

# 8716.50\_2-6-13-58 (190103 AW mit Remonstration an RPin\_BL5)

Eingangsdokument

## Metadaten

### Link auf Objekt

Dokumentenkennzeichen [Bearbeitungsstatus / Status]

8716.50 2-6-13-58 [z.A. verfügt / Abgeschlossen]

### Inhalte

Name

WG: Luftreinhalteplanung München; Prüfauftrag für drei sog. erweiterte streckenbezogene Fahrverbote ; Entwurf einer 7. Fortschreibung

### Datum

03.01.2019

### Fremdes Geschäftszeichen

-

### Betreff

5\_Wichtige Schreiben

5\_Entwurf 7. Fortschreibung Ende 2018

### Adressaten

Adressaten Information

Luftreinhalteplanung (Reg OB)

Versandinformation

Versandart: E-Mail


Briefdatum: 03.01.2019

### Hinweise

-

### Unterschriften

z.A.

 ROB, SG 50 am 10.12.2019 08:30:02

### Manuelle Unterschriften

Keine Einträge

**Von:** Luftreinhalteplanung (Reg OB) [REDACTED]@reg-ob.bayern.de>  
**An:** [REDACTED] (Reg OB) [REDACTED]@reg-ob.bayern.de>  
**Gesendet am:** 03.01.2019 06:48:02  
**Betreff:** WG: Luftreinhalteplanung München; Prüfauftrag für drei sog. erweiterte streckenbezogene Fahrverbote ; Entwurf einer 7. Fortschreibung

Bitte um Rücksprache

Antwortentwurf bereits im Fupostfa

---

**Von:** [REDACTED]  
**Gesendet:** Donnerstag, 3. Januar 2019 00:48  
**An:** Regierungspräsidentin (Reg OB)  
**Cc:** Regierungsvizepräsident (Reg OB); [REDACTED] (Reg OB); [REDACTED] (Reg OB); Luftreinhalteplanung (Reg OB); [REDACTED] (Reg OB); [REDACTED] (Reg OB)  
**Betreff:** Fwd: Luftreinhalteplanung München; Prüfauftrag für drei sog. erweiterte streckenbezogene Fahrverbote ; Entwurf einer 7. Fortschreibung

Sehr geehrte Frau Els,

mit Schreiben vom 28.12.2018 und 31.12.2018 äußern Sie sich zu unserer am 28.12.2018 übermittelten Darstellung sog. erweiterter streckenbezogener Fahrverbote und zur Vorlage des Entwurfs einer 7. Fortschreibung vom 14.12.2018.

Zu Ihren **Nachfragen vom 28.12.2018** lässt sich Folgendes sagen:

In dem von Ihnen angesprochenen Schreiben vom 20.12.2018 gibt uns das StMUV drei „Überlegungen“ an die Hand:

- Eine an den Messstationen von LfU und Landeshauptstadt ablesbare aktuelle Tendenz zu rückläufigen Belastungswerten
- Den Hinweis auf die geplante Novelle des BImSchG zur regelmäßigen Unverhältnismäßigkeit von Fahrverboten bei einer Überschreitung des Grenzwertes um bis zu 25%
- Eine grundsätzliche Ablehnung von Fahrverboten außerhalb des Mittleren Rings „aufgrund der vorliegenden Messwerte; allenfalls kämen „zonal wirkende streckenbezogene Fahrverbote um die höchstbelasteten Punkte“ in Betracht.

Diese Gesichtspunkte und Einschätzungen sind uns als zuständiger Planungsbehörde bekannt.

- Grundlage unserer rein zeichnerischen Darstellung möglicher sog.

erweiterter streckenbezogener Fahrverbote war allein das GEVAS-Gutachten. Es wurde uns im November 2018 vom fachlich zuständigen LfU zur weiteren Verwendung übersandt. Allein dieses Gutachten enthält die für die Beurteilung streckenbezogener Fahrverbote zwingend erforderliche Berechnung der Auswirkungen des ausgelösten Ausweichverkehrs im umliegenden Straßennetz. Diese Daten waren Grundlage für den von mir so verstandenen Auftrag einer zeichnerischen Darstellung rechtlich zulässiger „zonal wirkender streckenbezogener Fahrverbote“. Noch aktuellere Berechnungen auf Basis noch aktuellerer Messergebnisse hat uns das zuständige LfU zu diesem Zweck nicht zukommen lassen.

Im Übrigen sei die Bemerkung gestattet, dass die inzwischen vom StMUV erhobene Forderung nach ständig aktuellsten Daten und (Prognose-) Berechnungen im Ergebnis die behördliche Untätigkeit perpetuiert, zumal dann, wenn entsprechende Aufträge gar nicht erst vergeben werden oder unerwünschte Ergebnisse wie aus dem Gutachten M 1 der 6. Fortschreibung unter Verschluss gehalten werden und damit bewusst veralten.

- Dass die von der Bundesregierung geplante Gesetzesnovelle in der konkreten Münchner Situation nicht zur Unverhältnismäßigkeit zonaler Fahrverbote führen kann, haben wir auf den Seiten 81ff unseres mit Schreiben vom 14.12.2018 zugeleiteten Planentwurfs im Einzelnen begründet. Der derzeit nach Ansicht der Landesadvokatur Bayern als Rechtsmeinung der Bundesregierung zu wertende Gesetzentwurf greift u.E. insbesondere deshalb nicht, weil
  - schon die Tatbestandsvoraussetzungen dieser Regelvermutung in Gebieten mit relevanten Überschreitungen  $> 50 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$  wie am Mittleren Ring nicht einschlägig bzw. entkräftet sind
  - die rechtfertigende Annahme der Bundesregierung, die Grenzwerte würden in den betroffenen Gebieten durch „weiche“ Maßnahmen schnellstmöglich im Sinne der EU-rechtlichen Vorgaben eingehalten, mangels ausreichender Wirksamkeit, Verbindlichkeit und Wirkungszeitpunkt in der Münchner Überschreitungssituation, ins. am Mittleren Ring, fachlich nicht für alle betroffenen Überschreitungsstrecken begründet ist.

Entsprechendes muss gelten, wenn ein streckenbezogenes Fahrverbot aus zwingenden rechtlichen Gründen – zur Vermeidung unzulässiger Belastungen durch Ausweichverkehr im umliegenden Straßennetz – zonal erweitert werden muss; diese rechtlich im Interesse der Wohnbevölkerung erzwungene räumliche Erweiterung ihrerseits mit (Un-) Verhältnismäßigkeitserwägungen im Ergebnis ohne Wirkung zu lassen, würde die rechtliche Ausgangsüberlegung konterkarieren, zu einer Umgehung des Verbots und damit zu einer unzulässigen Problemverschiebung zulasten Dritter führen.

- Gerade die Berechnungen des GEVAS-Gutachtens – wie schon diejenigen aus dem Gutachten M1 der 6. Fortschreibung – zeigen die hohe Ausweichbelastung im weiten Umfeld streckenbezogener Fahrverbote auf dem Mittleren Ring und damit die

rechtliche Unzulässigkeit, von Fahrverboten außerhalb des Mittleren Rings gänzlich abzusehen, wie dies dem StMUV offenbar vorschwebt; die bloße Hoffnung auf weiter rückläufige Belastungen reicht hierfür angesichts der rechtskräftigen Verurteilung des Freistaats nicht aus. In unserem Entwurf einer 7. Fortschreibung haben wir uns allerdings gerade noch befugt gesehen, Fahrverbote außerhalb des Mittleren Rings zeitlich versetzt zu verfügen, abhängig von dann vorliegenden aktuellen Messergebnissen und Prognosen.

Zu Ihrem Schreiben vom **31.12.2018** äußere ich mich wie folgt:

Dass es in Ihren Augen im Zusammenhang mit der vorgelegten Darstellung sog. erweiterter streckenbezogener Fahrverbote zu Missverständnissen gekommen ist, bedauere ich. In meiner Zuleitung hatte ich versucht darzulegen, dass es sich hierbei lediglich um eine bloße zeichnerische Darstellung ohne zugrundeliegende verkehrsplanerische Erwägungen handelte und handeln konnte. Ausgeführt hatte ich ferner, dass bestimmend für den gezeichneten räumlichen Umgriff allein die zwingende rechtliche Vorgabe war, durch ausgelösten Ausweichverkehr keine erstmalige oder höhere Grenzwertüberschreitung an anderer Stelle zu bewirken. Das Ergebnis war folgerichtig kein „Vorschlag“ des Bereichs 5, wie Sie schreiben, der Ihren Prüfauftrag verkannt hätte, sondern allein eine abgeleitete Zeichnung. Ob unsere zeichnerische Darstellung korrekt abgeleitet war, sollte im Übrigen der Bereich 2 im Rahmen der vorgesehenen Mitzeichnung klären.

Einzig Stellschraube, die – abgesehen von neuen Berechnungen – das von Ihnen angesprochene politisch gewollte Ergebnis allenfalls sehr kleinteiliger „Zonen“ ermöglichen würde, wäre ein Abweichen vom erwähnten rechtlichen Verbot einer Problemverschiebung. Aus den vorstehend genannten Gründen halte ich ein solches Abweichen zu Lasten bisher nicht oder nicht so stark betroffener Dritter für nicht zulässig. Wir haben diesen Ansatz, den ich jetzt aus Ihren Hinweisen herauslese, deshalb bewusst nicht verfolgt.

Aus diesem Grund sehe ich leider auch keine rechtliche Möglichkeit, Ihrer nunmehr schriftlich geäußerten Bitte, erneut für die drei untersuchten Straßenabschnitte „Fahrverbote mit einem Umgriff zu prüfen, der tatsächlich einem erweiterten Streckenbezug entspricht und nicht einem zonalen Fahrverbot gleichkommt“, nachzukommen. Im Übrigen würde sie – wenn ich Ihre Beispiele richtig verstehe – verkehrsplanerische Beurteilungen erfordern, für die der Bereich 5 keinen Sachverstand und keine hausinterne Zuständigkeit besitzt. Wir werden deshalb Ihren Auftrag zur zuständigen Erledigung an den Bereich 2 weiterleiten, der sich ausweichlich der letzten Stellungnahme des Sachgebiets 23.1 zu derartigen verkehrsplanerischen Bewertungen in der Lage sieht.

In Ihrem Schreiben bitten Sie zudem, den von uns am 14.12.2018 vorgelegten Entwurf einer 7. Fortschreibung des Münchner Luftreinhalteplanes weitreichend abzuändern; insbesondere solle von einer ggf. erforderlichen räumlichen Einbeziehung des Mittleren Rings in eine Fahrverbotszone abgesehen werden, ebenso wie von Fahrverboten außerhalb des Mittleren Rings.

Unserem Zuleitungsschreiben vom 14.12.2018 lässt sich entnehmen, dass wir unseren Entwurf für eine gerade noch den gesetzlichen und gerichtlichen Anforderungen entsprechende Lösung halten. Wie mit Ihnen und Herrn Vizepräsident besprochen, sehen wir uns deshalb zu den folgenden Hinweisen veranlasst:

Die Regierung von Oberbayern ist seit 01.09.2016 als zuständige Behörde für die rechtskonforme Durchführung der Luftreinhalteplanung verantwortlich.

Der Bereich 5 ist federführend für alle im Rahmen der Luftreinhalteplanung rechtlich und fachlich erforderliche Entscheidungen zuständig. Hier tragen die Beamten des Bereiches die persönliche Verantwortung. Greifen dienstliche Anordnungen in diesen Verantwortungsbereich ein und hat der Beamte Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit der Anordnungen, so hat er die beamtenrechtliche Pflicht, diese Bedenken vorzutragen.

Sowohl gegenüber dem Präsidium als auch gegenüber dem Umweltministerium hat der Bereich 5 in den vergangenen Jahren des Öfteren schriftlich und mündlich seine fachlichen und rechtlichen Vorstellungen zu einer den gesetzlichen und gerichtlichen Anforderungen gerecht werdenden Luftreinhalteplanung für München dargelegt, verstärkt seit Übernahme der erstinstanzlichen Zuständigkeit. Verbunden haben wir dies jeweils mit konkreten Vorschlägen für die gebotene 7. Fortschreibung des Münchner Luftreinhalteplanes, insbesondere für zeitlich, räumlich und sachlich gestaffelte Fahrverbote für Dieselfahrzeuge. Soweit sie sog. harte, d.h. wirksame Maßnahmen enthielten, wurden diese Vorschläge jeweils nicht gebilligt.

Auf die Rechtswidrigkeit der so angewiesenen Untätigkeit der Regierung von Oberbayern haben wir vor dem Hintergrund der sich ständig verschärfenden bayerischen und bundesweiten Rechtsprechung, insbesondere vor dem Hintergrund der rechtskräftigen Verurteilung des Freistaates Bayern und des laufenden Zwangsvollstreckungsverfahrens, wiederholt hingewiesen. Von einer förmlichen Remonstration im Sinne von § 36 II BeamStG haben wir und habe ich in diesem Zusammenhang bisher abgesehen. Mit Blick auf die Ausführungen des BayVGH in seinem Vorlageschluss an den EuGH vom 09.11.2018 sehe ich mich nunmehr leider zu einem solchen Schritt im Interesse meiner Mitarbeiter und im eigenen Interesse gezwungen. Ich hoffe, Sie können hierfür Verständnis aufbringen.

Mit Schreiben vom 31.10.2018 - gerichtet an mich persönlich – hat das StMUV gebeten, unter Beachtung verschiedener Maßgaben „eine ergebnisoffene Prüfung der streckenbezogenen Verkehrsverbote auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München“ durchzuführen. Ferner hat es ausgeführt: „Gegebenenfalls sollen, soweit streckenbezogene Verkehrsverbote ausscheiden sollten, auch Aussagen zu zonalen Fahrverboten im Rahmen der geltenden Umweltzone mit oder ohne Mittlerer Ring getroffen werden.“ Diesem Auftrag sind wir gewissenhaft auf der Basis der uns zur Verfügung gestellten aktuellen Messdaten und Rechenergebnisse, der jüngsten Rechtsprechung sowie der aufgrund der rechtskräftigen Verurteilung des Freistaates nur noch eingeschränkt bestehenden Handlungsspielräume nachgekommen. Wir halten danach im Ergebnis ein zonales Fahrverbot ab dem 01.09.2019 im Gebiet der derzeitigen Umweltzone und auf dem Mittleren Ring für Dieselfahrzeuge < Euro 6 für unerlässlich und verhältnismäßig, das möglicherweise ein Jahr später durch einzelne streckenbezogene Fahrverbote im restlichen Stadtgebiet ergänzt werden muss.

Das vorgesehene Antwortschreiben an das StMUV mit dem Ergebnis unserer Prüfung haben wir dem Präsidium am 14.12.2018 zur Billigung vorgelegt. Ausweislich Ihres Schreibens vom 31.12.2018 sehen Sie sich nicht in der Lage, unseren Erwägungen beizutreten und bitten in wesentlichen Aspekten um eine Abänderung unseres Entwurfs. Die Einleitung einer sofortigen Öffentlichkeitsbeteiligung auf der Basis unseres Planentwurfs ist nicht vorgesehen.

Bei allem Respekt, den ich für Ihre Erwägungen habe, halte ich dieses Vorgehen für nicht rechtmäßig.

Maßgebend für unsere Haltung sind zusammengefasst die folgenden Gesichtspunkte:

- (Europa- und bundes-) rechtswidrig ist nach den rechtskräftigen, im Vollstreckungsverfahren konkretisierten Vorgaben der bayerischen Gerichte der derzeitige Stand der Münchner Luftreinhalteplanung, in der nicht alle schnellstmöglichen, wirksamen und in der Umsetzungsbefugnis des Freistaates liegenden Maßnahmen ergriffen werden, mit denen die Grenzwerte im gesamten Stadtgebiet eingehalten werden können; die grundsätzliche Verhältnismäßigkeit der in der Münchner Überschreitungssituation allein wirksamen Fahrverbote für das Jahr 2019 haben das BVerwG und der BayVGh rechtskräftig festgestellt, ein Umsetzungsspielraum besteht allenfalls noch in der Einzel-Ausgestaltung
- Das BVerwG fasst in seinem Urteil vom 27.02.2018, Az. 7 C 30.17, zur Stuttgarter Umweltzone diese Rechtslage in der Rd. 35 wie folgt zusammen:  
  
„Auf der Grundlage dieser Rechtsprechung verstößt jedenfalls eine Luftreinhalteplanung gegen Art. 23 Abs. 1 Unterabs. 2 der Richtlinie 2008/50/EG, die die derzeit am besten geeigneten Luftreinhaltemaßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der überschrittenen Grenzwerte nicht ergreift, sondern das Wirksamwerden dieser Maßnahmen vor dem 1. Januar 2020 ausschließt und sie zudem von Bedingungen abhängig macht, deren Eintritt ungewiss ist und vom Plangeber nicht selbst herbeigeführt werden können.“
- Dass die von der Bundesregierung geplante Gesetzesnovelle in der konkreten Münchner Situation an dieser grundsätzlichen Rechtslage nichts ändert, haben wir auf den Seiten 81ff unseres mit Schreiben vom 14.12.2018 zugeleiteten Planentwurfs im Einzelnen und vorstehend ergänzend begründet.
- Mit verbindlicher Außenwirkung umsetzbare mildere Mittel als Fahrverbote sind für München leider nicht gegeben
- Rechtswidrig ist vor diesem Hintergrund m.E. eine Weisung, die die rechtskräftige Verurteilung des Freistaates außer Acht lässt und die Beendigung des derzeitigen rechtswidrigen Zustands der Luftreinhalteplanung zeitlich (noch) weiter nach hinten verschiebt und/oder nicht die gebotene inhaltliche Gesamtbewältigung der Thematik ermöglicht. Sollte der Freistaat Bayern der Auffassung sein, dass nachträglich, d.h. nach dem Urteil des VG München vom 09.10.2012, Tatsachen eingetreten sind, die das Urteil unrichtig machen, müsste – so mit der Deutschen Umwelthilfe keine

Verständigung möglich ist – der Weg der Vollstreckungsabwehrklage beschritten werden; die bloße Negierung des Urteils ist nicht zulässig.

- Das wohl gewünschte Absehen von verbindlichen Maßnahmen auf dem Mittleren Ring und außerhalb des Mittleren Rings sowie der räumlich beschränkte Prüfauftrag vom 21.12.2018, der in einer zufälligen Datenlage begründet ist, mit dem in Ihrem Schreiben vom 31.12.2018 erläuterten Umfang allenfalls sehr kleinteiliger „Zonen“ bewirken nicht die zwingend gebotene schnellstmögliche Problembewältigung für das gesamte Stadtgebiet, vor allem nicht für den Bereich der größten Überschreitungen, den Mittleren Ring. Zusammen mit der damit verbundenen Entscheidung, den von uns mit Schreiben vom 14.12.2018 zugeleiteten Entwurf einer 7. Fortschreibung nicht in die seit langem überfällige Öffentlichkeitsbeteiligung zu geben, verzögert sich damit die uns im Vollstreckungsverfahren auferlegte Gesamtlösung zum wiederholten Male auf unbestimmte Zeit.
- Eine derartige Weisung, die uns eine inhaltlich (räumlich und sachlich) unzureichende Lösung vorgibt, die nur einen Teilaspekt der Problematik betrifft, und damit gleichzeitig die – ursprünglich mit UMS vom 31.10.2018 erbetene – umfassende Bewältigung der Überschreitungssituation im gesamten Stadtgebiet durch „ergebnisoffene Prüfung“ streckenbezogener Fahrverbote und ggf. „Aussagen zu zonalen Fahrverboten“ nicht gestattet, ist m.E. rechtswidrig.

Sollten Sie die Haltung des Bereichs 5 und meine Haltung weiterhin nicht teilen können, wäre ich Ihnen für eine schriftliche Bestätigung Ihrer Weisung dankbar. Ob es in der Folge nach der Vorgabe des § 36 II 2 BeamStG erforderlich ist, die Entscheidung des nächsthöheren Vorgesetzten einzuholen, um von der persönlichen Verantwortung für das Handeln bzw. Nichthandeln der Regierung von Oberbayern befreit und nicht selbst Adressat der vom BayVGH verfolgten Zwangshaft für Amtsträger zu werden und damit zugleich meine Mitarbeiter zu entlasten, sollten wir gemeinsam mit Z 2.1 klären. Im Anschluss werden wir bemüht sein, Ihre Vorstellungen – in Abhängigkeit vom Prüfungsergebnis des Bereichs 2 für sog. erweiterte streckenbezogene Fahrverbote – in einen neuen Entwurf einer 7. Fortschreibung umsetzen. Dazu sind wir in sehr kurzer Zeit in der Lage.

Mit freundlichen Grüßen

■■■■■■■■■■

Anfang der weitergeleiteten Nachricht:

Von: Regierungspräsidentin (Reg OB) ■■■■■■■■■■@reg-ob.bayern.de<■■■■■■■■■■@reg-ob.bayern.de>>

Datum: 31. Dezember 2018 um 10:15:31 MEZ

An: [REDACTED] (Reg OB)" [REDACTED]@reg-ob.bayern.de<[REDACTED]@reg-ob.bayern.de>>

Kopie: "Vz B5 (Reg OB)" [REDACTED]@reg-ob.bayern.de [REDACTED]@reg-ob.bayern.de>>,  
"Regierungsvizepraesident (Reg OB)" [REDACTED]@reg-ob.bayern.de<[REDACTED]@reg-ob.bayern.de>> [REDACTED] (Reg OB)"  
[REDACTED]@reg-ob.bayern.de [REDACTED]@reg-ob.bayern.de>> [REDACTED]  
[REDACTED] (Reg OB)" [REDACTED]@reg-ob.bayern.de<[REDACTED]@reg-ob.bayern.de>> [REDACTED] (Reg OB)" [REDACTED]@reg-ob.bayern.de>> [REDACTED] (Reg OB)"  
[REDACTED]@reg-ob.bayern.de>> [REDACTED]@reg-ob.bayern.de>> [REDACTED] (Reg OB)"  
[REDACTED]@reg-ob.bayern.de>> [REDACTED]@reg-ob.bayern.de>>

Betreff: Wtr:<sup>[FSI]</sup> WG: Luftreinhalteplanung München; Prüfauftrag für drei sog. erweiterte streckenbezogene Fahrverbote <sup>[PDI]</sup>

Sehr [REDACTED],

den Auftrag, erweiterte streckenbezogene Fahrverbote zu prüfen, hatte ich im Vorfeld des schriftlichen Auftrages vom 23.12. und in Verbindung mit dem Schreiben des StMUV vom 20.12. ausführlich gesprächsweise erläutert. Ich bedauere sehr, dass dieser Auftrag so missverstanden wurde.

Auftrag war, in den drei bezeichneten Bereichen Landshuter Allee, Tegernseer Landstraße und Prinzregentenstraße, für die von GEVAS Einschätzungen zur Folge von Verkehrsverlagerungen vorliegen, erweiterte streckenbezogene Fahrverbote zu prüfen. Für diese Bereiche hatte die bisherige Prüfung streckenbezogener Fahrverbote ergeben, dass solche nicht rechtswirksam angeordnet werden können, weil sie Verkehrsverlagerungen bedingen, die Grenzwertüberschreitungen an anderer Stelle zur Folge hätten. Eine Differenzierung danach, ob diese Verlagerungseffekte zu Überschreitungen von 40 µg/m<sup>3</sup> oder 50 µg/m<sup>3</sup> führen, ist dabei bisher allerdings wohl nicht erfolgt.

Bei der Besprechung dieses Prüfauftrages habe ich auch eingehend erläutert, dass diese Variante einer Prüfung unterzogen werden soll, um politisch nicht gewollte und auch nach der Rechtsprechung des VGH als ultima ratio anzusehende zonale Fahrverbote möglichst zu vermeiden.

Das vorgelegte Ergebnis dieser Prüfung verkennt leider den Prüfauftrag. Statt eines erweiterten Streckenbezuges wurden drei großflächige Fahrverbotszonen vorgeschlagen, die in der Summe eine Zone ergeben, die weit über die bestehende Umweltzone hinaus den Mittleren Ring und außerhalb des Mittleren Rings liegende Gebiete umfasst.

Dabei werden an keiner Stelle der Vorlage Gründe für die Notwendigkeit von Fahrverboten in dem vorgeschlagenen Umfang dargestellt. Auch lässt sich an keiner Stelle der Vorlage ein Hinweis darauf finden, ob der gefundene Umgriff die Vorgaben des StMUV beachtet, wonach Fahrverbote nur bei einer Schadstoffbelastung von mehr als 50 µg/m<sup>3</sup> in Betracht zu ziehen sind. Wenn ich es recht sehe, wurden stattdessen die jeweiligen Umgriffe einfach nach den Ergebnissen der GEVAS-

Untersuchung zu potentiell von Ausweichverkehren betroffenen Strecken bestimmt (vgl. Seiten 75 und 76 des Entwurfs). Das aber war gerade nicht die Intention.

Ich erläutere deshalb den Auftrag noch einmal am Beispiel der Prinzregentenstraße: ein erweitertes streckenbezogenes Fahrverbot soll potentielle Ausweichverkehre im engeren Umkreis verhindern. Für den betroffenen Bereich der Prinzregentenstraße könnte dies bedeuten, auch die Einsteinstraße und evtl. die Ismaninger Steaße und die Montgelastraße in ein Fahrverbot einzubeziehen. Nach meinem Laienverständnis würde sich durch eine solche Maßnahme das für die Prinzregentenstraße notwendige Fahrverbot ergeben und die am ehesten zu erwartenden Verkehrsverlagerungen in die Einsteinstraße sowie ggfs. Ismaninger Straße und Mongelastraße vermeiden lassen. Vernünftige Verkehrsbeziehungen wären weiterhin über den Mittleren Ring möglich. Eine Notwendigkeit, den Mittleren Ring in diesem Bereich in ein Fahrverbot einzubeziehen, ergibt sich m.E. schon deshalb nicht, weil er in weiten Bereichen im Richard-Strauß-Tunnel verläuft.

Ich bitte in diesem Sinne erneut in die Prüfung erweiterter streckenbezogener Fahrverbote für die drei genannten Bereiche Landshuter Allee, Tegernseer Landstraße und Prinzregentenstraße einzutreten. Für den Bereich der Tegernseer Landstraße könnte dies m. E. die Strecke zwischen dem St.-Quirin-Platz und der Brudermühlstraße bedeuten, für den Bereich der Landshuter Allee die Strecke zwischen Heimeranplatz und Dachauer Straße.

Wie oben ausgeführt, bitte ich für diese Bereiche Fahrverbote mit einem Umgriff zu prüfen, der tatsächlich einem erweiterten Streckenbezug entspricht und nicht einem zonalen Fahrverbot gleichkommt.

Die Prüfung ist unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte sowie der Maßgaben des StMUV ergebnisoffen durchzuführen.

Insgesamt beabsichtige ich die Vorlage eines Vorschlags an das StMUV mit folgenden Eckpunkten:

#### 1. Darstellung der aktuellen Situation

Messwerte weisen Trend zur Abnahme auf; bisher zugrunde gelegte Daten aus 2015 zu hoch - Korrektur der Referenzergebnisse aus 2015 veranlasst; Anteil der Dieselfahrzeuge an Flottenzusammensetzung rückläufig; Flottenerneuerung schreitet schneller voran als ursprünglich angenommen; Fahrverbote im Regelfall erst ab  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$

2. Fahrverbote dennoch in bestimmten Bereichen derzeit noch unverzichtbar; Software Updates allein nicht ausreichend (vgl. S. 45); Minderungspotential durch Hardware-Nachrüstung nicht sofort wirksam - trotz mittlerweile geschaffener rechtlicher Grundlage für Hardware-Nachrüstung zeitlicher Vorlauf erforderlich (hierbei Verzicht auf die Ausführung "Dies gilt umso mehr falls keine Fahrverbote verhängt werden, s. S. 61 Abs. 4 letzter Satz); Kostentragung und Gewährleistungsfragen weiterhin nicht abschließend geklärt; trotz zügig voranschreitender Flottenerneuerung (einschl. rückläufigem Anteil von Dieselfahrzeugen an der Fahrzeugflotte) dauert Umstellung zu lange, um Ziele der Luftreinhaltung schnellstmöglich zu erreichen; Maßnahmen des städtischen Masterplanes wirken ebenfalls erst mittelfristig. Anpassung der zusammenfassenden Feststellung: "In der Summe reicht das gesamte Minderungspotential der ergänzenden Maßnahmen alleine nicht aus, um den  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwert in Höhe von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  schnellstmöglich zu erreichen. Auf bestimmten Strecken liegt trotz dieser Maßnahmen derzeit der

NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert weiterhin bei mehr als 50 µg/m<sup>3</sup>, so dass sich hier auch unter Berücksichtigung hoher Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen ergibt" (s. S. 63).

### 3. Darstellung der Prüfung von Fahrverboten

#### Vorbemerkung:

Der Prüfung von Fahrverboten sind die Maßgaben des Schreibens des StMUV vom 21.12.2018 zugrunde zu legen, d.h. Fahrverbote sind auch Verhältnismäßigkeitsgründen grds. nur für Strecken bzw. Bereiche mit einer Belastung von mehr als 50 µg/m<sup>3</sup> in Betracht zu ziehen. Dabei bitte ich in folgender Prüfreihefolge vorzugehen:

3.1 Prüfung streckenbezogener Fahrverbote am Beispiel Landshuter Allee. Tegernseer Landstraße und Prinzregentenstraße Bitte dabei Ausführungen zu 3.3.4 S. 73 kritisch prüfen: Die Erforderlichkeit von Fahrverboten ergibt sich m.E. nicht aus einem 6 Jahre alten VG-Urteil, sondern aus fortwährenden Grenzwertüberschreitungen. Prüfen bitte auch die Ausführung auf S. 74 letzter Absatz und S. 75 vierter Absatz, wonach die durch das Fahrverbot erzielte Entlastung durch Mehrverkehr kompensiert wird: das ist unverständlich, weil dann faktisch doch nur noch "saubere Fahrzeuge" verkehren.

3.2 Prüfung erweiterter streckenbezogene Fahrverbote unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen

3.3 Prüfung eines zonalen Fahrverbot innerhalb des Mittleren Ringes (bestehende Umweltzone), wenn Prüfergebnisse zu 3.1 und 3.2 negativ.

Auf die Erstreckung von Fahrverboten auf den Mittleren Ring ist zumindest in einem ersten Schritt zu verzichten. Zur Begründung nehme ich insoweit auf die vorläufige Stellungnahme des Sachgebietes 23.1 Bezug, der ich mich bezüglich der Ausführungen zur verkehrslenkenden Funktion des Mittleren Rings und einer Verdrängung von Verkehren außerhalb des Mittleren Rings einschl. des nicht geschlossenen Autobahnringes A 99 vollinhaltlich anschließe.

Anmerkung: Die vorläufige Stellungnahme des Sg. 23.1 zu den streckenbezogenen Fahrverboten veranlasst mich im Übrigen anzunehmen, dass die Entwurfsvorlage des Bereichs 5 zur 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans bisher nicht mit dem Bereich 2 abgestimmt war. Ich bitte für die erneute Vorlage die Abstimmung mit dem Bereich 2 vorzusehen.

### 4. Betroffene Fahrzeuge

Wie dargestellt, Dieselfahrzeuge Euro 4/IV und Euro 5/V soweit kein Nachweis erbracht ist, dass die Fahrzeuge den geltenden Wert von 270 mg/km einhalten und soweit keine generelle oder individuelle Ausnahmegewilligung vorliegt.

### 5. Umsetzung

Wie vorgeschlagen für Dieselfahrzeuge der Abgasnormen 4 und 5 innerhalb des Jahres 2019.

### 5. Ausnahmen

wie auf Seiten 97 und 98 dargestellt, erweitert um die Fallgruppe „Ausnahme erforderlich zur

Abwehr einer unzumutbaren individuellen Härte“.

Bei den Ausführungen zur Verhältnismäßigkeit bitte ich auf Argumente wie - Einschränkung der Nutzbarkeit des Fahrzeugs lediglich wirtschaftlicher Belang, kein Recht auf Erreichbarkeit des Grundstücks (für das möglicherweise Erschließungsbeiträge bezahlt wurden), Erreichbarkeit jederzeit möglich durch Austausch des Fahrzeugs oder Fahrzeughalter hätten durch Diskussion in den Medien sowie durch Gerichtsentscheidungen ausreichend Zeit gehabt, sich auf die Situation einzustellen, zu verzichten.

Solche wertenden Ausführungen sind für die Begründung der Verhältnismäßigkeit nicht angebracht. Bei den Betroffenen, die sich ohnehin zu Recht als Opfer der Machenschaften der Automobilindustrie sehen, werden sie zu hochemotionalen Reaktionen gegen die handelnde Behörde ROB führen, da mit der Maßnahme nicht nur ein negativer wirtschaftlicher Reflex verbunden ist, sondern aufgrund eines massiven Wertverlustes des mit dem Fahrverbot belegten Fahrzeuges wohl auch ein Eigentumseingriff. Hinzu kommt enttäuschtes Vertrauen in Versprechungen der Politik.

6. Streckenbezogener Fahrverbote außerhalb des Mittleren Ringes ab 01.09.2020 sind in der aktuellen Fortschreibung nicht vorzusehen.

Angesichts einer bereits verbesserten Situation und sich abzeichnender weiterer Verbesserungen der Schadstoffbelastung durch eine weiter fortschreitende Flottenerneuerung, Software und Hardware Nachrüstungen bedarf es zum jetzigen Zeitpunkt keiner Aufnahme von rund 120 streckenbezogener Fahrverbote außerhalb des Mittleren Ringes in die aktuelle Fortschreibung - auch nicht unter einer aufschiebenden Bedingung. Die Notwendigkeit hierfür ist ggfs. im Rahmen einer erneuten Fortschreibung zu prüfen.

Ich bitte unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen den vorgelegten Entwurf zu überarbeiten, den Bereich 2 zu beteiligen und einen abgestimmten Entwurf möglichst bis 4. Januar, Dienstschluss vorzulegen.

Für Rückfragen stehe ich am besten per E-Mail zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen und den besten Wünschen für ein gutes und möglichst sorgenfreies neues Jahr

Maria Els

Von meinem iPad gesendet

Am 28.12.2018 um 11:21 schrieb [REDACTED]

Sehr geehrte Frau Els,

weisungsgemäß leiten wir Ihnen nachstehend eine zeichnerische Darstellung der drei von Ihnen angesprochenen „erweiterten streckenbezogenen“ Fahrverbotsbereiche sowie eine Auflistung der

betroffenen Straßen(abschnitte) zu.

Dass dem Bereich 5 diese Darstellung nur redaktionell-zeichnerisch möglich war und dass wir für ihre eigentlich gebotene verkehrsplanerische Ableitung mangels entsprechenden Sachverständs in der Regierung keine Verantwortung übernehmen können und in der Folge auch nicht für ihre rechtssichere Begründung, haben wir Ihnen bereits mit Schreiben vom 19.12.2018 zum damals noch räumlich umfangreicheren Auftrag vom 19.12.2018 mitgeteilt. Diese Einschätzung wird vom Bereich 2 geteilt, der sich deshalb voraussichtlich nicht zu einer inhaltlichen Mitzeichnung in der Lage sieht (eine entsprechende Zwischennachricht von [REDACTED] vom 27.12.2018 sende ich Ihnen nach).

Aktuelle Datenbasis unserer zeichnerischen Darstellung war im Übrigen allein das Gevas-Gutachten vom November 2018. Dieses Gutachten hatte uns das LfU zugeleitet mit dem Ziel, auf seiner Grundlage – wie vom StMUV ursprünglich erbeten – die verkehrlichen Auswirkungen von Sperrungen (nur) der drei genannten Straßen(abschnitte) zu prüfen. Folgerichtig finden sich darin lediglich Betrachtungen des jeweils ausgelösten Ausweichverkehrs im Umfeld des konkreten Abschnitts. Die infolge Ihrer Bitte nunmehr erforderliche Betrachtung „erweiterter“ Sperrungen durch einen konkreten, rechtlich gebotenen zonalen Umgriff um den genannten Straßenabschnitt war nicht beauftragt; eine verkehrsplanerisch erforderliche iterative Untersuchung der Auswirkungen einer schrittweise vergrößerten Erweiterungszone ist daher nicht erfolgt, ebenso wenig wie ein Vorschlag für eine solche erweiterte räumliche Sperrung rund um den jeweiligen Straßenabschnitt. Auch findet sich dort weder die notwendige Prüfung möglicher verkehrssicher Auswirkungen auf das großräumige städtische Verkehrsnetz noch eine Untersuchung zu möglichen Wechselwirkungen oder Kumulationswirkungen der einzelnen Zonen.

Eine inhaltliche Plausibilitätskontrolle des Gutachtens war dem Bereich 5 mangels fachlichen und rechentechnischen Sachverständs ebenfalls nicht möglich.

Maßgebliches Kriterium bei der zeichnerischen Bestimmung des räumlichen Umgriffs war für uns vor diesem Hintergrund allein die rechtliche Vorgabe, durch Sperrung einer Straßen nicht an einer anderen Stelle durch Ausweichverkehr erstmals den Grenzwert überschreiten zu lassen bzw. dort nicht zu einer (noch) höheren Überschreitung beizutragen.

Im Ergebnis ergibt sich ein größerer räumlicher Umgriff für Fahrverbote als bei unserem am 14.12.2018 vorgelegten Vorschlag für eine (gerade noch) rechtskonforme 7. Fortschreibung des Münchner Luftreinhalteplanes. Abhängig von einer rechtlich gebotenen ergänzenden verkehrsplanerischen Überprüfung der äußeren Grenzziehung, für die uns kein aktuelles Datenmaterial vorlag, könnte der jeweilige Umgriff zur Vermeidung von unzulässigen Wirkungen des ausgelösten Ausweichverkehrs auch noch größer ausfallen. Dies bestätigt zum einen unsere langjährige Einschätzung, dass in der speziellen Überschreitungssituation im Münchner Innenstadtbereich im Ergebnis nur großflächige Lösungen den gesetzlichen Anforderungen

entsprechen können, zum anderen zeigt sich deutlich die rechtliche Notwendigkeit sofortiger Fahrverbote auch außerhalb des Mittleren Rings, die wir in unserem Entwurf einer 7. Fortschreibung vom 14.12.2018 vorgesehen haben, wenn auch vorerst um ein Jahr zeitlich verzögert und nur streckenbezogen, in der Hoffnung auf einen deutlichen Ausstrahlungseffekt des vorgängigen Verbots für den Innenstadtbereich.

Vor diesem Hintergrund bitten wir erneut, unseren Vorschlag vom 14.12.2018 dem StMUV zuzuleiten und ihn so schnell wie möglich in die seit langem überfällige Öffentlichkeitsbeteiligung zu geben.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

<Darstellung Zonen.jpg>

Von: Regierungspräsidentin (Reg OB)

Gesendet: Freitag, 21. Dezember 2018 09:20

An: [REDACTED] (Reg OB); [REDACTED] (Reg OB); [REDACTED] (Reg OB)

Cc: Regierungsvizepräsident (Reg OB)

Betreff: Fwd: WG: 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt München

Nachtrag: gemeint ist die Tegernseer Landstraße./Candidstr.

Ich bitte das Versehen zu entschuldigen.

Mit freundlichen Grüßen

Maria Els

Von meinem iPhone gesendet

Anfang der weitergeleiteten Nachricht:

Von: Regierungspräsidentin (Reg OB) [REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de) [REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de)>  
[REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de)>>

Datum: 21. Dezember 2018 um 09:01:51 MEZ

An: [REDACTED] (Reg OB)" [REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de) [REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de)> [REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de)>>

Kopie: "Regierungsvizepräsident (Reg OB)" [REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de) [REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de)>  
[REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de)>>, [REDACTED] (Reg OB) [REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de) [REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de)>  
[REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de)>>, [REDACTED] (Reg OB)" [REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de) [REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de)>  
[REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de)>>, [REDACTED] (Reg OB)" [REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de) [REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de)>  
[REDACTED] [@reg-ob.bayern.de](mailto:[REDACTED]@reg-ob.bayern.de)>>

Betreff: Wtr: [FSI] WG: 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt München [PDI]

[REDACTED],

wie gestern besprochen, bitte ich unter Berücksichtigung der im beiliegenden Schreiben des StMUV dargelegten Erwägungen sog. erweiterte streckenbezogene Fahrverbote im Bereich der

Landshuter Allee, der Tegernseer Landstraße/Chiemgaustr. sowie der Prinzregentenstr. zu prüfen. Der hierzu zu erarbeitende Entwurf soll zunächst Grundlage für die Besprechung im StMUV am 08.01. sein.

Für Rückfragen können Sie mich jederzeit bis ca. 10.45 Uhr und dann wieder ab ca. 13.30 Uhr erreichen.

Mit freundlichen Grüßen

Maria Els

Von meinem iPhone gesendet

Anfang der weitergeleiteten Nachricht:

Von: [REDACTED] (Reg OB)" [REDACTED]@reg-ob.bayern.de [REDACTED]@reg-ob.bayern.de> [REDACTED]@reg-ob.bayern.de>>

Datum: 21. Dezember 2018 um 08:43:28 MEZ

An: Regierungspräsidentin (Reg OB) [REDACTED]@reg-ob.bayern.de<[REDACTED]@reg-ob.bayern.de> [REDACTED]@reg-ob.bayern.de>>

Betreff: WG: 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt München

Liebe Frau Els,

zu Ihrer weiteren Verfügung.

Viele Grüße

[REDACTED]

[REDACTED]

Tel.: [REDACTED], Zimmer [REDACTED]

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Abteilung 7 (StMUV)

Gesendet: Donnerstag, 20. Dezember 2018 17:14