

**Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufgrund Rechtskraft des Urteils des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs**

**Anpassung des Luftreinhalteplans und Einführung von Diesel-Fahrverboten**

Antrag Nr. 20-26 / A 05183 von der Fraktion ÖDP/München-Liste  
vom 23.10.2024, eingegangen am 23.10.2024

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15094**

**Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 27.11.2024**

Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht**

zum beiliegenden Beschluss

<b>Anlass</b>	Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts zur Zurückweisung der Nichtzulassungsbeschwerde gegen das Urteil des BayVGH vom März 2024. Damit wurde das Urteil rechtskräftig und die LHM ist verpflichtet, den Luftreinhalteplan gemäß der Rechtsauffassung des Gerichts fortzuschreiben.
<b>Inhalt</b>	Entsprechend dem rechtskräftig gewordenen Urteil des BayVGH vom 21.3.2024 werden dem Stadtrat ergänzend zur Sitzungsvorlage 20-26 / V 12966 vom 24.04.2024 die Handlungsoptionen unter Zugrundelegung der aktuellen Rahmenbedingungen sowie die Konsequenzen bei Untätigkeit bzw. weiterer Verzögerung aufgezeigt. Dem Stadtrat wird zur Erfüllung der Vorgaben des Gerichtsurteils unter Beachtung der aktuellen Messwertentwicklung an der Landshuter Allee die Einführung einer streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V in Ergänzung zur bestehenden Stufe 1 des zonalen Dieselfahrverbotes empfohlen und das weitere Vorgehen bis zur Maßnahmenumsetzung aufgezeigt.
<b>Gesamtkosten / Gesamterlöse</b>	Die Kosten dieser Maßnahme betragen einmalig 75.000 € im Jahr 2025. Die Finanzierung erfolgt aus eigenen Budgetmitteln des Baureferates.
<b>Klimaprüfung</b>	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Nein Maßnahmen zur Luftreinhalteplanung dienen primär der Reduzierung von Luftschadstoffen. Verkehrliche Maßnahmen im Sinne einer Mobilitätswende können indessen einen positiven Beitrag zum Klimaschutz leisten.

<b>Entscheidungsvorschlag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schnellstmögliche Aufnahme einer streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung am Mittleren Ring für den Streckenabschnitt Georg-Brauchle-Ring bis zur A96 für Diesel-Euro 5/V Fahrzeuge und schlechter in die 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans</li> <li>• Auftrag zur Vorbereitung der verkehrlichen Anordnungen zur Umsetzung dieses Streckenfahrverbots gemäß Beschilderungskonzept in Kapitel 7.3.1 der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 vom 24.04.2024 in Verbindung mit Kapitel 5.2 dieser Vorlage zur Gewährleistung einer schnellstmöglichen Umsetzung nach der Inkraftsetzung der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.</li> <li>• Auftrag zur Aufnahme der bereits vorgenommenen Anpassung der Lichtsignalanlagen (LSA) an der Moosacher Straße als verbindliche Maßnahme in die 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans</li> <li>• Aufnahme einer Ausstiegsklausel bei Gewährleistung einer sicheren Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes auch ohne Einführung von Beschränkungen für Diesel-Kfz der Euronorm 5</li> <li>• Auftrag zur 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans inkl. Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung</li> <li>• Auftrag, eine Immissionsprognose auf Basis der zum Jahresende 2024 vorliegenden lufthygienischen Jahresmittelwerte über das Landesamt für Umwelt in die Wege zu leiten, inkl. Tempo 30 als alternative Möglichkeit zur Erfüllung der Anforderungen des Urteils zur schnellstmöglichen und sicheren Einhaltung des Grenzwertes</li> <li>• Auftrag den Verkehrsversuch Tempo 30 mindestens bis zur Einführung weiterer Maßnahmen gemäß der Fortschreibung des Luftreinhalteplans fortzuführen</li> <li>• Auftrag zur konzeptionellen Befassung des Stadtrates im Hinblick auf die im Oktober 2024 auf Ebene der EU verabschiedete EU-Luftqualitätsrichtlinie und der damit einhergehenden Verschärfung lufthygienischer Grenzwerte ab 2030</li> </ul>
<b>Gesucht werden kann im RIS auch unter</b>	Luftreinhalteplanung, Stickstoffdioxid, 9. Fortschreibung Luftreinhalteplan
<b>Ortsangabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtgebiet Neuhausen – Nymphenburg, Schwanthalerhöhe, Sendling - Westpark und</li> <li>• Landshuter Allee, Trappentreustraße, Garmischer Straße</li> </ul>

**Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufgrund Rechtskraft des Urteils des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs**

**Anpassung des Luftreinhalteplans und Einführung von Diesel-Fahrverboten**

Antrag Nr. 20-26 / A 05183 von der Fraktion ÖDP/München-Liste  
vom 23.10.2024, eingegangen am 23.10.2024

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15094**

7 Anlagen

**Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 27.11.2024**  
Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
I. Vortrag der Referentin .....	2
1. Anlass: Beschluss des BVerwG .....	2
2. Folgen des rechtskräftigen Urteils .....	2
2.1 Umgehender Handlungsbedarf entsprechend dem Urteil des BayVGH.....	2
2.2 Konsequenzen bei Untätigkeit oder weiterer Verzögerung .....	3
3. Aktuelle lufthygienische Situation .....	3
4. Verkehrsversuch Tempo 30 Landshuter Allee .....	4
5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.....	4
5.1 Kurzzusammenfassung.....	4
5.2 Änderungen zum Stand April 2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966).....	7
6. Zusammenfassung der Handlungsoptionen und Abwägung.....	9
6.1 Landshuter Allee .....	10
6.2 Moosacher Straße.....	14
7. Neuere Entwicklung zur EU-Luftqualitätsrichtlinie .....	14
8. Klimaprüfung.....	14
9. Behandlung der Stadtratsanträge.....	15
10. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten.....	15
II. Antrag der Referentin .....	17
III. Beschluss.....	18

## I. Vortrag der Referentin

### 1. Anlass: Beschluss des BVerwG

Mit dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 18.9.2024 (zugegangen am 22.10.2024), durch den die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision zurückgewiesen wurde, wurde das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (BayVGH) vom 21.3.2024 (Az. 22 A 23.40047) rechtskräftig, siehe Anlage 1. Die Landeshauptstadt München (LHM) ist daher verpflichtet, den Luftreinhalteplan München unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts fortzuschreiben und entweder ein streckenbezogenes oder ein zonales Fahrverbot für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V an der Landshuter Allee bzw. in der Umweltzone anzuordnen. Im Einzelnen sind die konkreten Anforderungen des Urteils des BayVGH der Anlage 1 zu entnehmen und auch in der 1. Ergänzung zur Beschlussvorlage Nr. 20-26 / V 12966 aus der Vollversammlung vom 24.04.2024 zusammenfassend aufgeführt (vgl. Anlage 2).

### 2. Folgen des rechtskräftigen Urteils

#### 2.1 Umgehender Handlungsbedarf entsprechend dem Urteil des BayVGH

Die Umsetzung einer Zufahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V muss aufgrund des rechtskräftigen Urteils umgehend erfolgen, um schnellstmöglich eine Einhaltung des Jahresmittelgrenzwertes für Stickstoffdioxid auch an der Landshuter Allee und damit im gesamten Stadtgebiet zu erreichen. Hierzu muss unmittelbar eine entsprechende Fortschreibung des Luftreinhalteplans München durch den Stadtrat beschlossen werden, die dem Urteil entsprechend entweder eine zonale oder streckenbezogene Zufahrtsbeschränkung auch für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V jeweils inklusive eines Ausnahmekonzepts vorsehen muss.

Gemäß dem Urteil ist die Umsetzung dieser Maßnahmen jedenfalls bis einschließlich des Jahres 2025 verhältnismäßig. Im Anschluss an den Stadtratsbeschluss muss eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden. Hierfür wird der Entwurf der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans mit der vom Stadtrat beschlossenen Maßnahme nach Bekanntgabe im Amtsblatt am 10.12.2024 ab dem 11.12.2024 öffentlich ausgelegt. Nach dem einmonatigen Auslegezeitraum läuft die Frist zur Abgabe der Stellungnahmen gemäß § 47 Abs. 5 und 5a BImSchG bis einschließlich 27.01.2025. Im Anschluss folgt schnellstmöglich die rechtliche und fachliche Würdigung der eingegangenen Stellungnahmen. Nach entsprechender Berücksichtigung und Ergänzung der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans erfolgt die erneute Beschlussfassung in der Vollversammlung zur Inkraftsetzung der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Die Fortschreibung wird anschließend im Amtsblatt bekannt gemacht werden und die Maßnahme umgesetzt.

Ein Absehen von der Umsetzung der Maßnahme aufgrund aktueller Messwerte ist nicht möglich. Gemäß § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) ist für die Beurteilung der Einhaltung des Grenzwertes jeweils der Jahresmittelwert bezogen auf das Kalenderjahr einschlägig. Ein Abwarten des Jahresmittelwertes 2024 vorab eines Beschlusses zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans ist nach Einschätzung der das Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) beratenden Kanzlei wegen der Rechtskraft des Urteils des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (BayVGH), das die LHM zur schnellstmöglichen und langfristig sicheren Einhaltung des seit 2010 gültigen Grenzwertes für Stickstoffdioxid verpflichtet, nicht zu empfehlen.

## 2.2 Konsequenzen bei Untätigkeit oder weiterer Verzögerung

Es ist zu erwarten, dass der Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) und der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) bei Untätigkeit bzw. weiterer Verzögerung der Einführung eines zusätzlichen Fahrverbots für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V zeitnah einen Antrag auf Vollstreckung stellen werden. Insoweit verfahren die Gerichte regelmäßig zunächst nach Maßgabe des § 172 S. 1 VwGO. In diesem Fall würde durch das Gericht zunächst nach Anhörung der LHM ein Zwangsgeld unter Setzung einer Frist zur Umsetzung der Verpflichtung aus dem Urteil angedroht werden. Es ist davon auszugehen, dass die Frist äußerst knapp bemessen sein wird. Aus diesem Grund muss über den Entwurf der Fortschreibung bereits jetzt entschieden und mit der Öffentlichkeitsbeteiligung begonnen werden. Von der LHM als Körperschaft des öffentlichen Rechts wird erwartet, dass mit dem Vollzug eines rechtskräftigen Urteils zügig begonnen wird.

Sollte die Verpflichtung aus dem Urteil nicht fristgerecht umgesetzt werden, wird vom Gericht gegenüber der LHM ein Zwangsgeld in Höhe von bis zu 10.000 € festgesetzt und vollstreckt werden (vgl. § 172 S. 1 VwGO). Die Ausschöpfung der Höchstgrenze von 10.000 € ist hier zu erwarten. Nach Einschätzung der beauftragten Kanzlei wird die Festsetzung und Vollstreckung eines solchen Zwangsgeldes in Höhe von bis zu 10.000 € bei Erfolglosigkeit der Vollstreckung und erneutem Antrag von DUH und VCD allenfalls zweimal festgesetzt werden, bevor auf die schärferen Vorschriften der Zivilprozessordnung zurückgegriffen wird.

Es kann dann ein Zwangsgeld von bis zu 25.000 € verhängt oder Zwangshaft angeordnet werden. Ob eine Zwangshaft nach Maßgabe der unions- und verfassungsrechtlichen Maßgaben möglich ist, erscheint nach Einschätzung der das RKU beratenden Kanzlei mangels hinreichender Rechtsgrundlage als zweifelhaft. Ein Zwangsgeld in Höhe von 25.000 € könnte jedoch nach Einschätzung der Kanzlei auch jeweils persönlich gegen einzelne Stadtratsmitglieder verhängt werden, die gegen die Umsetzung des Urteils in Form der schnellstmöglichen Anordnung von Fahrverboten stimmen.

Es wird von der beauftragten Kanzlei davon abgeraten, den gestuften Prozess der Vollstreckung dadurch „auszureizen“, dass ein weiteres Dieselfahrverbot hinausgezögert wird.

## 3. Aktuelle lufthygienische Situation

Die lufthygienische Situation im Umfeld der Landshuter Allee wird maßgeblich durch Verkehrsemissionen bestimmt. Die derzeit gültigen Jahresmittelgrenzwerte für Feinstaub PM<sub>10</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>) und PM<sub>2,5</sub> (25 µg/m<sup>3</sup>) werden im gesamten Münchner Stadtgebiet bereits seit 2012 eingehalten. An der LÜB-Messstation (LÜB = Lufthygienisches Landesüberwachungssystem Bayern) Landshuter Allee wurde 2023 ein Jahresmittelwert von 19 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>10</sub> und 10 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>2,5</sub> gemessen. Der Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) wurde an der Landshuter Allee bisher überschritten. Der Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert lag 2023 bei 45 µg/m<sup>3</sup>. Der vorläufige Stickstoffdioxid-Mittelwert für den Zeitraum 01.01.2024 bis 03.11.2024 beträgt 40,1 µg/m<sup>3</sup>.

Die Monatsmittelwerte (Januar bis Oktober 2024) unterliegen starken Schwankungen und decken Werte zwischen 30 µg/m<sup>3</sup> und 49 µg/m<sup>3</sup> ab. Die Stickstoffdioxidwerte werden durch verschiedene Faktoren des Verkehrs (z.B. Menge, Zusammensetzung, Fluss) sowie der Meteorologie (z.B. Strahlung, Wind) und Luftchemie (z.B. Ozon) beeinflusst. Maßgeblich für die Beurteilung der Luftqualität ist daher immer der Mittelwert eines ganzen Kalenderjahres.

Das Landesamt für Umwelt betreibt neben der LÜB-Station einen Passivsammler zur ergänzenden Messung von Stickstoffdioxid auf Höhe der Landshuter Allee 99/101. Hier hat sich der Jahresmittelwert von 44 µg/m<sup>3</sup> im Jahr 2022 auf 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahr 2023 verringert.

Der Jahresmittelgrenzwert wird dort also knapp eingehalten. Das bisherige Mittel über die Monate Januar bis September 2024 weist einen Wert von 36 µg/m<sup>3</sup> auf.

Die weiteren in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans identifizierten Stickstoffdioxid-Überschreitungsorte an der Tegernseer Landstraße und am Leuchtenbergring zeigen für 2023 Jahresmittelwerte von 39 µg/m<sup>3</sup> sowie 33 µg/m<sup>3</sup> und liegen somit unterhalb des gesetzlichen Grenzwertes. Das bisherige Mittel über die Monate Januar bis September 2024 liegt an der Tegernseer Landstraße bei 37 µg/m<sup>3</sup> und am Leuchtenbergring bei 32 µg/m<sup>3</sup>.

An der Moosacher Straße, die als Ausweichroute der erweiterten Umweltzone gilt, lag der Jahresmittelwert 2023 bei 42 µg/m<sup>3</sup>. Der bisherige Mittelwert für die Monate Januar bis September 2024 beträgt 40 µg/m<sup>3</sup>.

#### **4. Verkehrsversuch Tempo 30 Landshuter Allee**

Die Umsetzung der Anordnung von Tempo 30 entlang der Landshuter Allee im Rahmen eines Verkehrsversuchs erfüllt die Maßgaben des Gerichtsurteils nicht. Die Auswirkungen der Temporeduzierung auf die Luftschadstoffkonzentration hängen von verschiedenen Parametern u.a. Verkehrsmenge, Fahrzeugflotte, Fahrverhalten, Verkehrsfluss und meteorologische Einflussgrößen ab. Erste Auswertungen des vom Mobilitätsreferat und RKU durchgeführten Monitorings deuten auf eine Abnahme der Verkehrsmenge hin. Belastbare Aussagen können jedoch erst getroffen werden, wenn weitere Daten vorliegen. Der Verkehrsversuch wird daher weiterhin durch ein Monitoring begleitet. Ergebnisse des Monitorings werden dem Stadtrat im 1. Quartal 2025 vorgelegt. Bis zum Stadtratsbeschluss über weitere Maßnahmen ist es sinnvoll den Verkehrsversuch weiterzuführen. Das rechtskräftige Urteil lässt indessen keinen Raum dafür, wegen der Geschwindigkeitsreduzierung von einem weiteren Dieselfahrverbot abzusehen und dieses zu verzögern. Im Rahmen der Vollstreckung kann allenfalls ein gutachterlich prognostizierter Nachweis der Wirksamkeit von Tempo 30 vorgebracht werden. Dies wird im Zusammenhang mit der Ausstiegsklausel (siehe Kapitel 6.1) näher erläutert.

#### **5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans**

##### **5.1 Kurzzusammenfassung**

Die in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 dargelegten gutachterlichen Untersuchungen zur Luftreinhaltung wurden im Verfahren vor dem BayVGH eingehend geprüft und als valide eingeschätzt. Die Ergebnisse haben weiterhin Bestand und sind damit weiterhin die Grundlage für die Beschlussfassung zur Umsetzung des rechtskräftigen Urteils. Im Folgenden sind daher nur die Grundzüge der Untersuchungen zusammengefasst. Für weitere Details verweisen wir auf die in Anlage 3 befindliche Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 sowie die weiteren Dokumente der Beschlussfassung vom 24.04.2024 im Ratsinformationssystem (RIS).

In Vorbereitung für die notwendige Verschärfung der Umweltzone über die Stufe 1 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans hinaus, wurde nach Vorliegen des Jahresmittelwertes 2023 eine umfassende Untersuchung weiterer möglicher Maßnahmen zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung für die Jahre 2024 bis 2026 initiiert. Diese gutachterliche Untersuchung basiert auf den gemessenen Jahresmittelwerten des Jahres 2023. Die umfassende gutachterliche Untersuchung ist als Anlage 2 der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 im RIS abrufbar.

Die Untersuchungen betrachten sowohl zonale als auch streckenbezogene Maßnahmen. Darüber hinaus wurden verschiedene Kombinationen dieser Maßnahmen zusätzlich zur

derzeit gültigen zonalen Zufahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge der Euronorm 4/IV und schlechter evaluiert. Es wurden bis zu 10 Szenariengruppen mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten untersucht.

Diese methodische Herangehensweise ermöglicht eine fundierte Bewertung der potenziellen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität.

Die gutachterlichen Untersuchungen verdeutlichen, dass die Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes im Münchner Stadtgebiet allein durch die Maßnahmen der zum 01.02.2023 in Kraft getretenen Stufe 1 des Dieselfahrverbote noch nicht ausreichend gesichert werden kann. Eine Aufhebung dieser Stufe würde dem Ziel der schnellstmöglichen Einhaltung des Grenzwertes zuwiderlaufen. Es sind vielmehr zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, um eine schnellstmögliche Grenzwerteinhaltung sicherzustellen.

Vor diesem Hintergrund liegt der Schwerpunkt der Szenarienbetrachtung auf

- der Einführung einer zonalen Zufahrtsbeschränkung für Diesel Euro 5/V Fahrzeuge entsprechend der 2. Stufe des Stufenplans in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans (Szenariengruppe III),
- der Kombination Stufe 1 und streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung Diesel Euro 5/V, entlang der Landshuter Allee (Szenariengruppe VII) und
- den Maßnahmenszenarien Moosacher Straße (Szenariengruppe X).

Diese Szenarien liegen auch dem Urteil des BayVGH zu Grunde. Andere Szenarien ohne ein Fahrverbot für Diesel Euro 5/V oder schlechter kommen nach Rechtsauffassung des BayVGH nicht in Betracht.

Die Ergebnisse der entsprechenden Prognoseberechnungen sind in den nachfolgenden Tabellen zusammengefasst. Die Tabellenbeschriftungen sowie die Abkürzungen entsprechen den Ausführungen der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 vom 24.04.2024 (siehe auch Anlage 3, dort Tabellen 9 bis 11).

Tabelle 1 Szenariengruppe III: Prognoseergebnisse für die Stickstoffdioxid-Immission unter Einführung des zonalen Dieselfahrverbotes gemäß Stufe 2 (siehe Tabelle 9 in der Anlage 3)

<b>NO<sub>2</sub>-Immissionsprognose</b>						
Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>						
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

Erläuterungen: Immissionsprognosen für die Stufe 2 der zonalen Zugangsbeschränkung für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V und schlechter in den Jahren 2024 bis 2026. Spalte 2 und 3 der Tabelle unterscheiden sich durch die hinterlegten Ausnahmeanteile in Höhe von 90 % (90 % Ausn., Spalte 2) bzw. 65 % (65 % Ausn., Spalte 3). Der tatsächliche Ausnahmeanteil ist nicht genau bekannt und liegt vermutlich zwischen diesen beiden Werten, eher jedoch bei 90 %.

Tabelle 2 Szenariengruppe VII: Prognoseergebnisse für die Stickstoffdioxid-Immission

Kombination Stufe 1 und streckenbezogenen Landshuter Allee für Euro 5/V KfZ (siehe Tabelle 10 in der Anlage 3)

<b>NO<sub>2</sub>-Immissionsprognose</b>						
Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>						
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

Erläuterungen: Immissionsprognosen für eine streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V (E5) an der Landshuter Allee (LA) in den Jahren 2024 bis 2026 – bei einem jeweils gleichbleibend angenommenen Ausnahmeparteil von 90 % für die weiterhin bestehende Zonenregelung der Stufe 1 (S1) für Euro 4/IV Dieselfahrzeuge. Spalte 2 und 3 der Tabelle unterscheiden sich durch die hinterlegten Ausnahmeparteile 90 % (LA E5 90%, Spalte 2) bzw. 65 % (LA E5 65%, Spalte 3) bei der streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung.

Tabelle 3 Szenariengruppe X: Prognoseergebnisse Einzelmaßnahmen an der Moosacher Straße in Kombination mit der Stufe 1 (siehe Tabelle 11 in der Anlage 3)

<b>NO<sub>2</sub>-Immissionsprognose</b>						
Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>						
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

Erläuterungen: Immissionsprognosen für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf T50 in der Moosacher Straße (MS 50 km/h, Spalte 2) bzw. einer Anpassung der Lichtsignalanlagen an der Moosacher Straße (MS LSA, Spalte 3) für die Jahre 2024 bis 2026 – bei einem jeweils angenommenen Ausnahmeparteil von 90 % für die weiterhin bestehende Zonenregelung der Stufe 1 (S1) für Euro 4/IV Dieselfahrzeuge.

Eine Grenzwerteinhaltung im Streckenabschnitt der Landshuter Allee konnte für beide Szenariengruppen III und VII mit Durchfahrtsbeschränkungen in Form eines zonalen bzw. streckenbezogenen Fahrverbots für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V prognostiziert werden. Bezüglich des Streckenabschnittes in der Moosacher Straße sind weitere gesonderte Maßnahmen in Form der Anpassung der Lichtsignalanlagen (LSA) umzusetzen (siehe Tabelle 3).

Der BayVGH erachtet beide oben dargestellte Varianten der Durchfahrtsbeschränkungen als grundsätzlich zulässig.

Ferner macht der BayVGH auf Herausforderungen im Bereich des Verwaltungsvollzugs aufmerksam. In diesem Kontext wurde die Notwendigkeit eines effektiven Vollzugs hervorgehoben, der durch umfassende Kontrollen sichergestellt werden muss. Eine solche Vorgehensweise ist entscheidend, um die Wirksamkeit der verwaltungstechnischen Maß-

nahmen zu gewährleisten und den angestrebten rechtlichen Rahmen erfolgreich umzusetzen. Hierfür wird auf das Kapitel 8. Vollzugskonzept der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 vom 24.04.2024 (Anlage 3) verwiesen.

## **5.2 Änderungen zum Stand April 2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966)**

Gegenüber der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 (siehe Anlage 3) und der 1. Ergänzung hierzu (vgl. Anlage 2) können nun teilweise aktuellere Datensätze herangezogen werden, wie z.B. die Anzahl der betroffenen Bürger\*innen, der beantragten Ausnahmen oder der Geschwindigkeitsüberschreitungen an der Landshuter Allee etc. Mit Blick auf die Abwägung zwischen den Handlungsoptionen der Einführung des zonalen Fahrverbotes entsprechend der Stufe 2 und der streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung in Kombination mit der Stufe 1 für Diesel-Kfz Euro 5/V und schlechter wird in diesem Abschnitt lediglich auf entscheidungsrelevante Änderungen der Datengrundlage Bezug genommen und im Übrigen auf Kapitel 7.1 bis 7.3.3 der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 (siehe Anlage 3) sowie die Ausführungen zur zeitlichen Umsetzbarkeit der Maßnahme in der 1. Ergänzung zu der BV (vgl. Anlage 2) verwiesen. Insoweit handelt es sich um entscheidungsrelevante Änderungen bei den Themenfeldern Betroffenheit der Bürger\*innen sowie zeitlicher Umsetzungshorizont und Aufwand der Maßnahme.

### Betroffenheit der Bürger\*innen

Die Betroffenenzahlen werden nachfolgend tabellarisch dargestellt. Die Aufbereitung erfolgt analog zur Tabelle 12 der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 (Siehe auch Anlage 3, dort Tabellen 12).

Tabelle 4: Betroffenzahlen aktualisiert zum Stand 30.10.2024 (siehe Tabelle 12 in der Anlage 3)

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	15	37	40
Euro 1	0	1	27	36	104	129
Euro 2	2	1	235	111	739	319
Euro 3	7	0	1.290	156	4.638	524
Euro 4	29	0	4.441	57	15.714	215
<b>Euro 5</b>	<b>64</b>	<b>13</b>	<b>10.437</b>	<b>1.353</b>	<b>40.973</b>	<b>6.417</b>
Euro 6	165	25	23.411	10.570	100.433	27.328
<b>Gesamt</b>	<b>267</b>	<b>40</b>	<b>39.859</b>	<b>12.298</b>	<b>162.638</b>	<b>34.972</b>
absolut	307		52.157		197.610	
davon:						
<b>Euro 4 + schlechter</b>	38	2	6.011	375	21.232	1.227
Gesamt (absolut)	40		6.386		22.459	
in Prozent (in Bezug zur gesamstädtischen Dieselflotte)	0,02%		3%		11%	
<b>Euro 5 + schlechter</b>	102	15	16.448	1.728	62.205	7.644
Gesamt (absolut)	117		18.176		69.849	
in Prozent (in Bezug zur gesamstädtischen Dieselflotte)	0,06%		9%		35%	
<u>Streckenbezogene Zufahrtsbeschränkung (Landshuter Allee)</u>						
Betroffenzahl (absolut)*			69.732			
Betroffenzahl (prozentual, bezogen auf die gesamstädtische Diesel- Flotte)			35%			
<u>Zufahrtsbeschränkung Umweltzone (Stufe 2 insgesamt)</u>						
Betroffenzahl (absolut)**			51.673			
Betroffenzahl (prozentual, bezogen auf die gesamstädtische Diesel- Flotte)			26%			
<u>Zufahrtsbeschränkung Umweltzone (Im Vergleich zu Stufe 1 zusätzliche Betroffenheiten durch Stufe 2)</u>						
Betroffenzahl (absolut)***			35.600			
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 betroffenen Diesel-KFZ der Schadstoffklasse Euro 5 und schlechter und der bereits in Stufe 1 betroffenen Diesel-KfZ der Schadstoffklassen Euro 4 und schlechter

Es ist festzustellen, dass die Zulassungszahlen für Diesel-Kfz kontinuierlich rückläufig sind. Die prozentualen Unterschiede der Betroffenheiten der Bürger\*innen durch ein streckenbezogenes bzw. ein zonales Dieselfahrverbot sind im Vergleich zum Stand von April 2024 jedoch nur sehr geringfügig.

Ferner ergeben sich Betroffenheiten auch dadurch, dass Kfz, die nicht in der Stadt zugelassen sind, in der Stadt am Straßenverkehr teilnehmen. Die diesbezügliche Betroffenheit lässt sich indessen für die LHM kaum quantifizieren.

#### Zeitlicher Umsetzungshorizont und Aufwand der Maßnahme

Gemäß dem BayVGH-Urteil ist sowohl für die Aktivierung der Stufe 2 entsprechend dem Stufenplan der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans sowie auch für die streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung in Kombination mit der Stufe 1 die Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich. Hinsichtlich des zeitlichen Umsetzungshorizontes sind

wegen der benötigten Öffentlichkeitsbeteiligung keine wesentlichen Unterschiede zu erkennen. Auf diesen Umstand wurde bereits in der Ergänzung vom 19.04.2024 zum Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.04.2024 eingegangen (Anlage 2).

Die Ergebnisse der Betrachtung des Ressourceneinsatzes bleiben gegenüber der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 unverändert. Es ergeben sich signifikante Unterschiede zwischen den Anforderungen für die jeweilige Umsetzung der Durchfahrtsbeschränkungen. Für das Szenario der Aktivierung der zonalen Stufe 2 ist für die Bearbeitung der Ausnahmegenehmigungen zur Einfahrt in die verschärfte Umweltzone einem Personalengpass frühzeitig vorzubeugen und gegebenenfalls eine Übergangsfrist zur Bearbeitung der Anträge zu gewährleisten, in der die Vorlage eines Antrags auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für die Einfahrt in die Umweltzone ausreichend ist.

Für die Implementierung der streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung für Diesel-Kfz Euro 5/V und schlechter ist indessen weitergehend die Beschaffung und Installation neuer Schilder erforderlich, die einen zusätzlichen Kostenaufwand in Höhe von ca. 75.000 € verursachen. Im Gegensatz dazu erfordert die zonale Zufahrtsbeschränkung der Stufe 2 für Diesel-Kfz Euro 5/V und schlechter lediglich geringfügige Anpassungen der vorhandenen Beschilderung. Die für die Ausweisung der Stufe 1 aufgestellten Verkehrsschilder wurden bereits so gewählt, dass die Verschärfung auf die Stufe 2 durch Überklebungen an den bestehenden Schildern möglich ist.

#### 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:

13.113	telefonische Überprüfungen (bis Ende Oktober)
413	festgestellte Ordnungswidrigkeiten (bis Ende Oktober)
209	erlassene Kostenbescheide / Bußgeldbescheide (bis Ende Oktober)
73	eingestellte Verfahren (bis Ende Oktober)

Die Zahl der derzeit offenen Verfahren liegt bei ca. 130.

## **6. Zusammenfassung der Handlungsoptionen und Abwägung**

Mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts, mit dem die Nichtzulassungsbeschwerde der LHM zurückgewiesen wurde, wurde das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (Az. 22 A 23.40047) vom 21.03.2024 rechtskräftig. Wesentliche Konsequenzen ergeben sich aus diesem Urteil für eine Maßnahmenenergreifung zur Reduzierung der Stickstoffdioxid-Werte an der Landshuter Allee und an der Moosacher Straße. Demnach ist nicht mehr das „ob“ eines weiteren Dieselfahrverbots für Euro 5/V und schlechter offen, sondern lediglich das „wie“, also der räumliche Anwendungsbereich des weiteren Dieselfahrverbots.

## 6.1 Landshuter Allee

Im Folgenden sind zunächst die Anforderungen des Urteils dargestellt:

- Beibehaltung der derzeit geltenden zonalen Zufahrtsbeschränkung für Dieselmotorkraftfahrzeuge der Schadstoffklasse 4/IV inklusive der allgemeinen Ausnahmen für Anwohner\*innen und Lieferverkehr und
- Ergänzung um eine Maßnahme, die entweder
  - eine streckenbezogene oder
  - eine zonale Zufahrtsbeschränkung in Form einer Verschärfung entsprechend der Stufe 2 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplansauch für Dieselmotorkraftfahrzeuge der Schadstoffklasse 5/V vorsieht.
- Die in Betracht kommenden und vom Gericht näher bezeichneten Maßnahmen jeweils inklusive eines Ausnahmekonzepts sind jedenfalls bis einschließlich des Jahres 2025 gemäß dem Urteil verhältnismäßig.
- Beachtung der sicheren Grenzwerteinhaltung ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in 2024 und  $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in 2025 und 2026) und schnellstmöglichen Umsetzung unter Beobachtung von Verlagerungsverkehr

Abwägung der Maßnahmenoptionen Kombination Stufe 1 mit streckenbezogener Durchfahrtsbeschränkung mit der Maßnahmenoption Stufe 2 entsprechend dem Stufenplan der 8. Fortschreibung für Diesel-Kfz Euro 5/V und schlechter

Beide in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 vom 24.04.2024 April dargestellten Maßnahmenoptionen (Kombination Stufe 1 mit streckenbezogener Durchfahrtsbeschränkung für Diesel Euro 5/V und schlechter oder Stufe 2 entsprechend dem Stufenplan der 8. Fortschreibung Diesel Euro 5/V und schlechter) genügen wohl noch den Vorgaben des Urteils des BayVGH (Anlage 1). Die Entscheidung für eine der beiden durch den BayVGH als möglich erachteten Handlungsoptionen steht im Ermessen der LHM. Es muss daher seitens der LHM eine Abwägung zwischen den beiden Handlungsalternativen erfolgen.

In der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 wurden die beiden Handlungsoptionen bereits gegenüberstellend betrachtet. Die damalige Gegenüberstellung unter Einbeziehung der unter Kapitel 5.2 geschilderten Änderungen ist auch jetzt als Grundlage für eine Entscheidung über die umzusetzende Maßnahme heranzuziehen.

Den Entscheidungsgründen des BayVGH-Urteils lassen sich insbesondere die folgenden Abwägungsdirektiven für die Auswahl zwischen grundsätzlich geeigneten Maßnahmen entnehmen:

- Eingriffstiefe bzw. Belastung der Bürger\*innen (Rn. 90 i.V.m. 70)
- Möglichkeit eines effektiven Vollzugs (Rn. 93 f.)
- Schnellere Umsetzbarkeit (Rn. 95 ff.) und
- Verlagerungsverkehr (Rn. 98 f.)

In der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 (Anlage 3) wurde unter Zugrundelegung der Ausführungen des BayVGH in seiner mündlichen Urteilsbegründung vom 21.03.2024 noch davon ausgegangen, dass eine Öffentlichkeitsbeteiligung für die Umsetzung von Stufe 2 nicht erforderlich, da diese bereits in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorgesehen war. Dies zugrunde gelegt, wäre das zonale Fahrverbot im Vergleich zu einer streckenbezogenen Maßnahme deutlich früher lufthygienisch wirksam geworden. Indes erachtet der BayVGH ausweislich seiner schriftlichen Urteilsbegründung in beiden Fällen der möglichen Fahrverbotsregelungen für Dieselmotorkraftfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V die Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung nun für erforderlich. Unabhängig davon welche der beiden Maßnahmenoptionen Eingang in die 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans

teplans findet, ist demnach eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Anschluss an die heutige Stadtratsbefassung durchzuführen. Dementsprechend ist – anders als zunächst angenommen – die Einführung eines zonalen Fahrverbots nicht zügiger möglich.

Die Umsetzung der jeweils erforderlichen Beschilderung (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 Kapitel 7.3.1 bzw. 7.3.2; Anlage 3) erfordert ab dem Zeitpunkt der Inkraftsetzung der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans durch den Stadtrat aus heutiger Sicht in etwa den gleichen zeitlichen Vorlauf, sofern die Beschilderung für das streckenbezogene Fahrverbot im Anschluss an den Stadtratsbeschluss zeitnah bestellt wird.

Potenzielle Zeitverluste sind hingegen hinsichtlich der zonalen Zufahrtsbeschränkung für Diesel-Kfz Euro 5/V und schlechter entsprechend der Stufe 2 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans vor dem Hintergrund der Vielzahl von notwendigen Ausnahmegenehmigungen zu erwarten. Insoweit ist zu prüfen, ob bereits jetzt eventuellen Personalengpässen vorgebeugt werden kann. Gegebenenfalls ist eine Übergangsfrist analog dem Vorgehen bei der Einführung der Stufe 1 vorzusehen.

Damit ist der gesamte zeitliche Vorlauf für beide Maßnahmenalternativen bis zum lufthygienischen Wirksamwerden der Maßnahmen ungefähr gleich.

Der BayVGH hat im Rahmen seiner Entscheidung festgehalten, dass ein zonales Fahrverbot im Grundsatz die eingriffsintensivere Maßnahme darstellt. Dies liegt daran, dass das zonale Fahrverbot deutlich weiter räumlich Anwendung findet, als das weniger eingriffsintensive streckenbezogene Fahrverbot.

Ausweislich des Urteils des BayVGH handelt es sich sowohl bei den in Betracht kommenden zonalen Fahrverboten als auch bei den möglichen streckenbezogenen Maßnahmen jedenfalls für das Jahr 2025 nicht um „überschießende Maßnahmen“. Sie sind daher von Rechts wegen nicht ausgeschlossen.

Nach Rechtsauffassung des BayVGH ist ein rein zonales Fahrverbot insgesamt besser und effektiver vollziehbar als eine „Kombination“ aus bestehendem zonalem Fahrverbot und hinzukommender streckenbezogener Durchfahrtsbeschränkung, da nur die Kontrolle des ruhenden Verkehrs und von geschwindigkeitsbegrenzten Straßen auf 30 km/h dem Hoheitsbereich der LHM unterliegt.

Indes ist davon auszugehen, dass auch die für die Verkehrskontrolle des fließenden Verkehrs an der Landshuter Allee zuständige Polizei ihre Kontrollfunktion erfüllt. Auf Nachfrage führte das Polizeipräsidium München dazu aus:

*„Bei einer ohnehin durchgeführten Verkehrskontrolle wird die Einhaltung von Fahrverboten mit überprüft, ansonsten orientieren sich die polizeilichen Kontrollmaßnahmen aber an Aspekten der Verkehrssicherheit.“*

Nicht übersehen werden sollte zudem die deutlich geringere Fläche (Streckenabschnitt im Umgriff der Landshuter Allee gegenüber Umweltzone inkl. Mittlerer Ring), die wiederum eine höhere Kontrolldichte möglich erscheinen lässt.

Aus dem haushalterischen Blickwinkel betrachtet, verursacht die Umsetzung der streckenbezogenen Maßnahme einen höheren Kostenaufwand für die erforderliche Beschilderung. Während die Aufkleber, die zur Überklebung der bestehenden Beschilderung (Stufe 1) zur Verschärfung auf Stufe 2 bereits beim Baureferat vorrätig sind, müssen die Schilder (Pfosten plus Verkehrszeichen) für die Beschilderung des Streckenfahrverbotes neu beschafft werden. Zusätzlich könnten Markierungsarbeiten erforderlich sein. Dafür entstehen Kosten in Höhe von ca. 75.000 €.

Rein informatorisch wird zuletzt auf die kürzlich im Oktober auf Ebene der EU verabschiedete EU-Luftqualitätsrichtlinie hingewiesen (vgl. Kapitel 7). In der Novelle der EU-Luftqualitätsrichtlinie werden die lufthygienischen Grenzwerte mit Wirkung ab 2030 verschärft. Die novellierte Richtlinie ist innerhalb von 24 Monaten in nationales Recht zu überführen. Aus Sicht der Umweltvorsorge und aus Sicht einer vorrausschauenden Um-

weltpolitik wäre es durchaus ratsam diese verschärften Grenzwerte bereits jetzt bei der Maßnahmenumsetzung in den Fokus zu nehmen und zu ergreifende Maßnahmen sollten aus rein luftreinhalteplanerischer Sicht zunehmend auf die verschärften Grenzwerte ausgerichtet werden. Wären die verschärften Grenzwerte mit in die Waagschale zu werfen, wäre rein aus dem Blickwinkel der Luftreinhalteplanung eine Verschärfung der Zonenregelung der in Kombination mit Stufe 1 zu verhängender streckenbezogener Durchfahrtsbeschränkung für Diesel-Kfz an der Landshuter Allee vorzuziehen. Dies ist nach derzeit geltendem Recht jedoch nicht abwägungserheblich.

In der Gesamtschau erscheint die Umsetzung einer zusätzlich zu Stufe 1 im Umgriff der Landshuter Allee räumlich begrenzten streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung für Diesel Euro 5/V und schlechter im Vergleich zur Verschärfung der Zonenregelung durch Einführung der zonalen Stufe 2 für Diesel Euro 5/V und schlechter in der erweiterten Umweltzone der geringere (wenn auch unter Umständen weniger wirksame) Eingriff (vgl. Tabelle 5).

*Tabelle 5: Gegenüberstellung zur Abwägung der beiden Dieselfahrverbotsalternativen (Kombination Stufe 1 und streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung Diesel Euro 5/V und schlechter entlang der Landshuter Allee oder Stufe 2 für Diesel Euro 5/V und schlechter in der erweiterten Umweltzone) aus der Perspektive zum Zeitpunkt der Erstellung der Sitzungsvorlage*

	Strecke	Zone
Zeitlicher Vorlauf bis zur luft-hygienischen Wirksamwerdung	+	+
Verhältnismäßigkeit unter Beachtung der Auffassung des BayVGH	+ (Verhältnismäßigkeit gewahrt)	+ (Verhältnismäßigkeit gewahrt)
Angemessenheit unter Beachtung der Messwertentwicklung in den letzten Monaten	+	-
Geringere Betroffenheit unter Beachtung der Möglichkeit einer Umfahrungsmöglichkeit des Beschränkungsgebietes	+	-
Vollzug	-	+
Informatorisch: Vorsorgeprinzip im Hinblick auf die verschärften Grenzwerte gemäß im Oktober 2024 von Seiten der EU verabschiedeter EU-Luftqualitätsrichtlinie	(-)	(+)

Für die streckenbezogene Variante spricht die geringere Grundrechtsbetroffenheit, wohingegen für die zonale Variante die höhere Wirksamkeit und der geringere Vollzugaufwand streitet. Es wird empfohlen, der weniger eingriffsintensiven Variante eines streckenbezogenen weiteren Dieselfahrverbots zuzustimmen.

#### Ausstiegsoption

Der vorläufige Stickstoffdioxid-Mittelwert für den Zeitraum vom 01.01.2024 bis zum 03.11.2024 an der LÜB-Station Landshuter Allee beträgt 40,1 µg/m<sup>3</sup> (vgl. Kapitel 3). Ohne

die Ursachen für die positive Messwertenwicklung an der LÜB-Station Landshuter Allee im Jahr 2024 im Einzelnen konkret benennen sowie deren jeweiligen Einfluss quantitativ spezifizieren zu können, stellt sich die lufthygienische Situation an der Landshuter Allee im Vergleich zum Zeitpunkt der Urteilsverkündung im März 2024 und der Stadtratsbefassung im April (SV Nr. 20-26 / V 12966, Anlage 3) nun anders dar. Eine Einhaltung des für Stickstoffdioxid geltenden Jahresmittelgrenzwertes im Jahr 2024 erscheint im Bereich des Möglichen, würde jedoch auch in den kommenden feuchtkalten Wintermonaten einen anhaltenden Trend der rückläufigen Belastungssituation voraussetzen.

Der Entwicklung der Messwerte muss bei der Bewertung der Gesamtsituation Rechnung getragen werden. Eine Pflicht zur Verhängung einer Zufahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V könnte demnach unter sehr strengen Voraussetzungen entfallen. Die das RKU beratende Kanzlei führt hierzu aus:

*„Die Pflicht zur Fortschreibung in diesem Sinne entfiele nur dann, wenn eine sichere und deutliche Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Immission auf anderem Wege – aber im Ergebnis gleich wirksam – erreicht würde. Dies setzt jedenfalls voraus, dass man zum jetzigen Zeitpunkt für 2025 und 2026 sicher prognostizieren könnte, dass an der Landshuter Allee LÜB 38 µg/m<sup>3</sup> an NO<sub>2</sub>-Immission nicht überschritten werden. Wir gehen davon aus, dass das Gericht an eine entsprechende Prognose ganz erhebliche Anforderungen stellen wird, so dass der entsprechende Nachweis – nach unserem jetzigen Erkenntnisstand – derzeit kaum zu erbringen sein wird.“*

Für die Jahre 2025 und 2026 müssen Prognosewerte zugrunde gelegt werden. Der BayVGh verlangt in seinem Urteil, dass diese Prognosewerte eine „sichere Einhaltung“ des Grenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> aufzeigen. Dabei hat der BayVGh festgelegt, dass 39 µg/m<sup>3</sup> nicht als ausreichend sicher gelten können. Die Anforderung an die prognostizierten Werte liegt also bei 38 µg/m<sup>3</sup>.

Die Erstellung einer entsprechenden gutachterlichen Immissionsprognose ist aufwändig und kann erst im Verlauf der kommenden Monate belastbar fertig gestellt werden. Demzufolge liegt eine gutachterliche Immissionsprognose erst frühestens Ende Januar 2025 und damit nach der Beschlussfassung im November 2024 vor.

Wie in Kapitel 4 dargestellt, ist insbesondere eine Beurteilung der lufthygienischen Wirkung des Verkehrsversuchs zur Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 entlang der Landshuter Allee aktuell noch nicht belastbar möglich. Das Monitoring der verkehrlichen Veränderungen durch die reduzierte Geschwindigkeitsregelung ist seitens des MOR weiter fortzuführen, um eine belastbare Datenbasis zu erlangen. Die lufthygienische Wirkung von Tempo 30 lässt sich aufgrund der komplexen und vielschichtigen Einflüsse nicht direkt von den Messwerten ablesen. Die Wirkung der T30-Maßnahme ist gutachterlich für die Jahre 2024 bis 2026 zu beurteilen

Um den Aspekt der aktuellen Verbesserung der Stickstoffdioxid-Messwerte dennoch angemessen berücksichtigen zu können, wird die Aufnahme einer Ausstiegsklausel in die 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorgeschlagen.

Sollte der Jahresmittelgrenzwert im Jahr 2024 eingehalten werden und sollte gutachterlich prognostiziert werden, dass die Anforderungen des BayVGh auch ohne Fahrverbote *sicher* eingehalten werden können, kann nach Einschätzung der beratenden Kanzlei durch eine Ausstiegsoption von der Umsetzung der Maßnahmen abgesehen werden. Die Ausstiegsoption kann dann gezogen werden, wenn

- für das Jahr 2024 ein Messwert von 40 µg/m<sup>3</sup> und
- für das Jahr 2025 ein Prognosewert von 38 µg/m<sup>3</sup> und
- für das Jahr 2026 ein Prognosewert von 38 µg/m<sup>3</sup> vorliegt.

(Siehe auch Beschlusspunkt 5)

Die Umsetzung der Ausstiegsoption wird bei Vorliegen dieser Voraussetzungen dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Wie bereits erwähnt werden von Seiten des Gerichts sehr hohe Anforderungen an die Immissionsprognose gestellt werden. Das von Seiten der Gesetzgebung in Anlage 1 der 39. BImSchV vorgegebene Qualitätsziel von 30 % Unsicherheit der Modellrechnungen ist hier so weit wie möglich zu reduzieren. Annahmen für die Verwendung und Entwicklung der Verkehrsdaten sind eng mit dem Mobilitätsreferat abzustimmen.

## **6.2 Moosacher Straße**

Bereits mit Stadtratsbeschluss vom 24.04.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966) wurde eine Anpassung der LSA-Steuerung an der Moosacher Straße beschlossen, welche im Mai 2024 umgesetzt wurde. Der bisher gemessene Stickstoffdioxid-Mittelwert an der Moosacher Straße für die Monate Januar bis September 2024 beträgt 40 µg/m<sup>3</sup>. Eine lufthygienische Wirkung der Maßnahme ist daher anzunehmen.

Entsprechend des Urteils ist diese Maßnahme allerdings in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufzunehmen. Vor diesem Hintergrund soll die bereits umgesetzte Maßnahme an der Moosacher Straße nun verbindlich in die 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufgenommen werden.

## **7. Neuere Entwicklung zur EU-Luftqualitätsrichtlinie**

Nach Beschluss des Europäischen Rates vom 24.09.2024 und dem Beschluss des Europäischen Parlaments vom 14.10.2024 steht die Veröffentlichung der EU-Luftqualitätsrichtlinie im Europäischen Amtsblatt bevor, womit die Luftqualitätsrichtlinie auf Europäischer Ebene Rechtskraft erlangt.

Die Mitgliedsländer haben ab dem Zeitpunkt der Inkraftsetzung zwei Jahre und damit bis ca. Ende 2026 Zeit, um die Richtlinie in nationales Recht zu überführen. Somit erlangen die verschärften Grenzwerte auch auf nationaler Ebene bis 2030 Rechtsverbindlichkeit und sind – ungeachtet von in der Richtlinie ausgeführten Fristverlängerungsoptionen – bis 2030 einzuhalten.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz plant bereits jetzt mit dieser Grenzwertverschärfung. Mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11180 vom 14.11.2023 hat es sich die Mittel für die Erstellung einer Projektuntersuchung über die Anforderungen der neuen EU-Luftqualitätsrichtlinie bewilligen lassen. Um frühzeitig fundierte Grundlagen im Hinblick auf die Verschärfung der Grenzwerte zu evaluieren, wird die Projektuntersuchung baldmöglichst beauftragt.

## **8. Klimaprüfung**

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Nein

## 9. Behandlung der Stadtratsanträge

### Anpassung des Luftreinhalteplans und Einführung von Diesel-Fahrverboten

Antrag Nr. 20-26 / A 05183 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 23.10.2024  
(siehe Anlage 7)

Dem Antrag liegt folgender Sachverhalt zu Grunde:

*„Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert, ihren Luftreinhalteplan umgehend anzupassen und Diesel-Fahrverbote für Euro-5-Fahrzeuge in den betroffenen Zonen und Straßen zu verhängen. Damit ist das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs, das nun rechtskräftig ist, unverzüglich umzusetzen.“*

Mit den obigen Ausführungen und den unten folgenden Antragspunkten der Referentin wird dem Antrag entsprochen.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

## 10. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Die Beschlussvorlage ist mit dem Mobilitätsreferat, Kreisverwaltungsreferat, Baureferat und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft abgestimmt.

Das Kreisverwaltungsreferat und das Baureferat zeichnen die vorliegende Beschlussvorlage ohne Vorbehalt mit. Die Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferats ist als Anlage 4 beigefügt.

Das Mobilitätsreferat zeichnet unter Berücksichtigung von Anmerkungen mit, die Stellungnahme ist als Anlage 5 beigefügt.

In seiner Stellungnahme schlägt das Mobilitätsreferat für Beschlusspunkt 8 eine Ergänzung vor, die die Fortführung des Verkehrsversuchs Tempo 30 bis zu seinem Ende nach einem Jahr Gesamtdauer auch für den Fall garantiert, dass bis dahin noch keine Festlegungen von weiteren Maßnahmen für die Landshuter Allee im Rahmen des Luftreinhalteplans getroffen wurden.

Die Beschlussfassung zur Inkraftsetzung der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans muss schnellstmöglich nach Beendigung der Öffentlichkeitsbeteiligung am 27.01.2025 stattfinden. Daher hält das Referat für Klima- und Umweltschutz den Fall einer Inkraftsetzung erst nach Ende der angeordneten Dauer des Verkehrsversuchs für sehr unwahrscheinlich. Daher ist die geforderte Anpassung des Antragspunkts 8 nicht notwendig.

Zudem führt das Mobilitätsreferat in seiner Stellungnahme wie folgt aus:

*„Aus verkehrlichen Gesichtspunkten hält das Mobilitätsreferat ein verkürztes Streckenfahrverbot im Bereich der Tempo-30-Anordnung zwischen Donnersbergerbrücke bis Dachauer Straße gegenüber einem Fahrverbot im Abschnitt A96 bis Georg-Brauchle-Ring für vorteilhaft.*

*Sofern der o.g. verkürzte Abschnitt eines streckenbezogenen Dieselfahrverbots aus Sicht des RKU im Hinblick auf die bestehende Rechtsprechung rechtlich möglich ist, sollte dies aus Sicht des Mobilitätsreferats gegenüber der längeren Strecke bevorzugt werden.“*

Wie in der Stellungnahme des Mobilitätsreferats ausgeführt, wurde das Polizeipräsidium München um eine Einschätzung bzgl. der geplanten Maßnahme des streckenbezogenen Fahrverbots gebeten. In der Einschätzung wird vom Polizeipräsidium folgendes ausgeführt:

*„Bei Betrachtung der gegebenenfalls zurückzulegenden Ausweichstrecken ergibt sich aus polizeilicher Sicht eine Präferenz für die „kurze“ Variante. Die kürzere Fahrstrecke für eine Rückkehr auf die B2R beeinträchtigt weniger Anwohner und dürfte weniger zusätzliche Emissionen verursachen. [...] Ein [...] gravierendes Problem [ergibt sich] bei der Umsetzung der „langen“ Verbotsstrecke. Der Ausweichstrecken-Abschnitt vom Romanplatz bis zur Anschlussstelle München-Laim [...] ist bereits jetzt aufgrund Bauarbeiten für die sog. „Westtangente“ (Tram-Ausbau) überlastet.“*

Die das Referat für Klima- und Umweltschutz beratende Kanzlei schätzt im Hinblick auf eine Vollstreckung des BayVGH-Urteils, die in dieser Vorlage beschriebene Streckenlänge, jedoch als die juristisch sichere Variante ein. Diese Streckenlänge entspricht den Berechnungen in dem Gutachten, das dem rechtskräftigen Urteil zu Grunde liegt. Eine Abweichung davon birgt ein gewisses rechtliches Risiko, dass im Rahmen einer eventuellen Vollstreckung des Urteils dies nicht als urteilskonforme Umsetzung anerkannt wird.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet die Sitzungsvorlage nicht mit (Anlage 6). Dem RAW erscheint es als mildestes Mittel und zudem aufgrund des fortgeschrittenen Jahresverlaufs auch unter Beachtung der Rechtskraft des Urteils des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes vom 21.03.2024 vertretbar, vor einer Verschärfung des Dieselfahrverbotes die Auswertung der Jahresmessungen für 2024 abzuwarten. Angesichts der zu erwartenden gravierenden Auswirkungen vor allem auch auf den Wirtschaftsverkehr erscheint dem RAW dies als zumutbar. Sollte der Vorlage zugestimmt werden weist das RAW vorsorglich auf die Notwendigkeit hin, dass für den Wirtschaftsverkehr weiterhin Ausnahmegenehmigungen sichergestellt sind.

Wie unter Kapitel 2.2 dieser Sitzungsvorlage ausgeführt, muss über den Entwurf der Fortschreibung bereits jetzt entschieden und mit der Öffentlichkeitsbeteiligung begonnen werden. Von der LHM als Körperschaft des öffentlichen Rechts wird erwartet, dass mit dem Vollzug eines rechtskräftigen Urteils zügig begonnen wird. Zudem besteht die Überschreitungssituation an der Landshuter Allee bereits seit 14 Jahren, was ein schnellstmögliches Handeln erfordert. Die Entwicklung der Stickstoffdioxid-Messwerte und der darauf aufbauenden Immissionsprognose werden im Rahmen der Ausstiegsklausel berücksichtigt.

### **Anhörung des Bezirksausschusses**

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

### **Nachtragsbegründung**

Eine rechtzeitige Zuleitung der Vorlage an die Gremiumsmitglieder nach Nr. 5.6.2 Abs. 1 der AGAM war wegen der erst am 22.10.2024 zugestellten Entscheidung des BVerwG über die Nichtzulassungsbeschwerde nicht möglich. Die Behandlung in der Sitzung der Vollversammlung des Stadtrats am 27.11.2024 ist erforderlich, da das nun rechtskräftig gewordene Urteil des BayVGH vom 21.03.2024 umgehend umgesetzt werden muss, um schnellstmöglich eine Einhaltung des Jahresmittelgrenzwertes für Stickstoffdioxid an der Landshuter Allee zu erreichen.

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 Vortrag der Referentin wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Stadtrat stimmt der schnellstmöglichen Aufnahme einer streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung gemäß Rechtsauffassung des BayVGH auf dem Mittleren Ring für den Streckenabschnitt Georg-Brauchle-Ring bis zur A96 für Diesel-Euro 5/V Fahrzeuge und schlechter in die 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu.
3. Das Mobilitätsreferat und das Baureferat werden beauftragt, das Streckenfahrverbot (siehe Beschlusspunkt 2) gemäß Beschilderungskonzept in Kapitel 7.3.1 der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 vom 24.04.2024 in Verbindung mit Kapitel 5.2 dieser Vorlage vorzubereiten, um nach der Inkraftsetzung der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans eine schnellstmögliche Umsetzung gewährleisten zu können.
4. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die bereits vorgenommene Anpassung der Lichtsignalanlagen (LSA) an der Moosacher Straße als verbindliche Maßnahme in die 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufzunehmen.
5. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, eine Ausstiegsklausel in die 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufzunehmen mit folgendem Inhalt:  
„Die Fortschreibung des Luftreinhalteplans, die über Stufe 1 hinausgehende Fahrverbote vorsieht, ist nicht bekannt zu machen, wenn die sichere und deutliche Reduzierung der Stickstoffdioxid-Immission auch ohne deren Einführung gewährleistet ist. Dies ist nur der Fall, wenn aufgrund von Messungen oder Immissionsprognosen nachweisbar ist, dass auch ohne diese zusätzlichen Fahrverbote
  - für das Jahr 2024 ein Messwert von 40 µg/m<sup>3</sup>,
  - für das Jahr 2025 ein Prognosewert von 38 µg/m<sup>3</sup>
  - für das Jahr 2026 ein Prognosewert von 38 µg/m<sup>3</sup>eingehalten wird.“  
Die Umsetzung der Ausstiegsoption wird bei Vorliegen dieser Voraussetzungen dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt.
6. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, den Entwurf der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans gemäß den Beschlusspunkten 2 – 5 zu erstellen und nach Bekanntgabe im nächstmöglichen Amtsblatt die Öffentlichkeitsbeteiligung zu starten.
7. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, eine Immissionsprognose auf Basis der zum Jahresende 2024 vorliegenden lufthygienischen Jahresmittelwerte über das Landesamt für Umwelt in die Wege zu leiten.
8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt den Verkehrsversuch zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mindestens bis zur Einführung weiterer Maßnahmen gemäß der hiermit beschlossenen Fortschreibung des Luftreinhalteplans fortzuführen.
9. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird mit einer konzeptionellen Befassung des Stadtrates im Hinblick auf die im Oktober auf Ebene der EU verabschiedete EU-Luftqualitätsrichtlinie und der damit einhergehenden Grenzwertverschärfung beauftragt.
10. Der Antrag Nr. 20-26 / A 05183 „Anpassung des Luftreinhalteplans und Einführung von Diesel-Fahrverboten“ vom 23.10.2024 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
11. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**  
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

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

Christine Kugler  
Berufsmäßige Stadträtin

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

an das Referat für Klima- und Umweltschutz, Beschlusswesen (RKU-GL4)

z.K.

**V. Wv. Referat für Klima- und Umweltschutz**

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

Am.....