

**2. Ergänzung
vom 19.04.2024**

**Luftreinhalteplanung
Umsetzung der Anpassung der 8. Fortschreibung
des Luftreinhalteplans**

Schlechte Luft in München 1 – Stadtratshearing Luftqualität mit Deutscher Umwelthilfe
Antrag Nr. 20-26 / A 04717 von der Fraktion ÖDP/München-Liste
vom 21.03.2024, eingegangen am 21.03.2024

Dreckige Luft in München 2 – Machen sich Stadtratsmitglieder strafbar?
Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 20-26 / F 00905 von der Fraktion ÖDP/München-Liste
vom 21.03.2024, eingegangen am 21.03.2024

Schlechte Luft in München 3 – Autoindustrie zur Verantwortung ziehen!
Antrag Nr. 20-26 / A 04718 von der Fraktion ÖDP/München-Liste
vom 21.03.2024, eingegangen am 21.03.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966

1 Anlage

**Ergänzung zum
Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates
vom 24.04.2024**
Öffentliche Sitzung

I. Ergänzung zum Vortrag der Referentin

Anlass

Das Referat für Klima- und Umweltschutz wurde gebeten zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 als Alternative zu Fahrverboten für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V und schlechter denkbar wäre.

Lufthygienische Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30

Wir dürfen folgendes vorausschicken:

Gemäß dem Urteil des BayVGH vom 21.03.24 ist die Landeshauptstadt München nach zu beachtender Rechtsauffassung des Gerichts dazu verpflichtet, Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V und schlechter zu verhängen.

Mit Blick auf Lärmbelastung und Verkehrssicherheit kann Tempo 30 sehr positive Auswirkungen für die Wohnsituation an hochbelasteten Orten wie der Landshuter Allee haben. Mit Blick auf die Luftreinhaltung stellt sich die Situation differenzierter dar:

Zwar gibt es einige Einzelfallstudien¹ über die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auf die Stickstoffdioxid-Immissionen, eine pauschale Aussage lässt sich daraus - im Gegensatz zum Lärm – jedoch nicht ableiten. Den Studien zufolge spielen insbesondere die Flottenzusammensetzung (u.a. Anteil schwere Nutzfahrzeuge (SNF)), die Verkehrsqualität (flüssig bis stop&go), die Verkehrsbelastung und die Funktion der Straße (z.B. Bündelungsfunktion) eine Rolle. Je nach Situation kann die Geschwindigkeitsreduktion dabei sogar zu einer Erhöhung der Stickstoffdioxid-Immissionen führen.

Die Studien zeigen insbesondere, dass Fahrzeug-Emissionen der schweren Nutzfahrzeuge (SNF) bei Tempo 30 sogar deutlich höher sind als bei Tempo 50 (siehe Abbildung 1). Bei PKWs ist der Einfluss der Geschwindigkeit auf die Emissionen deutlich geringer und von weiteren Faktoren abhängig. Daher ist die Flottenzusammensetzung, insbesondere der Anteil des Schwerlastverkehrs, für die Wirkung der Geschwindigkeitsreduzierung auf die Luftschadstoffkonzentration wesentlich.

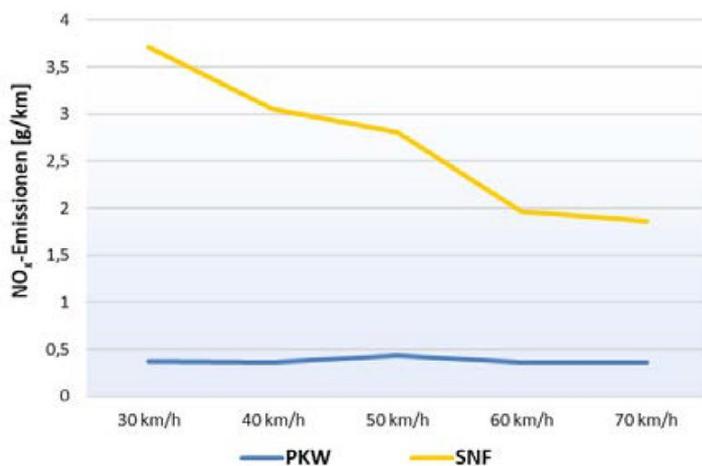


Abbildung 1: NO_x-Emissionen von Pkw und schweren Nutzfahrzeugen (SNF) bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen; HBEFA 4.1, Bezugsjahr 2021; Quelle: 2. Fortschreibung des Luftreinhaltplans für den Ballungsraum Rhein-Main

Man kann aus den Ergebnissen der Studien zusammenfassend festhalten, dass Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 insbesondere dann zu einer geringfügigen Ver-

¹ 2. Fortschreibung des Luftreinhaltplans für den Ballungsraum Rhein-Main, 2020

Umweltbundesamt: Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h, 2023

Umweltbundesamt: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, 2017

besserung der Stickstoffdioxid-Immissionen führen, wenn:

- die Fahrzeuge bei diesen geringen Geschwindigkeiten in einem besseren Betriebsmodus sind. Dies setzt – wie oben ausgeführt - voraus, dass der Anteil des Schwerlastverkehrs auf der betroffenen Straße gering ist und
- eine Verflüssigung des Verkehrs erreicht werden kann und insbesondere weniger Stopp and Go Verkehr vorliegt oder
- ein signifikanter Anteil des Verkehrs zur Verfügung stehende Alternativrouten wählt.

Situation an der Landshuter Allee

Im Folgenden wird auf die drei genannten Hauptkriterien für den spezifischen Fall der Landshuter Allee eingegangen.

Flottenzusammensetzung:

Aufgrund der Bündelungsfunktion sowie der Kapazität des Mittleren Rings ist trotz des LKW-Durchfahrtsverbot eine hohe absolute Verkehrsmenge im Bereich des Schwerlastverkehrs an der Landshuter Allee vorhanden (siehe Verkehrsmengenkarte 2022 zum werktäglichen, durchschnittlichen Tagesverkehr im Anhang).

Die Verkehrsmenge an der Landshuter Allee liegt gemäß der vorliegenden gutachterlichen Untersuchung (Anlage 2 der BV) bei aktiver Stufe 1 des Dieselfahrverbots bei insgesamt 107.400 durchschnittlichem täglichen Verkehr (DTV). Davon entfallen 5.400 DTV auf schwere Nutzfahrzeuge und 102.000 DTV auf Pkw.

Mit dieser Verkehrsmenge und Flottenzusammensetzung an der Landshuter Allee ergibt sich nach dem Handbuch für Emissionsfaktoren HBEFA (Version 4.2) **für alle Verkehrszustände** eine Erhöhung der Stickstoffdioxidbelastung durch die Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h. Dies zeigt die folgende Abbildung.

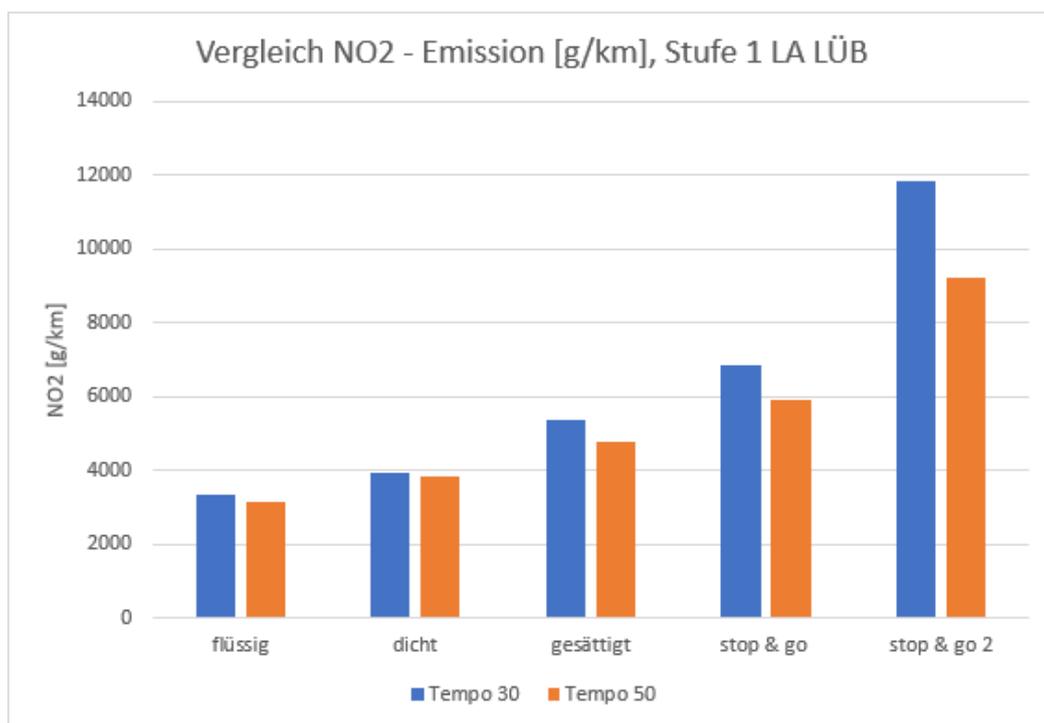


Abbildung 2: Stickstoffdioxid-Emissionen der realen Flotte an der Landshuter Allee bei aktiver Stufe 1 für Tempo 50 und Tempo 30 der verschiedenen Verkehrszustände gemäß HBEFA 4.2.

Eine Temporeduktion an der Landshuter Allee auf 30 km/h würde wegen des dortigen hohen Schwerlastanteils an der Fahrzeugflotte voraussichtlich also zu einer Erhöhung Stickstoffdioxid-Immissionen führen.

Veränderungen der Verkehrssituation:

Verbesserungen der Stickstoffdioxid-Immissionen durch Einführung von Tempo 30 treten erfahrungsgemäß nur dann auf, wenn diese Geschwindigkeitsreduzierung großflächig zonal eingeführt wird oder der Verkehr zusätzlich z.B. über Pfortnerampeln so dosiert wird, dass sich in der Folge eine Verflüssigung des Verkehrs einstellt¹. Für eine Verkehrsbelastung von mehr als 100.000 DTV liegt allerdings keine Studie über die lufthygienische Wirkung bei Einführung von Tempo 30 vor. In der Regel werden in den vorliegenden Studien die zentralen Hauptverkehrsstraßen bzw. städtischen Magistralen aber von den Betrachtungen ausgenommen. Sie sollen damit ihre gezielte Bündelungswirkung entfalten können. Bei einer kurzen, isolierten Geschwindigkeitsbegrenzung auf einer bündelnden, städtischen Magistrale der vorliegenden Größenordnung kann nicht von einer Verflüssigung des Verkehrs ausgegangen werden.

Ausweichverkehre:

In der Gesamtschau haben die Studien gezeigt, dass eine Temporeduktion nur dann zu einer Verbesserung der Stickstoffdioxid-Belastung geführt hat, wenn gleichzeitig geeignete Ausweichrouten vorliegen, die die Kapazitäten des Ausweichverkehrs aufnehmen können. Im Klartext: Auf Hauptverkehrsstraßen wurden nur dann Stickstoffdioxid-Immissionsminderungen nachgewiesen, wenn bedeutende Teile des Verkehrsaufkommens in Form von Ausweichverkehren über geeignete Alternativrouten fahren.

Der Mittleren Ring hat eine Bündelungsfunktion und somit eine sehr hohe Verkehrsbelastung. Geeignete Alternativrouten mit vergleichbaren Kapazitäten liegen nicht vor. Stattdessen ist davon auszugehen, dass bei einer Temporeduktion bedeutende Verkehrsmengen über das Nebenstraßennetz ausweichen und dort zu einer erheblichen prozentualen Verkehrsmehrung führen würden.

Dabei ist zu beachten, dass im Falle einer Temporeduktion alle Fahrzeuge, die aktuell die Landshuter Allee befahren potenziell Ausweichrouten suchen. Die Ausweichverkehre wären also um ein Vielfaches höher als bei verursachergerechten und zielgenauen Fahrverboten, die nur einen kleinen Teil der Flotte betreffen.

Eine großräumige Verschlechterung der Luftqualität, aber auch der Verkehrssicherheit und der Lärmbelastung wären die Folge. Auch eine Überschreitung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes an andere Stelle ist dann nicht auszuschließen und wäre zu prüfen. Diese Punkte stellen außerdem die rechtmäßige Einführung von Tempo 30 in der Landshuter Allee gemäß StVO in Frage.

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass Maßnahmen zur Luftreinhaltung grundsätzlich gemäß dem Verursacherprinzip umzusetzen sind. Eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 für alle Verkehrsteilnehmer*innen inklusive des ÖPNV widerspräche dem Verursacherprinzip hinsichtlich der hohen Stickstoffdioxid-Belastung. Verursacher der hohen Stickstoffdioxid-Immissionen sind explizit ältere Dieselfahrzeuge mit hohen Schadstoffemissionen, welche zum Teil durch von manchen Herstellern gezielt herbeigeführte Manipulation der Abschaltautomatiken im Realbetrieb erhöhte Emissionswerte aufweisen („Dieselskandal“).

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auf dem Mittleren Ring entlang der Landshuter Allee wäre eine Maßnahme die unabhängig vom Verursachungsbeitrag alle gleichermaßen trifft und ist damit auf Basis der rechtlichen Voraussetzungen in der vorliegenden Situation nicht geeignet, um den Jahresmittelgrenzwert einzuhalten.

Fazit

Aus den vorgenannten Gründen lässt sich hinsichtlich der Luftreinhaltung schließen, dass eine Einführung von Tempo 30 auf dem Mittleren Ring im Bereich der Landshuter Allee weder sinnvoll noch verhältnismäßig wäre und damit nicht die zentrale Voraussetzung zur Aufnahme in einen Luftreinhalteplan erfüllt. Daher wurde die Maßnahme im gesamten Prozess der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans als ungeeignet identifiziert, den Jahresmittelgrenzwert schnellstmöglich einzuhalten und demnach auch nicht in die Variantenuntersuchung aufgenommen.

Wie einleitend erwähnt, widerspräche eine solche Maßnahme zudem explizit dem Gerichtsurteil des BayVGH vom 21.03.24, welches die LHM dazu verurteilt

„...den Luftreinhalteplan München (angepasste 8. Fortschreibung vom 28. September 2023) unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts fortzuschreiben“.

Dazu wird konkret ausgeführt (Rn. 44):

„...Auch unter Berücksichtigung des [der LHM] eingeräumten planerischen Gestaltungsspielraums ist sie daher nach Rechtsauffassung des Gerichts verpflichtet, weitere, über die bereits angeordneten Verkehrsverbote hinausgehende Fahrverbote für Dieselfahrzeuge anzuordnen. ...“

Und weiter präzisiert (Rn. 67):

„... dass eine Verkehrsbeschränkung bzw. ein Fahrverbot festzusetzen ist, das auch Diesellochfahrzeug der Schadstoffklasse Euro 5/V umfasst.“

Neben den genannten fachlichen Gründen liegt es also nicht im durch das Urteil des BayVGH eingeschränkten Ermessensspielraum, eine Temporeduktion anstelle eines Fahrverbots als Maßnahme einzuführen.