

**Entscheidung über den Entwurf der 9. Fortschreibung des
Luftreinhalteplans**

Fahrverbote an der Landshuter Allee II: Ausnahmen für Handwerker

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 07258 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg vom 19.11.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15984

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.03.2025

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	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.
Inhalt	Entsprechend dem rechtskräftig gewordenen Urteil des BayVGH vom 21.03.2024 beschloss der Stadtrat mit der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15094 vom 27.11.2024 den Entwurf der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München. Dieser sieht die Einführung einer streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V in Ergänzung zum bestehenden zonalen Dieselfahrverbotes (Diesel-Kfz Euro 4/IV und schlechter) vor. Zudem ist eine Ausstiegsoption bei dauerhafter Einhaltung des Grenzwerts angelegt, welche unter strengen Vorraussetzungen auch mildere Maßnahmen zulässt. Im Zuge dessen werden dem Stadtrat zum einen die Ergebnisse der formellen Öffentlichkeitsbeteiligung berichtet und zum anderen die Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerte für 2024 sowie die gutachterlichen Immissionsprognosen für die Jahre 2025 und 2026 zur Entscheidung über das Ziehen der Ausstiegsoption vorgelegt. Zudem wird der Stadtrat über die im Dezember 2024 in Kraft getretene EU-Luftqualitätsrichtlinie informiert. Dabei wird insbesondere auf die ab 2030 geltenden verschärften Grenzwerte sowie den bis Ende 2028 zu erstellenden Luftqualitätsfahrplan - welcher Maßnahmen enthalten muss, die die Einhaltung bis 2030 garantieren - hingewiesen.

Gesamtkosten / Gesamterlöse	<p>Die Kosten dieser Maßnahme betragen einmalig investiv 500.000 € im Jahr 2025 und dauerhaft 5.000 € für Instandhaltungs-/Wartungskosten sowie 65.330 € ab dem Jahr 2026 (Personalkosten).</p> <p>Die Erlöse dieser Maßnahme betragen jährlich konsumtiv 1.000.000 € ab dem Jahr 2026, demnach werden die Ausgaben durch die dargestellten Einnahmen um ein Vielfaches übertroffen.</p> <p>Die Finanzierung erfordert eine Ausweitung des Haushalts des Kreisverwaltungsreferats ab 2025 bzw. 2026.</p>
Klimaprüfung	<p>Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: gering/nicht</p> <p>Maßnahmen zur Luftreinhalteplanung dienen primär der lokalen Reduzierung von Luftschadstoffen. Verkehrliche Maßnahmen im Sinne einer Mobilitätswende können indessen einen positiven Beitrag zum Klimaschutz leisten.</p>
Entscheidungsvorschlag	<p>Die Messwerte für 2024 und Ergebnisse der Immissionsprognose für 2025 und 2026 zeigen, dass die Vorgaben des Urteils des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (BayVGH) mit der Maßnahme Tempo 30 erfüllt werden können. Daher kann aus Gründen der Verhältnismäßigkeit auf die Einführung einer streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung für Diesel-Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 5/V und schlechter auf der Landshuter Allee verzichtet werden. Stattdessen wird empfohlen, Tempo 30 unbefristet als notwendige Kernmaßnahme in die 9. Fortschreibung aufzunehmen.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch unter	<p>Luftreinhalteplanung, Stickstoffdioxid, 9. Fortschreibung Luftreinhalteplan</p>
Ortsangabe	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtgebiet Neuhausen – Nymphenburg, Schwanthalerhöhe, Sendling - Westpark und • Landshuter Allee, Trappentreustraße, Garmischer Straße, Moosacher Straße

**Entscheidung über den Entwurf der 9. Fortschreibung des
Luftreinhalteplans**

Fahrverbote an der Landshuter Allee II: Ausnahmen für Handwerker

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 07258 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-
Nymphenburg vom 19.11.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15984

7 Anlagen

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.03.2025
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	3
1. Anlass	3
2. Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung	3
3. Vorgaben des Gerichtsurteils des BayVGH	13
4. Aktuelle Lufthygienische Situation	14
5. Tempo 30: Wirkung und Zulässigkeit als Maßnahme der 9. Fortschreibung.....	14
6. Inkrafttreten der neuen EU-Richtlinie im Dezember 2024.....	16
7. Entscheidungsvorschlag	18
8. Kontrolle und Vollzug der Maßnahme	19
9. Änderungen bei Leistungserbringung und Wirkung des Vollzugs	20
10. Personalbedarf.....	20
11. Büroraumbedarf	21
12. Darstellung der Aufwendungen und der Finanzierung	22
12.1 Laufende Verwaltungstätigkeit	22
12.2 Investitionstätigkeit.....	23
12.3 Finanzierung und Umsetzung im Haushalt.....	23
12.4 Anpassungen im Mehrjahresinvestitionsprogramm	24
13. Behandlung eines Bezirksausschussantrages	25
14. Klimaprüfung.....	26

15. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten.....	26
II. Antrag der Referentin	27
III. Beschluss.....	28

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

Der Stadtrat hat in seiner Vollversammlung am 27.11.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15094) das Referat für Klima- und Umweltschutz damit beauftragt, den Entwurf der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München zu erstellen und die Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen. Als zentrale Maßnahme der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans – im Folgenden 9. Fortschreibung genannt - ist im Entwurf bislang insbesondere die Einführung eines streckenbezogenen Fahrverbotes für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 / V und schlechter entlang der Landshuter Allee vorgesehen.

Vorangegangen war ein Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes (BayVGH) vom 21.03.2024, welches die Landeshauptstadt München (LHM) dazu verpflichtet, den Luftreinhalteplan unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichtes fortzuschreiben (Anlage 1).

In dieser Vorlage wird über die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung berichtet. Zudem ist auf der Grundlage der aktuellen Messergebnisse sowie der Immissionsprognose für die Jahre 2025 und 2026 darüber zu entscheiden, ob von der im Entwurf der 9. Fortschreibung enthaltenen Ausstiegsoption Gebrauch gemacht wird. Dabei ist zu entscheiden, ob die zwischenzeitlich im Rahmen eines Verkehrsversuchs angeordnete streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung entlang der Landshuter Allee anstelle der streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung für Diesel-Kfz Euro 5/V in den Entwurf der 9. Fortschreibung aufgenommen werden kann.

Ergänzend wird der Stadtrat über die im Dezember 2024 in Kraft getretene EU-Luftqualitätsrichtlinie informiert (siehe Kapitel 6). Dabei wird insbesondere auf die ab 2030 geltenden verschärften Grenzwerte hingewiesen. Um eine Grenzwerteinhaltung im Jahr 2030 sicherzustellen, sind in der EU-Richtlinie bereits vorgelagerte Schritte verankert. Dabei sind bei einer Feststellung einer Grenzwertüberschreitung bereits in den Jahren 2026 bis 2029 sogenannte Luftqualitätsfahrpläne bis spätestens Ende Dezember 2028 zu erstellen. In die Luftqualitätsfahrpläne sind geeignete Maßnahmen festzusetzen, die die Grenzwerteinhaltung bis 2030 garantieren.

2. Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Referat für Klima- und Umweltschutz wurde mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 27.11.2024 beauftragt, die Öffentlichkeit bei der Fortschreibung des Luftreinhalteplans gemäß § 47 Abs. 5 und 5a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zu beteiligen. Der Entwurf der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans mit seinen Anlagen war ab dem 11.12.2024 über den Link www.muenchen.de/beteiligung-lrp im Internet einsehbar. Der Entwurf der 9. Fortschreibung konnte außerdem vom 11.12.2024 bis zum 11.01.2025 im Referat für Klima- und Umweltschutz eingesehen werden. Einwände konnten bis zum 27.01.2025 postalisch oder elektronisch abgegeben werden. Die Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurden in der Rathaus Umschau, auf der Homepage des Referats für Klima- und Umweltschutz sowie über das Amtsblatt der Landeshauptstadt München (Nr. 34 vom 10.12.2024) bekannt gegeben.

Innerhalb des Beteiligungszeitraums haben 13 Bürger*innen sowie 6 Verbände (Regionaler Planungsverband München (RPV), Handwerkskammer für München und Oberbayern (HWK), Industrie- und Handelskammer München und Oberbayern (IHK), Handelsverband Bayern e.V. (HBE), Verkehrsclub Deutschland Kreisverband München e.V. (VCD) und Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH)) und 3 Gebietskörperschaften (Landkreis München, Landkreis Ebersberg und Landkreis Dachau) eine Stellungnahme abgegeben. Alle 22

eingegangenen Stellungnahmen wurden von der Stadtverwaltung inhaltlich geprüft und dabei folgenden Themenbereichen zugeordnet:

- A Messungen im Stadtgebiet** (5 Stellungnahmen)
- B Enteignung / Unzumutbare Kosten** (4 Stellungnahmen)
- C Ausnahmekonzept** (4 Stellungnahmen)
- D Ausweichverkehre** (5 Stellungnahmen)
- E Kontrollen** (3 Stellungnahmen)
- F Ergänzungs- / Alternativvorschläge** (14 Stellungnahmen)
- G Ausstiegsoption nutzen** (3 Stellungnahmen)
- H Allgemeine Einwände** (5 Stellungnahmen)

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

In einigen Anschreiben wurde auf die Überschreitung der Feinstaubgrenzwerte hingewiesen. Die aktuell gültigen Grenzwerte für Feinstaub (PM_{2,5} und PM₁₀) werden im Münchner Stadtgebiet aber bereits seit 2012 (PM₁₀) bzw. seit Inkrafttreten des Grenzwertes 2015 (PM_{2,5}) eingehalten. Die voraussichtlich ab 2030 geltenden Grenzwerte für Feinstaub werden derzeit im Stadtgebiet ebenfalls eingehalten. Es wird deshalb nachfolgend davon ausgegangen, dass insoweit der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) gemeint war, der im Jahr 2023 noch an der Landshuter Allee und an der Moosacher Straße überschritten wurde (siehe Kapitel 3).

Zu A Messungen im Stadtgebiet

In fünf Stellungnahmen wurde die Wahl der Standorte der Messstellen im Stadtgebiet thematisiert und die Repräsentativität der Messdaten in Frage gestellt. Zudem wurde die Frage aufgeworfen, ob die Messungen nicht durch die Einführung der Busspur und den Einsatz der Luftfilteranlagen an der Landshuter Allee verfälscht würden.

Sowohl die Messstellen des Landesamtes für Umwelt als auch die ergänzenden Stickstoffdioxid-Passivsammler im Auftrag der Landeshauptstadt München sind nach den Vorgaben der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) aufgestellt und werden nach den rechtlichen Vorgaben betrieben. Die Messungen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) erfolgen durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) nach Art. 2 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG) (i.V.m. § 44 Abs. 1 BImSchG). 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.

Nach § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV beträgt der über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) 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.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.

Dies hat der EuGH auch ausdrücklich so bestätigt (EuGH, Urteil vom 26. Juni 2019 – C

732/17, NJW 2019, 2833 Rn. 38). Dementsprechend fordert auch das Bundesverwaltungsgericht, dass die Messstandorte so zu wählen sind, dass Grenzwertüberschreitungen nicht übersehen werden (BVerwG, Urteil vom 28. Mai 2021 – 7 C 4/20, Juris Rn. 45). Die Standorte der Messstellen entsprechen den Vorgaben der Anlage 3 zur 39. BImSchV. Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass explizit auch Messungen 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. 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 höchstrichterlichen Rechtsprechung geforderte Messstandorte.

Die Busspur an der Landshuter Allee ist eine Maßnahme der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Die Busspur trägt zu einer Reduktion der Verkehrsimmissionen an der Landshuter Allee bei, weil dort fast ausschließlich emissionsarme Busse der Schadstoffklasse Euro 6 bzw. Elektrobusse eingesetzt werden und eine Förderung des öffentlichen Nahverkehrs mit einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs einhergeht.

Die Maßnahmen zur Luftreinhaltung werden insbesondere dort ergriffen, wo die höchste Belastung mit Luftschadstoffen vorliegt. Unter Einbeziehung von ergänzenden Passivsammlermessungen sowohl im nördlichen als auch im südlichen Bereich der Landshuter Allee sowie durch Hinzuziehen von Immissionsprognosen wurde die höchste Stickstoffdioxid-Belastung im Umfeld der LÜB-Messstation ermittelt und in diesem Bereich gezielt die Busspur eingeführt. Auch mit den umgesetzten Maßnahmen bleibt die Landshuter Allee ein auf Stickstoffdioxid bezogen hoch belasteter Bereich. Der Standort der LÜB-Messstation ist weiterhin repräsentativ und erfüllt die oben genannten gesetzlichen Anforderungen. Dies wird auch vom LfU bestätigt. Die Einführung der Busspur verfälscht nicht die Messergebnisse, sondern bewirkt eine tatsächliche Reduzierung der Luftschadstoffbelastung im Bereich der Landshuter Allee.

Die Luftfilteranlagen an der Landshuter Allee wurden im Rahmen eines vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz geförderten Forschungsprojekts mit dem Namen „REINELUFFT?“ aufgestellt. Ziel des Vorhabens war, zu untersuchen, ob sich Luftreinigungssysteme eignen, die Luftqualität an Orten mit hohen Verkehrsemissionen durch Filterung signifikant zu verbessern. Mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04594 vom 20.10.2021 wurde dem Stadtrat Inhalt und Zielsetzung des Forschungsprojektes bekannt gegeben. Mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09161 vom 18.04.2023 wurde der Stadtrat über den damals aktuellen Zwischenstand des Forschungsprojektes informiert. Die Ergebnisse des Projektes deuten darauf hin, dass die Verbesserung der Luftqualität nur in sehr eingeschränktem räumlichem Maße messbar ist und daher kein nachweisbarer Effekt auf die Messdaten an der LÜB-Station zu verzeichnen ist. Der Abschlussbericht steht unter <https://oa.tib.eu/renate/handle/123456789/17715> zum Download bereit. Wegen der sehr begrenzten Wirkung der Maßnahme ist nicht zu befürchten, dass die Messergebnisse dadurch verfälscht werden.

In wenigen Stellungnahmen werden weitere Stickstoffdioxid-Messstationen im Umfeld Luise-Kiesselbach-Platz / Heckenstaller Straße, in der Nähe der Murnauer Straße sowie im gesamten Stadtgebiet gefordert.

Neben den fünf Münchner Stationen des vom Landesamt für Umwelt (LfU) betriebenen Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) betreibt die Landeshauptstadt München ein freiwilliges ergänzendes Stickstoffdioxid-Messnetz 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 Lufteinhaltung räumlich dort getroffen werden, wo die Grenzwerte noch überschritten wurden.

In den Jahren 2019, 2020 und 2021 wurden im Umfeld des Heckenstaller Trogs und des Luise-Kiesselbach-Platzes lufthygienische Messungen (Stickstoffdioxid und Feinstaub) durchgeführt, die eine deutliche Einhaltung der Jahresmittelgrenzwerte 2020 und 2021 in diesem Bereich bestätigen konnten (siehe www.muenchen.de/messergebnisse). Zwar gibt es aktuell in den in den Stellungnahmen genannten Straßen direkt keine Messstationen, jedoch in näherer Umgebung, und zwar auf Höhe der Fürstenrieder Straße 285 und auf Höhe der Boschetsrieder Straße 83/83a. Auch hier wurde der Jahresmittelgrenzwert 2024 für Stickstoffdioxid mit $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bzw. $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ deutlich eingehalten.

Die Verkehrszahlen aus der Verkehrsmengenkarte 2022 zeigen, dass im Bereich des Luise-Kiesselbach-Platzes und der Heckenstaller Straße werktags bis zu 131 000 Fahrzeuge fahren. In diesem Bereich bewegt sich der Großteil des Verkehrs jedoch innerhalb von Tunneln, die mit Luftfilteranlagen ausgestattet sind. Im Bereich der Murnauer Straße sind die Verkehrsmengen laut Verkehrsmengenkarte 2022 mit bis zu 17 000 Fahrzeugen pro Werktag deutlich niedriger, daher ist auch hier von einer guten lufthygienischen Situation auszugehen.

Zusätzlich wurden durch die im Rahmen der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München durchgeführten Immissionsprognosen keine Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen für das Gebiet im Umfeld des Luise-Kiesselbach-Platzes, der Heckenstaller Straße und der Murnauer Straße festgestellt.

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 nicht auszugehen.

Zu B Enteignung / Wertminderung

Vier Stellungnahmen zufolge würde die Einführung eines streckenbezogenen Fahrverbotes für Euro 5 / V Dieselfahrzeuge zu einer Enteignung der Fahrzeugeigentümer*innen und einer deutlichen Wertminderung der Dieselfahrzeuge führen.

Nach Einschätzung der Rechtsprechung stellen Fahrverbote keine Enteignung dar. Gleichwohl ist von zusätzlichen Fahrverboten über die aktuell geltende Zufahrtsbeschränkung für Diesel-Fahrzeuge Euro 4/IV und schlechter in der erweiterten Umweltzone (im Folgenden Stufe 1 genannt) hinaus abzusehen, wenn ein streckenbezogenes Tempolimit 30 km/h entlang der Landshuter Allee als ausreichend angesehen werden kann.

Zu C Ausnahmekonzept

Die Landkreise Ebersberg und Dachau sowie die HWK fordern in ihren Stellungnahmen für Handwerksbetriebe und soziale Dienste einen unbürokratischen und schnellen Weg, die von der streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung betroffenen Bereiche mit einer Ausnahmegenehmigung befahren zu können. Ein Vorschlag dazu ist, die Handwerksbetriebe und sozialen Dienste per Allgemeinverfügung generell von den Zufahrtsbeschränkungen auszunehmen oder dem per Beschilderung ausgenommenen Lieferverkehr gleichzustellen.

Des Weiteren wird die besondere Betroffenheit von Pendler*innen thematisiert, die auf individuelle Verkehrsmittel angewiesen sind.

In einer weiteren Stellungnahme wird gefordert, die Ausnahmen für Anwohner*innen durch längere Übergangsfristen und Stichtagsregelungen bei der Zulassung von älteren Dieselfahrzeugen auszuweiten.

Die Stellungnahmen zur Ausweitung der Ausnahmen beziehen sich auf das im Entwurf der 9. Fortschreibung enthaltene zusätzliche streckenbezogene Dieselfahrverbot für Diesel-Fahrzeuge Euro 5/V und schlechter. Hierbei wurden umfassende Ausnahmen für Anwohner*innen und Lieferverkehr berücksichtigt sowie ein unbürokratisches Vorgehen für Einzelausnahmen gemäß § 1 Abs. 2 der 35 BImSchV z.B. für Handwerker*innen oder Soziale Dienste beabsichtigt. Sofern allerdings von einer Ausweitung des Dieselfahrverbots indessen abgesehen wird, sind Forderungen nach diesbezüglichen Ausweitungen gegenstandslos.

Zu D Ausweichverkehre

Der Regionale Planungsverband München weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass eine streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung einer zonalen Zufahrtsbeschränkung vorzuziehen sei, weil dadurch der Ausweichverkehr ins südliche Umland vermutlich geringer ausfallen würde.

Hierzu ist anzumerken, dass im Entwurf der 9. Fortschreibung, die der Öffentlichkeitsbeteiligung zu Grunde lag, lediglich eine zusätzliche streckenbezogene Maßnahme vorgesehen ist. Die zonale Zufahrtsbeschränkung für Diesel-Fahrzeuge Euro 4/IV und schlechter stellt demgegenüber keine neue Maßnahme dar. Die Öffentlichkeitsbeteiligung bezieht sich lediglich auf die zusätzlichen Maßnahmen.

In der Stellungnahme der IHK sowie in zwei Stellungnahmen von Bürger*innen wird gefordert, die Bündelungsfunktion des Mittleren Ringes aufrechtzuerhalten. Es wird befürchtet, dass die Einführung der streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung entlang der Landshuter Allee zu Ausweichverkehren in umliegende Straßen und Wohngebiete führt.

Auch in der Stellungnahme des Landkreises Dachau wird durch die Einführung von weiteren Maßnahmen eine Verdrängung des Verkehrs ins Umland befürchtet, insbesondere in Hinblick auf die Baumaßnahmen am Allacher Tunnel und den damit einhergehenden Verkehrsbelastungen auf der A8 und A99. Der zusätzlich fehlende Autobahnringchluss im Münchner Südwesten würde zusätzlich dazu beitragen, dass sich der Verkehr ins umliegende Straßennetz im Landkreis Dachau verlagere. Der Landkreis München befürchtet, dass die geplante Maßnahme zu einer Verkehrszunahme in sowieso schon hochbelasteten Ortsdurchfahrten des Landkreises führen könnte und fordert daher eine gutachterliche Prognose zu den Auswirkungen der Maßnahme auf Luft und Lärm in den umliegenden Gemeinden.

Eine Beeinträchtigung der Bündelungsfunktion und eine etwaige Erhöhung von Verkehrsbelastungen im Umland kämen allenfalls in Betracht, wenn an der streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung für Diesel-KfZ Euro 5/V und schlechter gemäß dem Entwurf festgehalten würde. Sofern dies ohnehin nicht der Fall ist, ist eine Stellungnahme dazu nicht weiter erforderlich.

Zu E Kontrollen

In drei Stellungnahmen wird die Kontrollierbarkeit der Luftreinhaltungsmaßnahmen thematisiert. Zum einen wird generell gefordert, die Einhaltung der Umweltzonenregelungen sowie das LKW-Durchfahrtsverbot besser zu kontrollieren. Zum anderen wird vorgeschlagen die Zufahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge auch im fließenden Verkehr zu kontrollieren, vorzugsweise mit Einrichtungen, die automatisiert Kennzeichen und Schadstoffklasse erfassen können. Die Einhaltung der streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung sei im Allgemeinen nicht kontrollierbar.

Eine Stellungnahme dazu ist derzeit nicht veranlasst, sofern die Maßnahme des ergänzenden streckenbezogenen Fahrverbots vorerst nicht weiterverfolgt wird.

Zur Problematik der Kontrollen wird ergänzend auf folgendes hingewiesen:

Die Landeshauptstadt München ist nur für Kontrollen des ruhenden Verkehrs zuständig. Fahrzeugkontrollen des fließenden Verkehrs werden auf diesem Abschnitt durch die Polizei durchgeführt. Im vergangenen Jahr konnten 13.200 Verstöße gegen das Verbot, die Umweltzone ohne Umweltplakette zu befahren, festgestellt werden, die durch Aufnahme einer Ordnungswidrigkeitsanzeige geahndet wurden. Bei Kontrollen zur Einhaltung der Zufahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 / IV waren 15.994 Kontrollen bzw. Abfragen zu verzeichnen, in 488 Fällen mündeten diese in einer Ordnungswidrigkeitenanzeige wegen Befahrens der Umweltzone mit einem Fahrzeug der Norm Euro-4-Diesel oder schlechter. Im Jahr 2024 wurden durch die Polizei 420 Kontrollen des LKW-Durchfahrtsverbotes durchgeführt, dabei wurden 58 Verstöße festgestellt. Eine automatisierte Kennzeichenerfassung wurde geprüft und ist aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht möglich. Die Lösung der datenschutzrechtlichen Problematik, die einer anderweitigen oder umfangreicheren Überwachung im Wege steht, liegt in der Zuständigkeit des Bundes. Solange keine entsprechende Gesetzesänderung erfolgt, ist weder eine halb- noch eine vollautomatisierte Kontrolle des Befahrens der Umweltzone bzw. der Einsatz entsprechender Systeme durch die Landeshauptstadt München möglich.

Zu F Ergänzungs- / Alternativvorschläge

In drei Stellungnahmen wird gefordert, den ÖPNV weiter auszubauen und Anreize zur Nutzung des ÖPNV zu schaffen, um den motorisierten Individualverkehr weiter zu reduzieren. Eine Stellungnahme fordert zudem den Ausbau des Radwegenetzes. Der Landkreis Ebersberg weist darauf hin, dass der ÖPNV und die Park&Ride Anlagen bereits jetzt schon überlastet und Pendler*innen daher auf die Nutzung ihrer Fahrzeuge angewiesen seien. Des Weiteren wird die Befürchtung geäußert, dass sich durch aktuelle Einsparungspläne der Verkehrsbetriebe die Luftschadstoffwerte zukünftig wieder verschlechtern könnten.

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 Tram-Netznetzes, 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. An vielen Stellen der Stadt ist die Infrastruktur für den Radverkehr in den letzten Jahren bereits deutlich verbessert worden (Ausbau des Altstadtradrings, Umbau Sendlinger Tor, Umbau St.-Magnus-Straße etc.). Durch die Umsetzung des Radentscheids werden auch in Zukunft an vielen Stellen der Stadt weitere deutliche Verbesserungen für den Radverkehr und auch für den Fußverkehr geschaffen. Auch der Winterdienst auf Radwegen wurde in den letzten Jahren weiterentwickelt.

Der Umweltverbund wird von der Landeshauptstadt München stark gefördert und erweitert. Hierdurch allein kann aber nicht die geforderte, schnellstmögliche sichere Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte gewährleistet werden.

In 14 Stellungnahmen werden alternative Maßnahmen zur Reduzierung der Stickstoffdioxidwerte an der Landshuter Allee vorgeschlagen. Dazu gehört der Bau eines Tunnels mit Abluftkamin und Filterung, die stadtweite Einführung von Tempo 30, die Ausweitung der Umweltzone auf das gesamte Stadtgebiet oder die Verschärfung der Zufahrtsbeschränkungen auf andere Fahrzeugtypen (Dieselfahrzeuge bis inklusive Schadstoffklasse Euro

6c, Benziner). In einer Stellungnahme wird gefordert, den Umgriff des geplanten Streckenabschnittes auf den Bereich der Landshuter Allee zu beschränken, an dem im Moment Tempo 30 gilt. Des Weiteren wird angeregt, die hohen Schadstoffwerte, die durch das Abbrennen von Silvesterfeuerwerk entstehen, bei der Bewertung des Jahresmittelwertes herauszurechnen. Das Abbrennen von Kerzen in Innenräumen führe zu einer erhöhten Stickstoffdioxidkonzentration und müsse daher verboten werden. Ein weiterer Vorschlag besteht darin, die Durchfahrt durch München bei Stau auf der Autobahn A99 zu verbieten.

Hierzu ist zunächst folgendes festzuhalten:

Aufgrund des Urteils des BayVGH ist die LHM dazu verpflichtet, den Luftreinhalteplan fortzuschreiben. Insoweit müssen grundsätzlich die durch das Urteil aufgezeigten Maßnahmen umgesetzt werden. Eine alternative Erfüllung des Urteils kommt nur in Betracht, wenn sicher feststeht, dass diese gleichermaßen effektiv zur Reduzierung der Stickstoffdioxid-Immissionen beitragen.

Nur Alternativmaßnahmen, die nachweisbar die Zielerreichung gewährleisten, können überhaupt durch die LHM ergriffen werden.

Im Rahmen der Fortschreibungen des Münchner Luftreinhalteplans 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. 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 verworfen.

Das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrsordnung geben als innerstädtische Regelgeschwindigkeit Tempo 50 vor. 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. Die Aktualisierung des Straßenverkehrsgesetzes und der StVO im Jahr 2024 erleichtert zwar die Anordnung von Tempo 30, sieht aber nicht die stadtweite Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit vor. Der Stadtrat hat in seiner Vollversammlung am 24.04.2024 mehrheitlich die Einführung von Tempo 30 an der Landshuter Allee beschlossen. Im Straßenbereich der Bundesstraße 2R (Landshuter Allee) wird im Rahmen eines Verkehrsversuches seit Anfang Juni 2024 zur Verbesserung der lufthygienischen Situation beidseitig beginnend in Höhe der Abfahrtsrampe zur Arnulfstraße im Süden bis auf Höhe Toni-Merkens-Weg im Norden die zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 km/h auf 30 km/h beschränkt.

Die Ausweitung der Umweltzone auf das gesamte Stadtgebiet stellt einen weitreichenden Eingriff in die Rechte der betroffenen Fahrzeughalter*innen dar. Ein solcher Eingriff ist nur dann zulässig, wenn er sich nicht als unverhältnismäßig darstellt. Der Schutz von Leib und Leben und die Rechte der betroffenen Fahrzeughalter*innen sind in einen gerechten Ausgleich zu bringen. Flächendeckende Fahrverbote für Bereiche, in denen Überschreitungen der Stickstoffdioxid-Grenzwerte nicht vorliegen, sind nicht erforderlich. Vielmehr sind Maßnahmen zu ergreifen, die zielgerichtet die besonders betroffenen Bereiche der Stadt adressieren. Dies bringt den Schutz von Leib und Leben sowie die Rechte der von Fahrverboten Betroffenen in einen gerechten Ausgleich (siehe Kapitel 3 und Anlage 2 – Tabelle Messergebnisse).

Die Ausweitung der Fahrverbote abhängig vom Fahrzeuggewicht oder auf andere Fahrzeugtypen, z. B. Benziner oder Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse 6/VI ist nicht erforderlich, sofern die maßgeblichen Grenzwerte ohne diese hinzutretenden Fahrverbote

eingehalten werden können.

Beim Abbrennen von Feuerwerkskörpern erhöht sich vor allem die Feinstaubbelastung in der Luft. In der Regel verflüchtigen sich die erhöhten Feinstaubwerte schon nach wenigen Stunden bis Tagen wieder. Die Grenzwerte für Feinstaub (PM_{2,5} und PM₁₀) werden im gesamten Stadtgebiet in München seit 2012 eingehalten. Die erhöhten Feinstaub-Messwerte um Silvester herum verändern den Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid nicht. Das Abbrennen von Kerzen führt nur zu einer kurzzeitigen Stickstoffdioxidbelastung in Innenräumen, die zu keiner nachweisbaren Erhöhung in der Außenluft führt.

Der gesetzliche Rahmen gibt strenge Anforderungen an Durchfahrtsverbote vor. Ein bedingtes Durchfahrtsverbot wie z. B. bei Stau auf der A99 ist verkehrsrechtlich nicht umsetzbar.

Zu G Ausstiegsoption nutzen

In drei Stellungnahmen wird die Beibehaltung von Tempo 30 an der Landshuter Allee gefordert, wenn die in der Ausstiegsoption definierten Vorgaben erfüllt werden. Ob Tempo 30 auch über die Dauer des Verkehrsversuches hinaus beibehalten werden kann, zeigen die lufthygienischen und verkehrlichen Auswertungen zu dem Verkehrsversuch, siehe Kapitel 5 sowie Sitzungsvorlage zum Monitoring des Verkehrsversuch (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15922).

Zu H Allgemeine Einwände

Die Deutsche Umwelthilfe fordert in ihrer Stellungnahme die sofortige Umsetzung einer zonalen Zufahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 / V ohne Ausstiegsoption. In Hinblick auf die neuesten Empfehlungen der WHO und die novellierte EU-Richtlinie mit deutlich niedrigeren Grenzwerten für Luftschadstoffe sollen Luftreinhaltemaßnahmen weiterentwickelt und verschärft werden, um den Gesundheitsschutz zu gewährleisten. Es wird darauf hingewiesen, dass die Landeshauptstadt München gemäß § 26 der 39. BImSchV den Erhalt der bestmöglichen Luftqualität gewährleisten muss. Die vom BayVGH geforderte sichere Unterschreitung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwertes sei mit einer knappen Einhaltung im Jahr 2024 und den aufgeführten Prognosen nicht gegeben. Die bereits umgesetzten Maßnahmen an der Moosacher Straße sollen formal in die 9. Fortschreibung aufgenommen werden. Ein zonales Fahrverbot würde im Gegensatz zu einem streckenbezogenen Fahrverbot eine erhebliche Flottenwirkung mit sich bringen, die die Schadstoffe im gesamten Stadtgebiet und nicht nur lokal reduzieren würde. Es wird bemängelt, dass die Wirkung des Verkehrsversuches an der Landshuter Allee in Form einer Geschwindigkeitsreduzierung nicht in den Prognosen enthalten sei und die Prognosen damit nicht den aktuellen Stand widerspiegeln. Auch das weitere Vorgehen bezüglich des Verkehrsversuches werde weder bei der Ausweitung des Fahrverbots noch bei der Umsetzung der Ausstiegsoption thematisiert. Die verwendeten Prognosen basieren auf Luftqualitätswerten aus dem Jahr 2023 und beruhen auf der Annahme, dass die berechneten Maßnahmen ein ganzes Kalenderjahr gewirkt hätten. Außerdem fehle die Analyse, inwiefern der Verkehrsversuch oder die angepasste Ampelschaltung an der Moosacher Straße sowie günstige meteorologische Bedingungen die Ursache für die positive Stickstoffdioxid-Messwertentwicklung seien. Die Bewertung der Maßnahmenoptionen weise Mängel auf und die Argumente zugunsten des zonalen Fahrverbotes würden unterschätzt bzw. in der tabellarischen Gegenüberstellung nicht aufgeführt (z. B. Kosten für die Beschilderung der streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung). Die Abwägungsgründe sollten transparenter dargestellt werden und alle relevanten Aspekte berücksichtigt werden.

Der Verkehrsclub Deutschland kritisiert, dass die der 9. Fortschreibung zugrunde liegenden Prognosen nicht aktuell seien und nicht berücksichtigen, dass eine Maßnahme erst zu einem späteren Zeitpunkt im Jahr wirksam werde. Es wird in Hinblick auf die Entscheidung des BayVGH gefordert, das streckenbezogene Fahrverbot in Kraft zu setzen und die

Ausstiegsoption so lange in die Zukunft zu schieben, bis der Effekt von Tempo 30 an der Landshuter Allee und die lufthygienische Situation an der Moosacher Straße durch Messergebnisse und valide Prognosen beziffert werden. Des Weiteren wird kritisch gesehen, dass die Prognosen in dem Entwurf der 9. Fortschreibung mit der streckenbezogene Durchfahrtsbeschränkung für das Jahr 2025 einen Stickstoffdioxidwert von $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an der Landshuter Allee ergeben, der nicht ausreicht, die Vorgaben des Gerichts zu erfüllen. Auch die Ausstiegsoption entspreche nicht den Vorgaben des Gerichts. Bei der Abwägung würden die Vorteile für das zonale Fahrverbot nicht vollständig dargestellt. So fehle der verringerte Aufwand für die Beschilderung bei einer Verschärfung der zonalen Zufahrtsbeschränkungen und das Einhalten der Grenzwerte unter Zugrundelegung der prognostizierten Werte. Auch die schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte solle bei der Abwägung berücksichtigt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Beschilderung der streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung an allen Kreuzungen angebracht werden solle. Des Weiteren fehle in dem Entwurf, wie mit dem Verkehrsversuch Tempo 30 weiter verfahren werde. Da Auswirkungen auf die Schadstoffemissionen zu erwarten seien, müsse hierzu eine Aussage getroffen werden. Der VCD fordert, aktuelle Prognosen unter Verwendung des Jahresmittelwertes 2024 zu verwenden und dabei zu berücksichtigen, ab welchem Zeitpunkt die Maßnahme greift. In Hinblick auf die neue EU-Richtlinie und die darin verschärften Grenzwerte für Luftschadstoffe wären ambitionierte Maßnahmen für die Luftreinhaltung erforderlich.

Dies wird auch in drei weiteren Stellungnahmen von Bürger*innen für einen verbesserten Gesundheitsschutz gefordert. In einer weiteren Stellungnahme werden Zweifel an dem Vorgehen bei der Erstellung der lufthygienischen Prognosen geäußert. Der Handelsverband Bayern e.V. weist darauf hin, dass ein attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV notwendig sein, um Pendler- und Besucherströme aus dem Umland zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Kein geeignetes Mittel hingegen sei die Bepreisung des motorisierten Individualverkehrs. Es wird daher gefordert die geplante Machbarkeitsstudie zur Bepreisung des MIV aus dem Luftreinhalteplan zu streichen. Die IHK fordert ein Monitoring der Stickstoffdioxidwerte mit Echtzeitdaten, um für Unternehmen Handlungsbedarfe ableiten zu können.

Die LHM nimmt die Forderung ein zonales Fahrverbot für Schadstoffklasse Euro 5 / V und schlechter einzuführen – gerade auch im Hinblick auf die Empfehlungen der WHO und die Richtlinie (EU) 2024/2881 zur Kenntnis. Die Details zu den Empfehlungen der WHO bzw. insbesondere der im Dezember 2024 beschlossenen Novellierung der EU-Luftqualitätsrichtlinie sind in Kapitel 6 dargestellt.

Im Rahmen der Luftreinhalteplanung hat die LHM selbstverständlich die Luftqualität und den Schutz von Leib und Leben im Blick, um entsprechende Maßnahmen zu deren Gewährleistung zu ergreifen. Es müssen aber auch die durch etwaige Maßnahmen Betroffenen und deren Rechte in den Blick genommen werden. Insoweit ist zwischen dem Schutz von Leben und Gesundheit und den Freiheits- und Gleichheitsrechten von Maßnahmeadressaten*innen ein gerechter Ausgleich herzustellen.

Diesen Ausgleich stellt die LHM her, indem einerseits Maßnahmen ergriffen werden, die eine deutliche und sichere Reduzierung der Stickstoffdioxid-Immissionen gewährleisten, andererseits aber auf solche Eingriffe verzichtet werden, die zu einer übermäßigen Belastung von Maßnahmeadressaten*innen führen. Das Abstellen auf die aktuellen gesetzlichen Grenzwerte sowie die konkretisierten Vorgaben des BayVGH sind gesetzeskonform und erfüllen auch die Vorgaben des rechtskräftigen Urteils.

Dass die neuen Grenzwerte nach Maßgabe des Unionsrechts erst ab 2030 einzuhalten sind, trägt der Rechtssicherheit und -kontinuität sowie dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Rechnung. Die temporäre Fortgeltung der bisherigen Grenzwerte ist eine mit Bedacht gewählte Entscheidung der Unionsorgane, die in Kenntnis neuerer WHO-

Empfehlungen erfolgt ist. Am „Zeitplan“, der durch die neue Richtlinie vorgegeben wird, orientiert sich daher auch die LHM. Es ist hier darauf hinzuweisen, dass bereits der gemessene Jahresmittelwert 2026 weitere Schritte im Sinne der EU-Richtlinie auslöst. Wird im Jahresmittel 2026 eine Überschreitung der neuen Grenzwerte gemessen, ist bis Ende 2028 ein Luftqualitätsfahrplan zu erstellen. Im Luftqualitätsfahrplan sind geeignete Maßnahmen festzusetzen, die eine Einhaltung des neuen Grenzwertes bis 2030 garantieren. Im Hinblick auf die neuen Grenzwerte (siehe Kapitel 6) werden in den Folgejahren gutachterliche Untersuchungen durchgeführt. Welche Maßnahmenkonzepte zur Einhaltung der neuen Grenzwerte erforderlich sind, werden im Anschluss dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Die Umsetzung der EU-Richtlinie in nationales Gesetz hat bis Ende 2026 zu geschehen.

Die Prognose der Verkehrsverlagerungen im Rahmen der 8. Fortschreibung des Luftreinhaltplans hat ergeben, dass der Zusatzverkehr an der Moosacher Straße bei Einführung einer streckenbezogenen Maßnahme an der Landshuter Allee geringer ausfällt als bei Verschärfung der zonalen Zufahrtsbeschränkungen (siehe Anlage 4 der 8. Fortschreibung). Die Wirkung der im Mai 2024 umgesetzten Anpassung der Lichtsignalanlagen an der Moosacher Straße wurde im Vorfeld durch eine Stickstoffdioxid-Immissionsprognose gutachterlich betrachtet (vgl. Tabelle 17 im Entwurf der 9. Fortschreibung). Der dort gemessene Jahresmittelwert 2024 von $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bestätigt die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahme. Die Maßnahme ist bereits formal auch in dem Entwurf der 9. Fortschreibung aufgenommen worden.

Das weitere Vorgehen im Hinblick auf Tempo 30 ist Gegenstand dieser Beschlussfassung.

Die Einwände im Hinblick auf fehlende oder nicht aktuelle Prognosen zu Tempo 30 sind durch die nun vorliegenden aktuellen Prognosen (siehe Anlage 3) überholt. Da diese nunmehr vorliegen, kann das weitere Vorgehen auf diesen aufbauen. Die Immissionsprognosen zu den Dieselfahrverboten wurden vom Gericht im März 2024 als valide anerkannt und sind weiterhin als aktuell anzusehen.

Die Machbarkeitsstudie zur Bepreisung des MIV wurde in der 8. Fortschreibung festgesetzt. Auch wenn die Bepreisung des motorisierten Individualverkehrs zum derzeitigen Zeitpunkt nicht geplant ist, wird die LHM weiterhin an der geplanten Machbarkeitsstudie zur Bepreisung des MIV festhalten und diese Machbarkeitsstudie durchführen.

Zu dem Vorschlag in München ein Echtzeitmonitoring zu etablieren, kann folgendes mitgeteilt werden: Aktuell wird Stickstoffdioxid nur an den LÜB-Stationen in hoher zeitlicher Auflösung gemessen und veröffentlicht. Die flächendeckende Implementierung von Echtzeitmessungen wäre mit erheblichen Kosten und einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden. Aktuell verfügbare, kostengünstigere Technologien zur Echtzeitmessung entsprechen nicht den erforderlichen gesetzlichen Standards und können daher nicht eingesetzt werden. Bisher sind außerdem keine Überschreitungen der kurzzeitigen Luftqualitätswerte bekannt. Relevant für die Bewertung der Luftqualität sind vor allem die Jahresmittelwerte von Stickstoffdioxid, da kurzzeitige bzw. variierende Einflüsse von Verkehr, Meteorologie und Luftchemie zu starken Schwankungen der Messwerte führen.

Fazit aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung beziehen sich noch auf ein streckenbezogenes Diesel-Fahrverbot (Euro 5/V) als Kernmaßnahme der 9. Fortschreibung. Sofern diese Maßnahme nun gegenstandslos wird, weil die Vorgaben des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes auf andere Weise eingehalten werden, erübrigt sich ein näheres Eingehen auf die Einwendungen. Stattdessen muss für neu aufgenommene Maßnahmen, wie die streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 entlang

der Landshuter Allee, eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden.

3. Vorgaben des Gerichtsurteils des BayVGH

Mit dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 18.09.2024, durch den die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision zurückgewiesen wurde, wurde das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (BayVGH) vom 21.03.2024 (Az. 22 A 23.40047) rechtskräftig. Im Folgenden sind die zentralen Anforderungen des nun rechtskräftigen Urteils (Anlage 1) dargestellt:

- Die derzeit geltende zonale Zufahrtsbeschränkung für Dieselmotorkraftfahrzeuge der Schadstoffklasse 4/IV in der erweiterten Umweltzone mit den allgemeinen Ausnahmen für Anwohner*innen und Lieferverkehr (= Stufe 1 der 8. Fortschreibung) muss weiterhin bestehen bleiben.
- Der Luftreinhalteplan ist anlässlich der Überschreitung am LÜB-Messpunkt Landshuter Allee um eine Maßnahme zu ergänzen, die ein streckenbezogenes oder zonales Fahrverbot auch für Dieselmotorkraftfahrzeuge der Schadstoffklasse 5/IV und allgemeine Ausnahmen davon für Anwohner*innen und Lieferverkehr vorsieht.
- Die entsprechenden Diesel-Fahrverbote müssen eine sichere und deutliche Reduzierung der Stickstoffdioxid-Immissionen gewährleisten. Dies ist ausweislich der Urteilsgründe dann der Fall, wenn im Jahr 2024 der Jahresmittelwert von 40 µg/m³ eingehalten wird und für die Jahre 2025 und 2026 ein Jahresmittelwert von jeweils 38 µg/m³ oder weniger prognostiziert werden kann.
- Die vom Gericht näher bezeichneten und nach diesen Maßstäben für geeignet befundenen Maßnahmen verstoßen nach der dem Urteil des VGH zu Grunde liegenden Prognose nicht gegen das Übermaßverbot.
- Die Landeshauptstadt München hat eine Auswahl zwischen den geeigneten Maßnahmen zu treffen. Dabei sind insbesondere die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:
 - Eingriffstiefe bzw. Belastung der Bürger*innen
 - Möglichkeit eines effektiven Vollzugs
 - Schnellere Umsetzbarkeit und
 - Verlagerungsverkehr
- Die Beibehaltung des bisherigen Fahrverbots für Diesel-Kfz Euro 4/IV und schlechter und die Ergänzung um eine der durch das Gericht benannten Maßnahmen nehmen auf der Grundlage der zu dem Zeitpunkt vorliegenden Prognoseberechnung an der Rechtskraft des Urteils teil und sind daher für die LHM verbindlich.

Eine hiervon abweichende Fortschreibung kommt allein dann in Betracht, wenn auch durch Alternativmaßnahmen die Zielvorgaben des Urteils erreicht werden (vgl. VGH BW, BeckRS 2020, 8707 Rn. 10) oder wenn sich die dem Urteil zu Grunde liegende Prognosegrundlage ändern würde. Eine Zielerreichung auf andere Weise würde anzunehmen sein, wenn auch durch andere Maßnahmen eine sichere und deutliche Reduzierung der Stickstoffdioxid-Immissionen erreicht wird. Eine sichere und deutliche Reduzierung i.S.d. des Urteils setzt – wie bereits ausgeführt – zunächst voraus, dass für das Jahr 2024 die Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes von 40 µg/m³ feststeht. Ferner muss aber weitergehend für die Jahre 2025 und 2026 die Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes von 38 µg/m³ gesichert prognostiziert werden können.

Nur wenn eine Maßnahme vorliegt, die – nach Maßgabe von Messungen und methodengerechten Prognosen – genauso wie die gerichtlich vorgesehenen Maßnahmen eine

sichere und deutliche Reduzierung der Stickstoffdioxid-Immissionen bewirkt, kann sie im Rahmen der planerischen Abwägung als weitere mögliche Variante berücksichtigt werden. Zwischen den durch das Gericht aufgegebenen Fahrverboten und der Alternativmaßnahme ist dann nach Maßgabe der vom BayVGH benannten Kriterien abzuwägen. Für Maßnahmen, welche hingegen lediglich eine knappe Einhaltung des Grenzwertes erwarten lassen, also bei Prognose eines Jahresmittelwertes von $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$, besteht hingegen kein Raum.

Auch anlässlich der Grenzwertüberschreitungen am Messpunkt Moosacher Straße besteht eine Pflicht zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Verkehrsverbote sind hier insoweit nicht zwingend geboten. Die Landeshauptstadt München hat vielmehr einen planerischen Gestaltungsspielraum, welche geeigneten, erforderlichen und angemessenen (Einzel-) Maßnahmen sie ergreift. Der VGH hat insoweit das Mittel der Steuerung über die Lichtzeichenanlage als grundsätzlich geeignet angesehen.

4. Aktuelle Lufthygienische Situation

Eine Tabelle mit allen Messdaten für das Jahr 2024 ist in Anlage 2 zu finden.

Landshuter Allee und Moosacher Straße

Die lufthygienische Situation im Umfeld der Landshuter Allee wird maßgeblich durch Verkehrsemissionen bestimmt. Die derzeit gültigen Jahresmittelgrenzwerte für Feinstaub PM₁₀ ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und PM_{2,5} ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$) werden im gesamten Münchner Stadtgebiet bereits seit 2012 eingehalten. An der LÜB-Messstation (LÜB = Lufthygienisches Landesüberwachungssystem Bayern) Landshuter Allee wurde 2024 ein Jahresmittelwert von $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM₁₀ und $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{2,5} gemessen.

Der Jahresmittelgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Stickstoffdioxid (NO₂) wurde an der Landshuter Allee bisher überschritten. Der Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert lag 2023 bei $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Im Jahr 2024 hingegen wurde ein Stickstoffdioxidmittelwert von $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen. Dieser hält die Zielvorgaben des BayVGH ein.

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 $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2023 auf $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2024 verringert. Der Jahresmittelgrenzwert wird dort also eingehalten.

Die weiteren in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans identifizierten Stickstoffdioxid-Überschreitungsorte an der Tegernseer Landstraße und am Leuchtenbergring zeigen für 2024 Jahresmittelwerte von $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sowie $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und liegen somit unterhalb des gesetzlichen Grenzwertes.

An der Moosacher Straße, die als Ausweichroute der erweiterten Umweltzone gilt und an der bereits im Mai 2024 eine Anpassung der Lichtsignalanlagen vorgenommen wurde, lag der Jahresmittelwert 2024 bei $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Jahresmittelgrenzwert wird dort eingehalten.

5. Tempo 30: Wirkung und Zulässigkeit als Maßnahme der 9. Fortschreibung

In der gutachterlichen Untersuchung (Bericht Nr. M169882/06 vom 10.02.2025, Müller-BBM Industry Solutions GmbH, Anlage 3) wurden die Stickstoffdioxidimmissionen an der Landshuter Allee Höhe LÜB Station sowohl für Tempo 30 als auch für Tempo 50 für den Zeitraum von 2024 bis 2026 prognostiziert. Das Gutachten basiert auf den folgenden Verkehrszahlen des Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs (DTV), die vom

Verkehrsgutachter gevas humberg & partner zusammengestellt und aufbereitet wurden:

- Verkehrszahlen, d. h. DTV und Anteil Schwerlastverkehr für Tempo 50, beruhend auf der Verkehrsmengenkarte 2022, erstellt von der LHM
- Verkehrszahlen, d. h. DTV und Anteil Schwerlastverkehr für Tempo 30, beruhend auf Verkehrszählungen, durchgeführt 2024 im Auftrag der LHM
- Daten zur Busflotte, gestellt von MVG

Die der Immissionsberechnung zugrundeliegende Flottenzusammensetzung stellt die mittlere Deutschlandflotte dar und die aktuellen Regelungen der Umweltzone mit Dieselfahrverbot für Fahrzeuge Euro 4 / IV und schlechter mit 90 % Ausnahmen (Stufe 1 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München).

Grundlage für die Berechnung der Emissionen ist das Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA, Version 4.2). Hierbei werden Messungen der realen Fahrzeugemissionen und Modellierung wissenschaftlich durchgeführt und ausgewertet und standardisiert im HBEFA zusammengeführt. Das HBEFA sieht allerdings standardmäßig keine Emissionsfaktoren für den an der Landshuter Allee vorliegenden Straßentyp Magistrale / Ringstraße mit Tempo 30 vor, da hierzu keine ausreichende Datengrundlage vorliegt. Es wurde eine gutachterliche Lösung gefunden, die Emissionsfaktoren aus dem Straßentyp Hauptverkehrsstraße bestmöglich abzuleiten.

In *Tabelle 1* sind die Prognoseergebnisse für die Immissionen der Jahre 2024 bis 2026 bei Tempo 50 und Tempo 30 wiedergegeben. Die Berechnungen zeigen, dass die erwarteten Immissionen bei Tempo 30 aufgrund der um etwa 10 % geringeren Verkehrsmengen trotz Verschlechterung der Verkehrsqualität niedriger sind als bei Tempo 50. Dies bedeutet, dass Tempo 30 bei der derzeit vorliegenden Verkehrsmenge zu einer Verbesserung der Luftschadstoffkonzentration führt.

Tabelle 1: prognostizierte Immissionen (Jahresmittelwert) für Tempo 30 und Tempo 50 an der Landshuter Allee LÜB Station

LÜB Landshuter Allee	2024	2025	2026
	NO ₂ Immission in µg/m ³		
Tempo 50	43	39	35
Tempo 30	39	36	32
5 Monate T50, 7 Monate T30	41	-	-

Gemäß der gutachterlichen Immissionsprognose ist eine Abnahme der Stickstoffdioxidimmission von 3 µg/m³ in den Jahren 2025 und 2026 verglichen mit der Immissionskonzentration bei Tempo 50, maßgeblich bedingt durch die Verringerung der Verkehrsmenge, zu erwarten.

Um dem Jahr 2024 mit der unterjährigen Einführung von Tempo 30 gerecht zu werden, wurde zusätzlich ein zeitgewichtetes Szenario (5 Monate T50, 7 Monate T30) berechnet. Der dabei prognostizierte Wert für das Jahr 2024 liegt bei 41 µg/m³. Der tatsächliche Messwert lag indessen bei 39 µg/m³. Abweichend von der Prognose wurde damit für 2024 ein Immissionswert erreicht, der den Zielvorgaben des BayVGH entspricht.

Die Abweichung stellt indessen nicht die Qualität der Begutachtung infrage. Denn sie liegt im Rahmen der gesetzlich zulässigen Unsicherheit (Anlage A der 39. BImSchV).

Die Stickstoffdioxidkonzentration für Tempo 30 erreicht für das Jahr 2026 im Jahresmittel 32 µg/m³. Die Vorgaben der neuen EU-Richtlinie setzen ab dem Jahr 2030 20 µg/m³ als neuen Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid verbindlich fest (siehe Kapitel 6). Dies zeigt, dass seitens der Landeshauptstadt München in den nächsten Jahren weiterhin ein erheblicher Handlungsbedarf besteht. Der für Tempo 30 prognostizierte Wert von 32 µg/m³ für das Jahr 2026 stellt dabei einen wichtigen Ausgangswert dar. Tempo 30

bleibt daher ein zentraler Baustein, um die neuen strengeren Grenzwerte ab dem Jahr 2030 einhalten zu können.

Aus dem in § 47 Abs. 4 S. 1 BImSchG verankerten Verursacherprinzip folgt die Direktive, Maßnahmen gegen möglichst alle Emittenten zu ergreifen, die zur Grenzwertüberschreitung beitragen. Darüber hinaus ist gemäß dem Verursacherprinzip darauf hinzuwirken, dass die Emittenten entsprechend ihrem jeweiligen Verursacheranteil in Anspruch genommen werden. Das Verursacherprinzip wird allerdings vom Verhältnismäßigkeitsprinzip überlagert, welches übermäßigen Belastungen einzelner entgegensteht.

Die Maßnahme Tempo 30 stellt sich im Vergleich zu einem weitergehenden Fahrverbot als weniger eingriffsintensive Maßnahme dar. § 47 Abs. 4 S. 1 BImSchG fordert keine strikt verursachergerechte Planung um jeden Preis, sondern lässt eine abweichende Belastungsverteilung aus Gründen der Verhältnismäßigkeit zu. Es ist also demnach nicht geboten, ein differenziertes Tempolimit etwa nach Emissionsverhalten der einzelnen Fahrzeuge anzuordnen. Es würde ein differenziertes Tempolimit auch die Gefahren im fließenden Verkehr erhöhen.

Die Maßnahme Tempo 30 entspricht den Vorgaben des rechtskräftigen Urteils und ist mit dem durch die Erwägungen der Verhältnismäßigkeit überlagerten Verursacherprinzip vereinbar. Zudem ist im Rahmen der Geschwindigkeitsüberwachung die Kontrolle der Maßnahme gut vollziehbar.

Demgegenüber erreicht die Stickstoffdioxidkonzentration für Tempo 50 für das Jahr 2025 im Jahresmittel $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dies entspricht nicht den Vorgaben des rechtskräftigen Urteils, da zum einen keine sichere Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes gewährleistet ist. Zum anderen ist der Luftreinhalteplan gemäß dem Urteil um eine weitere Maßnahme zu ergänzen.

6. Inkrafttreten der neuen EU-Richtlinie im Dezember 2024

Im Oktober 2024 wurde der Novelle der EU-Luftqualitätsrichtlinie final von allen Seiten zugestimmt und ist nach Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union am 10.12.2024 in Kraft getreten. Die EU-Richtlinie ist vom Bund innerhalb von 24 Monaten in nationales Gesetz zu überführen. Es ist zum aktuellen Zeitpunkt davon auszugehen, dass die nationale Gesetzgebung nicht oder nur unwesentlich von der EU-Richtlinie abweichen wird.

Ein Schwerpunkt der novellierten EU-Luftqualitätsrichtlinie ist die Verschärfung der Grenzwerte ab 2030. Nachfolgend ein Ausschnitt zu den verschärften Grenzwerten, die für die Landeshauptstadt München hinsichtlich des Handlungsbedarfs von besonderer Bedeutung sind.

Tabelle 2: Gegenüberstellung bisherige und neue Grenzwerte (NO_2 ; PM_{10} ; $\text{PM}_{2,5}$)

Schadstoff:	Mittelungszeitraum:	Bisheriger Grenzwert:	Neuer Grenzwert:	WHO-Empfehlung:
Stickstoffdioxid (NO_2) in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1 Jahr	40	20	10
	24 Stunden (erlaubte Überschreitung)	-	50 (18 d/a)	25 (3-4 d/a)
	1 Stunde (erlaubte Überschreitung)	200 (18 h/a)	200 (3 h/a)	200

Feinstaub PM₁₀ in µg/m ³	1 Jahr	40	20	15
	24 Stunden (erlaubte Überschreitung)	50 (35 d/a)	45 (18 d/a)	45 (3-4 d/a)
Feinstaub PM_{2,5} in µg/m ³	1 Jahr	25	10	5
	24 Stunden (erlaubte Überschreitung)	-	25 (18 d/a)	15 (3-4 d/a)

Die vorläufige Jahreskurzauswertung des LfU für 2024 zeigt, dass an der Landshuter Allee mit einem Jahresmittelwert für PM₁₀ von 19 µg/m³ und für PM_{2,5} von 10 µg/m³ sowie am Stachus mit einem Jahresmittelwert für PM₁₀ von 18 µg/m³ und für PM_{2,5} von 10 µg/m³ bereits jetzt die neuen Feinstaub-Grenzwerte eingehalten werden können. Sofern keine unvorhergesehene Entwicklung eintritt, ist daher davon auszugehen, dass die neuen Feinstaub-Grenzwerte (PM₁₀, PM_{2,5}) für München voraussichtlich keinen zusätzlichen Handlungsbedarf auslösen werden.

Wesentlich anders stellt sich die Lage bezüglich der Verschärfung des Stickstoffdioxid-Grenzwerts dar. Aufgrund der bevorstehenden Halbierung des Werts, sowie der in Kapitel 5 vorgelegten Ergebnisse der Stickstoffdioxid-Immissionsprognose für das Jahr 2026 an der Landshuter Allee, besteht für die kommenden Jahre weiterhin erheblicher Handlungsbedarf.

Um sicherzustellen, dass die Grenzwerte ab 2030 eingehalten werden, sieht die neue EU-Luftqualitätsrichtlinie die Aufstellung von Luftqualitätsfahrplänen bis 2028 vor, wenn Überschreitungen der ab 2030 geltenden Grenzwerte in den Jahren 2026 bis 2029 festgestellt werden. Hiervon ist für München mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auszugehen. In den Luftqualitätsfahrplänen sind Maßnahmen festzulegen, die eine Einhaltung der Grenzwerte bis 2030 sicherstellen. Wenn somit im Jahr 2026 eine Überschreitung der neuen Grenzwerte festgestellt ist, muss bis Ende 2028 ein entsprechender Luftreinhaltefahrplan erstellt werden, der angemessene und verhältnismäßige Maßnahmen sowie entsprechende Prognosen für München beinhaltet, die bis 2030 eine Einhaltung gewährleisten.

Wird der Grenzwert trotz Luftqualitätsfahrplan im Jahr 2030 weiterhin überschritten, müssen die zuständigen Behörden in den Mitgliedsstaaten überprüfen, ob die im Luftqualitätsfahrplan bereits festgelegten Maßnahmen geeignet sind, die Grenzwertüberschreitung so kurz wie möglich zu halten oder gegebenenfalls zusätzliche und wirksame Maßnahmen entsprechend dem Verfahren der Fortschreibung festlegen.

Sollte trotz der ergriffenen Maßnahmen unter Zugrundelegung entsprechender Prognosen eine Einhaltung des neuen Grenzwertes nicht erreichbar sein, kann auf Basis des Luftreinhaltefahrplans bei Vorliegen der Voraussetzungen in Art. 18 Abs. 1 der Richtlinie bei der EU-Kommission im Januar 2029 ein Antrag auf Fristverlängerung bis 2035 gestellt werden.

Für Tempo 30 - als neue Kernmaßnahme in den Entwurf der 9. Fortschreibung - ist ein Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert für das Jahr 2026 in Höhe von 32 µg/m³ prognostiziert. Dies kann dazu führen, dass im Rahmen des Luftqualitätsfahrplans weniger weitreichende restriktive Maßnahmen notwendig wären.

Tempo 30 sowie die von der LHM bereits im Rahmen des Luftreinhalteplans inklusive seinen 8 Fortschreibungen eingeführten Maßnahmen sind daher beizubehalten. Zudem sind zeitnah Strategien zu entwickeln, um die Einhaltung der neuen Jahresmittelgrenzwerte bis

2030 zu garantieren. Der Fachbereich steht dazu in engem Austausch mit dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz sowie dem Bayerischen Landesamt für Umwelt, um die Zuständigkeiten und relevanten Vorbereitungen zu klären und zu koordinieren.

7. Entscheidungsvorschlag

Mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15094 hat die Vollversammlung des Münchner Stadtrates den Entwurf der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans inklusive einer Ausstiegsoption unter Berücksichtigung der Vorgaben des Urteils des BayVGH beschlossen. Die im Rahmen der vom 11.12.2024 bis 27.01.2025 durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Einwände wurden ausgewertet und dargestellt.

Parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde nach Vorliegen des Jahresmittelwertes 2024 eine aktuelle gutachterliche Immissionsprognose für die Jahre 2025 und 2026 unter Berücksichtigung der Anordnung von Tempo 30 beauftragt.

Der gemessene Jahresmittelwert von $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sowie die gutachterliche Immissionsprognose belegen, dass durch eine Weiterführung von Tempo 30 entlang der Landshuter Allee auch ohne zusätzliches Dieselfahrverbot die Zielvorgaben des Urteils erreicht werden.

Dementsprechend stellt sich die Anordnung von Tempo 30 als mögliche Alternativmaßnahme zu den vom BayVGH benannten Diesel-Fahrverboten dar. Zudem kann Tempo 30 als die weniger eingriffsintensive Maßnahme trotz des in § 47 Abs. 4 S. 1 BImSchG grundsätzlich festgelegten Verursacherprinzips aus Verhältnismäßigkeitsgründen in den Entwurf der 9. Fortschreibung aufgenommen werden.

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 vorliegen. Auch die Vollzugsgesichtspunkte, die der BayVGH als abwägungsrelevant benannt hat, sprechen für die Maßnahme Tempo 30. Denn Tempobeschränkungen können grundsätzlich effektiver kontrolliert werden als streckenbezogene Diesel-Fahrverbote.

Nach Maßgabe des Urteils des BayVGH ist die Weiterführung von Tempo 30 und dessen Aufnahme als ergänzende Maßnahme an der Landshuter Allee in den Entwurf der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans möglich, aber auch geboten, sofern von weitergehenden, eingriffsintensiveren Diesel-Fahrverboten abgesehen werden soll.

Zusätzlich soll die an der Moosacher Straße bereits umgesetzte Maßnahme in Form einer Anpassung der Lichtsignalanlagen fortgeführt und formal in der 9. Fortschreibung festgesetzt werden. Eine detaillierte Beschreibung der Maßnahme wurde in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 vom 24.04.2024 ausgeführt. Die Lichtsignalanlagen wurden im Bereich der Kreuzungen Triebstraße / Max-Born-Straße und Landshuter Allee / Moosacher Straße bereits im Mai 2024 angepasst.

Es wird daher vorgeschlagen, dass der aktuelle Entwurf der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans angepasst wird und anstelle der Einführung einer streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkung für Diesel-Fahrzeuge der Schadstoffklassen 5/V und schlechter, die im Rahmen des Verkehrsversuchs angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 als Kernmaßnahme aufgenommen wird. Zusätzlich soll die an der Moosacher Straße bereits umgesetzte Maßnahme in Form einer Anpassung der Lichtsignalanlagen fortgeführt und formal in der 9. Fortschreibung festgesetzt werden.

Um die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen zur Luftreinhaltung in der Landshuter Allee kontrollieren und steuern zu können, ist die Überwachung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sicherzustellen. Hier sind dauerhafte und soweit möglich automatisierte Geschwindigkeitskontrollen anzustreben, um eine Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit durch wahrnehmbaren Kontrolldruck zu forcieren. Nachdem das Polizeipräsidium München die in der Landshuter Allee betriebenen Messanlagen zum 31.12.2025 aufgeben wird, können die erforderlichen Maßnahmen nur durch die Übernahme der Geschwindigkeitsüberwachung durch die Kommunale Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferats durchgeführt werden.

8. Kontrolle und Vollzug der Maßnahme

Das Kreisverwaltungsreferat ist im Außendienst der Kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ) mit der Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsüberwachung in Tempo-30-Zonen und auf Tempo-30-Strecken betraut, während das Polizeipräsidium München (PPM) bei Geschwindigkeitskontrollen hauptsächlich Bereiche mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kontrolliert und sich hierbei auf Kriterien der Verkehrssicherheit konzentriert.

Die enorme Bedeutung von Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht nur zur Reduzierung von Unfällen und den damit verbundenen Gefährdungen, sondern auch für Aspekte des Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutzes gehen aus der Begründung der im 9. Luftreinhalteplan genannten Maßnahmen deutlich hervor.

In der Landshuter Allee unterhält das Polizeipräsidium München (PPM) zwei stationäre Anlagen zur Geschwindigkeitsmessung. Die beiden Messeinschübe können an den vier installierten Messkabinen für stationäre Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt werden. Durch die Polizei wurden diese bisher in wechselnden Zeitabständen mit jeweils einem Messgerät pro Fahrtrichtung betrieben.

Mit Anordnung eines Tempolimits von 30 km/h besteht in der Landshuter Allee aus Sicht des Polizeipräsidiums München keine der Verkehrssicherheit zu Grunde liegende Beschränkung, die Höchstgeschwindigkeit ist vielmehr zur Gewährleistung der Luftreinhaltung vorgesehen.

Für die Kabinen und Messeinschübe der Polizei endet der Ersatzteil- und Servicesupport seitens des Herstellers mit dem 31.12.2025. Unabhängig von Aspekten der Verkehrssicherung und damit ggf. für die Polizei gegebenen Zuständigkeit ist damit bereits jetzt klar, dass Geschwindigkeitsmessungen in der Landshuter Allee ab Anfang 2026 durch die Polizei nicht mehr stattfinden werden.

Dem PPM liegt seitens des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration inzwischen die Erlaubnis vor, die Messanlagen an die KVÜ zu übergeben. Eine direkte Übernahme der dort eingebauten bzw. genutzten Hard- und Software ist technisch nicht möglich, da Polizei und KVÜ hier jeweils andere Hersteller nutzen, eine unmittelbare technische Kompatibilität daher nicht gegeben ist.

Eine Fortführung bzw. Aufnahme von regelmäßigen Geschwindigkeitsmessungen in der Landshuter Allee ist aus Sicht der tangierten Fachreferate zur Durchsetzung des Tempolimits und damit auch zur dauerhaften Gewährleistung der Luftreinhaltung erforderlich wie zweckmäßig, sofern damit Kontrolldichte und -druck dauerhaft sichergestellt werden können. Dies kann nur über stationäre Anlagen gewährleistet werden, die unabhängig von weiteren Ressourcen betrieben werden können.

Mit der Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann zudem ein relevanter Beitrag zu weiteren stadtweiten Zielen von hohem Rang geleistet werden, von klima- und umweltschützenden Aspekten bis hin zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, z. B. mit Blick auf die angestrebte Vision Zero. Eine zusätzliche Auslastung des Messpersonals wird durch die automatisierte Erfassung mittels stationärer Anlagen vermieden, die Mitarbeiter*innen im Außendienst der Verkehrsüberwachung können daher

unabhängig vom Betrieb der Anlagen in der Landshuter Allee für Geschwindigkeitskontrollen im weiteren Stadtgebiet eingesetzt werden.

Da wie dargestellt die von der Polizei eingesetzte Technik weder mit der Hard- und Software der KVÜ kompatibel ist noch über den 31.12.2025 hinaus zur Verfügung steht, kann die KVÜ hier ohne Beschaffung entsprechender Technikkomponenten nicht tätig werden, um die Einhaltung des Tempolimits gewährleisten zu können.

Auf Basis der vom PPM aus dem bisherigen Betrieb der Messanlagen für die Überwachung des Tempo 30 übermittelten Daten schätzt das KVR den zu erwartenden Umfang künftiger eigener Feststellungen auf durchschnittlich 900 Verstöße im Verwarn- und 700 Fälle im Bußgeldbereich pro Monat und damit verbundene direkte Einnahmen von über 1.000.000 € pro Jahr. Diese Schätzung beruht darauf, dass im Bereich der Geschwindigkeitsüberschreitungen jede Verwarnung mit 50 € bewährt ist und das Bußgeld für einen entsprechend bewährten Verstoß mindestens 70 € beträgt. Sie ist daher auf Basis der 2024 durch die Polizei festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Landshuter Allee als konservative Schätzung zu bewerten, da hier für alle ein Bußgeld verlangende Sachverhalte nur die Mindesthöhe des möglichen Bußgelds angesetzt wurde. Insofern sind neben den dargelegten Zielen mit der Übernahme der stationären Geschwindigkeitsüberwachung in der Landshuter Allee auch nicht zu vernachlässigende Einnahmepotentiale verbunden, die abhängig vom dauerhaften Geschwindigkeitsverhalten der Verkehrsteilnehmer*innen erzielt werden können.

Alternativen zum Betrieb der Messstationen zur Überwachung des Tempolimits sind aus wirtschaftlichen, rechtlichen und ergebnisorientierten Gründen nicht gegeben, da sie einen höheren Personaleinsatz bedingen und für das Aufstellen der für die mobile Überwachung eingesetzten Messfahrzeuge mit Lasermesstechnik ausreichend Parkmöglichkeiten auf den Seitenparkstreifen notwendig sind, um den rechtlichen und technischen Anforderungen für die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen zu entsprechen. Hierbei ist zu beachten, dass mobile und teilstationäre Messtechnik dabei nicht dauerhaft an einer Örtlichkeit eingesetzt werden kann. Für eine konsequente und lückenlose Geschwindigkeitsüberwachung dieses im Verkehrsnetz der Landeshauptstadt München relevanten Straßenzugs bedarf es somit weiterhin stationärer Messanlagen.

9. Änderungen bei Leistungserbringung und Wirkung des Vollzugs

Die unter dem Entscheidungsvorschlag dargestellten Maßnahmen ergeben folgende, durch Kennzahlen/Indikatoren messbare Veränderungen der Leistungserbringung bzw. der Wirkung:

Bezeichnung der Kennzahl/-en, die sich durch den Beschluss ändern	IST Vorjahr *)	Plan akt. Jahr *)	Änderung durch Beschluss	Plan-/Ziel-Wert nach der Umsetzung
Wirkungskennzahl				
Ausgestellte Verwarnungen und Bußgelder im fließenden Verkehr	89.148 In 2024	129.000 In 2025	19.200 ab 2026	148.200 ab 2026

*) Falls die Kennzahl bislang nicht erfasst wurde, reicht es, den angestrebten Zielwert in der letzten Spalte anzugeben.

10. Personalbedarf

Neben der Bereitstellung der Technik, also Einschüben und Säulen, sind mit der Übernahme zusätzlicher stationärer Messstationen mit einer erwarteten Messung von rund 1.600 Verstößen im Monat auch weitere Personalkosten im Umfang von 65.330 € zu

veranschlagen, damit die erfassten Bilddaten durch 1 VZÄ Bilderfasser*in technisch und rechtlich fehlerfrei verwertet werden können.

Die Funktion Bilderfasser*in stellt sicher, dass die gemessenen Daten vollständig und korrekt eingelesen und übertragen werden und damit überhaupt als Bildbeweismittel herangezogen werden können. Die*Der Stelleninhaber*in kontrolliert das Bildmaterial zudem auf Fehlmessungen und Qualitätsabweichungen.

Die Geschäftsprozesse der KVÜ sind seit der Einführung des Geschäftsprozessmanagements im KVR (ab 2019) modelliert, der Reifegrad Stufe 2 des Geschäftsprozessmanagementmodells ist erreicht. Die Prozesse zur Aufgabenerfüllung sind optimiert, technische Unterstützungen zur Erfüllung dieser sehr manuellen Tätigkeit sind bis auf Weiteres nicht ersichtlich. Die Ermittlung des Personalbedarfs fußt auf der Anzahl der durch die Messungen in der Landshuter Allee erwarteten Anzahl an Verstößen im Verhältnis zu den bisher durchschnittlich durch 1,0 VZÄ bearbeiteten Bildbeweismitteln. Hier werden derzeit ca. 7000 Verstöße pro Monat durch drei entsprechende Stellen weiterverarbeitet. Die Erhöhung der bereitstehenden Kapazitäten um 1,0 VZÄ ist daher elementar, um die Messergebnisse auch technisch und rechtlich verwertbar zeitnah in ein Bußgeldverfahren zu überführen, um letztendlich auch eine Ahndung folgen lassen zu können.

neue Stellen

VZÄ	Funktionsbezeichnung	Stellenwert	JMB*	Profit-center	ab wann	dauerhaft / befristet
1,0	Bilderfasser*in	E5	65.330	35122310	01.11.25	dauerhaft

* JMB = Jahresmittelbetrag

11. Büroraumbedarf

Die unter Ziffer 8 beantragte Stellenzuschaltung von 1,0 VZÄ wirkt sich auf den Büroraumbedarf wie folgt aus:

VZÄ	Organisationseinheit	Standort
1,0	KVR-I/326	Implerstr. 11

Kann der geltend gemachte Stellenbedarf in den vorhandenen Bestandsflächen des Referats untergebracht werden?		
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise (nur xx VZÄ werden untergebracht)

12. Darstellung der Aufwendungen und der Finanzierung

Die unter dem Entscheidungsvorschlag dargestellten Maßnahmen haben folgende finanziellen Auswirkungen:

12.1 Laufende Verwaltungstätigkeit

Einzahlungen	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe der Einzahlungen	1.000.000 € ab 2026		
davon:			
Zuwendungen und allgemeine Umlagen (Zeile 2)	0 €		
Sonstige Transfereinzahlungen (Zeile 3)	0 €		
Öffentlich – rechtliche Leistungsentgelte (Zeile 4)	0 €		
Privatrechtliche Leistungsentgelte (Zeile 5)	0 €		
Kostenerstattungen und Kostenumlagen (Zeile 6)	0 €		
Sonstige Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Zeile 7)	1.000.000 €		
Zinsen und sonstige Finanzeinzahlungen (Zeile 8)	0 €		
Nachrichtlich: Summe der nicht zahlungswirksamen Erträge	0 €		

Auszahlungen	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe der Auszahlungen	70.330 € ab 2026	10.888 € in 2025	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)	65.330 €	10.888 €	
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)	5.000 €	0 €	
Transferauszahlungen (Zeile 12)*	0 €	0 €	
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	0 €	0 €	
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)	0 €	0 €	
Nachrichtlich: Summe der nicht zahlungswirksamen Aufwendungen **	0 €	0 €	
Nachrichtlich: Vollzeitäquivalente	1,0	1,0	

*) Bei Besetzung von Stellen mit einem Beamten/einer Beamtin entsteht im Ergebnishaushalt zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 40 Prozent des Jahresmittelbetrages.

**) darunter Rückstellungen, Abschreibungen etc.

12.2 Investitionstätigkeit

Auszahlungen	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe der Auszahlungen (Zeile S5)		500.000 € in 2025	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)		0 €	
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)		0 €	
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)		500.000 € in 2025	
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)		0 €	
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)		0 €	
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)		0 €	

12.3 Finanzierung und Umsetzung im Haushalt

Die für die Instandsetzung und Inbetriebnahme der stationären Messanlagen in der Landshuter Allee erforderliche Finanzierung der Sach- und Personalkosten muss wegen Unplanbarkeit und Unabweisbarkeit außerhalb des regulären Haushaltsplanaufstellungsverfahrens in 2025 eingebracht werden, damit die zu erwartenden Mehreinnahmen ab 2026 erzielt werden können.

Die abschließende Entscheidung über den Haushalt des Folgejahres sowie die mittelfristige Finanzplanung erfolgt im Haushaltsplenum im Dezember, für 2026 daher erst unmittelbar bevor das PPM den Betrieb der Messanlagen dauerhaft aufgibt.

Eine erst dann herbeigeführte Entscheidung zur Finanzierung des Messbetriebs würde mit Blick auf die notwendige Einbindung der Vergabestelle und die noch zu initiiierende Beschaffung der Messtechnik leider mit Sicherheit dazu führen, dass die Anlagen der Polizei mit Aufgabe des Betriebs durch das PPM Ende 2025 mehrere Monate nicht ersetzt werden können, bei der Geschwindigkeitsüberwachung daher voraussichtlich über weite Strecken des Jahres 2026 kein Tätigwerden der KVÜ möglich ist. Die KVÜ soll hier in die Lage versetzt werden, Messungen, soweit mit den gegebenen Fristen und Zeitläufen machbar, so unmittelbar wie möglich zu übernehmen, um bereits erzielte Effekte auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer*innen in der Landshuter Allee aufrechterhalten zu können.

Erst mit durch Beschlussfassung gesicherter Zusage einer Finanzierung kann die Ausschreibung der notwendigen Technikkomponenten veranlasst werden, weshalb eine dringliche Behandlung der Thematik außerhalb des Eckdatenverfahrens angezeigt ist.

Verbunden mit der Dringlichkeit des Bedarfs ist seine Unplanbarkeit. Das PPM hat das Kreisverwaltungsreferat kurzfristig im Rahmen einer strategischen Neuausrichtung der Zuständigkeiten zwischen kommunaler und polizeilicher Verkehrsüberwachung kurzfristig darüber informiert, den Betrieb der Messanlagen in der Landshuter Allee über den 31.12.2025 hinaus nicht weiterführen zu wollen. Zudem ist die sachliche Zuständigkeit der KVÜ überhaupt erst mit Einführung von Tempo 30 in der Landshuter Allee gegeben, die dazu vom Stadtrat notwendige Entscheidung war angesichts der verschiedenen politischen Erwägungen und Vorschläge ebenso wenig mit dem gewöhnlich notwendigen Vorlauf zu antizipieren. Eine Berücksichtigung im Verfahren zur Aufstellung des Haushalts 2025 war daher nicht möglich, die gegebenen Fristen für die Planungen und

Neu:

Einrichtung und Ausstattung Verkehrsüberwachung,
1110.935.9330

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanzg. bis 2024	Programmzeitraum 2025 bis 2029					nachrichtlich		
			Summe 2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Rest 2031 ff.
Euro in 1.000										
935	850	653	690	500	20	20	100	50	110	50
Summe										
3xx										
Summe										
Städt. Anteil										

13. Behandlung eines Bezirksausschussesantrages

Mit BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 07258 „Fahrverbote an der Landshuter Allee II: Ausnahmen für Handwerker“ hat der Bezirksausschusses des Stadtbezirks 9 - Neuhausen-Nymphenburg am 19.11.2024 folgendes beantragt (Anlage 4):

„Bei den verhängten Fahrverboten – insbesondere wenn es nicht nur abschnittsweise sondern den ganzen Bereich innerhalb des Mittleren Ringes betreffen sollte – muss es ausreichend Ausnahmen für Handwerksbetriebe geben. Ansonsten droht, dass immer mehr Handwerker Aufträge aus München bzw. aus dem inneren des Mittleren Rings nicht annehmen.“

Der Bezirksausschuss ging davon aus, dass ein zusätzliches streckenbezogenes Diesel-Fahrverbot eingeführt wird, was jedoch vom Beschluss dieser Sitzungsvorlage abhängig ist.

Bei der Erstellung des geplanten streckenbezogenen Durchfahrtsverbots für Diesel Euro 5/V und schlechter wurde sichergestellt, dass Handwerksbetriebe angemessen berücksichtigt werden, so dass Aufträge im betroffenen Gebiet weiterhin wahrgenommen werden könnten. Zudem wäre die Versorgung der Bevölkerung mit notwendigen Gütern und Dienstleistungen weiterhin durch die gesetzlich vorgesehenen Ausnahmeregelungen des § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV garantiert. Diese Einzelausnahmegenehmigungen würden jeweils für einen Zeitraum bis zu einem Jahr und für den gesamten Streckenabschnitt beantragt werden können, was den administrativen Aufwand auf Kunden - und Behördenseite reduziert.

In Notfällen wäre darüber hinaus die Polizei berechtigt Ausnahmen zu erteilen, um sicherzustellen, dass dringend benötigte Dienstleistungen erbracht werden können.

Weitere Ausnahmeregelungen für "schwere" Handwerkerfahrzeuge sind in § 47 Abs. 4a Nr. 5 BImSchG zu finden.

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

14. Klimaprüfung

Das Vorhaben ist nicht oder nur wenig klimaschutzrelevant (Klimaschutzcheck 2.0). Eine vertiefte Prüfung ist nicht erforderlich und wurde daher nicht durchgeführt.

15. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Die Beschlussvorlage ist mit der Stadtkämmerei, dem Personal- und Organisationsreferat, dem Mobilitätsreferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Baureferat und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft abgestimmt.

Das Baureferat, das Mobilitätsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnen die vorliegende Beschlussvorlage ohne Vorbehalt mit.

Die Stadtkämmerei erhebt keine Einwände gegen die Beschlussvorlage (Anlage 5). Die entstehenden Kosten werden durch Einnahmen refinanziert bzw. kompensiert. Es erfolgt keine Ausweitung des Haushalts.

Das Personal- und Organisationsreferat nimmt die vorliegende Sitzungsvorlage zur Kenntnis (Anlage 6) und verweist bezüglich der Haushaltsneutralität des Stellenbedarfs auf die Stellungnahme der Stadtkämmerei.

Das Kreisverwaltungsreferat erhebt gegen die Beschlussvorlage grundsätzlich keine Einwendungen (siehe Anlage 7) und betont die essenzielle Rolle der Geschwindigkeitsüberwachung in der Landshuter Allee. Daher wird vorgeschlagen, dass die Kommunale Verkehrsüberwachung die Verantwortung für die Geschwindigkeitskontrollen übernimmt, um potenziellen Fahrverboten entgegenzuwirken, insbesondere nach dem Ende der polizeilichen Überwachung im Jahr 2025. Im Hinblick auf in Betracht gezogene streckenbezogenes Dieselfahrverbot wird darauf hingewiesen, dass durch gesetzliche Regelungen angemessene Ausnahmen für Handwerksbetriebe sowie die Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung gewährleistet worden wäre. Die Branddirektion äußert keine grundsätzlichen Einwände gegenüber der geplanten Maßnahme, weist jedoch darauf hin, dass eine umfassende Analyse aufgrund der zeitlichen Rahmenbedingungen nicht möglich war. Es wird angenommen, dass die Temporeduzierung auch dazu führen könnte, dass Einsatzfahrzeuge aufgrund der allgemeinen Verkehrsverlangsamung und der rechtlichen Rahmenbedingungen für Sonderrechte verlangsamt fahren müssen.

Anhörung des Bezirksausschusses

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

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 9 wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Klima- und Umweltschutz, Ziffer 1) Bezirksausschusssatzung durch Übermittlung eines Abdruckes der Vorlage unterrichtet.

Nachtragsbegründung

Aufgrund der erst am 27.01.2025 endenden Einwendungsfrist im Rahmen der formellen Öffentlichkeitsbeteiligung konnte die Vorlage nicht in den zuständigen Ausschuss für Klima- und Umweltschutz am 18.03.2025 eingebracht werden sowie nicht fristgerecht für die Vollversammlung am 26.03.2025 aufgeliefert werden. Eine Behandlung in der Vollversammlung am 26.03.2025 ist jedoch unerlässlich, da das Urteil des BayVGH vom 21.03.2024 bereits zum 22.10.2024 mit Ablehnung des Antrags auf Zulassung des Bundesverwaltungsgerichts rechtskräftig geworden ist und daher die Umsetzung der erforderlichen Fortschreibung des Luftreinhalteplans mit einer ergänzenden

Maßnahme zur Sicherstellung der langfristigen Einhaltung des Jahresmittelgrenzwertes von Stickstoffdioxid umgehend geboten ist. Eine Behandlung in der nächsten Vollversammlung am 30.04.2025 ist daher nicht möglich.

Der Korreferent des Referates für Klima- und Umweltschutz, Herr Stadtrat Sebastian Schall, die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Mona Fuchs, das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Mobilitätsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die Gleichstellungsstelle für Frauen, das Personal- und Organisationsreferat sowie die Stadtkämmerei und der Bezirksausschuss 9 haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Der Vortrag der Referentin sowie die Darstellung und Bewertung der Einwände aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zur 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München werden zur Kenntnis genommen.
2. Das Inkrafttreten der neuen EU-Richtlinie sowie die damit verbundenen Verpflichtungen zur zukünftigen Luftreinhalteplanung werden zur Kenntnis genommen.
3. Aufgrund der Erkenntnisse aus der Immissionsprognose wird das Referat für Klima- und Umweltschutz unter Zugrundelegung der am 27.11.2024 beschlossenen Ausstiegsoption beauftragt, den Entwurf der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu ändern und anstelle der Einführung eines streckenbezogenen Durchfahrtsverbots als Kernmaßnahme die Anordnung von Tempo 30 entlang der Landshuter Allee beidseitig beginnend in Höhe der Abfahrtsrampe zur Arnulfstraße im Süden bis auf Höhe Toni-Merkens-Weg im Norden aufzunehmen.
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 auf Basis des geänderten Entwurfs der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 47 Abs. 5a BImSchG erneut durchzuführen und das Ergebnis dem Stadtrat zur finalen Annahme der Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorzulegen.
6. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Einrichtung einer Stelle in E5 (1,0 VZÄ Bilderfasser*in) ab dem 01.11.2025 und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
7. Die Stadtkämmerei wird beauftragt, die dauerhaften Mehreinnahmen durch die Geschwindigkeitsmessenanlagen i. H. v. 1.000.000 Euro ab dem Jahr 2026 im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2026 anzumelden.
8. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel für die Instandhaltungs- und Wartungskosten der teilstationären Geschwindigkeitsmessenanlagen i. H. v. 5.000 Euro ab dem Jahr 2026 im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2026 dauerhaft anzumelden.
Das Produktkostenbudget erhöht sich um 5.000 Euro, davon sind 5.000 Euro zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
9. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen investiven Haushaltsmittel für die Beschaffung der teilstationären Geschwindigkeitsmessenanlagen i. H. v. 500.000 Euro für das Jahr 2025 im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2025 anzumelden.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2025 – 2029 des Kreisverwaltungsreferats wird wie folgt angepasst:

MIP neu:

Einrichtung und Ausstattung Verkehrsüberwachung,

1110.935.9330

(in Tsd. Euro)

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2024	Programmzeitraum 2025-2029 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Finanz. 2031 ff.
935	850	653	690	500	20	20	100	50	110	50
Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z (36x)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe										
Städt. Anteil	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

10. Finanzierung:

Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit und Nichtplanbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Kreisverwaltungsreferat wird daher beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 500.000 Euro im Rahmen der Nachtragshaushaltsplanaufstellung 2025 bei der Stadtkämmerei und die dauerhaft erforderlichen 65.330 Euro für die zusätzliche Stelle bei der Kommunalen Verkehrsüberwachung beim Personal- und Organisationsreferat (Personal) anzumelden.

11. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 07258 „Fahrverbote an der Landshuter Allee II: Ausnahmen für Handwerker“ vom 19.11.2024 ist damit satzungsgemäß erledigt.

12. Dieser 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.....