



Bitte beachten Sie:

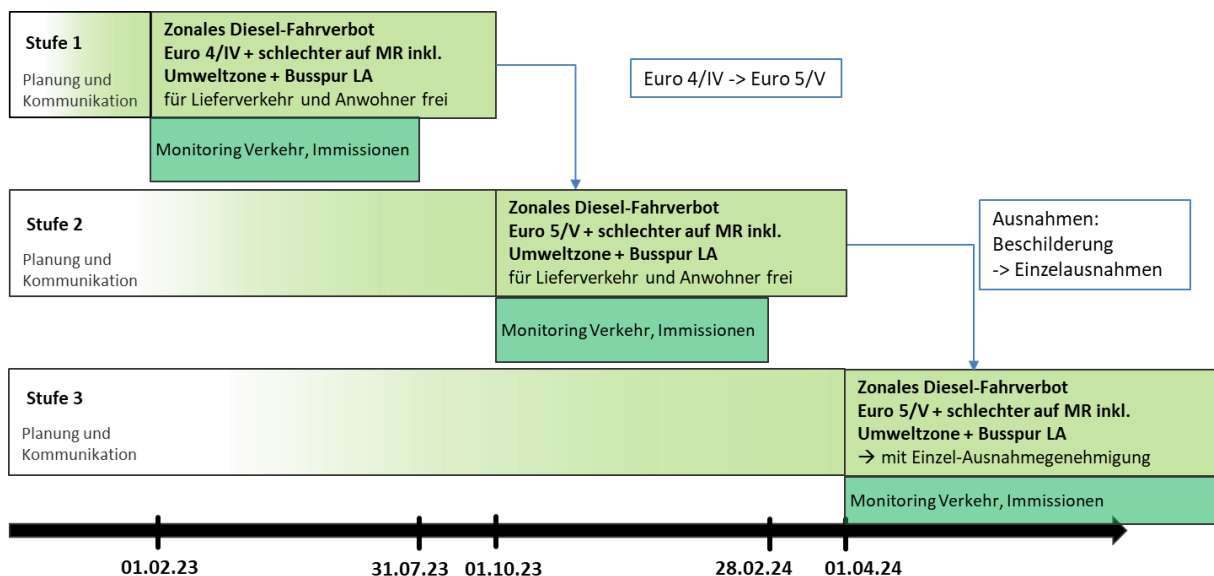
Die im folgenden aufgeführten FAQs wurden mit Beschluss des Stadtrates vom 26. Oktober 2022 aktualisiert. Die aktualisierten FAQs sind auf <https://stadt.muenchen.de/infos/faq-dieselfahrverbot-muenchen.html> eingestellt.

1. Bin ich vom geplanten Diesel-Fahrverbot betroffen?

Sofern Sie ein Diesel-Fahrzeug mit einer Schadstoffklasse schlechter EURO 6/VI fahren, ja.

Zur schnellstmöglichen Einhaltung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes dürfen mit Eintreten der Stufe 1 des geplanten Dieselfahrverbotes (ab 01.02.2023 bis 31.09.2023) generell keine Diesel-Kfz der Emissionsklassen Euro 4/IV und schlechter und in Stufe 2 (ab 1.10.2023 bis 31.03.2024) keine Diesel-Kfz der Emissionsklassen Euro 5/V und schlechter innerhalb der, mit Stufe 1 um den Mittleren Ring erweiterten, Umweltzone bewegt werden. In den Stufen 1 und 2 ist der Lieferverkehr (siehe hierzu Frage 5) sowie Anwohner*innen (siehe hierzu Frage 6) generell vom geplanten Diesel-Fahrverbot per Beschilderung ausgenommen. Mit Eintreten der Stufe 3 (ab 01.04.2024) entfällt die generelle Ausnahme vom vorgesehenen Dieselfahrverbot für den Lieferverkehr und Anwohner*innen. Zu weiteren, über die gemäß Beschilderung für Lieferverkehr und Anwohner*innen vorgesehenen Ausnahmeregelungen siehe bitte Frage 2. Die lufthygienische Wirkung des Stufenplans wird kontinuierlich im Rahmen eines Monitorings überwacht. Sollte eine frühzeitige Einhaltung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwertes 2023 oder 2024 nachgewiesenermaßen zu erwarten sein, wird auf die folgende schärfere Stufe verzichtet werden.

Grafik Stufenplan:



2. Welche Ausnahmen vom geplanten Diesel-Fahrverbot bestehen?

Neben der in Stufe 1 (ab 01.02.2023 bis 31.09.2023) und Stufe 2 (ab 1.10.2023 bis 31.03.2024) per Beschilderung geregelten Ausnahme vom geplanten Dieselfahrverbot für

Lieferverkehr und Anwohner*innen für das Befahren der erweiterten Umweltzone sind weitere Ausnahmeregelungen vorgesehen:

- gemäß Anhang 3 der 35. BImSchV
https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_35/anhang_3.html,
- durch Allgemeinverfügungen für Sondernutzungen der erweiterten Umweltzone und
- in Form von kostenpflichtigen Einzelausnahmen auf Basis des § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV, unter Berücksichtigung sozialer Aspekte (siehe Frage 3)

Bis 01.04.2023 ist als Nachweis das Antragsformular für eine Einzelausnahme ausreichen.

Generell per Allgemeinverfügung werden u.a. Fahrten von folgenden Fahrzeugen bzw. Fahrten für folgende Zwecke ausgenommen, für die es keine eigene Beantragung bedarf:

- Handwerkerfahrzeuge mit Münchner Handwerkerparkausweis
- medizinische Notfälle
- Bestattungsfahrzeuge
- Schwerbehinderte Menschen
- Taxen, Fahrzeuge im Mietwagenverkehr und sonstige Fahrzeuge mit Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (befristet bis 31.03.2024)
- Kraftfahrzeuge im Linienverkehr sowie zur Zufahrt des ZOB (befristet bis 31.03.2024)
- Quell- und Zielfahrten von Reisebussen (befristet bis 31.03.2024)
- Zur Zufahrt von Fahrzeugen zur Großmarkthalle über den Mittleren Ring und den Korridor „Schäftlarnstraße“
- Zur Zufahrt von Fahrzeugen zum Autoreisezug (München-Ostbahnhof) über den Mittleren Ring

3. Welche sozialen Aspekte werden bei der geplanten Genehmigung von Ausnahmen vom Diesel-Fahrverbot berücksichtigt?

Medizinische Notfälle sowie Menschen mit Behinderung werden im Rahmen der Allgemeinverfügung und somit ohne zusätzliche Antragstellung vom Diesel-Fahrverbot ausgenommen.

Außerdem finden Soziale Aspekte bei der Erteilung von Einzelausnahmen auf Basis des § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV (Link: https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_35/_1.html) Berücksichtigung für:

- Fahrten für soziale und pflegerische Hilfsdienste
- Fahrzeuge mit Spezialumbauten für Schwerbehinderte
- Notwendige regelmäßige Arztbesuche, z.B. für Patienten*innen, die nicht auf den ÖPNV ausweichen können
- Private Härtefälle, die persönliche und unaufschiebbare Gründe in geeigneter Weise nachweisen können, wenn
 - a) die Fahrten nur in einem kurzen Zeitraum oder nur in seltenen Sonderfällen stattfinden wie z.B. Umzug oder Neuwagen-Kaufanbahnung mit Inzahlungnahme (temporärer Fahrtzweck),
 - b) die wenigen monatlichen Sonderfahrten zur familiären Betreuung von Kindern unter 8 Jahren dienen, wobei regelmäßige Fahrten zur Schule, Krippe, Kita, Kindergarten oder zur Freizeitgestaltung ausgeschlossen sind (sog. „Elterntaxis“) (Fahrtzweck Betreuung kleiner Kinder) oder

- c) der Fahrtzweck ähnlich bestehenden allgemeinen Ausnahmeregelungen ist, z.B. sollen für Privatfahrten zur Pflege von Familienangehörigen entsprechende Ausnahmen ermöglicht werden, die auch für professionelle Pflegedienste gelten.

Näheres zu den vom geplanten Diesel-Fahrverbot vorgesehenen Ausnahmeregelungen siehe bitte auch Frage 2.

4. Wie kann ich eine Einzelausnahme auf Basis des § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV beantragen?

Ab dem Zeitpunkt eines vorliegenden Stadtratsbeschluss zur geplanten dreistufigen Einführung eines Diesel-Fahrverbotes können Einzelausnahmen vom vorgesehenen Dieselfahrverbot auf Basis des § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV kostenpflichtig beim Kreisverwaltungsreferat beantragt werden. Näheres dazu ist bitte nachfolgendem Link zu entnehmen. Eine Stadtratsbefassung mit den geplanten Dieselfahrverboten ist für die Vollversammlung am 26.10.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07741) geplant. Bis 01.04.2023 ist als Nachweis das Antragsformular für eine Einzelausnahme ausreichend.

Link: <https://stadt.muenchen.de/service/info/hauptabteilung-ii-fahrzeugzulassungs-und-fahrerlaubnisbehoerde/1082937/>

5. Was ist Lieferverkehr?

Unter Lieferverkehr ist der geschäftsmäßige Transport von Waren zu verstehen, wenn diese zu Gewerbetreibenden oder Kunden geliefert werden. Zum Lieferverkehr zählen auch Fahrten von Handwerkern sowie Baufahrzeuge, die als Werkstattwagen oder zum Transport von Werkzeugen oder Material eingesetzt werden und unbedingt vor Ort sein müssen. Eine Ausnahmegenehmigung ist hier im Einzelfall aufgrund der Beschilderung bis 31.03.2024 nicht erforderlich. Handwerker mit einem Münchner Handwerkerparkausweis dürfen auch über den 31.03.2024 hinaus in die vorgesehene erweiterte Umweltzone einfahren. Handwerker ohne einen über den 31.03.2024 hinaus gültigen Handwerkerparkausweis müssen eine Einzelausnahmegenehmigung beantragen.

6. Wer zählt zu den Anwohner*innen?

Zu den Anwohner*innen, die per vorgesehener Beschilderung vom geplanten Diesel-Fahrverbot in Stufe 1 und Stufe 2 (bis 31.03.2024) vom Dieselfahrverbot ausgenommen werden sollen, zählen alle Bürger*innen die innerhalb der Umweltzone wohnhaft gemeldet sind und auf dessen/deren Namen ein KFZ zugelassen ist. Bis zum 31.03.2024 dürfen Anwohner*innen auch mit, vom vorgesehenen Diesel-Fahrverbot betroffenen Fahrzeugen noch in die erweiterte Umweltzone (bestehende Umweltzone plus Mittlerer Ring) einfahren.

7. Wo steht die Abgasnorm meines Dieselfahrzeugs?

Die Kraftstoffart, mit dem ihr Fahrzeug betrieben wird, sowie die Abgasnorm Ihres Fahrzeuges ist aus der Zulassungsbescheinigung Teil 1 gemäß folgendem Muster zu entnehmen.

Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein)		22.07.2008	0603	ACY001745	02	01	0077/04000	183
M1		AF		04206-04302		--1759		
9		VOLKSWAGEN, VW		1565-1592		--01470		
IKP		AFBLSX0		148		00075		002000
GOLF PLUS		VOLKSWAGEN-VW		01080		00970		002000
PZ.Z.PERS.BEF.B. 8 SPL.		MEHRZWECKFAHRZEUG		01080		00970		-
70/220 (EWG+2006/96B/EG)		EURO 4		77		03000		72
DIESEL		195/65 R15 91T		01400		0730		005
0002		0462		01896		BLAU		5
						e1*2001/116*0304*13		24.04.2008
						K		VZ857850

Bildunterschrift: Zulassungsbescheinigung Teil I („Fahrzeugschein“) für Fahrzeuge mit Zulassung ab 2005

8. Kann ich mein Fahrzeug nachrüsten lassen?

Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 und Euro 5, die über ein sog. Stickoxid-Minderungs-systeme mit hoher Minderungsleistung zu Einhaltung eines Emissionswertes von weniger als 270 Milligramm Stickoxid je Kilometer Fahrt verfügen, sind gemäß § 47 Absatz 4a Satz 2 Nummer 2 BImSchG von Verkehrsverboten ausgenommen. Zur Beantwortung der Frage, ob für ihr Fahrzeug ein Stickoxid-Minderungs-systeme mit hoher Minderungsleistung zugelassen ist, wenden Sie sich bitte an das Kraftfahrzeugbundesamt (KBA) unter folgendem Link:

https://www.kba.de/DE/Themen/Typgenehmigung/Auskuenfte_TGV/ABE_NOX_Minderungs-systeme/ABE_NOx_node.html

9. Ich bin Anwohner*in innerhalb der Umweltzone, muss ich mein Diesel-Fahrzeug Euro5/V und schlechter verkaufen?

In Stufe 1 (ab 01.02.2023 bis 31.09.2023) und in Stufe 2 (ab 1.10.2023 bis 31.03.2024) des geplanten Diesel-Fahrverbotes sind Anwohner*innen generell noch vom Diesel-Fahrverbot ausgenommen. Zu den Anwohner*innen zählen alle Bürger*innen, die innerhalb der Umweltzone wohnhaft gemeldet sind und auf dessen/deren Namen ein KFZ zugelassen ist. Bis zum 31.03.2024 dürfen somit alle Anwohner*innen auch mit, vom vorgesehenen Diesel-Fahrverbot betroffenen Fahrzeugen noch in die erweiterte Umweltzone (bestehende Umweltzone plus Mittlerer Ring) einfahren.

Ab Stufe 3 (ab 01.04.2024) darf ein Fahrzeug der Schadstoffklassen Euro5/V und schlechter generell nicht mehr innerhalb der um den Mittleren Ring erweiterten Umweltzone betrieben werden. Fahrten innerhalb der erweiterten Umweltzone sind dann nur noch erlaubt, wenn Sie z.B. aufgrund sozialer Aspekte über eine gültige Ausnahmegenehmigung verfügen (Details hierzu siehe Frage 2 und 3). Das KFZ kann weiterhin außerhalb der um den Mittleren Ring erweiterten Umweltzone ohne Einschränkungen verwendet werden. Ein Verkauf des Fahrzeuges ist damit selbst ab Inkrafttreten der 3. Stufe des geplanten Diesel-Fahrverbotes nicht zwingend erforderlich.

10. Ich bin Pendler*in und besitze ein Diesel-Fahrzeug Euro 5/V oder schlechter, wie komme ich an meinen Arbeitsplatz?

Sobald Ihr Fahrzeug vom Diesel-Fahrverbot betroffen ist (Diesel-Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 4/IV und schlechter 01.02.2023 in Stufe 1 bzw. Diesel-Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 5/V und schlechter ab 1.10.2023 in Stufe 2) und Sie über keine gültige Ausnahmegenehmigung verfügen (siehe hierzu Frage 2), stehen Ihnen die folgenden Alternativen des Umweltverbundes zur Verfügung) (siehe hierzu Frage 11).

11. Auf welche alternativen Verkehrsmittel kann ich im Falle einer Betroffenheit durch das geplante Diesel-Fahrverbot ausweichen?

Nicht nur im Falle einer Betroffenheit vom geplanten Diesel-Fahrverbot lohnt es sich die folgenden Angebote des Umweltverbundes in München einschließlich Münchner Umland zu prüfen:

Als größtes Nahverkehrsunternehmen in München bringt Sie die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) mit U-Bahn, Bus und Tram sowie neueren Mobilitätsformen und Sharingangeboten wie MVG Rad, E-Scootern und CarSharing verlässlich in München zu Ihrem Ziel. Mit der S-Bahn München gelangen Sie aus der Stadt ins Münchner Umland und umgekehrt auch aus dem Umland in die Stadt. Ergänzt wird dieses Angebot durch die Services im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV)

durch die regionalen Bahn- und Buslinien sowie ergänzende kombinierte Mobilitätsangebote wie Park&Ride, Bike&Ride, ScooterSharing und viele mehr. Mit dem Fahrrad erreicht man zudem die meisten Ziele in München schnell und emissionsfrei. Übersichtlich ist im Radlstadtplan München zudem das kontinuierlich im Ausbau befindliche Radwegenetz in München dargestellt.

Auf www.muenchenunterwegs.de finden Sie darüber hinaus stets die neuesten Informationen rund um das Thema Mobilität, etwa auch zu neuen Angeboten.

Weitere Links:

MVG: <https://www.mvg.de/>
S-Bahnen + MVV-Tarif: <https://www.mvv-muenchen.de/>
Radlstadtplan: <https://www.muenchen.de/verkehr/fahrrad/radlplan.html>

12. Welche Auswirkung hat die Erweiterung der Umweltzone für mit Benzin, Gas, Wasserstoff oder elektrisch betriebene Fahrzeuge?

Durch die Ausweitung der Umweltzone auf den Mittleren Ring, wird in Zukunft die Voraussetzung einer grünen Plakette auch für alle weiteren Antriebsarten auf dem Mittleren Ring gelten. Darüber hinaus ist mit keiner Einschränkung für Benzin, Gas, Wasserstoff oder elektrisch betriebenen Fahrzeugen durch das geplante Diesel-Fahrverbot zu rechnen.

13. Warum werden die verschiedenen Varianten eines Diesel-Fahrverbotes in Erwägung gezogen?

Eine flächendeckende Einhaltung des Jahresmittelgrenzwertes für Stickstoffdioxid kann derzeit noch nicht im gesamten Stadtgebiet erreicht werden (aktuelle Schadstoffbelastung in

München siehe Frage 14). Insbesondere an vier Straßenabschnitten am Mittleren Ring ist eine Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitung festzustellen. Diese vier Straßenabschnitte befinden sich an der Landshuter Allee auf Höhe der Lufthygienisches Überwachungssystem Bayern (LÜB)-Station sowie nördlich des Landshuter Allee Tunnels, am Leuchtenberg Ring und an der Tegernseer Landstraße.

Um eine schnellstmögliche Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes erreichen zu können, müssen schwerwiegende Maßnahmen wie ein Diesel-Fahrverbot ergriffen werden. Varianten des Diesel-Fahrverbotes ergeben sich aus einem gestuften Vorgehen mit unterschiedlich weitreichenden Einschränkungen. Nach jeder in Kraft gesetzten Stufe erfolgt eine Evaluierung hinsichtlich der erzielten lufthygienischen Verbesserung. In Abhängigkeit der Evaluationsergebnisse, wird über die Aktivierung der nächsten Stufe entschieden.

14. Wie hoch ist die Schadstoffbelastung in München? Welche Straßenabschnitte überschreiten den Jahresmittelgrenzwert?

Zwei Luftschadstoffe stehen im Fokus der Luftreinhalteplanung der letzten Jahre, Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}).

Während die relevanten lufthygienischen Grenzwerte für Feinstaub seit 2012 (PM₁₀) bzw. seit in Krafttreten im Jahr 2015 (PM_{2,5}) im Stadtgebiet eingehalten werden, kann der bei 40 µg/m³ liegenden Jahresmittelgrenzwertes für Stickstoffdioxid noch nicht im gesamten Stadtgebiet eingehalten werden.

Die Straßenabschnitte mit Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitung liegen alle am verkehrlich stark belasteten Mittleren Ring, wie die Auflistung der an den folgenden Messpunkten ermittelten Jahresmittelmesswerte 2021 zeigt:

▪ LÜB-Station Landshuter Allee (LfU):	51 µg/m ³
▪ Landshuter Allee 99/101 (LfU-Passivsammler):	45 µg/m ³
▪ Trappentreustraße 4 (LfU-Passivsammler):	41 µg/m ³
▪ Tegernseer Landstraße 150 (LHM-Passivsammler):	43 µg/m ³

Eine Aktualisierung der Stickstoffdioxid-Immissionsprognose der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplan Münchens hat darüber hinaus eine Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes für Stickstoffdioxid am Leuchtenbergring für das Prognosejahr 2022 prognostiziert.

Links zu den aktuellen Messergebnissen:

LHM: www.muenchen.de/messergebnisse

LfU: www.lfu.bayern.de/luft/immissionsmessungen/lufthygienische_berichte/index.htm

15. Warum wurde die Umweltzone auf den Mittleren Ring erweitert?

Wie in Frage 14 dargelegt, liegen alle Straßenabschnitte mit gemessener Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitung im Jahr 2021 am Mittleren Ring. Eine aktuell vorliegende Stickstoffdioxid-Immissionsprognose mit Wirkungsanalyse aus dem Jahr 2022 hat zudem ergeben, dass es für eine maßgebliche Verringerung der Stickstoffdioxid-Belastung und damit der Einhaltung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwertes auf den betroffenen Abschnitten des Mittleren Rings auch Maßnahmen bedarf, die direkt Einfluss auf die Fahrzeugflotte (Reduzierung des Anteils der Diesel-Fahrzeuge Euro 5/V und schlechter) auf dem Mittleren Ring nehmen. Daher wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Lufthygiene auf den Bereich des Mittleren Rings erweitert. Die zugrundeliegenden Untersuchungen werden im Rahmen der vorgesehen 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans veröffentlicht.

16. Warum ist auf der Landshuter Allee eine zusätzliche Busspur notwendig?

Die lokale Maßnahme der Einrichtung einer Busspur ist notwendig, um auch an der Landshuter Allee auf Höhe der LÜB-Station die sichere Einhaltung des Grenzwerts zu gewährleisten. Die Einführung einer erweiterten Umweltzone auf den Mittleren Ring sowie die Einführung eines Diesel-Fahrverbots für Diesel Euro 5/V und schlechter führt gemäß vorliegenden Untersuchungen nicht zu einer sicheren Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes an der Landshuter Allee auf Höhe der LÜB-Station.

Somit ist das zonale Diesel-Fahrverbot für Diesel Euro 5/V und schlechter in Kombination mit einer Busspur in Fahrtrichtung Süden auf der Auffahrt auf den Mittleren Ring zwischen Nymphenburger Straße und Hirschbergstraße die einzige Maßnahme, die zur schnellstmöglichen Zielerreichung, nämlich einer sicheren Einhaltung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwertes, bei gleichzeitiger Minimierung von Folgewirkungen führt. Die Busspur wird durch Umwidmung der rechten Fahrspur des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten des ÖPNV in Fahrtrichtung Süden auf der Auffahrt auf den Mittleren Ring zwischen Nymphenburger Straße und Hirschbergstraße umgesetzt.

17. Ist im Rahmen eines geplanten Diesel-Fahrverbotes auf möglichen Ausweichrouten mit einer Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitung zu rechnen?

Durch den Erlass von Verkehrsverboten für dieselbetriebene Kraftfahrzeuge auf dem Mittleren Ring ist mit Verlagerung bzw. Ausweichverkehren in das umliegende Straßennetz zu rechnen. Das diskutierte zonale Diesel-Fahrverbot für Diesel Euro 5/V und schlechter weist gemäß vorliegenden verkehrstechnischen Untersuchungen eine deutliche Abnahme der Verkehrsbelastung innerhalb sowie unmittelbar auf dem Mittleren Ring auf. Die durch ein zonales Diesel-Fahrverbot ggf. ausgelösten Mehrverkehre sind gemäß der verkehrstechnischen Untersuchung primär auf den Hauptverkehrsachsen von Nord über West nach Süden außerhalb des Mittleren Rings zu erwarten.

Begleitende lufthygienische Immissionsprognosen zeigen, dass durch ein zonales Diesel-Fahrverbot für Diesel Euro 5/V und schlechter keine neuen Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen auf den möglichen Ausweichrouten zu erwarten sind.

18. Hätte man die Einhaltung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwertes auch durch andere Maßnahmen erzielen können?

Im Vorfeld der Untersuchung von weiteren Maßnahmen zur Einhaltung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwertes, wurde eine umfangreiche Recherche über zusätzliche kurzfristig wirksame Maßnahmenoptionen durchgeführt, u.a. in Handlungsempfehlungen zur Luftreinhaltung in Städten, in Green City Masterplänen von vergleichbaren Städten mit mehr als 500.000 Einwohner*innen und in der Datenbank MARLIS (Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft in Bezug auf Immissionen an Straßen).

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die bisherigen Fortschreibungen des Luftreinhalteplans, insbesondere die 7. Fortschreibung mit 115 Maßnahmen bereits ein sehr breites Maßnahmenpektrum abdecken. Die Recherche möglicher weiterer Maßnahmen zur Einhaltung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes ergab, dass über die bereits ergriffenen

Maßnahmen hinaus nur restriktive Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr weitere Lösungsansätze für München bieten.

Im Rahmen von vorbereitenden Arbeiten für die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurden 13 restriktive Minderungsmaßnahmen untersucht. Neben einer Vielzahl von unterschiedlich restriktiven, räumlich und zeitlichen Varianten von Diesel-Fahrverboten wurden auch sogenannte Zuflussdosierungen des motorisierten individual Verkehrs untersucht.

Als Ergebnis eines Abwägungsprozesses unter Einbeziehung

- der lufthygienischen Wirkungen an den vier Stickstoffdioxid-Hotspots,
- der Verkehrsverlagerungen,
- der aus den Verkehrsverlagerungen resultierenden Folgewirkungen hinsichtlich neuer Stickstoffdioxid-Hotspots, zusätzlicher Lärmbelastung und Auswirkungen auf die ÖPNV-Betriebsqualität,
- des Personalaufwands und der Kosten sowie
- des Grades der Betroffenheit

ist ein zonales Diesel-Fahrverbot die einzige Maßnahme, die zur schnellstmöglichen Zielerreichung, nämlich einer sicheren Einhaltung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwertes im Stadtgebiet München bei gleichzeitiger Minimierung von Folgewirkungen führt.

19. Welche Wirkung erzielten die bisherigen Maßnahmen?

Mit dem Luftreinhalteplan und seinen bisherigen sieben Fortschreibungen wurden bereits Anstrengungen zur Verbesserung der Luftqualität unternommen. Diese Luftreinhaltepläne umfassen zahlreiche Maßnahmen aus verschiedenen Themenfeldern – vom Ausbau bzw. Optimierung des ÖPNV, Förderung der Elektromobilität, bis zu Verkehrsbeschränkungen wie das Lkw-Durchfahrtsverbot bzw. die Umweltzone. Die Maßnahmen des im September 2004 aufgestellten Luftreinhalteplans und dessen sieben Fortschreibungen gelten weiterhin und befinden sich in kontinuierlicher Umsetzung bzw. konnten inzwischen abgeschlossen werden.

Die 115 Maßnahmen der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplan Münchens decken ein breites Maßnahmenspektrum ab, das auf eine Förderung des ÖPNV, des Radverkehrs und des Fußverkehrs, eine Verhaltensbeeinflussung der Verkehrsteilnehmer im Sinne eines Umstieges vom MIV auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie auf eine Verkehrsminderung durch Sharing und Pooling von Fahrzeugen bzw. Fahrten abzielt.

Die Maßnahmen des Luftreinhalteplans und dessen sieben Fortschreibungen sowie insbesondere die Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte, haben in den letzten Jahren bereits eine Reduzierung der Immissionssituation in München erwirkt.

Tabelle 1: Feinstaub (PM10) Jahresmittelwerte in µg/m³

LÜB-Station	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Allach	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Johanneskirchen	22	21	16	18	16	16	14	16	14	14	13	13
Landshuter Allee	38	36	29	31	27	27	25	26	25	24	22	22
Lothstraße	24	22	18	20	18	18	17	18	18	15	14	13
Stachus	32	31	26	26	23	24	22	26	22	19	18	18

Tabelle 2: Stickstoffdioxid (NO₂) Jahresmittelwerte in µg/m³

LÜB-Station	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Allach	-	-	-	-	25	26	26	25	24	21	19	18
Johanneskirchen	28	23	22	22	22	23	22	21	20	19	17	15
Landshuter Allee	99	85	81	81	83	84	80	78	66	63	54	51
Lothstraße	35	33	31	31	31	33	33	32	27	27	23	21
Stachus	74	76	60	64	62	64	56	53	48	42	33	30

20. Warum ist es voraussichtlich notwendig, ab 2024 die Befreiung von Anwohner*innen und Lieferverkehr aufzuheben und die Ausnahmen zu reduzieren?

Im Rahmen der (vorgesehenen) 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans ist die Einführung eines zonalen Fahrverbotes mittels eines dreistufigen Planes vorgesehen. Der Stufenplan wird von einem Monitoring der verkehrlichen und lufthygienischen Auswirkungen begleitet.

Gemäß der Wirkungsprognose des zonalen Fahrverbots für Diesel-KFZ mit der Schadstoffklasse Euro 5/V und schlechter ist eine Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes nur mit einer strengen Ausnahmeregelung möglich, die mit Umsetzung des Stufenplans schrittweise eingeführt wird. Die letzte Stufe 3 mit den größten restriktiven Maßnahmen, sieht demnach auch die Aufhebung der Befreiung des Diesel-Fahrverbotes für Anwohner*innen und Lieferverkehre vor.

Sollte im Rahmen des Monitoring Prozesses jedoch eine frühzeitige Grenzwerteinhaltung festgestellt werden, so kann von der Umsetzung der nächsten Stufe des Stufenplanes abgesehen werden (siehe Frage 21).

21. Was passiert bei frühzeitiger Einhaltung des Grenzwertes?

Sollte entgegen der Wirkungsprognose eine frühzeitige Einhaltung des Stickstoffdioxid-Jahresgrenzwertes an den verbleibenden vier Hotspots im Monitoring-Zeitraum der Stufe 1 bzw. Stufe 2 erzielt werden, ist eine Beibehaltung der Maßnahmenstufe 1 bzw. Maßnahmenstufe 2 und ein Verzicht auf die nächste restriktivere Maßnahmenstufe zu prüfen. Diese Prüfung erfolgt durch eine unabhängige fachgutachterliche Prognose.

22. Welche zusätzlichen Maßnahmen zum geplanten Diesel-Fahrverbot zur Stickstoffdioxid-Einsparung trifft die Stadt?

Im Rahmen der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans werden als weitere Maßnahmen jeweils die Durchführung der folgenden Machbarkeitsstudien aufgenommen:

- HOV Lanes und Umweltverbundspuren (Maßnahme LRP8-2)
- Bepreisung des motorisierten Individualverkehrs (Maßnahme LRP8-3)
- Optimierung Verkehrsfluss durch Geschwindigkeitsanpassung (Maßnahme LRP8-4)

Weitere bereits bestehende Maßnahmen der Landeshauptstadt München haben ebenfalls ein mittel- bis langfristiges Potenzial zur Verbesserung der Luftqualität. Exemplarisch seien folgende genannt:

- Ausbau der E-Busflotte, insbesondere Einsatz von E-Bussen auf den Linien entlang der Landshuter Allee
- Weiterführung der Planungen zur autoarmen Altstadt
- die Beschlüsse zum Radentscheid, insbesondere zum 3. und 4. Maßnahmenbündel vom 18.12.2019,
- der Nahverkehrsplan 2021 mit einer Investitionssumme von 1 Milliarde Euro in den kommenden fünf Jahren für eine U-Bahnverlängerung und vier Tramneubauten und -verlängerungen sowie Machbarkeitsstudien für eine weitere U-Bahnlinie und acht neue Tramlinien und
- die Mobilitätsstrategie 2035, die unter dem Leitindikator der Flächeneffizienz steht und das Ziel hat, dass bis zum Jahr 2025 mindestens 80 % des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet abgasfrei oder mit dem ÖPNV zurückgelegt werden,
- Laufendes Forschungs-Projekt des bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) REINELUFFT.

Link zur Projekthomepage: <https://www.bayceer.uni-bayreuth.de/reinelufft/>

23. Wie wird das Diesel-Fahrverbot kontrolliert?

- Im fließenden Verkehr durch die Polizei
Stichprobenkontrollen an Aktionstage wie bisher – häufigere Durchführung
- Im ruhenden Verkehr durch die kommunale Verkehrsüberwachung_
- stichprobenmäßige Prüfung an Aktionstagen
- Prüfung bei Erteilung der Anwohner-Parklizenzen

Das Fahrverbot wird im Rahmen der üblichen Verkehrskontrollen im fließenden Verkehr durch die Polizei vorgenommen. Ergänzend dazu wird die kommunale Verkehrsüberwachung bei Kontrollen des ruhenden Verkehrs die Vorgaben der erweiterten Umweltzone prüfen.

Für die Kontrollen sind Aktionstage bzw. Aktionswochen vorgesehen, bei denen gezielt in Hinblick auf die Zufahrtberechtigung in die Umweltzone kontrolliert wird.

Darüber hinaus wird im Zusammenhang mit der Vergabe von Anwohner-Parklizenzen die Schadstoffklassen geprüft werden.

24. Was passiert bei Verstößen gegen das Diesel-Fahrverbot?

Der Verstoß gegen das zonale Diesel-Fahrverbot wird nach dem derzeit gültigen Bußgeldkatalog mit einem Bußgeld von 100 Euro geahndet. Rechtsgrundlage ist das Bundesimmissionsschutzgesetz. Zuzüglich Gebühren und Auslagen erwarten den

Verkehrsteilnehmer bei Missachtung der Vorschrift Kosten in Höhe von 128,50 Euro. Es gibt keinen Punkteeintrag im Fahrerlaubnisregister.

25. Woher kommen die gültigen Grenzwerte für Stickstoffdioxid?

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt hat die Europäische Union mit der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa vom 21.05.2008 für verschiedene Luftschadstoffe verbindliche Grenzwerte sowie Zielwerte festgelegt, um zu gewährleisten, dass die Verschmutzung auf ein Maß reduziert wird, bei dem schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt möglichst gering sind. In Deutschland ist die Richtlinie durch das 8. Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie durch die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) umgesetzt worden. In der 39. BImSchV sind alle Grenz- und Zielwerte für Luftschadstoffe festgelegt, die von den Ländern und Kommunen eingehalten werden müssen. Zudem enthält sie Vorgaben zur Ermittlung der Schadstoffbelastung.

26. Sind weitere Beschränkungen oder die Senkung der Grenzwerte absehbar?

Die EU-Kommission hat im Rahmen des Green-Deals angekündigt die o.g. EU-Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) stärker an die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) von September 2021 anzugleichen. Die Veröffentlichung des Gesetzesentwurfs für die neue EU-Luftqualitätsrichtlinie ist für das 4. Quartal 2022 geplant. Die Empfehlungen der WHO zur Luftqualität (Air Quality Guidelines - AQG) sind sehr ambitioniert und erfordern ambitionierte Maßnahmen in allen Sektoren (z.B. Verkehr, Energie, Industrie, Landwirtschaft, Wohnen) und auf allen Ebenen (International, national, lokal). Die neuen WHO-Leitlinien empfehlen u.a. eine mittlere jährliche Stickstoffdioxid-Konzentration von höchstens $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, eine mittlere jährliche Feinstaub $\text{PM}_{2,5}$ -Konzentration von höchstens $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und eine mittlere jährliche Feinstaub PM_{10} -Konzentration von höchstens $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Wie die WHO-Empfehlungen bei der Überarbeitung der EU-Luftqualitätsrichtlinie von der EU-Kommission berücksichtigt werden und welche neuen Werte dort unionsrechtlich festgesetzt werden, steht zum heutigen Zeitpunkt noch nicht fest. Sicher ist, dass die aktuell in der 39. BImSchV festgesetzten Grenzwerte in näherer Zukunft verschärft werden, sodass Grenzwertüberschreitungen wieder an einer Vielzahl von Standorten im gesamten Stadtgebiet auftreten könnten. Unter dieser Prämisse müssen bereits frühzeitig Handlungsmöglichkeiten untersucht und umsetzbare Konzepte erarbeitet werden. Aus diesem Grund werden im Rahmen der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans bereits entsprechende Machbarkeitsstudien in die Wege geleitet und sind Bestandteil der aktuellen Fortschreibung des Luftreinhalteplans.