

## **Anlage 7 zur 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München**

### **Zusammenstellung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 13.05.2025 bis 26.06.2025 zum Entwurf der 9. Fortschreibung sind insgesamt 14 Stellungnahmen eingegangen.

Innerhalb des Beteiligungszeitraums haben 12 Bürger\*innen sowie 2 Verbände (Regionaler Planungsverband München (RPV) und Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC)) eine Stellungnahme abgegeben.

In vier Stellungnahmen wurde die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 auf der Landshuter Allee positiv und als das mildere Mittel im Vergleich zu Fahrverboten gesehen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung diene dem Gesundheitsschutz durch niedrigere Stickstoffdioxidwerte und verringere die Lärmbelastung für Anwohnende. Auch im Hinblick auf die durch die Novellierung der EU-Luftqualitätsrichtlinie ab 2030 verschärften Luftschadstoffgrenzwerte sei diese Maßnahme sinnvoll.

Die nachfolgende Darstellung beschränkt sich auf diejenigen Stellungnahmen, welche der Geschwindigkeitsbegrenzung kritisch gegenüberstehen. Maßgeblich für die Abwägung der Einwendungen ist zunächst das von der Landeshauptstadt München (LHM) verfolgte Planungskonzept:

Die LHM hat aufgrund des Urteils des BayVGH vom 21.03.2024 (Aktenzeichen 22 A 23.40047) sicherzustellen, dass eine sichere Einhaltung der Grenzwerte schnellstmöglich gewährleistet ist. Dies ist der Fall, wenn im Jahr 2024 der Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> eingehalten wird und für die Jahre 2025 und 2026 ein Jahresmittelwert von jeweils 38 µg/m<sup>3</sup> oder weniger prognostiziert werden kann.

Auf Grundlage der vorliegenden Immissionsprognose kann zur Erreichung dieser Maßgaben nicht auf weitere Maßnahmen verzichtet werden, denn durch die Beibehaltung von Tempo 50 würde für das Jahr 2025 eine sichere Einhaltung des Grenzwertes voraussichtlich nicht erreicht. Demgegenüber belegt die gutachterliche Prognose der Müller-BBM Industry Solutions GmbH vom 12.02.2025, dass durch die Anordnung von Tempo 30 für den Streckenabschnitt der Landshuter Allee zwischen Höhe Abfahrtsrampe zur Arnulfstraße bis auf Höhe Toni-Merkens-Weg eine sichere, schnellstmögliche und dauerhafte Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Immissionen bewirkt werden kann. Die Maßnahme ist daher geeignet, das Ziel der sicheren und schnellstmöglichen Einhaltung des Grenzwertes zu erreichen.

Die Maßnahme Tempo 30 hat aus Sicht der LHM den Vorteil, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung gegenüber einem Durchfahrtsverbot für bestimmte Fahrzeuge einen geringeren Eingriff für die Betroffenen darstellt. Die Einhaltung einer Höchstgeschwindigkeit kann zudem effektiver kontrolliert werden. Auch eine schnelle Umsetzbarkeit ist gewährleistet.

Es ist allerdings auch zu sehen, dass durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Fahrzeuge auch Nichtverursacher betroffen sind. Fahrzeuge, die keinen Verursachungsbeitrag in Bezug Stickstoffdioxid leisten, z. B. Elektrofahrzeuge, vom Tempolimit auszunehmen, ist aber aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht darstellbar.

Die LHM erachtet Tempo 30 gegenüber einem weiteren Fahrverbot für vorzugswürdig, weil eine Verlangsamung der Fahrzeuggeschwindigkeit für alle weniger gravierend ist als

ein Fahrverbot für einzelne Betroffene. Mit der einheitlichen Höchstgeschwindigkeit wird eine Verminderung der Verkehrsmenge unabhängig von der Antriebsart angestrebt, welche in Kombination mit der Zufahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4/IV und schlechter (siehe 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München) geeignet ist, die schnellstmögliche und sichere Einhaltung des Grenzwertes zu gewährleisten.

Die in den Stellungnahmen aufgegriffenen Themen wurden zur besseren Übersichtlichkeit folgenden Themenbereichen zugeordnet:

**A Messungen Landshuter Allee (3 Stellungnahmen)**

**B Einwände gegen Tempo 30 (5 Stellungnahmen)**

**C Ausnahmekonzept (1 Stellungnahme)**

**D Kontrollen (3 Stellungnahmen)**

**E Ergänzungs- / Alternativvorschläge (9 Stellungnahmen)**

Im Folgenden werden die aufgeworfenen Punkte jeweils in zusammengefasster Form dargestellt und – soweit für die 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans abwägungsrelevant – gewürdigt.

### **Zu A Messungen Landshuter Allee**

In drei Stellungnahmen wurde der Standort der Messstation des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) an der Landshuter Allee thematisiert und die Repräsentativität der dort erhobenen Messdaten in Frage gestellt.

Sowohl die Messstellen des LfU als auch die ergänzenden Stickstoffdioxid-Passivsammler im Auftrag der Landeshauptstadt München sind jedoch entsprechend den Vorgaben der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) aufgestellt und werden entsprechend den rechtlichen Vorgaben betrieben. Die Messungen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) erfolgen gemäß Art. 2 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG) i.V.m. § 44 Abs. 1 BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU). Der Zuständigkeitswechsel für die Aufstellung und Fortschreibung der Luftreinhaltepläne infolge der Einfügung des Art. 2 Abs. 8 BayImSchG hat an dieser Zuständigkeit des LfU nichts geändert.

Gemäß § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV beträgt der über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. Wie der (großräumige) Ort für Probenahmestellen zu bestimmen ist, ergibt sich aus Abschnitt B. der Anlage 3 zur 39. BImSchV. In Abschnitt B. Ziff. 1. lit. a) ist festgelegt, dass der Ort von Probenahmestellen, an denen Messungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgenommen werden, so zu wählen ist, dass folgende Daten gewonnen werden:

- Daten über Bereiche innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen, in denen die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mitteilungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist;
- Daten zu Werten in anderen Bereichen innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen, die für die Exposition der Bevölkerung allgemein repräsentativ sind.

Diese Anforderungen stimmen mit den Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG des europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa vom 21.05.2008 (vgl. Anhang III Abschnitt B der Richtlinie) überein. Probenahmestellen sind demnach so einzurichten, dass sie auch Informationen über die NO<sub>2</sub>-Immissionen der am stärksten belasteten Orte liefern (vgl. EuGH, Urteil vom 26.06.2019, C-732/17, Rn.

43). Denn es obliegt den zuständigen nationalen Behörden, den Standort der Probenahmestellen so zu wählen, dass die Gefahr unbemerkter Überschreitungen von Grenzwerten minimiert wird (vgl. EuGH, Urteil vom 26.06.2019, C-732/17, Rn. 50). Die Standorte der Messstellen in München entsprechen alle den Vorgaben der Anlage 3 zur 39. BImSchV.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass Messungen gerade auch in Bereichen erfolgen sollen, in denen die höchsten Werte auftreten, welchen die Bevölkerung ausgesetzt ist. Die Belastungsschwerpunkte gehören nach den vorgenannten Bestimmungen wesentlich zu einem vollständigen Sachverhaltsbild, auf dessen Grundlage die Immissionsprognose zu erstellen ist. Insbesondere bestünde ohne Messungen an besonders belasteten Orten die Gefahr, dass Grenzwertüberschreitungen unerkannt blieben. Demzufolge sind auch Bereiche, an denen hohe Werte gemessen werden - wie an der LÜB-Messstation an der Landshuter Allee - von den maßgeblichen Rechtsnormen und der Rechtsprechung geforderte Messstandorte. Aufgrund der Bebauung im Umgriff der LÜB-Messstation muss auch davon ausgegangen werden, dass die Bevölkerung den hohen Belastungen über einen nicht unerheblichen Zeitraum ausgesetzt ist. Die Messungen sind demnach repräsentativ für die Gesundheitsbelastung.

### **Zu B Einwände gegen Tempo 30**

Fünf Stellungnahmen sprechen sich gegen die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h an der Landshuter Allee aus.

Es wird moniert, dass durch die Geschwindigkeitsreduzierung vermehrt Stau entstehe, der zu deutlich längeren Fahrzeiten und einem erhöhten Luftschadstoffausstoß führe. Zudem habe sich die Verkehrssicherheit auf der Tempo-30-Strecke seit der Geschwindigkeitsreduzierung verschlechtert. Die Reduzierung der Geschwindigkeitsbegrenzung führe zu Ausweichverkehr in Wohngebiete und erhöhe das dortige Unfallrisiko für Fußgänger\*innen. Ein Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sei keine Alternative.

Aufgrund des Urteils des BayVGH vom 21.3.2024 ist die LHM verpflichtet, schnellstmöglich eine sichere und deutliche Reduzierung der Stickstoffdioxidimmissionen zu gewährleisten. Da ohne zusätzliche Maßnahmen die entsprechenden Grenzwerte im Bereich der Landshuter Allee nicht auf sicherer Grundlage erreicht werden, sind zusätzliche Maßnahmen unumgänglich.

Es trifft zu, dass durch die Anordnung von Tempo 30 an der Landshuter Allee bereits bei einem geringeren Wert das Maximum der stündlichen Verkehrsmenge erreicht wird. Ausweislich der Angaben des Polizeipräsidiums Münchens lässt sich dabei ein weiterreichender Rückstau beobachten. Zudem dauere es merklich länger, bis sich der Stau wieder auflöse. Es ist daher davon auszugehen, dass sich die Maßnahme negativ auf den Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit der Ringstraße im betroffenen Bereich auswirkt. Gleichwohl führt die Verminderung der Verkehrsmenge dazu, dass sich die lufthygienische Situation merklich verbessert. Da die Grenzwerte mittlerweile seit rund 15 Jahren überschritten werden, misst die LHM der Verbesserung der Luftqualität einen höheren Rang zu als der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Hinsichtlich des Schadstoffausstoßes ist zwischen den Emissionen pro Fahrzeug und der – im Hinblick auf das Schutzgut Gesundheit maßgeblichen – Gesamtmenge an Immissionen zu unterscheiden:

Der Gesamtschadstoffausstoß bei einer Temporeduzierung auf 30 km/h ist nicht allein vom Verkehrsfluss abhängig. Er wird vielmehr durch verschiedene Parameter wie z.B. Flottenzusammensetzung, Verkehrsqualität, Verkehrsmenge oder Fahrverhalten beeinflusst.

Aus diesem Grund wurde entlang der Landshuter Allee ab Juni 2024 zunächst ein Verkehrsversuch zu Tempo 30 in Kombination mit dessen Auswertung im Rahmen eines verkehrlichen und lufthygienischen Gutachtens durchgeführt. Dabei konnte festgestellt werden, dass sich seit der Einführung von Tempo 30 die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge um ca. 10 % verringert hat (siehe 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, Kapitel 6.1). Zwar kann ein zeitweise schlechterer Verkehrsfluss zu höheren Emissionen pro Fahrzeug führen, dies wird jedoch durch die geringere Verkehrsmenge überkompensiert. In der Summe ist eine Verbesserung der Stickstoffdioxidbelastung zu verzeichnen. Maßgeblich ist aus Sicht der LHM die Gesamtsituation und nicht der Schadstoffausstoß je Fahrzeug.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf dem Streckenabschnitt ist folgendes anzuführen:

Insgesamt zeichnet sich im Jahr 2024 eine leichte Verbesserung des Unfallgeschehens im Vergleich zu den beiden Vorjahren ab (Reduktion der Unfallzahlen um 32% bzw. 22 % gegenüber den Jahren 2023 bzw. 2022). Ob dies auf die Verschärfung der Geschwindigkeitsbegrenzung zurückzuführen ist, kann nicht sicher beurteilt werden.

Nach Auskunft des Polizeipräsidiums München kommt es jedoch vor den Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses. Diese sind durch das starke Verzögern der Fahrzeugführer unmittelbar vor den Überwachungsanlagen bedingt. *An diesen Stellen* hat sich nach Einschätzung des Präsidiums das Unfallrisiko durch die Anordnung von Tempo 30 erhöht.

Aufgrund der insgesamt rückläufigen Unfallzahlen, kann indessen nicht davon ausgegangen werden, dass die Verkehrssicherheit durch die Anordnung von Tempo 30 im Hinblick auf den gesamten Streckenabschnitt negativ beeinträchtigt ist. Es ist nämlich auch zu sehen, dass ein geringeres Geschwindigkeitsniveau dazu führt, dass geringere Bremswege bestehen und so ggf. Kollisionen vermieden werden können. Demnach ist bezogen auf den Gesamtbereich des verschärften Tempolimits keine erhöhte Gefahr für die Verkehrssicherheit festzustellen.

Seit der Einführung der Geschwindigkeitsreduzierung im Rahmen des Verkehrsversuchs war kein relevanter Ausweichverkehr in den umliegenden Straßen zu beobachten. Insbesondere folgt aus den Stellungnahmen der Polizei sowie aus den Beobachtungen des Mobilitätsreferats seit Einführung des Verkehrsversuchs Tempo 30, dass keine Störungen durch Schleichverkehr oder weiträumigeren Ausweichverkehr feststellbar sind.

Auch unter Berücksichtigung der negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und der eher punktuellen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit erachtet die LHM die Maßnahme Tempo 30 für geeignet, erforderlich und angemessen. Die entsprechenden Nachteile sind hinzunehmen, weil die LHM den Schutz von Leben und Gesundheit, gerade auch in Anbetracht der bereits lang andauernden Überschreitungen, höher gewichtet als die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Mittleren Rings im betroffenen Bereich. Insoweit ist zudem zu berücksichtigen, dass sich das Unfallgeschehen (auch im Hinblick auf Personenschäden) – trotz des risikoerhöhenden Bremsverhaltens vor den Überwachungsanlagen – insgesamt verbessert hat. Die Risikoerhöhung ist damit im Hinblick auf die nachweisbare positive Auswirkung auf die NO<sub>2</sub>-Belastung und die Gesamtsituation in Bezug auf die Verkehrssicherheit nach Einschätzung der LHM hinzunehmen.

Die LHM verfolgt die Strategie, den Verkehr auch über andere Verkehrsmedien abzuwickeln, um etwaige Einbußen in der Leistungsfähigkeit des Mittleren Rings zu kompensieren. Die Stadt München investiert kontinuierlich in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Zu nennen sind dabei die Erweiterung des U-Bahn-Netzes (Linien U5 und

U9), des Trambahnnetzes, Erweiterung der Buslinien und -netze (Expressbuslinien) und der S-Bahn-Ausbau. Soweit möglich wird eine dichtere Taktung umgesetzt. Insbesondere in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München wurde eine Vielzahl an kurz- und langfristigen Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNVs festgelegt. Die Erweiterung von Park&Ride Anlagen im Stadtgebiet wird ständig vorangetrieben, außerhalb des Münchner Stadtgebiets können dahingehend keine Maßnahmen durch die LHM umgesetzt werden.

### **Zu C Ausnahmekonzept**

In einer Stellungnahme wurde vorgeschlagen, Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeuge) von der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 auszunehmen, so dass diese wie zuvor 50 km/h fahren dürften.

Die Landeshauptstadt München verkennt nicht, dass E-Fahrzeuge keine Verursacher von NO<sub>2</sub>-Immissionen darstellen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung nur für Verbrennerfahrzeuge erachtet die Stadt indessen für nicht sachgerecht. Die schneller fahrenden E-Fahrzeuge könnten und würden überholen, wodurch es zum Abbremsen und Beschleunigen aller Fahrzeuge käme. Das schnellere Fahren einzelner Fahrzeuge würde Nachzieheffekte für alle Verkehrsarten mit sich bringen. Eine Verstetigung des Verkehrsflusses könnte nicht erfolgen. Der Herausnahme von Elektrofahrzeugen aus Tempo 30 steht insbesondere die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs entgegen.

Auch das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) stellt die Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen unter den Vorbehalt der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Bevorrechtigungen im Hinblick auf die einzuhaltende Geschwindigkeit sind nach § 3 Abs. 4 EmoG gerade nicht vorgesehen, weil insoweit die benannten Negativauswirkungen zu beobachten sind.

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gebieten es nach Einschätzung der LHM, Elektrofahrzeuge nicht von der Geschwindigkeitsbeschränkung auszunehmen. Die Maßnahme Tempo 30 muss vielmehr aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Verstetigung des Verkehrsflusses auf alle Fahrzeuge erstreckt werden.

Die LHM erachtet dies als mit dem Verursacherprinzip vereinbar. Dabei ist zunächst zu sehen, dass das Verursacherprinzip insoweit Berücksichtigung findet, als überwiegend Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor als Verursacher vom Tempolimit betroffen sind. Die Einbeziehung nicht emittierender Fahrzeuge betrifft derzeit nur einen untergeordneten Anteil am Verkehrsgeschehen (ca. 3 % deutschlandweit<sup>1</sup>). Eine weitere Zufahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V und schlechter würde für die zusätzlich Betroffenen einen deutlich stärkeren Eingriff darstellen. Demgegenüber fällt die Beschränkung der Geschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmer\*innen weniger gravierend ins Gewicht. Wegen der geringeren Eingriffsintensität gibt die LHM einer Geschwindigkeitsbeschränkung für alle den Vorzug gegenüber weiteren Fahrverboten für Einzelne.

Den nicht emittierenden Fahrzeugen kann die Beschränkung trotz Verursacherprinzip zugemutet werden, weil der Straßenverkehr in starkem Maße sozialgebunden ist. Der\*die einzelne Verkehrsteilnehmer\*in ist bei seiner\*ihrer Freiheitsausübung stets in das Gesamtverkehrsgeschehen eingebunden, so dass er\*sie auch entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hinzunehmen hat.

---

<sup>1</sup> [https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz1\\_b\\_uebersicht.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz1_b_uebersicht.html)

## Zu D Kontrollen

In drei Stellungnahmen wurden vermehrte Kontrollen der Maßnahmen zur Luftreinhaltung gefordert. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h entlang der Landshuter Allee solle stärker und öfter kontrolliert werden. Durch Kontrollen zwischen den stationären Blitzern solle ein verstärktes Abbremsen und Beschleunigen verhindert werden. Zusätzlich solle das LKW-Transitverbot stärker kontrolliert werden.

Aktuell wird die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h mit Hilfe von vier stationären Blitzern am Beginn und Ende des Geltungsbereichs in beiden Fahrtrichtungen kontrolliert (siehe dazu 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, Kapitel 7.4). Wie auch im jetzigen Betrieb durch die Polizei, sieht die ab 2026 geplante Geschwindigkeitsüberwachung in der Landshuter Allee durch die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) vor, die Geschwindigkeitsüberwachung mit vier Messkabinen (zwei pro Fahrtrichtung) und dabei zwei wechselnd eingesetzten Messeinschüben durchzuführen. Durch den von der KVÜ flexibel vorzunehmenden Wechsel zwischen dem Betrieb der einzelnen Messkabinen ist nicht vorhersehbar festgelegt, an welchem Punkt der Strecke Messungen durchgeführt werden. Es ist daher zu erwarten, dass auch hierdurch eine gewisse Disziplinierung der Verkehrsteilnehmer\*innen erreicht wird, das Tempolimit durchgängig auf der Strecke einzuhalten. Die Geschwindigkeitsüberwachung erfolgt mit Hilfe der dauerhaft aufgestellten Messkabinen stationär und damit permanent.

Das Verkehrsgeschehen wird seitens der LHM weiter beobachtet werden und das Kontrollkonzept wird ggf. weiter anzupassen sein, (bspw. durch weitere Flexibilisierung), um einem berechnenden Abbremsen unmittelbar vor den Messstationen entgegenzuwirken.

Im Gegensatz zur punktuellen Messung der gefahrenen Geschwindigkeit per Blitzer ist die Section Control eine Technik zur Überwachung der gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeit entlang einer definierten Strecke. Hierfür wird die Geschwindigkeit am Ein- und Ausgangspunkt eines Streckenabschnitts vollautomatisch erfasst und die Durchschnittsgeschwindigkeit errechnet.

Der Einsatz eines Section-Control-Systems erfolgt durch die LHM bisher nicht. Im Rahmen der Beschlussfassung zum Entwurf der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans am 26.03.2025 wurde vom Mobilitätsreferat auf rechtliche sowie technische Bedenken hinsichtlich eines solchen Vorschlags verwiesen.

Nach Kenntnis der Kommunalen Verkehrsüberwachung bestehen diesbezüglich weiterhin datenschutzrechtliche Hürden im Zusammenhang mit dem Mess- und Eichverfahren verschlüsselter Daten von streckenbezogenen Messeinrichtungen. Derzeit steht auf dem Markt kein geeignetes Messsystem zur Verfügung, da das einzig bereits in Deutschland praktisch erprobte und betriebene System vom Hersteller technisch nicht zur Erfüllung der datenschutzrechtlichen Vorgaben angepasst werden wird.

Die Beschaffung und der Einsatz eines streckenbezogenen Messsystems mit Kameras am Ein- und Ausgangspunkt zur Kennzeichenerfassung wären zudem mit höheren Kosten verbunden. Mangels Marktverfügbarkeit eines solchen Systems wurde auf eine Betrachtung der Wirtschaftlichkeit verzichtet.

Die Kontrolle des LKW-Transitverbots obliegt der Polizei. Im Jahr 2024 wurden durch die Polizei 420 Kontrollen des LKW-Transitverbotes durchgeführt, dabei wurden 58 Verstöße festgestellt.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung zum Zwecke der Luftreinhaltung wird von der Polizei bzw. KVÜ wirksam an vier stationären Anlagen mit zwei Messeinschüben einerseits

flexibel andererseits aber auch permanent überwacht. Das LKW-Transitverbot wird gleichfalls von der Polizei überwacht. Demnach wird bereits dem Erfordernis eines effektiven Vollzugs Rechnung getragen. Die verkehrliche Situation wird weiterhin vom Mobilitätsreferat beobachtet, so dass ggf. eine Anpassung der Kontrollen möglich ist.

### **Zu E Ergänzungs- / Alternativvorschläge**

In neun Stellungnahmen wurden alternative bzw. ergänzende Vorschläge unterbreitet.

Zur Lösung der erhöhten Luftschadstoffbelastung wurde die Überbauung der Landshuter Allee vorgeschlagen.

Ein weiterer Vorschlag bestand darin, die Geschwindigkeit nur nachts (22-5 Uhr) auf 30 km/h zu beschränken und mit einer Durchfahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 zu kombinieren.

In einer anderen Stellungnahme wurde vorgeschlagen, die Geschwindigkeit nur tagsüber auf 30 km/h zu begrenzen.

In Vorbereitung auf die ab 2030 verschärften Grenzwerte der novellierten EU-Richtlinie wurde eine Verlängerung der Tempo 30 Strecke bis zum Trappentretunnel vorgeschlagen.

Um Ausweichverkehr in Nebenstraßen zu vermindern, solle in den Nebenstraßen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h eingeführt werden.

In einer Stellungnahme wurden detaillierte Studien empfohlen, um die optimale Geschwindigkeit für den geringsten Schadstoffausstoß der Autos zu ermitteln.

Unabhängig von den Regelungen an der Landshuter Allee wurden Maßnahmen gefordert, die den LKW-Verkehr zur Großmarkthalle reduzieren. Zusätzlich müssten Anwohnende im Bereich Brudermühlstraße, Brudermühlbrücke, Candidstraße und Candidplatz besser vor Luftschadstoffbelastungen geschützt werden, z.B. durch die Aufhebung der Ausnahmeregelung der Zufahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 in diesem Bereich. Außerdem werden weitere Messungen im entsprechenden Abschnitt des Mittleren Rings gefordert.

Im Rahmen der Fortschreibungen des Luftreinhalteplans München wurde bereits eine Vielzahl an Maßnahmen zur Luftreinhaltung geprüft. Zusätzlich zu den umgesetzten Maßnahmen (z. B. LKW-Transit-Verbot, Modernisierung der städtischen Busflotte, Zufahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge) wurden verschiedene Ansätze geprüft, um die Luftqualität insbesondere an der schwer belasteten Landshuter Allee zu verbessern. Dazu gehören z. B. der Bau eines Tunnels, die Errichtung einer Immissionsschutzwand, der Bau eines Abluftkamins am Tunnel oder auch die Begrünung von Fassaden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wurde nach Prüfung wegen einer nur eingeschränkten Wirkung auf die Luftqualität, der mangelnden Umsetzbarkeit oder einem geringen Kosten-Nutzen-Faktor jeweils verworfen.

Die Landeshauptstadt München ist aufgrund des Gerichtsurteils des BayVGH vom 21.03.2024 dazu verpflichtet, die seit 2010 geltenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid schnellstmöglich und auf sicherer Grundlage einzuhalten und den Luftreinhalteplan entsprechend fortzuschreiben. Für die Durchführung weiterer Studien vor dem Ergreifen weiterer Maßnahmen ist kein Raum, weil damit eine sichere und kurzfristige Einhaltung des Grenzwertes nicht erreicht werden kann.

Im Hinblick auf das Gebot einer sicheren und schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung kommt auch eine zeitliche oder räumliche Einschränkung der Strecke mit Tempo 30 nicht in Betracht, weil dann zu befürchten wäre, dass der Grenzwert nicht mehr eingehalten wird. Eine Einschränkung des Geltungsbereichs würde womöglich wieder zu einem Anstieg der Verkehrsmenge führen, so dass mit Grenzwertüberschreitungen gerechnet werden müsste.

Für die Verlängerung der Tempo 30 Strecke bis zum Trappentretunnel gibt es hingegen aus lufthygienischer und verkehrlicher Sicht keine Notwendigkeit. In diesem Bereich gibt es keine Randbebauung und es ist somit von einer guten Durchlüftung auszugehen. Das Übermaßverbot sieht vor, das mildeste Mittel zur Erreichung des aktuell geltenden Grenzwerts anzuwenden. Damit ist eine Verlängerung der Strecke mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h aus lufthygienischer Sicht nicht erforderlich. Vielmehr genügt die bisherige Streckenlänge, um eine sichere und dauerhafte Grenzwerteinhaltung zu gewährleisten.

Gegenüber der Einführung einer Durchfahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V stellt die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 das mildere und verhältnismäßigere Mittel dar. Die Stadt erachtet daher – wie bereits mehrfach dargelegt – die Maßnahme Tempo 30 aus Gründen der Verhältnismäßigkeit für vorzugswürdig.

Hinsichtlich der Forderung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h in den Nebenstraßen der Landshuter Allee, um Ausweichverkehr dorthin zu vermindern, ist zu beachten, dass das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrsordnung als innerstädtische Regelgeschwindigkeit Tempo 50 vorgeben. Davon kann nur in begründeten Fällen abgewichen werden, z. B. aus Gründen der Luftreinhaltung, des Lärmschutzes oder der Verkehrssicherheit u. a. in Bereichen vor Kindertageseinrichtungen oder Seniorenheimen. Aus lufthygienischer Sicht gibt es keinen Anlass in den Nebenstraßen der Landshuter Allee eine Temporeduzierung auf 20 km/h einzuführen. Zudem ist Tempo 20 nach Straßenverkehrsordnung nicht in Wohnbereichen, sondern ausschließlich in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen vorgesehen.

Im Hinblick auf die Forderung von Maßnahmen, die den LKW-Verkehr zur Großmarkthalle reduzieren ist zu beachten, dass die Großmarkthalle für die Versorgung der Landeshauptstadt München eine zentrale Bedeutung hat. Nach § 1 Abs. 1 S. 2 der Markthallen-Satzung dient sie dem Zweck, zur Versorgung der Bevölkerung mit hochwertigen, gesunden und frischen Lebensmitteln und Blumen beizutragen und die Gewerbestandorte für Handel, Handwerk, Produktion und Gastronomiebedarf zu optimieren. § 1 Abs. 1 S. 3 der Satzung stellt klar, dass insofern keine Gewinnerzielungsabsicht verfolgt wird. Aus diesem Grund werden die Hin- und Rückfahrten als im öffentlichen Interesse stehend von den Zufahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV ausgenommen.

In dem in einer Stellungnahme genannten Bereich Brudermühlstraße, Brudermühlbrücke, Candidstraße und Candidplatz wird der aktuell gültige Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> eingehalten. Wegen der zu geringen verkehrlichen Belastbarkeit der Thalkirchner Brücke und des fehlenden Autobahnringes A99 im Süden war es notwendig, die Isarüberquerung für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV auf dem Abschnitt zwischen Plinganserstraße und Grünwalder Straße weiterhin zu ermöglichen.

In dem Abschnitt der Brudermühlstraße mit Wohnbebauung fährt der Großteil des Verkehrs in einem unterirdischen Tunnel, der mit Luftfiltern ausgestattet ist. Der Candidplatz wird von der Candidstraße mittels einer Brückenkonstruktion überquert. Entlang dieser Brückenkonstruktion sind Immissionsschutzwände verbaut. Die Verkehrsmenge in der Candidstraße mit durchschnittlich bis zu 120.000 Fahrzeugen pro Tag ist mit der Verkehrsmenge an der unmittelbar anschließenden Tegernseer Landstraße mit durchschnittlich bis zu 116.000 Fahrzeugen pro Tag vergleichbar. Die auf Höhe der Tegernseer Landstraße 150 gelegene Messstation weist für das Jahr 2024 einen Stickstoffdioxid-Mittelwert von 36 µg/m<sup>3</sup> und somit eine Grenzwerteinhaltung auf. Wegen der räumlichen Nähe und vergleichbar großen Verkehrsmengen kann dieser Messwert in der Tegernseer Landstraße auf die Candidstraße übertragen werden. Es ist daher davon auszugehen, dass der Stickstoffdioxid-Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> auch in der

Candidstraße eingehalten wird.

Neben den fünf Münchner Stationen des vom LfU betriebenen Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern unterhält die Landeshauptstadt München ein freiwilliges ergänzendes Stickstoffdioxidmessnetz mit inzwischen 51 Messstationen. Die Messstationen sind im gesamten Stadtgebiet verteilt und liefern zum Teil bereits seit 2018 Messdaten. Im Bundesvergleich hat München damit eines der dichtesten Messnetze. Mithilfe der stadtweit verteilten Messungen konnte in den letzten Jahren ein umfassendes Bild der Stickstoffdioxidkonzentrationen in München gewonnen werden. Basierend auf diesen Messdaten konnten mithilfe von gutachterlichen Prognosen gezielt Maßnahmen in der Luftreinigung räumlich dort getroffen werden, wo die Grenzwerte noch überschritten wurden. Die Messdaten können unter [www.muenchen.de/messergebnisse](http://www.muenchen.de/messergebnisse) abgerufen werden.

Die Einrichtung und der Betrieb von neuen Messstationen ist dann angezeigt, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass tatsächliche Grenzwertüberschreitungen unerkannt bleiben. Hiervon ist auf Grundlage der vorliegenden Messwerte, der baulichen Gegebenheiten und der Verkehrsmengen im Bereich der Candidstraße nicht auszugehen.

Im Zuge der EU-Luftqualitätsrichtlinie und der damit einhergehenden Grenzwertverschärfungen ab 2030 werden in den kommenden Jahren weitere lufthygienische Maßnahmen nötig. Dabei nimmt das RKU gerne den Vorschlag auf, eine Messstation im Bereich des südlichen Mittleren Rings in Betracht zu ziehen.

Jedenfalls sprechen Einwendungen, welche zusätzliche Maßnahmen an der Candidstraße wünschen, nicht gegen das vorgesehene Tempolimit auf der Landshuter Allee.

### **Fazit aus der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung hält die LHM an ihrem bisherigen Plankonzept fest. Eine Anpassung des Entwurfs für die 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München erachtet die LHM für nicht sachgerecht. Die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 entlang der Landshuter Allee stellt aus Sicht der Landeshauptstadt München auch nach Berücksichtigung der Einwände in den eingegangenen Stellungnahmen das geeignete und mildere Mittel dar, um die derzeit maßgeblichen Stickstoffdioxidgrenzwerte langfristig, sicher und auch schnellstmöglich einzuhalten. Zwar wird die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Mittleren Ring in einem Teilbereich durch die Geschwindigkeitsbegrenzung vermindert. Gleichwohl wird dem wirksamen Gesundheitsschutz der Bevölkerung in den Bereichen der Grenzwertüberschreitung der Vorrang eingeräumt. Dies ist gerechtfertigt, weil die maßgeblichen Grenzwerte bereits seit dem Jahr 2010 überschritten werden. Der Forderung nach etwaigen Einschränkungen des Tempolimits in Bezug auf den Anwendungszeitraum oder die räumliche Ausdehnung kann die LHM derzeit nicht nachkommen, weil ansonsten ein Anstieg der Verkehrsmenge und ein Überschreiten des Grenzwertes zu befürchten wäre.