Betroffenheit vor	-	Hinsichtlich <u>absoluter Anzahl betroffener Diesel-Kfz</u> , die nicht mehr in den von der Zufahrtsbeschränkung betroffenen Umgriff einfahren dürfen liegt im Vergleich eine niedrige Betroffenheit vor	+
	In Bezug auf die <u>von der Zufahrtsbeschränkung betroffene Streckenlänge bzw. Fläche</u> liegt eine im Vergleich niedrigere Betroffenheit vor.	+	In Bezug auf die <u>von der Zufahrtsbeschränkung betroffene Streckenlänge bzw. Fläche</u> liegt eine im Vergleich hohe Betroffenheit vor.	-
Wirkdauer der Maßnahme	Frühestens ab Herbst 2024, somit längstens 4 Monate in 2024	-	Spätestens ab 14. Juni 2024 somit knapp 7 Monate in 2024	+

Nach Abwägung der oben genannten Argumente ist aus fachlicher Sicht die Inkraftsetzung der Stufe 2 die geeignetere Maßnahme, um so den seitens des BayVGH vorgegebenen schnellstmögliche Grenzwerteinhaltung an allen Hotspots des Mittleren Rings zu entsprechen. Dem Zügigkeitsgebot kommt insbesondere deshalb eine besondere Bedeutung zu, als dass die Grenzwerte bereits seit 2010 einzuhalten sind.

7.3.4 Verhältnismäßigkeit der Umsetzung der Stufe 2

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat in der Begründung der Entscheidung am 21.03.2024 hervorgehoben, dass bei der Frage der Verhältnismäßigkeit von Dieselfahrverboten insbesondere die bisherige Dauer der Überschreitung, das Gebot der Zügigkeit als auch das Gebot der sicheren Einhaltung zu beachten seien.

Der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid gemäß § 3 der 39. BImSchV dem Schutz der grundrechtlich verbürgten menschlichen Gesundheit. Der seit 2010 einzuhaltende Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid wird an der Landshuter Allee immer noch nicht eingehalten, was für die Anwohner*innen, wie bereits auf Seite 2 dargestellt, gesundheitsschädliche Effekte, insbesondere für vulnerable Gruppen wie Kinder, Schwangere, ältere Menschen oder vorerkrankte Personen hat bzw. haben kann. Gesundheitliche Folgen einer erhöhten Stickstoffdioxid-Konzentration können beispielsweise negative Auswirkungen auf die Lungenfunktion, das Herz-Kreislauf-System oder die fetale Entwicklung sein und damit zu einer erhöhten Sterblichkeit in der Bevölkerung führen und Gesundheitskosten deutlich erhöhen. Eine weitere Verzögerung der Einhaltung der Grenzwerte bis zum Jahr 2025 ist daher nicht hinnehmbar. Vor diesem Hintergrund überwiegt im Rahmen der Abwägung zwischen dem Recht auf körperliche Unversehrtheit der Anwohner*innen und dem Eigentumsrecht der Diesel-Euro 5/V-Halter*innen aufgrund der langwierigen Überschreitung des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid das Recht auf körperliche Unversehrtheit der Anwohner*innen und es ist eine schnellstmögliche Einhaltung des Grenzwertes durch die Einführung der Stufe 2 zu gewährleisten.

Zwar hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung aus dem Jahre 2020 angenommen, dass im Jahr nach Inkrafttreten des Luftreinhalteplans noch geringe Überschreitungen von $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ unter Umständen hingenommen werden können. Dies gilt jedoch nur, wenn im Folgejahr mit einer deutlichen Unterschreitung zu rechnen ist. Tabelle 8 zeigt, dass im Jahr 2025 noch nicht sicher mit einer Unterschreitung des Grenzwertes gerechnet werden kann, da im Szenario mit 90 % Ausnahmeverfahren nur mit zentraler Stufe 1 noch immer der Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erreicht wird.

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) ist gleichfalls bei seiner Entscheidung vom 21.03.2024 davon ausgegangen, dass Stufe 1 noch nicht ausreicht und dass die zonale Stufe 2 den sichersten und schnellsten Weg zur Grenzwerteinhaltung darstellt.

Zwar stellt das streckenbezogene Fahrverbot das mildere Mittel dar. Dennoch gebietet der

Verhältnismäßigkeitsgrundsatz lediglich diejenigen milderer Mittel anzuwenden, mit denen das Ziel genauso wirksam erreicht werden kann. Hinsichtlich der Wirksamkeitsprognose der unterschiedlichen Varianten gesteht der BayVGH der Landeshauptstadt München einen Spielraum zu, wobei er eine gewisse Präferenz für das zonale Fahrverbot erkennen lässt. Aus den oben in Kapitel 7.3.2 dargestellten verkehrstechnischen und verkehrsplanerischen Gründen bestehen indessen Zweifel an der Umsetzbarkeit und zügigen Wirksamkeit des streckenbezogenen Fahrverbotes. Aus diesem Grund wird dieses nicht als vom Übermaßgebot vorgegebenes milderes Mittel angesehen.

Bei Aktivierung von Stufe 2 werden im Vergleich zur Ausweisung eines streckenbezogenen Fahrverbotes auf der Landshuter Allee zwar höhere Verkehrsverlagerungen auf die Ausweichstrecken im Stadtgebiet hervorgerufen, diese zusätzlichen Verkehre betreffen jedoch nur Streckenabschnitte außerhalb der Umweltzone. Das streckenbezogene Fahrverbot widerspricht der bisherigen Zielstellung die Umweltzone von zusätzlichen Verkehren freizuhalten, weswegen den vom streckenbezogenen Fahrverbot in Kombination mit Stufe 1 ausgelöste Verlagerungsverkehre in die Umweltzone eine hohe negative Gewichtung zukommt.

Obwohl von Stufe 2 zusätzlich mehrere zehntausend Kfz betroffen sein werden, wird die Verhältnismäßigkeit durch das Ausnahmekonzept (Einzelausnahmen und Allgemeinverfügung) und die Ausnahme für Anwohner und Lieferverkehr erreicht. In Einzelfällen kann die Ausweitung des Dieselfahrverbotes zwar für die Eigentümer der Fahrzeuge bedeuten, dass sie diese nur noch eingeschränkt benutzen können, was faktisch zu einem Verkaufszwang führen kann. Gleichwohl ist der Grenzwert bereits seit über 13 Jahren einzuhalten, so dass Käufer von betroffenen Fahrzeugen mit derartigen Fahrverboten seit langem rechnen mussten. Es ist zwar nicht zu verkennen, dass ein faktischer Verkaufszwang einen erheblichen Grundrechtseingriff in das Eigentumsgrundrecht darstellt, gleichwohl ist auf der anderen Seite die menschliche Gesundheit als Schutzgut höher zu gewichten. Obgleich der Grenzwert durch die 2. Stufe unter Umständen nur für einen überschaubaren Zeitraum früher eingehalten wird als ohne 2. Stufe, ist dies wegen des Vorrangs des Gesundheitsschutzes gerechtfertigt und zur sicheren Einhaltung des Grenzwertes geboten.

8. Vollzugskonzept

Das zuständige Kreisverwaltungsreferat teilt hierzu mit:

„Das ganzjährige zonale Dieselfahrverbot kann die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) im Rahmen des ruhenden Verkehrs (Parkraumüberwachung) kontrollieren. Entsprechend ahndet die KVÜ seit dem 20.02.2023 Dieselfahrzeuge, welche die Diesel-Abgasnorm Euro 5 nicht erfüllen, innerhalb der Umweltzone. Die Überprüfung findet in Zusammenarbeit mit der KFZ-Zulassungsstelle statt. Liegt ein Verdacht auf Verstoß gegen das Dieselfahrverbot vor, erhält die KVÜ seitens der Zulassungsstelle eine Auskunft darüber, welche Abgasnorm das jeweilige KFZ einhält. Ein Verstoß gegen das Dieselfahrverbot wird nach dem derzeit gültigen Bußgeldkatalog mit 100 Euro geahndet. Die Kontrollen des zonalen Fahrverbotes wird die KVÜ selbstverständlich weiterhin

unverändert durchführen.

Auch eine Ahndung dieses Verstoßes im Rahmen von Geschwindigkeitskontrollen ist im Bereich der Zuständigkeit der KVÜ (Tempo 30-Zonen und -Strecken) rechtlich möglich; die Umsetzung dieser Maßnahme wird derzeit geprüft. In dem Zusammenhang sei bereits jetzt darauf hingewiesen, dass eine stichprobenartige Überprüfung der Verstöße gegen das zonale Fahrverbot mit mobilen Geräten vom Gesetzgeber ausdrücklich vorgesehen und damit auch rechtlich zulässig ist (§63c StVG). Insofern begegnet die Kontrolle des Verbots mit mobilen Blitz-Geräten im Rahmen der Geschwindigkeitskontrollen keinen durchgreifenden (datenschutz)-rechtlichen Bedenken.

Eine Überwachung oder (automatisierte) Kennzeichenerfassung mit permanent installierten Blitz-Geräten (sog. stationären Anlagen) ist hingegen aufgrund der derzeitigen Rechtslage nicht möglich – selbst wenn die Anlagen primär die Geschwindigkeitsverstöße erfassen sollten.

Im sog. Hauptstraßennetz – insbesondere auch auf dem Mittleren Ring und der Landshuter Allee – werden wir das punktuell hierfür zuständige Polizeipräsidium München bitten, entsprechende polizeiliche Kontrollen durchzuführen.“

Ergänzend sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass sich der Münchner Stadtrat in seinen Beschlüssen vom 25.01.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383) und vom 24.01.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10628) dafür ausgesprochen hat, das erfolgreiche Instrument der Umweltzone um neue Plaketten (Stichwort „blaue Plakette“) weiter zu entwickeln und die dafür notwendige Rechtsgrundlage vom Bund einzufordern, um auf diesem Weg eine bessere Handhabe hinsichtlich einer Überprüfbarkeit von Zufahrtsbeschränkungen zu erlangen. Diesem Wunsch ist die Bundesregierung bislang nicht gefolgt.

9. Ausblick: neue EU-Luftqualitätsrichtlinie

Die Unterhändler von Europaparlament und Mitgliedstaaten haben sich am 20.02.2024 geeinigt und dem Vorschlag der EU der Novellierung der EU-Luftqualitätsrichtlinie zugestimmt. Ab 2030 werden unter anderem die Grenzwerte für Feinstaub (PM_{2,5} und PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) deutlich verschärft werden. Die finale Zustimmung des Europaparlaments und -rats steht zum Zeitpunkt der Erstellung der Beschlussvorlage noch aus.

Für Stickstoffdioxid gilt dann ab dem Jahr 2030 ein strengerer Jahresmittelgrenzwert von 20 µg/m³, bisher liegt dieser bei 40 µg/m³. Von den fünf amtlichen LÜB-Messstationen des Landesamtes für Umwelt Bayern überschreiten laut der vorläufigen Jahreskurzauswertung für das Kalenderjahr 2023 die Messstationen am Stachus mit 28 µg/m³ und die Landshuter Allee mit 45 µg/m³ den voraussichtlich künftig gültigen Grenzwert für Stickstoffdioxid. Von den 52 Stickstoffdioxid-Passivsammlern im Stadtgebiet München lag bei 27 im Jahr 2023 der Jahresmittelwert über 20 µg/m³, d.h. an ca. 52 % der Messstellen wird der voraussichtlich verschärfte Jahresmittelgrenzwert von 20 µg/m³ derzeit noch überschritten.

Tabelle 14 aktuell gültige und ab 2030 geplante Jahresmittelgrenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid

	Jahresmittelgrenzwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	
	Aktuell	Voraussichtlich ab 2030
Feinstaub PM _{2,5}	25	10
Feinstaub PM ₁₀	40	20
Stickstoffdioxid NO ₂	40	20

Tabelle 15 aktuell gültige und ab 2030 geplante Tagesmittelgrenzwerte sowie Anzahl der zulässigen Überschreitungshäufigkeiten für Feinstaub und Stickstoffdioxid

	Tagesmittelgrenzwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ / zulässige Überschreitungshäufigkeit	
	Aktuell	Voraussichtlich ab 2030
Feinstaub PM _{2,5}	n.n.*	25 / 18
Feinstaub PM ₁₀	50 / 35	45 / 18
Stickstoffdioxid NO ₂	n.n.	50 / 18

*n.n.: hierfür bestehen aktuell keine gesetzlichen Vorgaben.

Für Feinstaub PM_{2,5} wurde der Jahresmittelgrenzwert von 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ auf 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ herabgesetzt. Für die Feinstaubfraktion PM₁₀ wird der Jahresmittelgrenzwert von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^2$ auf 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ herabgesetzt. Die reduzierten Werte wurden an den LÜB-Messstationen im Jahr 2023 eingehalten.

Der geforderte Grenzwert für Stickstoffdioxid stellt demnach weiterhin eine große Herausforderung dar. Um den reduzierten Jahresmittelgrenzwert ab 2030 einhalten zu können, reichen die kommunalen Werkzeuge zur Luftreinhaltung, die lediglich lokale Emissionsquellen regulieren können, allein nicht aus. Hier müssen EU, Bund und Länder in die Verantwortung genommen werden, um die Hintergrundbelastung zu reduzieren und neue Möglichkeiten für kommunale Maßnahmen zu schaffen.

10. Fazit und Handlungsempfehlung

Aufgrund der anhaltenden Überschreitung des seit 2010 gültigen Grenzwerts für Stickstoffdioxid an der Landshuter Allee, die im Jahr 2023 bei 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ lag, ist im Sinne des Zügigkeitsgebots des § 47 Abs. 1 Satz 2 BImSchG zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV, die Einführung der Stufe 2 aus fachlicher Sicht und zum Schutz der menschlichen Gesundheit erforderlich.

Die Einführung der Stufe 2 folgt der Beschlusslage zur Anpassung der 8. Fortschreibung des Luftreinhaltplans, welche zunächst nur die Aussetzung der 2. Stufe vorgesehen hat. Parallel wird als weitere Maßnahme an der Moosacher Straße eine Optimierung der Lichtsignalsteuerung empfohlen, um auch an der Moosacher Straße den Stickstoffdioxid-Grenzwert schnellstmöglich einzuhalten.

Die Kombination der vorgeschlagenen Maßnahmen führt zur schnellstmöglichen Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes im gesamten Stadtgebiet, insbesondere unter

Berücksichtigung der für die Maßnahmenumsetzung erforderlichen Vorlaufzeiten. Für die Maßnahmenumsetzung ist keine zusätzliche neue Beschilderung erforderlich, da die Stufe 2 bereits bei der aktuellen Beschilderung für die Stufe 1 mittels Platzhalter mitgeplant wurde. Somit entsteht für die Anpassung der Beschilderung an Stufe 2 ausschließlich Arbeitsaufwand und die Gesamtkosten für die Umsetzung der Beschilderung für Stufe 2 können gering gehalten werden. Das im Zuge der Stufe 1 entwickelte Ausnahmekonzept bleibt unangetastet in Stufe 2 bestehen. Notwendige und nicht mit anderen Verkehrsmitteln durchführbare Fahrten sind im Ausnahmekonzept bereits berücksichtigt und können somit weiterhin durchgeführt werden, sofern die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV erfüllt sind. Dadurch wird ein verhältnismäßiges Vorgehen gewährleistet.

Die fachliche Einschätzung des RKU wird bestätigt durch das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes vom 21.03.2024, welche die Landeshauptstadt München zur zügigen Fortschreibung des Luftreinhalteplans unter Verbot von Dieselfahrzeugen Euro 5/V und schlechter verpflichtet hat.

Ferner führt die vorgeschlagene Lösung im Sinne der Verschärfung der EU-Luftqualitätsrichtlinie (Null-Schadstoff-Strategie bis 2050) zu einer Verbesserung der städtischen Luftqualität im gesamten innerstädtischen Bereich. Für Stickstoffdioxid gilt nach dem Richtlinienvorschlag ab dem Jahr 2030 ein strengerer Jahresmittelgrenzwert von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Bezogen auf den derzeit bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegenden Jahresmittelgrenzwert entspricht dies einer Halbierung (vgl. auch Kapitel 9). Die Auswertung der Weltgesundheitsorganisation zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Luftschadstoffen in der Außenluft sind eindeutig und belegen, dass erhöhte Konzentrationen von Luftschadstoffen eine Vielzahl von Krankheitsbildern wie zum Beispiel Asthma, Herz-Kreislauf-Erkrankungen etc. insbesondere bei vulnerablen Gruppen (Kinder, Vorerkrankte, Schwangere, Ältere Menschen) vermehrt verursachen und damit auch die Gesundheitskosten erhöhen. Die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt in ihren Leitlinien einen bei $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegenden Richtwert für den Jahresmittelwert.

Unabhängig davon erscheint es im Rahmen der Luftreinhalteplanung vertretbar, die derzeit gültige Stufe 1 für die Tunnelkette Süd-West am Mittleren Ring aufzuheben, da gemäß Immissionsprognose auch ohne Dieselfahrverbot in diesen Bereichen mit keinen Grenzwertüberschreitungen zu rechnen ist. Jedoch ist für diese Aufhebung eine Öffentlichkeitsbeteiligung nötig, weil wesentliche Teile der erweiterten Umweltzone aus dem Dieselfahrverbot herausgenommen werden. Vor diesem Hintergrund wird nach den nun vorliegenden Prognoseergebnissen empfohlen, gemäß dem Beschluss von 21.12.2022 in einem ersten Schritt auf die anderen Prozessbeteiligten zuzugehen und die Öffnung der Tunnelkette Südwest zu erörtern.

Ergänzende redaktionelle Anpassung des bestehenden Ausnahmekonzeptes
Voraussichtlich 2025 wird das Autoreise-Terminal, für dessen Anfahrt eine Ausnahme über die Allgemeinverfügung besteht, im Zuge des Baus der 2. Stammstrecke vom derzeitigen Standort am Ostbahnhof (Friedenstraße 17) zum Südbahnhof an der

Thalkirchner Straße (Sendling) verlegt. Dies macht eine redaktionelle Anpassung des Punkts 1.2., h. der Allgemeinverfügung erforderlich. Ein Stichtag für den geplanten Umzug und Details zu dessen Ablauf sind derzeit nicht bekannt.

11. Stadtratsanträge

Mit Antrag Nr. 20-26 / A 04717 (Anlage 5) hat die Fraktion ÖDP/München-Liste am 21.03.2024 folgendes beantragt:

„Bevor Ende April über das weitere Vorgehen zur Verbesserung der Luftqualität in München entschieden wird, wird ein Stadtrats-Hearing mit der Deutschen Umwelthilfe, den Stadtratsfraktionen und den zuständigen Referaten veranstaltet. Ziel ist es, über die nötigen Maßnahmen zu sprechen.“

Die in Kapitel 10 dieser Sitzungsvorlage empfohlene Handlungsempfehlung zur Umsetzung der Stufe 2 der zonalen Zufahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge folgt mit zeitlicher Verzögerung dem im Vergleich mit VCD / DUH ausgehandelten Stufenplan zum Dieselfahrverbot. Weiter entspricht die vorgeschlagene Vorgehensweise dem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes vom 21.03.2024, mit dem die Landeshauptstadt München dazu verurteilt wurde den Luftreinhalteplan München unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts fortzuschreiben. Die Rechtsauffassung des Gerichts wurde in den Ausführungen zur Begründung des Urteils vom Gericht erläutert. Es wird vor allem darauf hingewiesen, dass die bisherige Dauer der Überschreitung und die Höhe der Überschreitung Maßnahmen erfordern, die eine sichere Einhaltung des Grenzwertes gewährleisten. Nach den weiteren Ausführungen würde die Einführung der Stufe 2 im Gegensatz zu einem streckenbezogenen Fahrverbot diese Anforderung nach Auffassung des Gerichts wohl erfüllen. Abgesehen davon, dass ein Stadtrats-Hearing mit der DUH über diese vorgeschlagene Vorgehensweise keinen weiteren Erkenntnisgewinn zur derzeit erforderlichen weiteren Vorgehensweise erwarten lässt, würde die Anberaumung eines Stadtratshearings den Termin für die erforderliche und vorgesehene Stadtratsbefassung am 16.04.2024 (AfKU) bzw. 24.04.2024 (VV) gefährden und damit den ohnehin knappen Zeitplan bis zur vorgesehenen Inkraftsetzung der Stufe 2 weiter verlängern. Eine weitere Verzögerung bis zur Inkraftsetzung der 2. Stufe würde dem vom BayVGH geforderten Zügigkeitsgebot und das Gebot der sicheren Grenzwerteinhaltung in 2024 zuwiderlaufen. Vor diesem Hintergrund wird die Anregung eines Stadtratshearings mit der DUH vorab der kurzfristig erforderlichen Stadtratsbefassung nicht weiter aufgegriffen.

Mit der schriftlichen Anfrage Nr. 20-26 / F 00905 (Anlage 6) gemäß § 68 GeschO fragt die Fraktion ÖDP/München-Liste am 21.03.2024 den Herrn Oberbürgermeister:

*„1. Um sicherzustellen, dass der Oberbürgermeister nicht aufgrund von fehlenden Informationen wirkungsvolle Maßnahmen verweigert, wird er gebeten in eigenen Worten die Risiken von hoher Schad- und Feinstoffbelastung der Luft zu beschreiben.
2. Haben Stadträt:innen rechtswidrig gehandelt, als sie das Dieselfahrverbot im Herbst 2023 ausgesetzt und somit die Verbesserung der Luftqualität verzögert haben? Könnten betroffene Anwohner*innen straf- bzw. zivilrechtlich gegen Stadtratsmitglieder oder die Landeshauptstadt München vorgehen?“*

3. *Welche Konsequenzen ziehen der Oberbürgermeister und die zuständige Referentin, die den Stadträt:innen empfohlen haben, aufgrund von fragwürdigen Prognosen von einer Verschärfung der Maßnahmen zur Luftreinhaltung abzusehen?*
4. *Gab es auch bei der Landeshauptstadt München Fachkräfte, die davon abgeraten haben, vom Stufenplan der Luftreinhaltung abzuweichen?*
5. *Wenn ja, warum wurde nicht auf diese gehört?*
6. *Wenn ja, wie kann künftig sichergestellt werden, dass auch Maßnahmen umgesetzt werden, die zwar nicht politisch opportun sind, dafür aber fachlich richtig und wichtig?“*

Zu den Fragen wird zusammenfassend wie folgt Stellung bezogen.

Der Gesundheitsschutz der Münchner Bürger*innen ist Herrn Oberbürgermeister Reiter sehr wichtig und er lässt sich über die aktuelle Entwicklung der lufthygienischen Messwerte regelmäßig seitens des Referats für Klima- und Umweltschutz unterrichten.

Mit Verweis auf den in Kapitel 1 dieser Sitzungsvorlage dargestellten Sachverhalt lag der vom Stadtrat mit Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10515 vom 26.07.2023 in Verbindung mit Nr. 20-26 / V 11123 vom 26.09.2023 beschlossenen Anpassung der 8. Fortschreibung des LRP München eine aktuelle vorläufige NO₂-Immissionsprognose zu Grunde. Es wurde prognostiziert, dass der Grenzwert für Stickstoffdioxid an drei der vier Hotspots sowohl im Jahr 2023 als auch im Jahr 2024 eingehalten werden wird. Lediglich an der LÜB-Station Landshuter Allee wird für das Jahr 2023 eine Überschreitung des Grenzwertes in Höhe von 1 bis 2 µg/m³ und für das Jahr 2024 die Einhaltung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwertes prognostiziert. Die Basis für die vorläufige Immissionsprognose waren die vorläufigen Messergebnisse des Zeitraumes Januar bis Mai 2023. Gemäß der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans waren die Messwerte für mindestens diesen Zeitraum der fachgutachterlichen Untersuchung für die Erforderlichkeit der Stufe 2 zugrunde zu legen.

Angesichts der Prognoseergebnisse wäre die Einführung der 2. Stufe des Dieselfahrverbotes und damit dessen Ausdehnung auf die Schadstoffgruppe 5/V möglicherweise mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ebenso wenig vereinbar gewesen wie die Umsetzung der 3. Maßnahmenstufe und die damit verbundene weitgehende Außerkraftsetzung der Ausnahmeregelungen. Wie das BVerwG in seinem Urteil vom 27.02.2020 ausgeführt hat, ist wegen der Betroffenheit der Fahrzeugführer von Diesel-Kfz ein Dieselfahrverbot aus Gründen der Verhältnismäßigkeit unzulässig, wenn eine Prognose ergibt, dass der Grenzwert aktuell nur noch um 1 µg/m³ Luft überschritten wird und die Prognose weiter ergibt, dass im kommenden Jahr sowie in den nachfolgenden Jahren der Grenzwert (deutlich) unterschritten wird. Aufgrund der für 2023 vorläufig prognostizierten nur noch geringfügigen Überschreitung des Grenzwertes an der LÜB-Station Landshuter Allee und dessen Einhaltung an den anderen drei im Fokus stehenden Standorten hätte nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Einführung der zweiten Stufe unverhältnismäßig sein können, sofern sich die positive Entwicklung weiter fortgesetzt hätte und eine Prognose ergeben hätte, dass der Grenzwert in den Folgejahren (spätestens 2025) an allen vier Streckenabschnitten sicher eingehalten werden würde. Um dies feststellen zu können, erschien es rechtlich vertretbar, den in der

8. Fortschreibung festgelegten Prüfungszeitraum zu verlängern und hierzu die Einführung der Stufe 2 so lange zu verschieben, bis valide Messwerte (Jahresmittel 2023) und Prognoseergebnisse zur weiteren Entwicklung bei Beibehaltung ausschließlich der Stufe 1 vorliegen. Da die Stufe 2 bei der Anpassung der 8. Fortschreibung im September 2023 nur zeitlich ausgesetzt wurde lag und liegt der Landeshauptstadt München eine hinlänglich ausreichende und verhältnismäßige Maßnahmenoption vor, um den Stickstoffdioxid-Grenzwert schnellstmöglich einzuhalten.

Wegen der nun vorliegenden Jahresmittelwerte für das Jahr 2023 und der dadurch festgestellten Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes für Stickstoffdioxid an der Landshuter Allee auf Höhe der LÜB-Station und der Moosacher Straße auf Höhe der Hausnummer 10 wird dem Stadtrat gemäß der in der Anpassung der 8. Fortschreibung festgelegten Vorgehensweise empfohlen, die Stufe 2 der Zufahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge in Kraft zu setzen (siehe auch Kapitel 10). Diese empfohlene Vorgehensweise folgt der Rechtsauffassung des BayVGH in seinem Urteil vom 21.03.2024 (siehe auch Kapitel 6).

Mit Antrag Nr. 20-26 / A 04718 (Anlage 7) hat die Fraktion ÖDP/München-Liste am 21.03.2024 folgendes beantragt:

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich in geeigneten Gremien dafür einzusetzen, dass die Autoindustrie verpflichtet wird, Feinstaub- und Schadstofffilter in Dieselaautos nachzurüsten, damit die gesetzlichen Grenzwerte zuverlässig eingehalten werden.“

Seit 2012 gibt es im Münchner Zentrum eine Umweltzone, in die - sofern kein Ausnahmetatbestand vorliegt - nur noch Autos mit einer grünen Plakette einfahren dürfen. Die derzeit gemäß 39. BImSchV geltenden Grenzwerte für Feinstaub (PM10, PM2,5) werden seit 2012 im Stadtgebiet München eingehalten. Demzufolge lässt sich von der Autoindustrie auf den ersten Blick keine Nachrüstverpflichtung für Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter ableiten.

Anders sieht es bei einer geforderten Nachrüstverpflichtung von Dieselfahrzeugen aus, die im Zuge des Dieselskandals höhere als die gesetzlich zulässigen Stickstoffdioxid-Emissionswerte aufweisen. Auch wenn nach dem Dieselskandal von Fahrzeugherstellern durchgeführte Softwareupdates zu einer Verbesserung der Emissionswerte der betroffenen Fahrzeuge geführt haben, werden weiterhin Hardwarenachrüstungen als zielführend angesehen, um die nach wie vor – auch mit Softwareupdates – viel zu hohen Emissionswerte der betroffenen Dieselfahrzeuge in Richtung der gesetzlich vorgegebenen Werte zu reduzieren.

Herr Oberbürgermeister Reiter hat sich bereits auf Basis des Stadtratsbeschlusses vom 21.03.2018 (Sitzungsvorlage 14-20 / V 11152) im Jahr 2018 den Deutschen Städtetag mit der Bitte angeschrieben, sich u.a. für eine verpflichtende Hardwarenachrüstung auf Kosten der Automobilindustrie einzusetzen. Ebenso wurde zeitgleich die Bundesregierung von Seiten des Herrn Oberbürgermeisters Reiter, in persona der damaligen Umweltbundesministerin, Frau Schulze, sowie des damaligen Bundesverkehrsministers,

Herrn Scheuer und die Bayerische Staatsregierung in persona des Ministerpräsidenten Dr. Söder aufgefordert, eine klare Position gegenüber der Automobilindustrie einzunehmen und für die Halter von Euro5 und Euro6 Diesel-Fahrzeugen Hardwarenachschrüstungen auf deren Kosten einzufordern.

Nach dem im Oktober 2018 seitens des Bundes beschlossenen „Konzeptes für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ wurden u.a. für Bewohner in besonders von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen, darunter auch München, Umtauschprämien und Rabatte für den Austausch von Euro 4- oder Euro 5-Dieselfahrzeugen von Automobilherstellern angeboten, wenn sie gegen weniger emissionsbelastete Neufahrzeuge oder emissionsärmere Gebrauchtfahrzeuge eingetauscht wurden. Ebenso waren in diesem Konzept kostenlose Hardware-Nachschrüstungen für Halter von Euro 5-Dieselfahrzeugen mit einem SCR-System (Harnstoff-Einspritzung / AdBlue) verankert, die geeignet sind, den Stickstoffdioxidausstoß auf weniger als 270 mg/km zu reduzieren. Parallel zum Beschluss des Konzeptes für saubere Luft und zur Sicherung der individuellen Mobilität in den Städten wurde mit der Änderung des BImSchG festgelegt, dass Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 4 und Euro 5, sofern sie weniger als 270 mg/km NO₂ ausstoßen, in Gebiete mit Verkehrsbeschränkungen aus Gründen der Luftreinhaltung einfahren oder durchfahren können und damit von möglichen Fahrverboten verschont bleiben.

Auf den Seiten des Kraftfahrzeugbundesamtes (KBA) sind NO₂- Minderungssysteme mit hoher Minderungsleistung für Busse, Pkw, leichte bzw. schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge sowie schwere Kommunalfahrzeuge aufgeführt, die eine Zulassung (Allgemeine Betriebserlaubnis) durch das KBA erhielten. Auf den Seiten des KBA sind keine zugelassenen Nachrüstmöglichkeiten für Euro 4-Fahrzeuge aufgelistet. Ebenso sind dort keine Nachrüstmöglichkeiten für Euro 6-Fahrzeuge gelistet.

Somit wurde dem Antrag bereits entsprochen.

12. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Nein

Wenngleich der Autoverkehr hinsichtlich der CO₂-Emissionen im Allgemeinen sicherlich eine hohe Relevanz für den globalen Klimaschutz besitzt, liegt der Schwerpunkt der Luftreinhaltung und insbesondere dieser Beschlussvorlage auf dem lokal wirksamen Luftschadstoff Stickstoffdioxid. Im Hinblick auf den an zwei Streckenabschnitten im Jahr 2023 festzustellenden Überschreitungen des gemäß 39. BImSchV einzuhaltenen, für Stickstoffdioxid geltenden Jahresmittelgrenzwertes, sind kurzfristig wirksame Maßnahmen erforderlich, um eine schnellstmögliche Grenzwerteinhaltung sicherzustellen. Die von diesen Maßnahmen ausgelöste Klimawirksamkeit ist als unerheblich einzustufen.

Abstimmung mit den Fachreferaten

Die Beschlussvorlage ist mit dem Mobilitätsreferat, Kreisverwaltungsreferat und Baureferat abgestimmt. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat die Beschlussvorlage nicht mitgezeichnet (siehe Anlage 8)

Anhörung des Bezirksausschusses

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

Nachtragsbegründung

Für die Erstellung der Beschlussvorlage musste das am 21.03.2024 ergangene Urteil des BayVGH in der Verwaltungsstreitsache DUH, VCD gegen die Landeshauptstadt München abgewartet werden. Somit konnte die reguläre Frist zur Anmeldung der Beschlussvorlage (Tag der Urteilsverkündung) nicht eingehalten werden.

Die Behandlung der Sitzungsvorlage am 16.04.2024 (Ausschuss für Klima- und Umweltschutz) bzw. am 24.04.2024 (Vollversammlung des Stadtrates) ist zwingend erforderlich, um dem vom BayVGH beauftragten Zügigkeitsgebot zu entsprechen. Der BayVGH hatte auf eine erforderliche zügige Maßnahmenumsetzung hingewiesen, um damit eine schnellstmögliche Grenzwerteinhaltung an allen Hotspots des Mittleren Rings sicherzustellen. Jede Verzögerung bei der Maßnahmenumsetzung lässt eine Grenzwerteinhaltung des Jahresmittelgrenzwertes im Jahr 2024 unwahrscheinlicher werden.

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

II. Antrag der Referentin

1. Der Stadtrat nimmt den Vortrag der Referentin zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat nimmt das in Anlage 4 beigefügte Urteil des BayVGH vom 21.03.2024 zur Kenntnis.
3. Der Stadtrat stimmt der unverzüglichen Umsetzung von Stufe 2 gemäß der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu und beauftragt das Referat für Klima- und Umweltschutz, den Luftreinhalteplan entsprechend fortzuschreiben und in Kraft zu setzen.
4. Der Stadtrat beauftragt das Mobilitätsreferat und das Baureferat, die Anpassung der Beschilderung für Stufe 2 des Stufenplans gemäß der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08483 vom 21.12.2022) bis spätestens 14.06.2024 umzusetzen.

5. Das Mobilitätsreferat wird vom Stadtrat beauftragt, die Anpassung der Lichtsignalanlagen westlich der Moosacher Straße 10 nach Möglichkeit ohne Beeinträchtigung des ÖPNV zur Optimierung des Verkehrsflusses schnellstmöglich umzusetzen. Das Referat für Klima und Umweltschutz wird beauftragt, diese Maßnahme in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans nach II. 3 aufzunehmen.
6. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, vor dem Umzug des Autoreiseterminals die Allgemeinverfügung hinsichtlich des neuen Standorts anzupassen und die Änderung im Anschluss im Amtsblatt zu veröffentlichen.
7. Das Referat für Klima und Umweltschutz wird beauftragt, auf Basis der Immissionsprognose für die Szenariengruppe IV – Dieselfahrverbot mit Ausnahme Tunnelkette Südwest im Sinne des 2022 geschlossenen Vergleiches mit – VCD und DUH zu verhandeln, ob der Heckenstallertunnel und der Luise-Kieselbach-Tunnel nachträglich aus der bestehenden Umweltzone herausgelöst werden können.
8. Der Antrag Nr. 20-26 / A 04717 „Schlechte Luft in München 1 – Stadtratshearing Luftqualität mit Deutscher Umwelthilfe“ vom 21.03.2024 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
9. Die Anfrage Nr. 20-26 / F 00905 „Dreckige Luft in München 2 – Machen sich Stadtratsmitglieder strafbar?“ vom 21.03.2024 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
10. Der Antrag Nr. 20-26 / A 04718 „Schlechte Luft in München 3 – Autoindustrie zur Verantwortung ziehen!“ vom 21.03.2024 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
11. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

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-GL4)

V. Wv Referat für Klima- und Umweltschutz, Beschlusswesen RKU-GL4

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. Zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail)
z.K.

Am.....