



Landeshauptstadt  
München  
**Referat für Klima-  
und Umweltschutz**

## **Luftreinhalteplan**

**Landeshauptstadt München**

**Anpassung der**  
**8. Fortschreibung**  
**im Rahmen des Monitorings**

**September 2023**

## Anpassung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München

Landeshauptstadt München

26.09.2023

In Zusammenarbeit mit:

gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft

Müller-BBM Ingenieurgesellschaft im Auftrag des Landesamtes für Umwelt

Impressum:

Landeshauptstadt München  
Referat für Klima- und Umweltschutz  
Bayerstraße 28a  
80335 München

Telefon: +49 (0) 89 233 - 37946  
Telefax: +49 (0) 89 233 - 47705  
E-Mail: [luftreinhalteplan.rku@muenchen.de](mailto:luftreinhalteplan.rku@muenchen.de)  
Internet: [www.muenchen.de/luftreinhalteplan](http://www.muenchen.de/luftreinhalteplan)

## Inhaltsverzeichnis

1. Einführung.....	- 3 -
2. Regelung in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans .....	- 3 -
3. Aktuelle Entwicklung .....	- 4 -
3.1. Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> ).....	- 4 -
3.2. Verkehr.....	- 6 -
4. Fachliche Bewertung.....	- 8 -
5. Rechtliche Bewertung .....	- 10 -
6. Anpassung Stufenplan Dieselfahrverbot.....	- 11 -
7. Öffentlichkeitsbeteiligung.....	- 13 -
8. Zusammenfassung.....	- 14 -
Abbildungsverzeichnis.....	- 15 -
Tabellenverzeichnis.....	- 15 -
Anlagen:.....	- 15 -
Anlage 1: Stickstoffdioxid-Messwerte .....	
Anlage 2: Monitoring-Kurzgutachten.....	
Anlage 3: 8. Fortschreibung Luftreinhalteplan München .....	
Anlage 4: Anpassung Allgemeinverfügung über Ausnahmen von Diesel-Verkehrsverboten .....	
Anlage 5: Sitzungsvorlage zur Anpassung einschließlich Erwiderungen der Einwände zur Öffentlichkeitsbeteiligung.....	

## 1. Einführung

Die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München wurde am 11.01.2023 in Kraft gesetzt und damit die stufenweise Einführung einer Verkehrsbeschränkung für Diesel-KFZ in der um den Mittleren Ring erweiterten Umweltzone Münchens rechtsverbindlich festgelegt (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08483). Stufe 1 der Verkehrsbeschränkung startete am 01.02.2023. Damit dürfen seit diesem Zeitpunkt Diesel-Kfz der Schadstoffklassen Euro 4/IV und schlechter nicht mehr die um den Mittleren Ring erweiterte Umweltzone befahren. Anwohner\*innen und Lieferverkehr sind mittels Beschilderung ausgenommen. Die Maßnahme wird zudem begleitet von einem umfassenden Ausnahmekonzept unter besonderer Berücksichtigung sozialer Aspekte und unbilliger Härten sowie zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen und zur Wahrung überwiegender und unaufschiebbarer Interessen Einzelner.

Um die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme stetig mit der tatsächlichen Entwicklung der Stickstoffdioxidbelastung und damit der möglichen zeitnahen Einhaltung des Jahresmittelgrenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) abzugleichen und zu überprüfen, ist ein gutachterliches Monitoring vorab dem Start der jeweils nächstschärferen Maßnahmenstufe fest in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München verankert.

Das Monitoring der Stufe 1 ist gemäß der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans basierend auf den Messwerten der Monate Februar bis Juli, mindestens aber Februar bis Mai 2023, durchzuführen. Nach dem Vorliegen der ersten Messergebnisse für die Monate Februar bis Mai ist eine auffällig rückläufige Entwicklung der Messwerte (vgl. Anlage 1) zu beobachten. Ein vorläufiges Monitoring-Kurzgutachten (Anlage 2) auf Basis der Messergebnisse Februar bis Mai 2023 bestätigt die erste positive Entwicklung.

Unter Verweis und unter Bezugnahme auf die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München (Anlage 3) wird der Stufenplan des Dieselfahrverbots als Maßnahme der 8. Fortschreibung daher aufgrund der positiven Entwicklung der lufthygienischen Situation sowie dem Verhältnismäßigkeitsgebot angepasst.

## 2. Regelung in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans

Der Stufenplan bezüglich der Verkehrsbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge ist in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans (S. 43 ff.) wie folgt festgelegt:

- ab 01.02.2023: Stufe 1 „Diesel (außer Lieferverkehr und Anwohner) erst ab Euro 5/V frei“
- ab 01.10.2023: Stufe 2 „Diesel (außer Lieferverkehr und Anwohner) erst ab Euro 6/VI frei“
- ab 01.04.2024: Stufe 3 „Diesel erst ab Euro 6/V frei“

Darüber hinaus ist Folgendes in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans festgelegt: *„Begleitet wird der Stufenplan von einem gutachterlichen Monitoring der verkehrlichen und lufthygienischen Auswirkungen. Das Monitoring wird an den vier Hotspots und an LÜB- und Passivsammler-Messstellen sowie an von Verkehrsverlagerungen betroffenen Abschnitten über Daten aus Verkehrsdetektoren durchgeführt. Das Monitoring der Verkehrsverlagerungen wird sich insbesondere auf die Achse von Norden über Westen nach Süden (Frankfurter Ring - Wintrichring - Fürstenrieder Straße - Boschetsrieder Straße) konzentrieren, um ggf. verkehrstechnische Anpassungen vorzunehmen.*

*Sollte während der Maßnahmenstufe 1 bzw. Maßnahmenstufe 2 eine Unterschreitung des Stickstoffdioxid-Jahresgrenzwertes an allen vier Hotspots anhand der Messwertentwicklung zu erwarten sein, ist eine Beibehaltung der Maßnahmenstufe 1 bzw. Maßnahmenstufe 2 und ein*

*Verzicht auf die nächste restriktivere Maßnahmenstufe 3 zu prüfen. Diese Prüfung erfolgt durch eine unabhängige fachgutachterliche Prognose.*

*Von Stufe 2 bzw. Stufe 3 wird abgesehen, wenn die fachgutachterliche Untersuchung die Einhaltung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwertes im Jahr 2023 (Stufe 2) bzw. im Jahr 2024 und später (Stufe 3) prognostiziert.*

*Grundlage der fachgutachterlichen Untersuchung für die Erforderlichkeit der Stufe 2 sind die Immissionsentwicklungen infolge der Einführung der Stufe 1, wobei mindestens die Messwerte für die Monate Februar, März, April und Mai 2023 zugrunde zu legen sind.“*

Der Stufenplan zur Einführung eines Dieselfahrverbots in der um den Mittleren Ring erweiterten Umweltzone Münchens ist zudem Bestandteil eines Vergleichs, welcher aufgrund der Zuständigkeitsübertragung vom Freistaat Bayern geerbten Klageverfahren mit dem Verkehrsclub Deutschland e.V. und Deutsche Umwelthilfe e.V. geschlossen wurde.

Um auch entlang der Landshuter Allee auf Höhe der LÜB-Station schnellstmöglich eine Grenzwerteinhaltung zu erzielen, ist zudem eine Busspur entlang der Auffahrt auf den Mittleren Ring zwischen Nymphenburger Straße und Hirschbergstraße als lokale Maßnahme in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München verankert. Diese Busspur ist seit Anfang Juni eingerichtet. Zudem werden seit August 2023 weitere E-Busse nach der Auslieferung auf den Linien entlang der LÜB-Station sukzessive eingeflottet

### 3. Aktuelle Entwicklung

#### 3.1. Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)

An den Streckenabschnitten mit einer prognostizierten Grenzwertüberschreitung im Jahr 2022 (LÜB-Station Landshuter Allee, Landshuter Allee Nord, Tegernseer Landstraße, Leuchtenbergring) werden die aktuellen Immissionsbelastungen im Rahmen des Monitorings seit Beginn der 1. Maßnahmenstufe des Dieselfahrverbots am 01.02.2023 mit Sorgfalt beobachtet. Hierbei ist festzustellen, dass insbesondere an der vom Landesamt für Umwelt betriebenen LÜB-Station Landshuter Allee eine deutliche Verbesserung der Immissionsbelastung in den Monaten Januar bis Mai 2023 gemessen wurde.

Die Messergebnisse der 4 Hotspots sind wie folgt:

LÜB <sup>1</sup> Landshuter Allee:	44 µg/m <sup>3</sup> (Mittelwert: 01.01. – 16.07.)
PS <sup>2</sup> Landshuter Allee Nord:	37 µg/m <sup>3</sup> (Mittelwert: 01.01. – 04.06.)
PS <sup>3</sup> Tegernseer Landstraße:	38 µg/m <sup>3</sup> (Mittelwert: 01.01. – 04.06.)
PS <sup>4</sup> Leuchtenbergring:	34 µg/m <sup>3</sup> (Mittelwert: 01.01. – 04.06.)

---

1 Messstation des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) an der Landshuter Allee, Nähere Informationen unter: <https://www.lfu.bayern.de/luft/immissionsmessungen/index.htm>

2 Ergänzende NO<sub>2</sub>-Messungen via Passivsammler im Auftrag des Landesamtes für Umwelt

3 Ergänzende NO<sub>2</sub>-Messungen via Passivsammler im Auftrag der Landeshauptstadt München

4 Ergänzende NO<sub>2</sub>-Messungen via Passivsammler im Auftrag der Landeshauptstadt München

Der Stickstoffdioxid-Messwert an der LÜB-Station Landshuter Allee hat sich von 49  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittelwert 2022 um 5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  auf einen Mittelwert von 44  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  für den Zeitraum vom 01.01. – 16.07.2023 verbessert<sup>5</sup>. An dieser Entwicklung sieht man, dass die zum 01.02.2023 verhängten Zufahrtsbeschränkungen der Maßnahmenstufe 1 des Dieselfahrverbots eine Wirkung haben (siehe blaue Linie in Abbildung 1 und Kapitel 4). Denn die alleinige Verbesserung aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung würde nach Prognose in der 8. Fortschreibung für das Jahr 2023 „nur“ eine Reduzierung auf 46  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  und erst im Jahr 2026 eine Einhaltung des Grenzwertes von 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  erzielen (siehe graue Linie in Abbildung 1). Nachfolgende Grafik veranschaulicht dies:

An der Tegernseer Landstraße 150 ist eine Verbesserung um 5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  von 43  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im

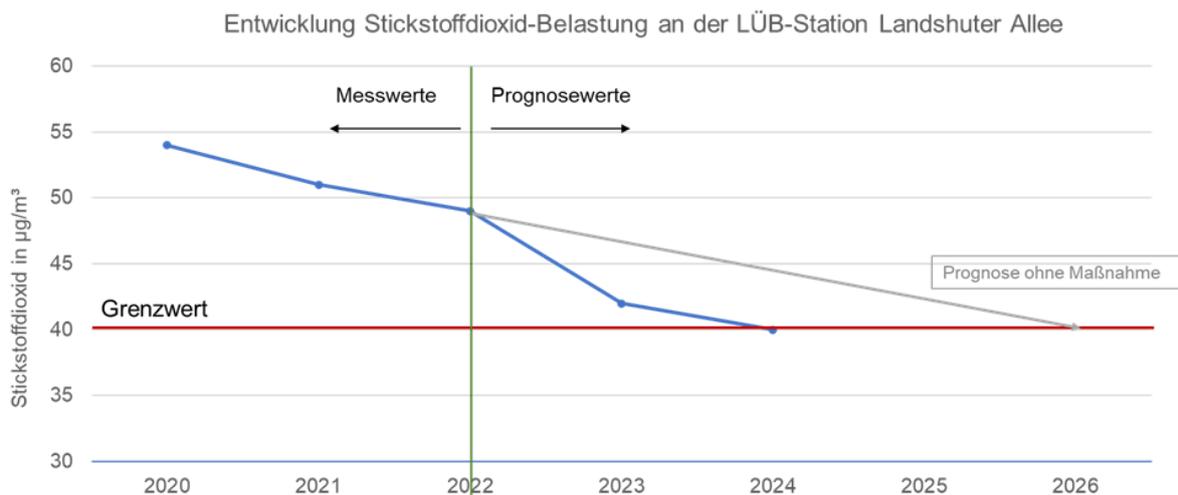


Abbildung 1: Vergleich Stickstoffdioxid Immissionssituation mit und ohne Stufe 1 des Dieselfahrverbots

Jahresmittel 2022 auf 38  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  und an der Landshuter Allee Nord um 7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  von 44  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel 2022 auf 37  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  für den Zeitraum vom 01.01. - 04.06.2023 zu beobachten.

Aufgrund des Messwertes von 44  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  an der LÜB-Station der Landshuter Allee für den Zeitraum vom 01.01. – 16.07.2023 liegt weiterhin eine Grenzwertüberschreitung vor, so dass eine Rückabwicklung der Maßnahmenstufe 1 nicht zulässig ist.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass am seit 01.01.2023 bestehenden Messpunkt an der Moosacher Straße, der zur Beobachtung der Ausweichstrecken eingerichtet wurde, die Messwerte stark schwanken und zum Teil eine zunehmende Tendenz aufweisen. Der vorliegende Mittelwert vom 01.01. – 04.06.2023 liegt bei 41  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , wobei die höchste Belastung im Mai eingetreten ist und noch unklar ist, ob dies auf eine lokale, temporäre Besonderheit zurückzuführen ist. Wie sich die Immissionssituation entlang der Moosacher Straße weiterentwickelt, wird intensiv beobachtet, so dass bei Bedarf kurzfristig durch verkehrssteuernde Maßnahmen eine Verbesserung der Immissionssituation herbeigeführt werden kann.

<sup>5</sup> Nachrichtlich: der fachgutachterlichen Prognose liegt an der LÜB-Station Landshuter Allee der Mittelwert für den Zeitraum von 1.1. – 4.6. in Höhe von 42  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  zu Grunde

Alle anderen Messwerte – auch an den Ausweichstrecken – liegen, teilweise sogar deutlich, unterhalb des Grenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup>.

Die Ergebnisse aller Stickstoffdioxid-Immissionsmessungen sind in der Anlage 1 zusammengefasst dargestellt.

### **3.2. Verkehr**

Zum Monitoring der ersten Maßnahmenstufe wurden die Verkehrsdaten an fünf Standorten ausgewertet. Hierbei handelt es sich um die vier sogenannten Hotspots (vgl. hierzu unter 3.1.) und eine Umfahrungstrecke an der Moosacher Straße. Die Verkehrsmengen wurden mittels städtischer Detektoren ermittelt. Die dargestellten Verkehrsmengen sind DTV-Werte, d. h. Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs gemittelt über alle Tage der genannten Zeiträume, zum einen für alle Kfz (Tabelle 1) und zum anderen nur für Schwerverkehr über 3,5t (Tabelle 2). Neben den Messwerten der Monate Januar bis Mai 2023 und den Durchschnittswerten für die Zeiträume Januar bis Mai 2019 und Januar bis Mai 2023 ist der hochgerechnete Jahresmittelwert aufgelistet. In diesem zu erwartenden Jahresmittelwert für das Jahr 2023 sind die üblichen monatlichen Schwankungen der Verkehrsmengen berücksichtigt.

Für die fünf Standorte ergeben sich folgende Messwerte bzgl. des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens (DTV) für Kfz-Gesamt:

	Landshuter Allee (Höhe LÜB-Station)	Landshuter Allee Nord (zwischen Dom-Pedro-Str. und Ruffinistr.)	Tegernseer Landstraße (zwischen Otterstr. und Reginfriedstr.)	Leuchtenbergring (zwischen Berg-am-Laim-Str. – Neumarkter Str. / Innsbrucker Ring- Tunnel und Leuchtenbergring-Tunnel)	Moosacher Str. (zwischen Riesenfeldstr. und Schleißheimer Str.)
Jan 2023	112.000	92.000	102.000	75.000	30.000
Feb 2023	113.000	94.000	103.000	77.000	32.000
Mär 2023	119.000	96.000	106.000	79.000	32.000
Apr 2023	111.000	91.000	101.000	73.000	31.000
Mai 2023	118.000	94.000	101.000	80.000	31.000
Jahresmittelwert 2023 Hochrechnung	113.000	94.000	101.000	76.000	30.000
Feb-Mai <b>2023</b> (Durchschnitt)	115.000	94.000	102.000	77.000	32.000
Feb-Mai <b>2019</b> (Durchschnitt)	N.A.	101.000	106.000	78.000	33.000

*Tabelle 1: Messwerte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) an den fünf relevanten Standorten*

Betrachtet man die fünf Standorte, erkennt man eine Fluktuation der Verkehrsmengen an allen Standorten. Die tendenzielle Zunahme des Verkehrsaufkommens seit Januar 2023 ist vor allem auf jahreszeitliche Schwankungen zurückführbar. Der Rückgang im April 2023 ist durch die Osterferien begründet. Für die Detektoren an der Landshuter Allee sind für 2019 wegen eines technischen Fehlers keine Werte verfügbar. Bei der Hochrechnung wurden die Entwicklungen der Daten von vor 2019 verwendet und keine Änderung des Dieselfahrverbotes im Jahr 2023 angenommen.

Für den Schwerverkehr ab 3,5t ergeben sich folgende Verkehrsmengen: An den Messstellen der Landshuter Allee Nord und Moosacher Straße waren im Jahr 2019 noch keine Detektoren verbaut, die nach Schwerverkehr unterscheiden konnten.

	Landshuter Allee (Höhe LÜB-Station)	Landshuter Allee Nord (zwischen Dom-Pedro-Straße und Ruffinistraße)	Tegernseer Landstraße (zwischen Okerstraße und Reginfriedstraße)	Leuchtenbergring (zwischen Berg-am-Laim-Str – Neumarkter Str / Innsbrucker Ring- Tunnel und Leuchtenbergring-Tunnel)	Moosacher Straße (zwischen Riesenfeldstraße und Schleißheimer Straße)
Jan 2023	3.500	2.500	5.000	3.000	2.500
Feb 2023	4.000	2.500	5.500	3.500	2.500
Mär 2023	4.000	2.500	6.500	4.000	2.500
Apr 2023	3.500	2.500	5.500	3.500	2.500
Mai 2023	4.000	2.500	6.000	4.000	2.500
Jahresmittelwert 2023 Hochrechnung	4.000	2.500	5.500	4.000	2.500
Feb-Mai <b>2023</b> (Durchschnitt)	4.000	2.500	5.500	4.000	2.500
Feb-Mai <b>2019</b> (Durchschnitt)	N.A.	N.A.	6.000	4.500	N.A.

*Tabelle 2: Messwerte des durchschnittlichen täglichen Schwerverkehrs ab 3,5t an den fünf relevanten Standorten*

Vergleicht man die Verkehrsmengen für den gesamten Kfz-Verkehr von Januar bis Mai 2023 mit dem von Januar bis Mai 2019, erkennt man, dass an allen Standorten der Kfz-Verkehr abgenommen hat. Der Rückgang des Verkehrs wird im Schnitt an allen 101 Detektorstandorten registriert und ist vermutlich v. a. mit dem weiterhin genutzten Homeoffice zu begründen. Bei Betrachtung weiterer Messstellen an möglichen Umfahungsstrecken lässt sich erkennen, dass sich seit Einführung des partiellen Dieselfahrverbotes etwa 1 % (Januar 2023 vs. Februar bis Mai 2023) des Verkehrs vom Mittleren Ring auf die Umfahungsstrecken (z. B. Fürstenrieder Str., Frankfurter Ring, etc.) verlagert hat.

## 4. Fachliche Bewertung

Auf Basis der unter Kapitel 3 beschriebenen Daten und der Messergebnisse bis einschließlich Mai 2023 wurde eine unabhängige fachgutachterliche Abschätzung der Wirkung der Maßnahmenstufe 1 hinsichtlich der Jahresmittelwerte 2023 und 2024 an den vier relevanten Streckenabschnitten durchgeführt (Anlage 2). Das tatsächliche Ausnahmevermögen beziehungsweise die tatsächliche Befolgungsrate der Maßnahmenstufe 1 sind allerdings schwer greifbar, da neben Einzelausnahmen vom Dieselfahrverbot, die bei der Landeshauptstadt München beantragt werden können, der Lieferverkehr und die Anwohner\*innen der erweiterten Umweltzone generell von der Stufe 1 des Dieselfahrverbots

ausgenommen sind. Außerdem werden auch durch Allgemeinverfügung und gesetzliche Vorschriften noch weitere Ausnahmen von dem Dieselfahrverbot gewährt. Genaue Zahlen, wie viele Diesel-KFZ der Euronorm IV/4 und schlechter vom umfassenden Ausnahmekonzept erfasst sind, liegen daher nicht vor. Aus diesem Grund musste die Prognose auf der Grundlage von konservativ gewählten Ausnahmeverhältnissen erstellt werden. Für eine Annäherung an die realen Werte wurden zwei prozentuale Ansätze gewählt. Hierbei wurde mit 90 % Ausnahmeverhältnis, das heißt 10 % der Betroffenen fahren nicht, und mit 65 % Ausnahmeverhältnis, also 35 % der Betroffenen fahren nicht, gerechnet. Außerdem wurde zusätzlich die Auswirkung der im Juni 2023 eingerichteten Busspur entlang der Landshuter Allee in Fahrtrichtung Süden mit der tatsächlichen Busflotte berechnet. Da die Abschätzungen der Immissionsbelastungen in den Berechnungen jeweils auf den Jahresmittelwert ausgerichtet sind, liegt keine vorläufige Berechnung unter anteiliger Betrachtung der Busspur für die Monate Juni bis Dezember vor.

Die Immissionsabschätzung kommt zu den folgenden Ergebnissen:

<b>NO<sub>2</sub>-Immission 2023</b>						
Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>						
Nr.	Straßenabschnitt	Maßnahmenszenario				
		DFV Stufe 1 keine Ausnahmen	DFV1_65 65 % ausgenommen	DFV1_90 90 % ausgenommen	DFV1_Bus_65 65 % ausgenommen	DFV1_Bus_90 90 % ausgenommen
mit Busspur Landshuter Allee + E-Busse						
1	Landshuter Allee Nord	36	39	39	39	40
2	Landshuter Allee LÜB	39	41	42	41	41
3	Tegemseer Landstraße	36	38	39	–	–
4	Leuchtenbergring	35	37	38	–	–

Abbildung 2: Ergebnisse vorläufige Immissionsprognose für 2023

<b>NO<sub>2</sub>-Immission 2024</b>						
Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>						
Nr.	Straßenabschnitt	Maßnahmenszenario				
		DFV Stufe 1 keine Ausnahmen	DFV1_65 65 % ausgenommen	DFV1_90 90 % ausgenommen	DFV1_Bus_65 65 % ausgenommen	DFV1_Bus_90 90 % ausgenommen
mit Busspur Landshuter Allee + E-Busse						
1	Landshuter Allee Nord	35	36	36	36	37
2	Landshuter Allee LÜB	38	40	40	39	40
3	Tegemseer Landstraße	34	35	36	–	–
4	Leuchtenbergring	34	35	35	–	–

Abbildung 3: Ergebnisse vorläufige Immissionsprognose für 2024

Es ist festzustellen, dass nur bei einer hundertprozentig strengen Umsetzung der Stufe 1 ohne jedwede Ausnahme (DFV Stufe 1) der gesetzliche Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid (40 µg/m<sup>3</sup>) in 2023 an allen betrachteten Straßenabschnitten bereits eingehalten werden könnte. Dies stimmt jedoch aufgrund der gesetzlichen Ausnahmen und des vom Stadtrat zur Sicherstellung der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen beschlossenen Ausnahmekonzeptes nicht mit der Realität überein. Vielmehr sind zur Annäherung an das tatsächliche

Ausnahmevolumen die anderen Untersuchungsvarianten relevant, bei denen, wie oben erwähnt, verschiedene, Ausnahmevolumina angenommen wurden. Hiernach kann der Grenzwert im Jahr 2023 an der LÜB-Station Landshuter Allee noch nicht eingehalten werden. Der vorläufige Prognosewert schwankt zwischen  $41 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Für 2024 wird jedoch die Einhaltung an allen vier Streckenabschnitten vorläufig prognostiziert.

## 5. Rechtliche Bewertung

Die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt München sieht vor, dass von der Stufe 2 dann abgesehen wird, wenn die fachgutachterliche Untersuchung die Einhaltung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwertes im Jahr 2023 prognostiziert.<sup>6</sup>

Nach § 40 Abs. 1 Satz 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist daher grundsätzlich auch die Stufe 2 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans mit dem vom Stadtrat beschlossenen und bekannt gemachten Inhalt durch entsprechende Verkehrszeichen fristgerecht umzusetzen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist bei einer Überschreitung des gesetzlich vorgegebenen Jahresmittelgrenzwertes für Stickstoffdioxid um nur noch  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Folgejahr nach Inkrafttreten des Luftreinhalteplans und gleichzeitig prognostizierter (deutlicher) Unterschreitung des Grenzwertes im übernächsten Jahr allerdings die Anordnung von Verkehrsverboten regelmäßig nicht geboten.<sup>7</sup>

Die Belastungen, die mit Verkehrsverboten insbesondere für die Eigentümer\*innen, Halter\*innen und Fahrer\*innen von Dieselfahrzeugen verbunden sind, stünden in einem solchen Fall in keinem angemessenen Verhältnis zu den mit derart geringfügigen und zeitlich begrenzten Grenzwertüberschreitungen verbundenen möglichen Gesundheitsgefahren.<sup>8</sup>

Es hängt dem Bundesverwaltungsgericht zufolge weiter von den Umständen des Einzelfalls ab, ob sich ein Verkehrsverbot auch bei höheren Grenzwertüberschreitungen als unverhältnismäßig darstellt, insbesondere davon, wie lang die prognostizierte Dauer der Überschreitung ist und mit welchem Maß an Sicherheit die Einhaltung der Grenzwerte erwartet werden kann. Je kürzer einerseits die Überschreitung andauert und je sicherer die baldige Einhaltung der Grenzwerte zu erwarten ist und je größer andererseits die Auswirkungen eines Verkehrsverbots für die betroffenen Verkehrsteilnehmer\*innen und Anwohner\*innen von Ausweichstrecken ist, umso eher sind auch höhere Überschreitungen hinnehmbar.<sup>9</sup>

Wie unter Kapitel 3 dargestellt, liegt der Messwert an der Landshuter Allee (LÜB-Station) bei  $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Mittelwert: 01.01. – 16.07.) und an den Passivsammlern an der Landshuter Allee Nord, an der Tegernseer Landstraße und am Leuchtenbergring liegt der Messwert (Mittelwert: 01.01. – 04.06.) jeweils sogar unter  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Die vorläufige fachliche Bewertung (vgl. unter Kapitel 4) hat ergeben, dass der Grenzwert im

---

<sup>6</sup> vgl. S. 44 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München.

<sup>7</sup> vgl. BVerwG, Urteil vom 27.02.2020 – 7 C 3.19 = NVwZ 2020, 1191 (1194), dort Rn. 37.

<sup>8</sup> vgl. BVerwG, Urteil vom 27.02.2020 – 7 C 3.19 = NVwZ 2020, 1191 (1194), dort Rn. 37.

<sup>9</sup> vgl. BVerwG, Urteil vom 27.02.2020 – 7 C 3.19 = NVwZ 2020, 1191 (1194), dort Rn. 39.

Jahr 2023 an der LÜB-Station Landshuter Allee noch nicht eingehalten wird, der vorläufige Prognosewert aber zwischen  $41 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegt. Für 2024 wird jedoch die Einhaltung an allen vier Hotspots vorläufig prognostiziert.

Auf dieser Grundlage kann unter Zugrundelegung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts allenfalls die Umsetzung der Stufe 2 verschoben werden.

Aufgrund der für 2023 vorläufig prognostizierten nur noch geringfügigen Überschreitung des Grenzwertes an der LÜB-Station Landshuter Allee und dessen Einhaltung an den anderen drei im Fokus stehenden Standorten könnte nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Einführung der zweiten Stufe unverhältnismäßig sein, falls die positive Entwicklung sich weiter fortsetzt (Feststellung durch den gesetzlich entscheidenden Jahresmittelwert 2023) und sicher prognostiziert werden kann, dass der Grenzwert in den Folgejahren (spätestens 2025) an allen vier Streckenabschnitten eingehalten wird. Um dies feststellen zu können, erscheint es angesichts der aktuellen Mittelwerte, die aus Messungen bis Ende Mai und damit für fast die erste Jahreshälfte 2023 gebildet worden sind, rechtlich vertretbar, den Prüfungszeitraum zu verlängern und hierzu die Einführung der Stufe 2 so lange zu verschieben, bis valide Messwerte (Jahresmittel 2023) und Prognoseergebnisse zur weiteren Entwicklung bei Beibehaltung ausschließlich der Stufe 1 vorliegen.

Eine sofortige, dauerhafte Aufhebung der Stufe 2 kommt hingegen nicht in Betracht, da für 2023 noch kein Jahresmittelwert sowie keine eindeutige gutachterliche Prognose für die Fortentwicklung im Jahr 2024 vorliegen und auch die sichere Einhaltung des Grenzwertes an allen Streckenanschnitten im Jahr 2025 noch nicht gutachterlich prognostiziert wurde. Dies ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts allerdings Voraussetzung für eine dauerhafte Aufhebung der Stufe 2.

Ein Inkrafttreten der Stufe 3 erscheint angesichts der derzeit vorliegenden Messwerte und Begutachtungen sowie der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht mehr verhältnismäßig.

## **6. Anpassung Stufenplan Dieselfahrverbot**

An den im Jahr 2022 festgestellten Streckenabschnitten mit einer Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitung ist wie unter Kapitel 3 beschrieben eine positive Entwicklung der Stickstoffdioxid-Belastung bereits zu beobachten. Diese lässt auf eine höhere Wirksamkeit der Stufe 1 des Dieselfahrverbots schließen als ursprünglich bei der Aufstellung des Luftreinhalteplans vorhersehbar war. Die vorläufige Immissionsprognose bestätigt (wie unter 3. beschrieben) die positive Entwicklung: der Luftreinhalteplan wirkt.

Aufgrund der vorläufig prognostizierten Grenzwerteinhaltung im Jahr 2024 bereits mit der Maßnahmenstufe 1 und der nur vorübergehend ausgesetzten Maßnahmenstufe 2, die bei Erforderlichkeit einer Verschärfung eingeführt werden kann, ist es im Sinne der Verhältnismäßigkeit geboten auf die Maßnahmenstufe 3 zu verzichten. Die Maßnahmenstufe 3 hätte erheblich weitreichendere Restriktionen für die Stadtbevölkerung und den Wirtschaftsverkehr zum 01.04.2024 zur Folge. In Konsequenz daraus wird auch die aktuelle

Allgemeinverfügung über Ausnahmen von den Verkehrsverboten<sup>10</sup> insoweit angepasst, als dass mit Stufe 3 zum 31.03.2024 vorgesehene Befristungen entfallen (vgl. Anlage 4).

In der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München ist festgelegt, dass von Stufe 2 abgesehen wird, wenn eine unabhängige fachgutachterliche Untersuchung die Einhaltung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwertes im Jahr 2023 (Stufe 2) prognostiziert.<sup>11</sup> Diese Voraussetzung ist nicht erfüllt. Im Sinne der Verhältnismäßigkeit erscheint es jedoch trotzdem unangemessen, die Maßnahmenstufe 2 zum 01.10.2023 wie vorgesehen in Kraft zu setzen. Aufgrund der Prognosespanne von 41 bis 42 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel 2023 ist es im Lichte der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vielmehr geboten, die gesamten Messwerte für das Jahr 2023 und die im Luftreinhalteplan vorgesehene umfassende gutachterliche Untersuchung mit Prognose für die Jahre 2024 ff. abzuwarten und auf dieser Basis voraussichtlich im Mai 2024 eine endgültige Entscheidung über die Umsetzung oder das Absehen von der Maßnahmenstufe 2 zu treffen. Die Maßnahmenstufe 2 wird daher vorübergehend ausgesetzt, bis die gesamten Messergebnisse für 2023 und eine aktualisierte umfassende Prognose für 2024 ff. vorliegen.

Dringend notwendig ist es jedoch, die Maßnahmenstufe 1 aufrecht zu erhalten, um die prognostizierten Werte erreichen zu können und eine schnellstmögliche Grenzwerteinhaltung zu garantieren.

Vor diesem Hintergrund wird die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans dergestalt angepasst, dass

- die **Maßnahmenstufe 3** des Dieselfahrverbots **aufgehoben** und
- der Start der **Maßnahmenstufe 2 vorerst ausgesetzt** wird,
- eine **Entscheidung über** die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der **Maßnahmenstufe 2** erst auf Basis der gemessenen Jahresmittelwerte 2023 und der umfassenden fachgutachterliche Untersuchung mit belastbaren Prognosewerten für die Jahre 2024 bis 2026 **voraussichtlich im Mai 2024** getroffen wird und
- das in Anlage 5 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans dargestellte „Konzept zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen“ im Hinblick auf die Stufe 1 über den Zeitraum vom 01.02.2023 - 30.09.2023 hinaus bis zur Entscheidung über die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Maßnahmenstufe 2 weitergilt, wobei die Allgemeinverfügung über Ausnahmen von Diesel-Verkehrsverboten vom 10.01.2023, zuletzt geändert am 20.03.2023, im Hinblick auf die Befristungen bis zum 31.03.2024 angepasst wird.

Insbesondere folgende Aspekte sind ausschlaggebend für das gewählte Vorgehen:

- **Verlängerte Beobachtung der Wirkungsentwicklung der Maßnahmenstufe 1:** Bei Zugrundelegung der gesamten Messwerte 2023 kann die Maßnahmenstufe 1 länger ihre Wirksamkeit entfalten. Dies ist angesichts der im Juni eingerichteten Busspur und der folgenden sukzessiven Einflottung der E-Busse entlang der Landshuter Allee von entscheidender Bedeutung. Vor diesem Hintergrund und

---

<sup>10</sup> Allgemeinverfügung der Landeshauptstadt München über die Ausnahmen von Verkehrsverboten nach § 40 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) i. V. m. § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV (35. Bundesimmissionsschutzverordnung) i. V. m. dem Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt München, 8. Fortschreibung, in der Umweltzone München (Diesel-Verkehrsverbote)

<sup>11</sup> Vgl. 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, S. 44.

angesichts der bisher vorliegenden Messwerte erscheint es durchaus möglich, dass die Maßnahmenstufe 1 im Lauf des Jahres 2023 schon so weit wirkt, dass im Frühjahr 2024 die Maßnahmenstufe 2 entbehrlich ist.

- **Rechtssicherheit:**

Die aktuell vorliegenden vorläufigen Prognosewerte geben noch keine Grundlage für eine sofortige finale Aufhebung der Maßnahmenstufe 2. Die Maßnahmenstufe 2 entsprechend dem beschlossenen Luftreinhalteplan zum 01.10.2023 einzuführen, erscheint zwar nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unverhältnismäßig, aber die vorläufige Prognose ist noch keine nachgewiesene sichere Einhaltung des Grenzwertes, zu der die Landeshauptstadt verpflichtet ist. Der Rechtsrahmen und die Rechtsprechung geben auf Basis der vorliegenden Prognose keine Grundlage, die Maßnahmenstufe 2 zum jetzigen Zeitpunkt final auszuschließen.

- **Einflussfaktoren auf die Immissionslage:**

Die Immissionsentwicklung im ersten Halbjahr 2023 war deutlich besser als vermutet. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass sich durch z. B. wetterbedingte Einflüsse oder unvorhergesehenes Verkehrsverhalten die Messwerte im zweiten Halbjahr wieder verschlechtern. Die Entwicklung der Messwerte an der LÜB-Station Landshuter Allee seit Juli, lassen auf ein heterogenes Bild schließen. Die aktuellen Messwerte werden regelmäßig unter [www.muenchen.de/messergebnisse](http://www.muenchen.de/messergebnisse) veröffentlicht. Gesetzlich entscheidend sind die Jahresmittelwerte, so dass das Abwarten der tatsächlichen Messwerte 2023 aufgrund der Tragweite der Entscheidung unerlässlich vor einer finalen Entscheidung über die Notwendigkeit der Maßnahmenstufe 2 ist.

## 7. Öffentlichkeitsbeteiligung

Gemäß § 47 Abs. 5a BImSchG ist die Öffentlichkeit bei der Aufstellung oder Änderung von Luftreinhalteplänen zu beteiligen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch Ankündigung der öffentlichen Auslegung des Entwurfs der Anpassung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München in der Rathausumschau sowie durch eine Pressemeldung bekannt gegeben. Der Planentwurf konnte in der Zeit vom 28. Juli 2023 bis 28. August 2023 beim Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) der LHM eingesehen werden. An den öffentlichen Auslegungszeitraum schloss sich eine Frist bis einschließlich 11. September 2023 an, innerhalb derer noch Anregungen und Einwände beim RKU schriftlich oder elektronisch geltend gemacht werden konnten. Einwände waren an das Sachgebiet Luftreinhaltung, Referat für Klima- und Umweltschutz, Bayerstraße 28a, 80335 München oder [beteiligung-lrp.rku@muenchen.de](mailto:beteiligung-lrp.rku@muenchen.de) zu richten. Die fristgemäß eingegangenen Stellungnahmen wurden bei der Entscheidung über die Annahme der Anpassung des Luftreinhalteplans gewürdigt und angemessen berücksichtigt.

Im Zeitraum der öffentlichen Auslegung stand der Entwurf der Anpassung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans auch auf der Internetseite der LHM ([www.muenchen.de/beteiligung-lrp](http://www.muenchen.de/beteiligung-lrp)) zur Einsichtnahme bereit.

Innerhalb der Beteiligungsfrist haben 3 Verbände und 1 Gebietskörperschaft eine Stellungnahme abgegeben. Alle Stellungnahmen wurden von der Stadtverwaltung ab Eingang

zum 28.07.2023 gesichtet und inhaltlich geprüft. Im Wesentlichen fokussierten sich die Einwendungen auf folgende Themenbereiche:

- Beibehaltung der Einführung der 2. Maßnahmenstufe zum 01.10.2023
- Beibehaltung der 3. Maßnahmenstufe

Die Einwände der Verbände und dem Landkreis werden in der Sitzungsvorlage in Anlage 5 schwerpunktmäßig inhaltlich zusammengefasst und erwidert.

## **8. Zusammenfassung**

Aufgrund der vorgebrachten Einwände im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ergibt sich nach deren umfassender Würdigung und auch sonst im Hinblick auf die rechtliche Einschätzung unter Berücksichtigung der umfassenden Abwägung (siehe Anlage 5) keine Änderung der rechtlichen Einschätzung des Referats für Klima- und Umweltschutz im Hinblick auf die Zulässigkeit und aufgrund von Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten auch erforderliche Aufschiebung der Umsetzung der Stufe 2, wie in Kapitel 6 beschrieben.

Somit wird der Start der Maßnahmenstufe 2 vorübergehend ausgesetzt und voraussichtlich im Mai 2024 über die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Stufe 2 auf Basis der dann vorliegenden Jahresmittelwerte 2023 und der darauf aufbauenden Immissionsprognose für die Jahre 2024 ff. im Rahmen des Monitorings entschieden. Die Maßnahmenstufe 3 wird aufgrund der bereits vorläufig prognostizierten Grenzwerteinhalten für das Jahr 2024 im gesamten Stadtgebiet aufgehoben. Zudem besteht mit Stufe 2 eine geeignete Handlungsoption, die gegebenenfalls ergriffen werden kann.

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Vergleich Stickstoffdioxid Immissionssituation mit und ohne Stufe 1 des Dieselfahrverbots .....	- 5 -
Abbildung 2: Ergebnisse vorläufige Immissionsprognose für 2023 .....	- 9 -
Abbildung 3: Ergebnisse vorläufige Immissionsprognose für 2024 .....	- 9 -

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Messwerte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) an den fünf relevanten Standorten.....	- 7 -
Tabelle 2: Messwerte des durchschnittlichen täglichen Schwerverkehrs ab 3,5t an den fünf relevanten Standorten .....	- 8 -

## **Anlagen:**

### **Anlage 1: Stickstoffdioxid-Messwerte**

### **Anlage 2: Monitoring-Kurzgutachten**

### **Anlage 3: 8. Fortschreibung Luftreinhalteplan München**

### **Anlage 4: Anpassung Allgemeinverfügung über Ausnahmen von Diesel-Verkehrsverboten**

### **Anlage 5: Sitzungsvorlage zur Anpassung einschließlich Erwiderungen der Einwände zur Öffentlichkeitsbeteiligung**