

**Inkraftsetzung der 8. Fortschreibung
des Luftreinhalteplans München**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08483

1 Anlage

**Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates
vom 21.12.2022**
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

Mit Sitzungsvorlage 20-26 / V 07741 hat der Stadtrat in seiner Vollversammlung am 26.10.2022 den Entwurf der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München und die darin vorgesehene stufenweise Einführung eines Diesel-Fahrverbots ab 01.02.2023 in der um den Mittleren Ring erweiterten Umweltzone beschlossen. Mit dieser Vorlage wird über die Ergebnisse der formellen Öffentlichkeitsbeteiligung berichtet sowie die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München (Anlage) zur finalen Beschlussfassung dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

2. Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit dem Beschluss des Entwurfs der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München wurde das Referat für Klima- und Umweltschutz beauftragt, die Öffentlichkeit bei der Fortschreibung des Luftreinhalteplans gemäß § 47 Abs. 5 und 5a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zu beteiligen. Der Entwurf der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans mit seinen Anlagen war seit dem 27.10.2022 über den Link www.muenchen.de/beteiligung-lrp im Internet einsehbar. Ebenfalls konnte der Entwurf der 8. Fortschreibung mit seinen Anlagen im Referat für Klima- und Umweltschutz eingesehen werden. Der einmonatige Auslegezeitraum begann am 27.10.2022 und endete zum 28.11.2022. Einwände konnten bis zum 12.12.2022 schriftlich oder elektronisch eingebracht werden. Die Informationen zur

Möglichkeit der Einsichtnahme sowie zur Abgabe von Einwänden wurden über die Rathaus Umschau, auf der Homepage des Referats für Klima- und Umweltschutz sowie über das Amtsblatt der Landeshauptstadt München (Sondernummer 1 vom 26.10.2022) bekannt gegeben.

Innerhalb der vorgesehenen Beteiligungsfrist haben 118 Bürger*innen sowie 7 Verbände und 8 Gebietskörperschaften eine Stellungnahme abgegeben. Alle Stellungnahmen wurden von der Stadtverwaltung ab Eingang zum 27.10.2022 gesichtet und inhaltlich geprüft. Im Wesentlichen fokussierten sich die Einwendungen auf folgende Themenbereiche:

- A Wahl der Messstellen im Stadtgebiet
- B Verhältnismäßigkeit / Umgriff / Stufenplan / Vorlaufzeit / Verursacherprinzip
- C Wertminderung / Enteignung / Unzumutbare Kosten
- D Soziale Benachteiligung / Ungerechtigkeit / Krisensituation
- E Ausnahmekonzept
- F Ausweichverkehre
- G Wirtschaftsverkehre / wirtschaftliche Einbußen / Wirtschaftsstandort München
- H Ergänzungs- / Alternativvorschläge
- I Kontrollierbarkeit

Auf diese inhaltlich zusammengefasst, schwerpunktmäßig vorgetragenen Einwände von Bürger*innen, Verbänden, Landkreisen und Gemeinden aus dem Umland lässt sich das Folgende gebündelt erwidern. Die ausführliche Würdigung aller Einwendungen ist in der Anlage (ab Seite 122) ausgeführt:

Zu A. Wahl der Messstellen im Stadtgebiet

In verschiedentlichen Stellungnahmen wurde die Wahl der Standorte der Messstellen im Stadtgebiet und deren Repräsentativität in Frage gestellt. Auch wurde hinterfragt, ob die vorliegenden – insbesondere rückläufigen – Messergebnisse eine ausreichende Basis für die Wahl der Maßnahmen darstellen.

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 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans beruht auf Immissionsprognosen, welche durch einen Immissionsgutachter im Auftrag des Landesamtes für Umwelt gemäß den

Vorgaben der 39. BImSchV erstellt wurden. Die Immissionsprognose bedient sich u.a. der Erkenntnisse aller zur Verfügung stehenden Messergebnisse im Stadtgebiet und wurde gemäß den zugrunde liegenden Normen und Regularien erstellt.

Die Messungen mittels des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB-Messstationen) 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 der Zuständigkeit des LfU nichts geändert (siehe hierzu S. 7 des Entwurfs der 8. Fortschreibung).

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 B.1. lit. a) der Anlage 3 der 39. BImSchV 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 Mittelungszeitraum 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.

Zudem verdeutlicht der Umstand, dass an drei weiteren Standorten am Mittleren Ring die Grenzwerte gegenwärtig und auch im Jahr 2023 überschritten werden (Landshuter Allee Nord, Tegernseer Landstraße und Leuchtenbergring, Tabelle 9, Kapitel 4 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, Anlage), dass die LÜB-Station an der Landshuter Allee keine singuläre Sonderrolle einnimmt. Obgleich im Jahr 2024 eine Einhaltung des Grenzwerts an den drei letztgenannten Standorten prognostiziert wird, ist dies mit den nicht zu unterschätzenden Unsicherheiten einer Prognose behaftet. Die prognostischen Unsicherheiten lassen sich nicht eliminieren, weil u.a. der Faktor des Fahrzeugnutzerverhaltens nicht sicher vorhergesehen werden kann. Es besteht deshalb die Gefahr, dass auch an diesen Standorten noch im Jahr 2024 und damit 14 Jahre nach der gesetzlichen Verbindlichkeit, das Ziel der Grenzwerteinhaltung weiter verfehlt wird.

Trotz der rückläufigen Tendenz der Werte aus den Stickstoffdioxidmessungen wird keine Einhaltung des relevanten Stickstoffdioxid-Jahresmittelwertes bis zum Jahr 2026 prognostiziert. Saisonale Schwankungen, die zum Teil zu quartalsweisen Verbesserungen führen, sind nicht beurteilungsrelevant, da gemäß der 39. BImSchV über ein Kalenderjahr zu mitteln ist. Angesichts der unionsrechtlichen Verpflichtung zur schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung ist die rückläufige Tendenz der Messergebnisse nicht ausreichend.

Zu B. Verhältnismäßigkeit / Umgriff / Stufenplan / Vorlaufzeit / Verursacherprinzip

In den Stellungnahmen wird mehrfach die Verhältnismäßigkeit der vorgesehenen stufenweisen Einführung eines Dieselfahrverbots in Frage gestellt. Die Vorlaufzeiten seien zu kurz und der Umgriff der erweiterten Umweltzone zu weit gewählt. Der Fokus liege zu sehr auf Dieselfahrzeuge und lasse andere Verursacher außen vor. Zudem würde auf die Dauer und Intensität der Nutzung von Fahrzeugen bzw. deren tatsächliche Fahrleistung keine Rücksicht genommen.

Zum Rechtsgrundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Obgleich Dieselfahrverbote dem Gesundheitsschutz dienen, müssen sie das Verhältnismäßigkeitsprinzip wahren. Der Gesundheitsschutz ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht als absolutes Rechtsgut zu sehen, welches Dieselfahrverbote um jeden Preis gebieten würde.

„Zwar ist der Gesundheitsschutz ein überragend wichtiges Gemeinwohlziel von Verfassungsrang (BVerfG, Beschluss vom 30. Juli 2008 - 1 BvR 3262/07 u.a. - BVerfGE 121, 317, Juris7 juris Rn. 102). Danach besteht eine Pflicht des Staates, sich schützend und fördernd vor das Leben, die körperliche Unversehrtheit und die Gesundheit des Einzelnen zu stellen (BVerfG, Kammerbeschluss vom 15. März 2018 - 2 BvR 1371/13 - NJW 2018, 2312 Rn. 31 m.w.N.). Diese Pflicht ist allerdings nicht absolut“ (BVerwG, Urteil vom 27. Februar 2020 – 7 C 3/19, Juris Rn. 35).

Vielmehr müssen die Dieselfahrverbote trotz des hohen Rangs des Gesundheitsschutzes verhältnismäßig im engeren Sinne sein.

Der Mittlere Ring hat eine herausgehobene verkehrsplanerische Funktion. Insbesondere für den Südwesten des Umlandes, wo es keinen äußeren Ring gibt, kommt ihm eine wichtige Bündelungs- und Verbindungsfunktion gerade zwischen den Autobahnen A 96, A 95 und A 995 zu.

Diese herausgehobene Verkehrsfunktion des Mittleren Rings ist im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung mit erheblichem Gewicht zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. Februar 2020 – 7 C 3/19, Juris Rn. 56).

Die Festlegung eines zonalen Verkehrsverbots ist letztlich aber trotz dieser herausgehobenen Verkehrsbedeutung als verhältnismäßig zu erachten, weil der seit mittlerweile 12 Jahren zum Schutz der menschlichen Gesundheit geltende Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) an vier Messstellen auf dem Mittleren Ring fortwährend überschritten wird. Aus den prognostischen Berechnungen (Tabelle 9, Kapitel 4 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, Anlage) ergibt sich ferner, dass der für ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid an allen vier Hotspots auch im Jahr 2024 noch nicht ausreichend verlässlich eingehalten werden wird. Die prognostizierte Überschreitung beläuft sich an der LÜB-Messstation an der Landshuter Allee im Jahr 2024 auf 5 µg/m³, auch im Folgejahr 2025 beträgt diese noch 3 µg/m³. An den anderen drei Überschreitungsstrecken wird die Einhaltung des Grenzwerts von 40 µg/m³ zwar rein formal prognostiziert. Dies gilt jedoch nicht, wenn man den Sicherheitsabschlag von 5 % zur Anwendung bringt und den damit beaufschlagten Prognosewert von 38 µg/m³ zur Gewährleistung einer sicheren Einhaltung des Grenzwertes ansetzt.

Aufgrund des langen Überschreitungszeitraums kommt dem Ziel, die Grenzwertüberschreitung baldmöglichst und verlässlich einzuhalten (Art. 23 Abs. 1 UA. 2 der Richtlinie 2008/50/EG, § 47 Abs. 1 Satz 3 BImSchG) und damit dem Gesundheitsschutz, trotz der besonderen verkehrlichen Bedeutung des Mittleren Rings, ein sehr hohes Gewicht zu. Für die Prognose, dass die Grenzwerte

baldmöglichst eingehalten werden, wird deshalb auch eine hinreichend belastbare Sicherheit für geboten erachtet. Der Ansatz eines Sicherheitsabschlages von 5 % ist aufgrund der Unwägbarkeiten von Prognosen sachgerecht.

Die gutachterliche Maßnahmenuntersuchung hat gezeigt, dass das vorgesehene zonale Diesel-Fahrverbot in der um den Mittleren Ring erweiterten Umweltzone bei Abwägung der Belange (Verkehrsfluss, Verkehrsverlagerung, Verkehrssicherheit, Lärmbelastung, Auswirkungen auf ÖPNV) im Vergleich zur Verhängung eines streckenbezogenen Fahrverbots auf dem gesamten Mittleren Ring oder einzelner abschnittsbezogener Verbote die mildere Variante ist. Der Einwand, die vermeintlich mildere Variante eines abschnittsbezogenen Fahrverbots sei nicht ernsthaft geprüft und womöglich aus politischen Präferenzen ausgeschlossen worden, trifft nicht zu. Es wurde eine umfassende Untersuchung sowie Prüfung bei der Planerstellung vorgenommen und auf dieser Basis erfolgte eine ausführliche fachliche Abwägung des insgesamt geringsten Eingriffs von den zur schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung geeigneten Maßnahmen (vgl. Kapitel 7; insbesondere 7.3 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt München, Anlage).

Strecken- und abschnittsbezogene Maßnahmen führen insbesondere zu vermehrtem Zu- und Abfahrtverkehr und Verlagerungen in das nachgeordnete Netz, die durch das zonale Fahrverbot besser vermieden werden können. Ferner ist auch die Anreizwirkung, auf den ÖPNV und den Eisenbahnverkehr umzusteigen, bei dem, die erweiterte Umweltzone inkl. Mittlerer Ring umfassenden, zonalen Fahrverbot größer.

Der Stufenplan für das Zonale Diesel-Fahrverbot (siehe Kapitel 7.4 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München, Anlage) begegnet den durch dieses Verbot entstehenden Härten auch in ausdifferenzierter Weise.

Zu den kurzen Vorlaufzeiten:

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Grenzwertüberschreitung an den genannten Hotspots nun schon seit 12 Jahren andauert, ist eine Einschränkung der betroffenen Fahrzeughalter*innen nicht überraschend. Dass der Stufenplan vorsieht, dass Dieselfahrzeuge, die nur die Anforderung der Schadstoffklasse Euro 4/IV erfüllen, bereits ab dem 01.02.2023 die um den Mittleren Ring erweiterte Umweltzone nicht mehr befahren dürfen, dient dem Ziel, die Einhaltung des Grenzwertes alsbald sicherzustellen und wurde von der Rechtsprechung sogar ohne Übergangsfrist zugelassen (BVerwG, Urteil vom 27. Februar 2018 – 7 C 30/17 –, BVerwGE 161, 201-224, Juris Rn. 43).

Das Ausnahmekonzept (Kapitel 7.4 und S. 94 f. der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, Anlage) berücksichtigt die Vorgaben der Rechtsprechung und begegnet mit dem Stufenplan zunächst dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, differenziert bzgl. der zeitlichen Geltung nach der betroffenen Fahrzeugklasse (Diesel Euro 4/IV oder 5/V). Ferner berücksichtigt das Konzept die besondere Betroffenheit der Anwohner*innen der Verbotszone und des Lieferverkehrs und nimmt diese befristet generell von der Geltung aus. Schließlich wird sozialen Aspekten und unbilligen Härten im Rahmen der Ausnahmemöglichkeiten nach §§ 1 Abs. 2, 2 Abs. 3 der 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung - 35. BImSchV) in Verbindung mit Anhang 3 der 35. BImSchV und § 47 BImSchG sowie einer Allgemeinverfügung (S. 96 f. der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, Anlage) Rechnung getragen. Ist eine individuelle Sondersituation noch nicht von der zeitlich gestuften generellen Ausnahme und der Allgemeinverfügung umfasst, kommt zusätzlich eine Einzelausnahme nach § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV in Betracht. Das hierzu entwickelte Ausnahmekonzept ist nicht abschließend. Vielmehr sind im Rahmen des § 1 Abs. 2 35. BImSchV weitere Ausnahmen denkbar.

Dass die Landeshauptstadt München nur den geringstnötigen Eingriff zur Einhaltung des gesetzlichen Stickstoffdioxidgrenzwertes vornehmen und damit verhältnismäßig vorgehen möchte, unterstreicht das Monitoring der lufthygienischen und verkehrlichen Wirkung der jeweiligen Stufen und die im Stufenplan verankerten Ausstiegsoptionen, nach denen auf die nächstschärfere Stufe verzichtet wird, sofern die Einhaltung des Grenzwertes nach gutachterlicher Einschätzung prognostiziert werden kann.

Zum Verursacherprinzip:

Das zonale Dieselfahrverbot erfasst in Stufe 1 Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4/IV und schlechter und wird in Stufe 2 auch auf Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V ausgeweitet. Somit wird - § 47 Abs. 4 BImSchG entsprechend - eine verursachergerechte Maßnahme getroffen, weil diese Fahrzeugtypen bezogen auf Stickstoffdioxid (NO₂) hauptsächlich zur Grenzwertüberschreitung beitragen.

Die Berücksichtigung der tatsächlichen Laufleistung ist hingegen nach derzeitigem Stand nicht verwaltungspraktikabel umsetzbar. Damit scheidet eine noch zielgenauere - zusätzliche - Berücksichtigung der Nutzungsintensität der Kraftfahrzeuge aus. Die Landeshauptstadt München regt an, die Erfassung der individuell innerstädtisch zurückgelegten Fahrleistungen der Fahrzeuge als zielgenaueste Beurteilungsgrundlage in den Fokus der Digitalisierungsstrategie des Bundes zu rücken (Kapitel 6.2 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, Anlage).

Aus dem Verursacherprinzip folgt insbesondere auch nicht, dass das zonale Fahrverbot auch auf (ältere) Benzin betriebene Fahrzeuge erstreckt werden muss. Einwände, die darauf hinweisen, dass auch ältere Benziner erheblich Stickstoffdioxid emittieren und namentlich - wegen eines etwaig erhöhten Kraftstoffverbrauchs - mehr Kohlenstoffmonoxid und Kohlenstoffdioxid ausstoßen, führen zu keinem anderen Ergebnis. Vielmehr ist Anlass der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, dass der auf das Jahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid von $40 \mu/m^3$ (§ 3 Abs. 2 der 39. BImSchV) fortlaufend überschritten wird. Demnach ist es angemessen, mit den Maßnahmen die Emittenten zu adressieren, die hauptursächlich für die Belastung des Schadstoffs sind, dessen Grenzwert überschritten wird. Benzinfahrzeuge sind, außer mit Blick auf das Erfordernis einer grünen Umweltplakette, vom Fahrverbot ausgenommen, da der Ausstoß an Stickstoffdioxid bei Diesel-Fahrzeugen um ein Vielfaches höher liegt.

Zu C. Wertminderung/Enteignung/unzumutbare Kosten

In verschiedentlichen Stellungnahmen wird ein Dieselfahrverbot als eine nicht gerechtfertigte Enteignung bewertet, die entschädigt werden müsse. Fahrzeugneuanschaffungen oder Umrüstungen seien unverhältnismäßig teuer und nicht finanzierbar.

Zur Entschädigung aufgrund Enteignung:

Zu der Frage, ob Verkehrsverbote eine Verpflichtung auslösen, die betroffenen Kraftfahrzeugeigentümer*innen zu entschädigen, hat das Bundesverwaltungsgericht - bzgl. des Luftreinhalteplans in Stuttgart - Folgendes festgestellt:

„Ein Verkehrsverbot für alle Kraftfahrzeuge mit benzin- oder gasbetriebenen Ottomotoren unterhalb der Abgasnorm Euro 3 sowie für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Abgasnorm Euro 6 in der Umweltzone Stuttgart, das unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ausgestaltet ist, erfordert keine Entschädigungsregelung zugunsten der betroffenen Kraftfahrzeugeigentümer. Eine verhältnismäßige Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit eines Kraftfahrzeugs durch ein örtlich begrenztes Verkehrsverbot und der damit gegebenenfalls verbundene Marktwertverlust des Kraftfahrzeugs stellt eine vom jeweiligen Eigentümer entschädigungslos hinzunehmende Inhaltsbestimmung des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG dar.“

Da die Grenzwertüberschreitung an den genannten Hotspots nun schon seit 12 Jahren andauert, erfolgt die Einschränkung der betroffenen Fahrzeughalter*innen nicht überraschend, sodass Gesichtspunkte des Vertrauensschutzes dem Verbot nicht entgegenstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. Februar 2018 – 7 C 30/17 –, BVerwGE 161, 201-224, Rn. 42).

Für die Dieselfahrzeuge, die die Abgasnorm Euro 4/IV erfüllen, durften Typgenehmigungen lediglich bis zum 31. Dezember 2010 erteilt werden (vgl. Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung von Richtlinie 98/69/EG).

Aber auch für Fahrzeuge der Abgasnorm Euro 5/V (Geltung seit 1. Januar 2011), liegt das Inkrafttreten der Abgasnorm Euro 6 (1. September 2015) bereits über acht Jahre zurück, wenn das Fahrverbot für Dieselfahrzeuge Euro 5/V nach dem Stufenplan ab dem 1. Oktober 2023 gilt. Hiermit sieht das Bundesverwaltungsgericht es als gewährleistet an, dass auch diesen Halter*innen deutlich über den Zeitraum von drei Jahren nach Kauf hinaus, welcher erfahrungsgemäß mit einem besonders hohen Wertverlust verbunden ist, eine nicht durch Fahrverbote eingeschränkte Mindestlaufzeit verblieben ist. Hinzu kommt, dass Halter*innen, die nach dem 1. September 2014 ein Dieselneufahrzeug der Abgasnorm Euro 5 erworben haben, bereits zu diesem Zeitpunkt bekannt sein konnte, dass ihr Fahrzeug nicht mehr dem Stand der neuesten Abgasvorschriften entsprechen werde. Gemäß Art. 10 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 durften die nationalen Behörden ab 1. September 2014 keine Typgenehmigungen für neue Fahrzeugtypen erteilen, die den in Anhang I Tabelle 2 der Verordnung aufgeführten Euro-6-Grenzwerten nicht entsprachen (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 27. Februar 2018 – 7 C 30/17 –, BVerwGE 161, 201-224, Rn. 42).

Ferner ist auch bei einem zonalen Verbot im hier vorgesehen Umfang nicht damit zu rechnen, dass der bundesweite Gebrauchtwagenmarkt zusammenbricht oder es zu besonders hohen Marktwertverlusten kommt (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. Februar 2018 – 7 C 26/16 –, Juris Rn. 47). Außerhalb des Mittleren Rings können die betroffenen Fahrzeuge weiter benutzt werden, weshalb auch deren Verkauf und Verwertung möglich bleibt.

Schließlich bietet das ausdifferenzierte Ausnahmekonzept (Kapitel 7.4 & S. 94 f der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, Anlage) ein umfassendes Regime, um individuellen Härtefällen zu begegnen.

Zu D. Soziale Benachteiligung / Ungerechtigkeit / Krisensituation

In verschiedentlichen Stellungnahmen wird ausgeführt, durch Fahrverbote würden Bürger*innen mit geringem Einkommen, eingeschränkter Mobilität sowie Familien und Senior*innen sozial benachteiligt. Zudem wird der Zeitpunkt der Einführung eines Dieselfahrverbots in der aktuellen Krisenlage als ungünstig bewertet.

Ein zonales Dieselfahrverbot stellt für alle betroffenen Personen, auch die, die nicht in dem Gebiet wohnen, einen grundrechtlichen Eingriff - jedenfalls in die allgemeine

Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG) - dar. Dennoch ist zu berücksichtigen, dass die Rechtsordnung keinen Anspruch kennt, wonach ein einmal die Zulassungskriterien erfüllendes Kraftfahrzeug zeitlich und räumlich unbegrenzt weiter auf öffentlichen Straßen benutzt werden darf. Vielmehr müssen die wirtschaftlichen Interessen angemessen berücksichtigt werden (BVerwG, Urteil vom 27. Februar 2018 – 7 C 30/17 –, Juris Rn. 41). Dies geschieht vorliegend durch den Stufenplan sowie das Ausnahmekonzept.

Den Betroffenen steht grundsätzlich die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur Verfügung. Sofern kein direkter ÖPNV-Anschluss besteht, bietet sich häufig auch eine Kombination aus motorisiertem Individualverkehr (MIV) und ÖPNV an, indem eine Haltestelle des ÖPNV außerhalb der Verbotszone mit dem PKW angefahren und der Weg anschließend mit dem ÖPNV fortgesetzt wird.

Ferner kann über die Einzelausnahme nach § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV (siehe hierzu das einem ständigen Monitoring unterliegende und sich dynamisch entwickelnde Ausnahmekonzept, Kapitel 7.4 und S. 94 f der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, Anlage) Sonderkonstellationen begegnet werden.

Das zonale Verkehrsverbot löst weitgehende grundrechtliche Eingriffe, insbesondere für betroffene Fahrzeughalter*innen und -führer*innen, aus. Vor allem der Erwerb eines in der Verbotszone zulässigen Fahrzeugs oder eine etwaige Nachrüstung am Bestandsfahrzeug wird regelmäßig mit hohen Kosten einhergehen. Angesichts der Bedeutung des Ziels, baldmöglichst den Grenzwert für Stickstoffdioxid in allen Bereichen des Stadtgebiets (insbesondere auf dem Mittleren Ring) einzuhalten (Art. 23 Abs. 1 UA. 2 der Richtlinie 2008/50/EG und § 47 Abs. 1 Satz 3 BImSchG), erachtet die Landeshauptstadt München die Auswirkungen im Lichte des aktuellen Ausnahmekonzepts dennoch für grundsätzlich zumutbar und verhältnismäßig. Auch die aktuelle Krisenlage befreit die Landeshauptstadt nicht davon, mit der Luftreinhalteplanung die schnellstmögliche Grenzwerteinhaltung sicherzustellen.

Zu E. Ausnahmekonzept

In einer Vielzahl von Stellungnahmen wurden individuelle Lebenssituationen geschildert, die entweder das gesamte Dieselfahrverbot in Frage stellen oder eine Ausnahme vom Dieselfahrverbot begründen würden.

Das Ausnahmekonzept (Kapitel 7.4 und S. 94 f. des Entwurfs der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, Anlage) berücksichtigt die Vorgaben der Rechtsprechung und begegnet mit dem Stufenplan dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, differenziert bzgl. der zeitlichen Geltung nach der betroffenen Fahrzeugklasse (Diesel Euro 4/IV oder 5/V).

Ferner berücksichtigt das Konzept die besondere Betroffenheit der Anwohner*innen der Verbotszone und des Lieferverkehrs und nimmt diese befristet in den Stufen 1 und 2 generell von der Geltung aus.

Schließlich wird sozialen Aspekten und unbilligen Härten im Rahmen der Ausnahmemöglichkeiten nach §§ 1 Abs. 2, 2 Abs. 3 der 35. BImSchV in Verbindung mit Anhang 3 der 35. BImSchV und § 47 BImSchG sowie einer Allgemeinverfügung (S. 96 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, Anlage) Rechnung getragen.

Ist eine individuelle Sondersituation noch nicht von den vorgenannten generellen Ausnahmen umfasst, kommt zusätzlich eine Einzelausnahme nach § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV in Betracht. Das hierzu entwickelte Ausnahmekonzept ist nicht abschließend. Ferner unterliegt das Konzept einer stetigen Evaluation (Monitoring) und Entwicklung. Werden Konstellationen identifiziert, die - ggf. ohne kostenpflichtige Einzelausnahme - von dem Verbot ausgenommen werden sollen, wird die Allgemeinverfügung dahingehend erweitert.

Zu F. Ausweichverkehre

In verschiedentlichen Stellungnahmen insbesondere der Gebietskörperschaften und der Verbände wird die Sorge geäußert, durch das zonale Fahrverbot in der um den Mittleren Ring erweiterten Umweltzone entstünden an anderer Stelle Ausweichverkehre, die zu einer Mehrbelastung an Luftschadstoff-Immissionen und zu Überlastung an anderer Stelle im Stadtgebiet bzw. im Umland führten.

Der Einwand, ein (zonales) Dieselfahrverbot habe zur Folge, dass betroffene Fahrzeughalter*innen die Verbotszone weiträumig umfahren müssen, was aufgrund der längeren Strecken eine Zunahme der Stickstoffdioxidbelastung auslöse, steht der Festlegung des Verbots nicht entgegen.

Dass es bei Verboten zu Umfahrungen und Verkehrsverlagerungen kommt, ist unvermeidlich. Ein Fahrverbot ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts jedoch nur dann ungeeignet, wenn dieses an anderer Stelle zu neuen Grenzwertüberschreitungen führt (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. Februar 2018 – 7 C 26/16 –, Juris Rn. 65). In diesem Fall würde ein Verbot das Problem der Grenzwertüberschreitungen nur an eine andere Stelle im Stadtgebiet verlagern. Vorliegend haben eigens angestellte Berechnungen ergeben, dass die Festlegung eines (zonalen) Fahrverbots keine neue NO₂-Grenzwertüberschreitung in anderen Bereichen des Stadtgebiets zur Folge hat (vgl. Kapitel 7.3.2 & Anlage 6 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, Anlage). Die gutachterliche

Maßnahmenuntersuchung hat gezeigt, dass das vorgesehene zonale Diesel-Fahrverbot in der um den Mittleren Ring erweiterten Umweltzone bei Abwägung der Belange (Verkehrsfluss, Verkehrsverlagerung, Verkehrssicherheit, Lärmbelastung, Auswirkungen auf ÖPNV) im Vergleich zur Verhängung eines streckenbezogenen Fahrverbots auf dem gesamten Mittleren Ring oder einzelner abschnittsbezogener Verbote die mildere Variante ist.

Weiter geht die Landeshauptstadt München davon aus, dass einige der Betroffenen die Verbotszone nicht umfahren, sondern auf Mobilitätsalternativen - wie insbesondere den ÖPNV - zurückgreifen werden. Auch eine Kombination aus MIV und ÖPNV stellt eine Möglichkeit dar, trotz der Verbotszone, strecken- und zeitintensive Umfahrungen zu vermeiden.

Hinzu kommt, dass sich der Ausweichverkehr bei der zonalen Variante auf eine Achse von Norden über Westen nach Süden (Frankfurter Ring - Wintrichring - Fürstenrieder Straße - Boschetsrieder Straße) konzentriert, dieser mithin im Vergleich zur streckenbezogenen Variante weniger flächendeckend ist (vgl. Abbildung 3, Kapitel 7.3.2 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, Anlage). Damit wird das Ziel, gemäß § 26 Abs. 3 der 39. BImSchV die bestmögliche Luftqualität aufrechtzuerhalten bedient, weil die Verlagerungseffekte ansonsten innerhalb des Mittleren Rings zu Verschlechterungen führen könnten.

Verlagerungsverkehre entstehen nach Aussage von nochmal angestellten Verkehrsmodellberechnungen des Verkehrsgutachters im Wesentlichen innerhalb des Stadtgebietes München. Im Münchner Umland sind durch die vorgesehene Maßnahme keine signifikanten Verkehrszunahmen zu erwarten.

In den Verkehrsmodellrechnungen wurden alle Verkehre im Münchner Straßennetz berücksichtigt. Dies betrifft neben den Fahrten der Münchner*innen selbst auch die Fahrten von Pendler*innen nach und aus München. Auf Grundlage der durchgeführten Verkehrsmodellberechnungen ergeben sich zwischen den südlich auf München zulaufenden Autobahnen (A8, A95 und A96) neben den im Kapitel 7.3.2 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München dargestellten Verlagerungen auf die Achse von Süden nach Westen (Ständlerstraße – Stadelheimer Straße – Naupliastraße – Tierparkstraße – Boschetsrieder Straße - Fürstenrieder Straße) geringfügige Verkehrszunahmen lediglich auf der Herterichstraße um 700 Kfz/24 h (ca. +6 %) und entlang der Kistlerhofstraße um 800 Kfz/24 h (ca. +8 %) sowie auf der Wolfratshauer Straße (B11) in Pullach um 450 Kfz/24 h (ca. +3 %).

Diese Verkehrsverlagerungen sind im Rahmen der Abwägung auch hinsichtlich der lufthygienischen Auswirkungen untersucht worden. Entsprechend den Erläuterungen in

Kapitel 7.3.2 und Tabelle 14 in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München ergeben sich auf diesen Streckenabschnitten keine neuen NO₂-Hotspots im Sinne einer Grenzwertüberschreitung.

Die Verkehrsverlagerungen, insbesondere an den oben aufgeführten Abschnitten innerhalb und außerhalb des Stadtgebiets, werden im Rahmen des Monitorings kontinuierlich beobachtet, um ggf. verkehrstechnische Anpassungen vorzunehmen.

Die Ergebnisse der Berechnungen des Verkehrsmodells stellen die Veränderungen zum Zeitpunkt der Verhängung des weitestgehenden Fahrverbots zur Stufe 3 dar. Es ist davon auszugehen, dass sich die ausgelösten Verkehrsverlagerungen mit dem Zeitverlauf nivellieren werden, da frei gewordene Kapazitäten am Mittleren Ring von zufahrtberechtigten Fahrzeugen wieder aufgefüllt werden. Letztendlich verändert sich aufgrund des Fahrverbots die Gesamtmenge an Fahrten nicht, sondern die Zusammensetzung der Fahrzeugflotten auf den jeweiligen Streckenabschnitten. Demnach sind die berechneten Verkehrszunahmen an den Ausweichstrecken nur vorübergehend. Zudem werden sie nicht abrupt erfolgen, da eine stufenweise Heranführung erfolgt.

Die Querung der Isar im südlichen Stadtbereich stellt in Folge des Dieselfahrverbots in der erweiterten Umweltzone eine besondere Herausforderung aufgrund der mangelnden Alternativen dar. Die Thalkirchner Brücke als einzig im Stadtgebiet südlich der Umweltzone verbleibende Isar-Querung für den Kfz-Verkehr, bietet aufgrund einer Tonnagebegrenzung nur sehr eingeschränkte Kapazitäten. Um übermäßige Ausweichverkehre sowie zu starke Mehrbelastungen von Wohngebieten zu vermeiden, wird die Möglichkeit der Querung der Isar über die Brudermühlbrücke in der finalen Fassung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München aufgenommen. Eine entsprechende Beschilderung ist vorgesehen (Kapitel 7.4, Anlage).

Zu G. Wirtschaftsverkehre / wirtschaftliche Einbußen / Wirtschaftsstandort München

In verschiedentlichen Stellungnahmen insbesondere der Verbände wird die Sorge geäußert, der Wirtschaftsstandort München aber auch die Versorgung mit Handwerkerleistungen sei durch das Dieselfahrverbot gefährdet. Zudem seien Unternehmen nicht ausreichend berücksichtigt worden und viel mehr Gruppen müssten von dem Dieselfahrverbot ausgenommen werden.

Die Landeshauptstadt München ist sich bewusst, dass der Wirtschaftsverkehr durch das zonale Verkehrsverbot eingeschränkt wird.

Dementsprechend ist ein Ziel des Ausnahmekonzepts, die wirtschaftlichen Einbußen abzumildern und auftretenden Härten für den Münchner Wirtschaftsstandort zu begegnen.

Mithin sind nach dem Stufenplan alle Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung vom Fahrverbot in den ersten beiden Stufen ausgenommen. Unter Lieferverkehr ist der geschäftsmäßige Transport von Waren von oder zu Gewerbetreibenden sowie von oder zu sonstigen Kunden eines Gewerbetreibenden zu verstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. September 1993 – 11 C 38/92 –, BVerwGE 94, 136-143, Juris Rn. 17).

Zur Sicherung der Versorgung mit Handwerksleistungen sind ferner Fahrzeuge mit Handwerkerparkausweis der Landeshauptstadt in allen drei Stufen vom Fahrverbot generell über eine Allgemeinverfügung ausgenommen. Zudem sind in den ersten beiden Stufen alle weiteren Handwerkerfahrzeuge, die die Voraussetzung einer Erteilung eines Handwerkerparkausweises erfüllen, ebenfalls vom Fahrverbot ausgenommen; ebenso wie Fahrzeuge mit gültigem Parkausweis für gewerbliche Anlieger innerhalb der erweiterten Umweltzone.

Des Weiteren sieht das Konzept zur Erteilung einer Einzelausnahme nach § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV unter anderem vor, dass Fahrten zur Aufrechterhaltung von Fertigungs-, Produktions- und Bauprozessen, insbesondere die Belieferung und Entsorgung von Baustellen sowie die Warenanlieferung an Produktionsbetriebe und der Versand von Gütern aus Produktionsbetrieben, sowie solche zur Belieferung von Veranstaltungen mit Veranstaltungslogistik und -technik eine Ausnahme rechtfertigen können. Derartige Ausnahmen sind auch nach Inkrafttreten der dritten Stufe noch möglich.

Ferner ist das Ausnahmekonzept nicht abschließend und starr, sondern dynamisch. Insofern kann etwa für besondere geschäftsmäßige oder berufliche Fahrten - namentlich, wenn schwere, unhandliche oder empfindliche Gegenstände transportiert werden -, die Erteilung einer Einzelausnahme nach § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV in Betracht kommen (vgl. Kapitel 7.4 & S. 94 f. der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, Anlage).

Zu H. Ergänzungs- /Alternativvorschläge

In verschiedentlichen Stellungnahmen wurden Ergänzungs-/Alternativvorschläge eingebracht, die die gleiche Wirkung wie ein Fahrverbot hätten und/oder nicht geprüft worden seien.

Untertunnelung:

Der Vorschlag, zur Einhaltung des Stickstoffdioxidgrenzwerts die betroffene Strecke zu untertunneln ist nicht geeignet, die Einhaltung der Grenzwerte und die damit einhergehende Beeinträchtigung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung alsbald (Art. 23 Abs. 1 UA. 2 der Richtlinie 2008/50/EG und § 47 Abs. 1 Satz 3 BImSchG) sicherzustellen. Die Verwirklichung einer derartig umfassenden Baumaßnahme würde über mehrere Jahre andauern. Mithin ist die Maßnahme als nicht geeignet für eine schnellstmögliche Zielerreichung zu qualifizieren.

Nudging (Anreizsteuerung):

Alternativvorschläge, die auf ordnungsrechtliche Verbote verzichten und vielmehr alternative Fortbewegungsmittel attraktiver gestalten wollen (beispielsweise ein kostenloser ÖPNV oder die flächendeckende Installation von Ladesäulen für E-Autos), bieten nicht die notwendige Sicherheit, dass damit in möglichst kurzem Zeitraum die Grenzwerte eingehalten werden. Alternative Maßnahmen mit Angebotscharakter, deren Wirksamkeit vage bleibt, sind in Anbetracht der bereits 12 Jahre andauernden Grenzwertüberschreitungen als ungeeignet auszuschließen. Zudem sind sie wesentlicher Bestandteil der 7. Fortschreibung und haben keine ausreichende Wirkung entfaltet.

Luftfilterung:

Die Maßnahme der Luftfilterfilterung an der Landshuter Allee ist ein aktuelles Forschungsprojekt im Auftrag des Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz und in Kooperation mit der Landeshauptstadt und wurde in die Maßnahmenprüfung der 8. Fortschreibung mit aufgenommen. Im Laufe des Jahres 2022 musste allerdings festgestellt werden, dass die ab November 2021 betriebenen Luftfiltersäulen nicht die ursprünglich angenommene kurzfristige Reinigungswirkung erzielen, bei sehr hohen Energie- und Betriebskosten. Somit wurde die Maßnahme der Luftfiltersäulen aufgrund der geringen tatsächlichen Reinigungsleistung und hohen Betriebskosten nicht in die engere Auswahl der kurzfristig wirksamen Maßnahmen mitaufgenommen.

Alternative Maßnahmen, deren Realisierung nicht zeitnah möglich ist:

Weitere vorgeschlagene Maßnahmen (z.B. vollständige Umstellung auf E-Busse oder weitere bauliche Maßnahmen) sind nicht geeignet, den Zeitraum bis zur Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwerts so kurz wie möglich zu halten (§ 47 Abs. 1 Satz 3 BImSchG, Art. 23 Abs. 1 UA. 2 der Richtlinie 2008/50/EG). Vor dem Hintergrund, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen einen mehrjährigen Umsetzungszeitraum voraussetzen, fehlt ihnen das Potenzial, die gegenwärtig andauernden Grenzwertüberschreitungen baldmöglichst abzustellen.

Zu I. Kontrollierbarkeit

In verschiedentlichen Stellungnahmen wird darauf verwiesen, dass ein Dieselfahrverbot mangels fehlender Plaketten nicht kontrolliert werden könne und somit die Maßnahme nicht zulässig sei.

Dass das zonale Fahrverbot für Dieselfahrzeuge bis Euro 5/V und schlechter, mangels Kennzeichnung der Fahrzeuge mit Plakette, erschwert kontrollierbar ist, steht seiner Festlegung indessen nicht entgegen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat insofern ausdrücklich betont, dass einzig ein strukturelles Vollzugsdefizit die Rechtswidrigkeit einer Regelung begründen kann. Ein solches setzt - so das Gericht - ein normativ angelegtes Hindernis voraus, das strukturbedingt zu einer defizitären Vollzugspraxis führt. Bloße Vollzugsmängel oder die empirische Ineffizienz von Rechtsnormen sind demgegenüber nicht ausreichend die Rechtswidrigkeit einer Regelung zu begründen. Erforderlich ist ein Widerspruch zwischen dem normativen Befehl des materiellen Rechts und den nicht auf dessen Durchsetzung angelegten Regelungen.

Ein strukturelles Vollzugsdefizit ist bei der Festlegung eines Diesel-Fahrverbots indessen nicht gegeben. Vielmehr sind im ruhenden Verkehr insbesondere Halterabfragen, im fließenden Verkehr etwa die Einsichtnahme in die Zulassungsbescheinigung Teil I, durchführbar. Ferner erfolgt auch bei anderen Verkehrsverboten und Verkehrsbeschränkungen, wie etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen, nur eine Überprüfung nach Stichproben (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. Februar 2018 – 7 C 26/16 –, Juris Rn. 61). Die - im Vergleich zu Verboten, die an Plaketten anknüpfen - erschwerte Kontrollierbarkeit begründet mithin keinen durchgreifenden Einwand gegen das Verbot.

Fazit der Verwaltung

Aus den vorgebrachten Einwendungen ergaben sich keine Erkenntnisse, die es als geboten erscheinen lassen, von den im Entwurf der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorgesehenen Maßnahmen (siehe Anlage) Abstand zu nehmen.

Lediglich das vorgesehene Ausnahmekonzept wurde konkretisiert sowie die Querungsmöglichkeit der Isar für alle Fahrzeuge über die Brudermühlbrücke aufgenommen. Das Ausnahmekonzept wurde wie oben beschrieben angepasst und ist in der Anlage in Kapitel 7.4 sowie ab Seite 94 ausführlich dargestellt.

Alle vorgebrachten Aspekte wurden bei der finalen Erstellung des Entwurfs und insbesondere bei der Abwägung der Ausgestaltung der vorgesehenen Maßnahmen

berücksichtigt. Insbesondere der Stufenplan sowie das Ausnahmekonzept fangen die vielfach von einzelnen Bürger*innen eingegangenen Einwände auf. In der Anlage sind ab Seite 122 alle Einwände und Stellungnahmen systematisch dargestellt und entsprechend kommentiert.

Vor diesem Hintergrund wird die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zur finalen Entscheidung vorgelegt.

3. Entscheidungsvorschlag

Mit Sitzungsvorlage 20-26 / V 07741 hat der Stadtrat im Antrag der Referentin Nr. 4 beschlossen: „Sofern sich aus der formellen Öffentlichkeitsbeteiligung keine substantiell plan-verändernden Erkenntnisse ergeben, wird die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München im Anschluss in Kraft gesetzt. Sollten substantiell planverändernde Erkenntnisse erfolgen, ist der Entwurf der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München erneut dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.“

Die Stadtverwaltung hat sich im Nachgang zu dieser Beschlussfassung noch einmal - auch mit externer juristischer Unterstützung - mit den Zuständigkeiten und Entscheidungsbefugnissen der Stadtverwaltung im Vergleich zur Regierung von Oberbayern befasst, die aufgrund damaliger Zuständigkeit den Luftreinhalteplan München und seine sieben Fortschreibungen verantwortet hatte. Die Letztentscheidung über eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans München und den darin vorgesehenen Maßnahmen liegt nach Zuständigkeitsübertragung zum 01.06.2021 bei der Landeshauptstadt München und nach Geschäftsordnung des Münchner Stadtrats bei der Vollversammlung des Münchner Stadtrats. Entgegen der Beschlussfassung in der Vollversammlung am 26.10.2022 wird mit dieser Vorlage die finale Entscheidung über die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorgelegt, um dem Stadtrat die Möglichkeit zur Entscheidung über die Erkenntnisse aus der formellen Öffentlichkeitsbeteiligung zu geben und ihn in seinen Entscheidungsrechten zu schützen.

Die Beschlussfassung in der Vollversammlung ohne Vorbehandlung im Ausschuss für Klima- und Umweltschutz ist der Dringlichkeit der Inkraftsetzung der 8. Fortschreibung vor dem Start der ersten Maßnahmenstufe am 01.02.2023 sowie der bis zum 12.12.2022 andauernden Öffentlichkeitsbeteiligung geschuldet.

Aufgrund der oben ausgeführten Erkenntnisse aus der formellen Öffentlichkeitsbeteiligung wird die Beschlussfassung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München in der Fassung wie in der Anlage empfohlen.

Das Mobilitätsreferat und das Kreisverwaltungsreferat haben die Beschlussvorlage mitgezeichnet.

Anhörung des Bezirksausschusses

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

Nachtragsbegründung

Aufgrund der erst am 12.12.2022 endenden Einwendungsfrist im Rahmen der formellen Öffentlichkeitsbeteiligung konnte die Vorlage nicht in den zuständigen Ausschuss für Klima- und Umweltschutz am 13.12.2022 eingebracht werden sowie nicht fristgerecht für die Vollversammlung am 21.12.2022 aufgeliefert werden. Eine Behandlung in der Vollversammlung am 21.12.2022 ist jedoch unerlässlich, da dies die letzte Vollversammlung vor dem vorgesehenen Start der stufenweisen Einführung eines Dieselfahrverbots am 01.02.2023 ist und die Letztentscheidung dem Stadtrat zusteht. Weiterhin bedarf die In-Kraft-Setzung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans einiger Tage Vorlaufzeit, so dass eine Behandlung in der nächsten Vollversammlung am 01.02.2023 nicht möglich ist.

II. Antrag der Referentin

1. Der Vortrag der Referentin sowie die Darstellung und Bewertung der Einwände aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zur 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München (Anlage) werden zur Kenntnis genommen.
2. Aufgrund der Erkenntnisse aus der formellen Öffentlichkeitsbeteiligung wird die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München (Anlage) beschlossen und die Stadtverwaltung beauftragt, die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans umgehend mit dem Amtsblatt vom 10.01.2023 in Kraft zu setzen sowie die Maßnahmenumsetzung zu beginnen.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die / Der Vorsitzende

Die Referentin

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

Christine Kugler
Berufsmäßige Stadträtin

- IV. Abdruck von I. mit III. (Beglaubigungen)
über das Direktorium HA II/V - Stadtratsprotokolle
an das Revisionsamt
an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Referat für Klima- und Umweltschutz, Beschlusswesen (RKU-GL3)
- V. Wv Referat für Klima- und Umweltschutz, Beschlusswesen RKU-GL3
zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail).