



per E-Mail

München, 21. März 2024

Pressemitteilung

BayVGH: Landeshauptstadt München muss Dieselfahrverbot ausweiten

Mit heute verkündetem Urteil hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) die Landeshauptstadt München verurteilt, ihren Luftreinhalteplan fortzuschreiben und insbesondere ein Dieselfahrverbot einzuführen, das auch Kraftfahrzeuge Euro 5/V umfasst.

Die Deutsche Umwelthilfe und der Verkehrsclub Deutschland hatten gegen eine im September 2023 erfolgte Änderung des Luftreinhalteplans München geklagt. Mit dieser Änderung hatte die Beklagte ein zunächst im Oktober 2022 eingeführtes, zeitlich gestuftes Dieselfahrverbot bezüglich Euro 5/V-Fahrzeuge und Ausnahmen für Anwohner ausgesetzt bzw. aufgehoben. Die Kläger fordern die Rückgängigmachung dieser Änderung und die Wiedereinführung strengerer Dieselfahrverbote, da der Grenzwert entgegen der Prognose weiter deutlich überschritten werde.

Der BayVGH verurteilte die Beklagte mit heutigem Urteil dazu, ihren Luftreinhalteplan erneut fortzuschreiben. Dabei hat die Beklagte v.a. **zwei Straßenabschnitte** in den Blick zu nehmen, an welchen laut Messungen Grenzwertüberschreitungen vorliegen:

Für den Bereich der **Landshuter Allee** gilt bereits ein zonales Dieselfahrverbot für Euro 4/IV-Fahrzeuge. Dieses reicht nach Ansicht des BayVGH aber nicht aus und muss angesichts der bisherigen Dauer und Höhe der Grenzwertüberschreitung ergänzt werden, v.a. mit Blick auf Euro 5/V-Fahrzeuge. Zur konkreten Ausgestaltung ist der Beklagten ein vom Gericht zu beachtender gesetzlicher Spielraum eingeräumt; sie hat dabei aber laut Gericht Folgendes abzuwägen:

(1) Eine Ausweitung des bestehenden **zonalen Fahrverbots** auf Euro 5/V-Fahrzeuge könnte ohne große zeitliche Verzögerung bereits im April per Stadtratsbeschluss angeordnet werden, weil eine solche Maßnahme schon als Stufe 2 im bestehenden Luftreinhalteplan angelegt ist. Eine solche Ausweisung würde dem gesetzlichen Auftrag entsprechen, den Zeitraum der Nichteinhaltung des Grenzwerts so kurz wie möglich zu halten.

(2) Auch ein **streckenbezogenes Fahrverbot** betreffend Euro 5/V-Fahrzeuge in Kombination mit dem bestehenden zonalen Verbot für Euro 4/IV-Fahrzeugen würde laut Prognose grundsätzlich zu einer Einhaltung des Grenzwerts führen. Dafür müsste der Luftreinhalteplan neu aufgestellt und eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden. Die Maßnahme könnte deshalb erst später eingeführt werden. Eine Kombination von zonalem und streckenbezogenem Fahrverbot hätte zudem komplexe und möglicherweise wenig praktikable verkehrsrechtliche Anordnungen zur Folge, die wiederum die Effektivität der Maßnahme beeinträchtigen könnten.

(3) Zudem wird die Beklagte in jeder Variante zu prüfen haben, ob die Einhaltung der Maßnahmen durch ein entsprechend auszugestaltendes **Vollzugskonzept** sicherzustellen ist.

Pressesprecher:



E-Mail:

presse@vgh.bayern.de

Dienstgebäude:

Ludwigstr. 23
80539 München

Internet:

www.vgh.bayern.de

Für den Bereich der **Moosacher Straße** sind erst seit Januar 2023 Messdaten verfügbar, die eine Grenzwertüberschreitung dokumentieren. Auch hier muss die Beklagte geeignete und effektive Maßnahmen zur Einhaltung des Grenzwertes ergreifen; ein Dieselfahrverbot erachtet das Gericht insoweit aber nicht als zwingend. Für die konkrete Ausgestaltung stehen der Beklagten mehrere Szenarien zur Verfügung, zumal noch nicht feststeht, ob die Grenzwertüberschreitungen auf „Ausweichverkehr“ infolge des bestehenden zonalen Dieselfahrverbots (Mittlerer Ring/Umweltzone) zurückzuführen sind oder unabhängig davon und ggf. schon länger bestehen.

Gegen das Urteil können die Beteiligten nach Zustellung der schriftlichen Urteilsgründe Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision zum Bundesverwaltungsgericht einlegen.

(BayVGH, Urteil vom 21. März 2024, Az.: 22 A 23.40047)

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das den BayVGH nicht bindet



Beglaubigte Abschrift

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof



22 A 23.40047

Protokoll

über die Fortsetzung der mündlichen Verhandlung
des 22. Senats des Bayer. Verwaltungsgerichtshofs

In der Verwaltungsstreitsache

1. **Deutsche Umwelthilfe e.V.**
2. **Verkehrsclub Deutschland e.V.**

gegen **Landeshauptstadt München**

Referat für Klima- und Umweltschutz

wegen Änderung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 10:35 Uhr

am Donnerstag, den 21. März 2024

Gegenwärtig sind die Mitglieder des Senats:

Vorsitzende Richterin am Verwaltungsgerichtshof [REDACTED],

Richter am Verwaltungsgerichtshof [REDACTED],

Richter am Verwaltungsgerichtshof [REDACTED]

und

die stellvertretende Urkundsbeamtin [REDACTED] als Schriftführerin.

Zum Termin haben sich eingefunden:

1. Für die Kläger:

[REDACTED], Geschäftsführer des Klägers zu 1,

[REDACTED], Sprecher des Klägers zu 2,

2. für die Beklagte:

[REDACTED],
[REDACTED], [REDACTED],
[REDACTED], [REDACTED],

3. für den Vertreter des öffentlichen Interesses:

Es ist niemand erschienen.

Der Bevollmächtigte der Kläger ist nicht zur heutigen mündlichen Verhandlung erschienen. Es wird festgestellt, dass das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 14. März 2024, das die Bestimmung des heutigen Fortsetzungstermins enthält, dem Bevollmächtigten des Klägers zugestellt worden ist. Der Klägerbevollmächtigte hat angekündigt, dass er zum heutigen Fortsetzungstermin nicht erscheinen wird. In der Ladung zum Termin der mündlichen Verhandlung vom 23. November 2023 wurde darauf hingewiesen, dass bei Ausbleiben eines Beteiligten auch ohne ihn verhandelt und entschieden werden kann.

Es wird öffentlich verhandelt.

Die Vorsitzende ergänzt den Sachbericht wie folgt:

Die Beklagte hat am Montag, den 18. März 2024, den Bericht Nr. M 169882/05 in der Fassung vom 15. März 2024 zu den Auswirkungen von Dieselfahrverboten in München auf die NO₂-Immissionen - Maßnahmenkonzept der Landeshauptstadt München vom Januar 2024 vorgelegt. Der Bericht wurde dem Bevollmächtigten der Kläger zugeleitet. Eine Stellungnahme seitens der Kläger erfolgte hierzu nicht.

Der Bevollmächtigte der Kläger hat mit Schriftsatz vom 19. März 2024 einen Antrag auf Korrektur des Protokolls wegen eines offensichtlichen Schreibversehens gestellt. In dem auf Seite 7 des Protokolls wiedergegebenen 1. Hilfsantrag müsse es statt „der Stand der Maßnahmenstufe 2“ richtigerweise „der Start der Maßnahmenstufe 2“ heißen.

Die übrigen Beteiligten und die Protokollführerin haben Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten. Die Protokollführerin, [REDACTED], hat mitgeteilt, dass sie beim Diktat des 1. Hilfsantrags in der mündlichen Verhandlung „Stand“ statt „Start“ verstanden und dies so protokolliert habe. Sie sei mit der Berichtigung einverstanden.

Die Sach- und Rechtslage wird mit den Beteiligten erörtert.

Auf Frage des Gerichts an den Bevollmächtigten der Beklagten, ob er eine Stellungnahme zum Protokollberichtigungsantrag abgeben wolle, erklärt dieser, er wolle hierzu keine Äußerung abgeben.

Sodann erlässt die Vorsitzende unter Mitwirkung der Protokollführerin [REDACTED] [REDACTED] folgenden

Beschluss:

Das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 14. März 2024 wird auf Seite 7 in Zeile 4 dahingehend berichtigt, dass das Wort „Stand“ durch das Wort „Start“ ersetzt wird.

Gründe:

Das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 14. März 2024 ist unrichtig, weil die Protokollführerin das diktierte Wort „Start“ akustisch missverstanden und deshalb unrichtig niedergeschrieben hat. Die Vorsitzende hat bei der Korrektur des Protokolls diesen Fehler nicht bemerkt. Das Protokoll war daher insoweit zu berichtigen.

Zur Sache:

Die Vorsitzende führt aus, dass der Senat den Bericht vom 15. März 2024 bzw. die darin enthaltenen Immissionsprognosen seiner Entscheidung zugrunde legen werde. Die Immissionsprognosen unterschieden sich inhaltlich nicht von den dem Senat bereits für die mündliche Verhandlung vom 14. März 2024 vorgelegten Immissionsprognosen (Anlage B3, Auszug des Berichtsentwurf M169882/05) Die Beteiligten hätten in der mündlichen Verhandlung vom 14. März 2024 bereits Gelegenheit gehabt, sich zu diesen Immissionsprognosen zu äußern.

Der Bevollmächtigte der Beklagten weist daraufhin, dass die vom Sachverständigen [REDACTED] und im Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 14. März 2024 auf Seite 4 enthaltene Aussage über die immissionsmindernde Wirkung der separaten Busspur missverständlich sei. Es sei nicht möglich, die immissionsmindernde Wirkung der Busspur gesondert zu ermitteln. Aus der Darstellung auf Seite 35, Tabelle 48, des Berichts vom 15. März 2024 ergebe sich aber, dass die Kombination von Busspur und der Stufe 1 des Dieselfahrverbots immissionsmindernde Wirkung entfalte.

Die Beklagte wiederholt ihren **Antrag** aus der mündlichen Verhandlung vom 14. März 2024.

Da der Bevollmächtigte der Kläger zur heutigen mündlichen Verhandlung nicht erschienen ist, geht der Senat davon aus, dass die schon gestellten **Anträge** aufrecht erhalten bleiben.

Die mündliche Verhandlung wird zur Beratung unterbrochen.

Die mündliche Verhandlung wird fortgesetzt.

Die Vorsitzende schließt die mündliche Verhandlung um 10:23 Uhr. Sodann verkündet sie im Namen des Volkes folgendes:

Urteil:

- I. Die Beklagte wird verurteilt, den Luftreinhalteplan München (angepasste 8. Fortschreibung vom 28. September 2023) unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts fortzuschreiben.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

- II. Die Kosten des Verfahrens tragen die Kläger jeweils zu einem Viertel und die Beklagte zur Hälfte.
- III. Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der jeweilige Vollstreckungsschuldner darf die Vollstreckung durch Sicherheits-

leistung oder Hinterlegung in Höhe des vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vorher Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Die Vorsitzende führt zur Begründung des Urteils aus:

„Nach der Rechtsprechung des EuGH reicht eine Überschreitung des einzuhaltenden Grenzwertes von 40 µg/m³ Stickstoffdioxid für sich genommen aus, um eine Verletzung von Art. 13 Abs. 1 der Richtlinie 2008/50/EG i.V.m. Anhang XI dieser Richtlinie feststellen zu können. Aus der Verletzung von Art. 13 der Richtlinie ergibt sich allerdings noch keine auf eine bestimmte Einzelmaßnahme hin konkretisierte Handlungspflicht. Die Beklagte verfügt bei der Festlegung der zu erlassenden Maßnahmen über einen gewissen Spielraum. Dessen ungeachtet müssen es die festgelegten Maßnahmen aber ermöglichen, dass der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten wird.

Soweit sich vor diesem Hintergrund und aufgrund der Tatsache, dass Dieselfahrzeuge einen überproportionalen Anteil an der Überschreitung des NO_x-Grenzwertes haben, Verkehrsverbote für bestimmte Dieselfahrzeuge als die einzig geeigneten Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung überschrittener Grenzwerte erweisen, sind derartige Maßnahmen zu ergreifen. Die Anordnung und die Ausgestaltung eines Verkehrsverbots muss unter Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgebots erfolgen.

Zum „Ob“ der Anordnung hat das BVerwG entschieden, dass bei einer Überschreitung des Grenzwerts von nur noch 1 µg/m³ im Folgejahr nach Inkrafttreten des Luftreinhalteplans und gleichzeitig prognostizierter deutlicher Unterschreitung im übernächsten Jahr die Anordnung von Verkehrsverboten regelmäßig nicht geboten ist. Unter Zugrundelegung dieses Maßstabs besteht nach den Immissionsprognosen im Bericht vom 15. März 2024 für die Beklagte Handlungsbedarf.

Für das „Wie“ der Ausgestaltung eines Dieselfahrverbots gibt der Senat für die Landshuter Allee folgendes zu bedenken:

Die bisherige Dauer der Überschreitung und die Höhe der Überschreitung erfordern Maßnahmen, die eine sichere Einhaltung des Grenzwertes gewährleisten.

Die Immissionsprognosen im Bericht vom 15. März 2024 unterliegen bezüglich des Maßes an Sicherheit, mit dem die Einhaltung des Grenzwertes erwartet werden kann, gewissen Validitätszweifeln, weil die Prognosen von einer Einführung der Maßnahmen zum Jahresbeginn 2024 ausgehen.

Ein zonales Fahrverbot für Diesel Euro 5 könnte durch den bevorstehenden Stadtratsbeschluss ohne große zeitliche Verzögerung angeordnet werden, weil die Entscheidung darüber bereits in der Anpassung der 8. Fortschreibung angelegt ist. Dies würde zur Einhaltung des Grenzwertes im Jahr 2024 – vorbehaltlich der Validität der Prognose – führen und zu einer deutlichen Unterschreitung in den Folgejahren (Tabelle 50).

Ein streckenbezogenes Fahrverbot für die Landshuter Allee für Euro 5 Diesel führt nur in Kombination mit dem bestehenden zonalen Verbot für Diesel Euro 4 Fahrzeuge zu einer schnellen und hinreichenden Einhaltung des Grenzwertes. Die Kombination von zonalem und streckenbezogenem Fahrverbot für die Landshuter Allee hat komplexe und möglicherweise wenig praktikable verkehrsrechtliche Anordnungen zur Folge, die wiederum die Effektivität der Maßnahme beeinträchtigen könnten. Zudem ergeben sich nicht gewünschte Verkehrsverlagerungen in die umliegenden Wohngebiete.

Bei allen Szenarien, die von einem Ausnahmeanteil von 20% ausgehen (d.h. einfahrberechtigt sind nur Anwohner mit Einzelausnahmen und die in § 47 Abs. 4a Satz 4 i.V.m. § 40 Abs. 1 Satz 2 BImSchG genannten Fahrten), ist von der Beklagten zu bedenken, dass dieser Ausnahmeanteil angesichts der bisherigen Erfahrungen realistisch Weise nicht erreicht werden kann.

Die Beklagte wird die Effektivität der in den einzelnen Szenarien des Berichts vom 15. März 2024 aufgezeigten Maßnahmen auch danach zu bewerten haben, ob sie in der Lage ist, die Einhaltung der Maßnahmen durch ein entsprechendes Vollzugskonzept sicherzustellen.

Zur Moosacher Straße:

Wegen der gemessenen und weiter prognostizierten Grenzwertüberschreitung auf der Moosacher Straße muss die Beklagte auch hier Maßnahmen zur Einhaltung des Grenzwertes ergreifen. Da noch nicht feststeht, ob die Grenzwertüberschreitung an der Moosacher Straße auf Verkehrsverlagerungen durch das bestehende zonale Verkehrsverbot für Diesel Euro 4 zurückzuführen ist, können die Maßnahmen für die Moosacher Straße unabhängig von den zu erwartenden Verkehrsverlagerungen durch die Anordnung eines zonalen oder streckenbezogenen Dieselfahrverbots für Euro 5 für den Mittleren Ring angeordnet werden. Das Szenario in Tabelle 57 (Geschwindigkeitsbegrenzung und Anpassung der Lichtsignalanlagen) erscheint ausreichend.“

Nachdem niemand mehr das Wort wünscht, schließt die Vorsitzende die Sitzung um 10:35 Uhr.

■■■■■■■■■■

(Vorsitzende)

■■■■■■■■■■

(Schriftführerin)



Für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Abschrift

München/Ansbach, 25.03.2024

■■■■■■■■■■

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle