

Umsetzung des gerichtlich verordneten Dieselfahrverbotes im Stadtbezirk
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02292 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 –
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 08.11.2018

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13722

1 Anlage

Beschluss des Bezirksausschusses 02
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 29.01.2019

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt hat am 08.11.2018 die als Anlage beigefügte Empfehlung Nr. 14-20 / E 02292 beschlossen. In dieser Empfehlung wurde unter dem Betreff „Umsetzung des gerichtlich verordneten Dieselfahrverbotes im Stadtbezirk“ folgender Antrag eingebracht und mit Mehrheit angenommen:

„Umsetzung des Dieselfahrverbotes bis Ende Q1 / 2019 im Stadtbezirk – wie gerichtlich verordnet“

Die Bürgerversammlungsempfehlung betrifft ausschließlich den Stadtbezirk 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt. Sie beinhaltet eine Angelegenheit, für die der Oberbürgermeister zuständig ist (Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 Gemeindeordnung i. V. m. § 22 Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München). Gemäß § 9 Abs. 4 2. Spiegelstrich der Bezirksausschuss-Satzung obliegt somit die Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung dem Bezirksausschuss.

Der Beschluss des Bezirksausschusses hat gegenüber der Verwaltung lediglich empfehlenden Charakter.

1. Aktueller Sachstand

Zwei Luftschadstoff-Grenzwerte stehen derzeit in der öffentlichen Diskussion: der für Feinstaub (PM₁₀) und der für Stickstoffdioxid (NO₂). Die Feinstaubwerte werden in München seit 2012 dank der erfolgreichen Umweltzone eingehalten. Bei Stickstoffdioxid kann der Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ nicht flächendeckend eingehalten werden. Die Berechnungen des Freistaates Bayern mit Bezugsjahr 2015 haben ergeben¹, dass auf rund einem Viertel der untersuchten Münchner Hauptverkehrsstraßen die Stickstoffdioxidwerte überschritten werden. Mit dem Referenzszenario S0 des Master-

¹ <https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/02716/>.

plans zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München (vgl. Abschnitt Masterplan zur Luftreinhaltung in diesem Kapitel) liegen Modellierungen mit Bezugsjahr 2020 vor. Gemäß diesen Berechnungen wird im Jahr 2020, aufgrund der bis dahin prognostizierten Flottenentwicklung und der damit verbundenen deutlich reduzierten Emissionsfaktoren, noch an 10 % des Hauptverkehrsstraßennetzes der Jahresgrenzwert (NO₂) überschritten. Im Stadtbezirk 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt sind insbesondere Abschnitte der Kapuzinerstraße, der Auenstraße, der Wittelsbacherstraße, der Paul-Heyse-Straße und der Schwanthalerstraße von Grenzwertüberschreitungen betroffen. Die unterstellte Flottenentwicklung ist unter dem Vorbehalt zu sehen, dass die Automobilindustrie ihrer Verpflichtung zur Einhaltung der vorgeschriebenen NO_x-Emissionsgrenzwerte für Kfz im Realbetrieb nachkommt.

Die Tatsache, dass 123 km der Hauptverkehrsstraßen mit Bezugsjahr 2015 bzw. 52 km mit Bezugsjahr 2020 in München betroffen sind, darunter auch Abschnitte vielbefahrener Straßen im Stadtbezirk 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, verdeutlicht, dass lokale oder kleinräumige Maßnahmen, wie etwa streckenbezogene Fahrverbote, nicht zur Lösung der Münchner Luftschadstoffsituation beitragen können. Denn Ausweichverkehre würden die Bündelungsfunktion der Hauptverkehrsstraßen aufheben und den Verkehr in Nebenstraßen und Wohngebiete verdrängen. Damit würde die Luftbelastung lediglich örtlich verlagert und unzulässige Grenzwertüberschreitungen an anderen Stellen wären vorprogrammiert. Aus diesem Grunde sind stadtweite Ansätze notwendig, um die lufthygienische Situation zu verbessern.

Dementsprechend war die Luftschadstoffbelastung in München und insbesondere auch Maßnahmen zu deren Minderung bereits mehrfach und fortlaufend Gegenstand von Stadtratsvorlagen und -entscheidungen. Die Kernpunkte der wichtigsten Vorlagen seit 2017 (Stand: Dezember 2018) sind im Folgenden kurz aufgeführt.

Grundsatzbeschluss zur Luftreinhaltung Januar 2017

Am 25.01.2017 hat sich der Münchner Stadtrat in einem Grundsatzbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383) für eine Weiterentwicklung der Münchner Umweltzone zur Reduzierung der Zufahrt von NO₂-emittierenden Fahrzeugen und für die Schaffung entsprechender Plaketten zur bundeseinheitlichen Kennzeichnung der Fahrzeuge ausgesprochen. Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen sollen dabei wie bei der Einführung der Umweltzonen für Verhältnismäßigkeit, Abfederung sozialer Härten und damit für Akzeptanz sorgen. Der Stadtrat hat in diesem Beschluss auch das Ziel aufgegriffen, bis zum Jahr 2025 mindestens 80 % des Verkehrs im Münchner Stadtgebiet („modal Split“) mit abgasfreien Fahrzeugen, den öffentlichen Nahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr abzuwickeln. Zudem wurde entschieden, den städtischen Fuhrpark an Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bis 2,5 t zulässiges Gesamtgewicht (zGG) mit Dieselantrieb bis 2020 auf alternative Antriebe, bevorzugt Elektroantriebe,

umzustellen. Ersatz- und neuzubeschaffende Fahrzeuge über 2,5 t zGG sollen ausschließlich mit alternativen Antriebsarten beschafft werden, sofern diese für den benötigten Fahrzeugtyp zur Verfügung stehen. Andernfalls werden nur Dieselfahrzeuge, die die Euro 6 (Euro VI)-Grenzwerte im Realbetrieb einhalten, angeschafft. Ebenfalls wurde die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) aufgerufen, bis zum Jahr 2020 auf E-Busse umzusteigen bzw. sofern technisch noch nicht möglich, die Fahrzeuge auf mindestens Euro 6/VI nachzurüsten. Ab dem Jahr 2020 sollen Beschaffungen nur noch für E-Fahrzeuge erfolgen, sofern die entsprechend notwendigen Fahrzeugtypen am Markt angeboten werden.

Ergänzende NO₂-Messungen

Um ein klareres Bild von der Luftbelastung und deren Entwicklung an stark frequentierten Straßenabschnitten in München zu bekommen und somit über eine möglichst breite Datenbasis für die Bewertung der Wirksamkeit von Luftreinhaltemaßnahmen zu erhalten, hat der Stadtrat im Juli 2017 beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09397), eigene Messungen für Stickstoffdioxid an 20 repräsentativen Standorten im Stadtgebiet in Auftrag zu geben. Diese Messungen ergänzen die bereits bestehenden fünf Messstationen des Landesüberwachungssystems Bayern des bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) in München seit 01.01.2018. Zwischenergebnisse können unter www.muenchen.de/messergebnisse abgerufen werden.

Am 27.11.2018 hat der Stadtrat beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13034), das bestehende Messnetz zur Erfassung der Stickstoffdioxidbelastung in einer Kooperation mit dem Deutschen Wetterdienst (DWD) ab 01.01.2019 um zusätzliche 20 Standorte zu erweitern, um ein noch detaillierteres Bild der Luftqualitätssituation in Bezug auf NO₂ in München zu erhalten. Messbeginn der zusätzlichen Messungen war am 01.01.2019.

Förderprogramm zum Ausbau der Elektromobilität (IHFEM 2018)

Ebenfalls im Juli 2017 hat der Stadtrat entschieden, ein zweites Förderprogramm für die Elektromobilität aufzulegen. Mit insgesamt 60 Mio. Euro fördert München wie keine andere deutsche Kommune die Elektromobilität: Es gibt zum Beispiel ein eigenes Förderprogramm für Ladesäulen und E-Fahrzeuge sowie zum Betrieb von E-Taxis. Bis 2020 werden mindestens 550 Ladesäulen auf öffentlichem Grund errichtet werden und ebenfalls bis 2020 wird in München die erste E-Buslinie in Betrieb sein. Der städtische Fuhrpark und die Busflotte des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) werden kontinuierlich auf emissionsarme Fahrzeuge umgestellt und nachgerüstet.

Weiterentwicklung der Umweltzone

In der Beschlussvorlage zur Sitzung der Vollversammlung vom 24.01.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10628) wurden die zahlreichen Maßnahmen der Stadt München zur Verbesserung der Luftqualität dargelegt.

Zudem wurde eine Voruntersuchung zu den Szenarien pauschaler und verursacherbezogener Fahrverbote durch die Stadtverwaltung vorgestellt. Diese ergab, dass im Gegensatz zu streckenbezogenen Fahrverboten die Weiterentwicklung der Münchner Umweltzone im bestehenden Umgriff mit vertretbarem technischen und finanziellem Aufwand vollziehbar und verhältnismäßig umsetzbar ist. Der Stadtrat hat den dahingehenden Beschlussvorschlag der Umweltreferentin angenommen.

Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts

In den Sitzungsvorlagen zur Vollversammlung des Stadtrates vom 21.03.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11152) und vom 27.06.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11920) wurde über die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 27.02.2018 betreffend die Sprungrevision in Sachen Luftreinhalteplan Düsseldorf und Stuttgart informiert, sowie mögliche Konsequenzen für die Landeshauptstadt München erörtert. In seiner Grundsatzentscheidung hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) am 27.02.2018 entschieden, dass das nationale Recht im Zweifel so ausgelegt und angewendet werden muss, dass die europarechtlich vorgegebenen Grenzwerte zur Luftreinhaltung im Interesse des Gesundheitsschutzes eingehalten werden können. Strecken- oder flächenbezogene Fahrverbote sind daher im Rahmen der Luftreinhalteplanung grundsätzlich möglich, wenn sie zur Einhaltung der Grenzwerte notwendig sind und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit über Ausnahmeregelungen und Übergangsfristen berücksichtigt wurde. In die Zuständigkeitsregelung hat das BVerwG nicht eingegriffen, so dass in Bayern weiterhin nicht die betroffene Kommune, sondern die jeweils zuständige Landesbehörde (für die LHM die Regierung von Oberbayern) über die Notwendigkeit und ggf. Aufnahme von Fahrverboten mit entsprechenden Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen in einen Luftreinhalteplan entscheiden muss.

Masterplan zur Luftreinhaltung

In der Sitzungsvorlage zur Vollversammlung des Stadtrates vom 25.07.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218) wurde der Masterplan zur Luftreinhaltung vorgestellt. Die Erstellung des Masterplans hatte zum Ziel, die stadtweiten Aktivitäten zur Luftreinhaltung referatsübergreifend zu bündeln, weiterzuentwickeln und besser zu vernetzen. Dabei wurden in den Handlungsfeldern Öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr, Elektromobilität, Verkehrsmanagement, Mobility Sharing and Pooling sowie Parkraummanagement referatsübergreifend 127 Einzelmaßnahmen in 12 Maßnahmenpaketen gebündelt. In verschiedenen Szenarien wurden lufthygienische Wirkungsanalysen betrieben und bewertet. Die Gesamtkosten für die Maßnahmenpakete im Masterplan ohne ÖPNV-Ausbau betragen ca. 490 Mio. Euro. Kurz- bis langfristige auf den ÖPNV-Ausbau abzielende Maßnahmen sind in den Maßnahmenpaketen in einem Gesamtvolumen von ca. 12,1 Mrd. Euro im Masterplan aufgegriffen. Auf Basis des Masterplans sollen die Fördermittel aus dem „Sofortprogramm Saubere

Luft 2017 - 2020“ des Bundes beantragt werden, das im Zuge der „Dieselgipfel“ vom 02.08.2017 und 04.09.2017 mit einem Gesamtvolumen von insgesamt 1 Mrd. Euro aufgelegt und im Zuge des 3. Diesel-Gipfels am 03.12.2018 auf 1,5 Mrd. Euro erweitert wurde. Aus diesem Sofortprogramm sollen Maßnahmen zur NO₂-Reduktion finanziert werden.

Ebenfalls in dieser Sitzungsvorlage wurden die zahlreichen Anträge zusammengestellt, die die LHM bereits im Rahmen des „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ des Bundes bzw. im Rahmen des „Bayerischen Maßnahmenpaket für saubere Luft in Innenstädten“ des Freistaats Bayern erarbeitet und eingereicht hat. Bislang hat die Landeshauptstadt München beinahe zu allen Aufrufen aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ Förderanträge eingereicht.

Die Erstellung der Masterpläne der Kommunen wurde vom Bund zu 100 % gefördert, um Fahrverbote zu verhindern. Daher sind Fahrverbote kein Gegenstand der Masterpläne der von NO₂-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen in Deutschland.

„Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ des Bundes und Änderung des Bundesimmissionsschutz-Gesetzes

Das am 02.10.2018 von der Bundesregierung verabschiedete „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ sieht in allen von Grenzwertüberschreitungen hinsichtlich NO₂ betroffenen Städten Hardwarenachrüstungen bei schweren Kommunalfahrzeugen (über 3,5t) sowie bei Handwerker- und Lieferfahrzeugen (2,8t bis 7,5t) vor. In Kommunen, in denen der höchstgemessene Wert in 2017 über 50 µg/m³ im Jahresmittel lag und aus Sicht des Bundes Fahrverbote als nicht unverhältnismäßig bewertet werden, gelten zusätzliche Maßnahmen. Diese beinhalten Umstiegsprämien und Rabatte für Euro 4 und Euro 5 Dieselfahrzeuge. Beim Kauf von Neufahrzeugen oder emissionsärmeren gebrauchten Fahrzeugen soll es darüber hinaus kostenlose Hardware-Nachrüstungen für Euro 5 Diesel-Fahrzeuge mit einem SCR-System (Harnstoff-Einspritzung/AdBlue) seitens der Automobilhersteller geben.

In Folge des „Konzepts für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ hat sich die Bundesregierung für die Änderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ausgesprochen. Das Bundeskabinett hat am 15.11.2018 beschlossen, das BImSchG insofern zu ändern, als dass in Städten, in denen der Stickoxid-Grenzwert von 40 µg/m³ nur geringfügig überschritten wird, Fahrverbote in aller Regel unverhältnismäßig sind. Das gilt für die Städte, in denen der Jahresmittelwert 40 bis 50 µg/m³ beträgt. Mit dieser Regelung nimmt die Bundesregierung eine Bestimmung zur Anwendung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit in das BImSchG auf. Außerdem soll das Gesetz festschreiben, welche

Fahrzeuge von Fahrverboten ausgenommen werden. Vorgesehen ist, Diesel-Fahrzeuge Euro 6 und ebenso Euro 4 und Euro 5 von Fahrverboten auszunehmen, wenn sie weniger als 270 Milligramm Stickoxid pro Kilometer ausstoßen. Wird dieser Grenzwert im realen Fahrbetrieb eingehalten, sollen auch mit Hardware nachgerüstete Pkws von Fahrverboten ausgenommen werden, ebenso wie Nutzfahrzeuge, bei denen die Nachrüstung mit öffentlichen Geldern gefördert wurde. Ausnahmen soll es zudem für Einsatzfahrzeuge wie Krankenwagen und Polizeifahrzeuge geben.

7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München

Ein Konzept für die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für die Landeshauptstadt München wurde seitens der Regierung von Oberbayern Anfang des Jahres 2018 veröffentlicht². Die Regierung von Oberbayern hat den Prozess zur 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt München Anfang November eingeleitet und die Landeshauptstadt München um Zulieferung von Maßnahmen aus dem Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218) gebeten, so wie es das bereits veröffentlichte Konzept vorgesehen hatte. Die Landeshauptstadt München hat der Regierung von Oberbayern 128 Maßnahmenblätter zurück gemeldet (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13611).

Eines der zugeleiteten Maßnahmenblätter umfasst eine Wirkungsanalyse bei der unter anderem folgende Entwicklungen berücksichtigt werden:

- „Maßnahmenpaket für Saubere Luft in Innenstädten“ der Bayerischen Staatsregierung
- Software-Updates durch die Automobilindustrie
- Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts
- "Sofortprogramm Saubere Luft" des Bundes
- Angebote der Automobilindustrie für Umstiegsprämien und Hardware-Nachrüstungen
- Von der Bundesregierung vorgesehene veränderte Rahmenbedingungen des BImSchG, nach denen Fahrverbote in Städten mit Grenzwertüberschreitungen bis 50 µg/m³ als unverhältnismäßig eingestuft und Ausnahmen von Fahrverboten pauschal für Diesel EURO 6 und unterhalb des Stickoxid-Wertes von 270 mg/km gesetzlich festgelegt werden sollen.
- Entwicklung der seit 1. Januar 2018 gemessenen NO₂-Wert im Stadtgebiet München

Ziel der Wirkungsanalyse ist es, in Abwägung der Vielzahl von betroffenen Interessen und Rechtsgütern unter Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes die notwendigen Maßnahmen zu identifizieren und letztendlich ihre Aufnahme durch die Regierung von Oberbayern in eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu ermöglichen, um die NO₂-Grenzwerte schnellstmöglich in München auch an den stark

² Regierung von Oberbayern, Konzept zur 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München, Internetquelle (6.12.2018): <https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/02716/>.

befahrenen Verkehrsabschnitten und damit flächendeckend einhalten zu können.

Entwicklung der NO₂-Werte im Stadtgebiet

Die Zwischenergebnisse der vom RGU beauftragten und seit 01.01.2018 laufenden NO₂-Messungen mittels Passivsammlern über die ersten drei Quartale des Jahres 2018 sind ermutigend. Auch wenn zur Beurteilung der Jahresmittelwert nach einem Kalenderjahr entscheidend sein wird, so können drei Trends deutlich herausgelesen werden:

- Trotz der im Sommer aufgrund der Ozonchemie erfahrungsgemäß höheren NO₂-Werte sind die Zwischenwerte auf deutlich niedrigerem Niveau geblieben, als in den Berechnungen des Freistaates Bayern für das Bezugsjahr 2015 prognostiziert. In vielen Bereichen konnte der Grenzwert von 40 µg/m³ eingehalten werden.
- Erwartungsgemäß liegen die Werte in den Wohnvierteln, also dort, wo sich die Menschen dauerhaft aufhalten, deutlich unter dem Grenzwert auf dem Niveau von rund 20 µg/m³.
- Die starke Belastung an den verkehrsreichen Straßen, insbesondere auf dem Mittleren Ring, verfestigt sich jedoch auf dem Niveau von etwa 60 µg/m³.

Der teilweise rückläufige Trend ist erfreulich. Dennoch besteht Handlungsbedarf, denn an den stark verkehrsbelasteten Straßenabschnitten besteht nach wie vor eine große Herausforderung, die NO₂-Werte unter den gesetzlichen Grenzwert abzusenken.

Diese Messungen, ab 2019 um weitere 20 Standorte im Stadtgebiet erweitert, werden künftig auch Aussagen darüber erlauben, ob die getroffenen Maßnahmen ausreichen, um die Situation im Stadtgebiet und damit auch im Stadtbezirk 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt signifikant zu verbessern.

2. Bewertung der dargestellten Aktivitäten im Hinblick auf die BV-Empfehlung Nr. 14-20 / E 02292

In der vorliegenden BV-Empfehlung wird gefordert, dass bis Ende des 1. Quartals im Jahr 2019 ein Dieselfahrverbot umgesetzt werden soll.

Auf München übertragen bedeutet das bereits genannte Urteil des BVerwG vom 27.02.2018, dass nicht die Stadt selbst über Fahrverbote und Streckensperrungen entscheiden kann, sondern diese Entscheidung beim Freistaat Bayern bzw. der Regierung von Oberbayern liegt. Die Landeshauptstadt München hat noch keine Rückmeldung, wie die Regierung von Oberbayern mit der vom Bundesverwaltungsgericht eröffneten Option von strecken- oder flächenbezogenen Fahrverboten umgehen möchte.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem genannten Urteil Streckensperrungen jedenfalls dann explizit ausgeschlossen, wenn in der Konsequenz die entstehenden Verlagerungsverkehre an anderer Stelle zu Grenzwertüberschreitungen führen würden. Das Hauptstraßennetz in München erfüllt eine Bündelungsfunktion für den Verkehr. Es soll den Verkehr aus den Nebenstraßen und den Wohngebieten fern halten. Fahrverbote und Streckensperrungen insbesondere am Mittleren Ring, aber auch z. B. in der Kapuzinerstraße, Auen- oder Wittelsbacherstraße als von Grenzwertüberschreitungen (NO₂) besonders betroffenen Hauptverkehrsstraßen im Stadtbezirk 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, hätten diese Verlagerungseffekte des gebündelten Verkehrs und damit einhergehend auch der Luftschadstoffbelastung auf das untergeordnete Straßennetz, auch im Stadtbezirk – 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt aller Voraussicht nach zur Folge. Stadtteilbezogene Maßnahmen und Streckensperrungen an einzelnen Straßen des Hauptverkehrsnetzes sind damit kein Lösungsansatz für die flächig auftretenden Grenzwertüberschreitungen im Hauptverkehrsstraßennetz.

Wie weiter oben dargelegt, sieht die Stadt München die Lösung daher nicht in punktuellen Aktionen, sondern vielmehr in einem großflächigen, stadtweit wirksamen Ansatz, der in seiner Auswirkung auch auf den Stadtbezirk– 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt positiv ausstrahlen würde. In diesem Sinne hat sich der Stadtrat der Landeshauptstadt München bereits im Januar 2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383) und erneut im Januar 2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10628) – wie inzwischen alle betroffenen Städte sowie der Bayerische und Deutsche Städtetag auch – dafür ausgesprochen, das erfolgreiche Instrument der Umweltzone um neue Plaketten weiter zu entwickeln und die dafür notwendige Rechtsgrundlage vom Bund einzufordern. Ziel ist es dabei, emissionsarme Dieselfahrzeuge, welche die gesetzlichen vorgeschriebenen Abgaswerte einhalten, kennzeichnen zu können. Diese Fahrzeuge können dann auch künftig in die Umweltzone einfahren. Umgekehrt

müssen emissionsstarke Dieselfahrzeuge außerhalb der Umweltzone bleiben.

Mit dieser Methode und der auch über den Umgriff der Umweltzone hinaus reichenden Strahlkraft konnte bereits bei der Einführung der Umweltzone in München ab dem Jahr 2008 schrittweise eine Verbesserung der Fahrzeugflotten erreicht und damit die Feinstaubbelastung auch in dem von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Stadtteil – 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt entscheidend reduziert werden. Daher spricht sich die Stadt München dafür aus, bei der Reduzierung der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid analog vorzugehen. Eine entscheidende Reduzierung der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid würde damit auch für den Mittleren Ring sowie die innerstädtischen Stadtbezirken wie den Stadtbezirk 02 und die hier von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Straßen erwartet. Mit Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen beispielsweise für Anwohner, Gewerbetreibende oder mobilitätseingeschränkte Menschen könnte nicht nur die Mobilität und Stadtlogistik im notwendigen Rahmen erhalten bleiben, sondern auch die Akzeptanz der Bevölkerung erlangt werden.

Wenngleich das Bundesverwaltungsgericht in seinem oben genannten Urteil die Entscheidungsbefugnis der zuständigen Landesbehörde – also hier der Regierung von Oberbayern – über strecken- oder flächenbezogene Fahrverbote und damit auch über die Weiterentwicklung der Umweltzone bestätigt hat, ist die Landeshauptstadt München selbst nicht untätig, ihren Beitrag zur Senkung der Stickstoffdioxid-Konzentrationen im Stadtgebiet zu leisten. Wie oben ausgeführt, hat der Stadtrat bereits zahlreiche Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffkonzentrationen und einen eigenen Masterplan zur Luftreinhaltung beschlossen.

Aufgrund der dargestellten Zuständigkeiten kann die Landeshauptstadt München keine Fahrverbote erlassen, wie in der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02292 gefordert, wenngleich – wie dargelegt – die Landeshauptstadt München eine Vielzahl an Maßnahmen unternimmt, um das in ihrem Verantwortungsbereich Mögliche zu tun, um baldmöglichst die Grenzwerte für Stickstoffdioxid einzuhalten.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02292 kann deshalb nicht entsprochen werden.

Die Korreferentin des Referates für Gesundheit und Umwelt, Frau Stadträtin Sabine Krieger, der zuständige Verwaltungsbeirat Herr Stadtrat Jens Röver, sowie die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Von der Sachbehandlung der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02292 als laufende Angelegenheit wird Kenntnis genommen.
2. Stadtweite, wie auch nur den Stadtbezirk 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt betreffende Verkehrsbeschränkungen, können nur über einen Luftreinhalteplan festgelegt werden. Die Zuständigkeit für das Stadtgebiet München liegt beim Freistaat Bayern bzw. der Regierung von Oberbayern. Der Empfehlung der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes – 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt kann daher nicht entsprochen werden.
3. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02292 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 08.11.2018 ist damit satzungsgemäß erledigt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt der Landeshauptstadt München.

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Stephanie Jacobs
Berufsmäßige Stadträtin

IV. WV Referat für Gesundheit und Umwelt, RGU-RL-RB-SB

1. Die Übereinstimmung dieses Abdruckes mit dem beglaubigten Original wird bestätigt.

2. An

den Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt

das Revisionsamt

die Stadtkämmerei

das Direktorium - HA II/BAG Mitte (zu Az. 14-20 / E 02292) 2-fach

das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

zur Kenntnis.

Am _____

Referat für Gesundheit und Umwelt
RGU-RL-RB-SB