

ROB-50LP-8716.50_2-6-13-2 (160919 Vermerk 7. Fortschreibung Anlage 1)

Erledigung

Metadaten

Link auf Objekt

Dokumentenkennzeichen [Bearbeitungsstatus / Status]

ROB-50LP-8716.50_2-6-13-2 [z.A. verfügt / Abgeschlossen]

Datum

-

Betreff

5 50_Wichtige Schreiben

Adressaten

Adressaten Information

Versandinformation

Keine Einträge

Gemeinsame Anlagen

Name

160919 Vermerk 7. Fortschreibung Anlage 1

Übersicht persönliche Anlagen

Empfänger

Persönliche Anlage


Keine Einträge

Hinweise

-

Unterschriften

z.A.

, ROB, SG 50 am 10.12.2019 08:30:02

Manuelle Unterschriften

Keine Einträge

Maßnahme Nr. 1	Zufahrtsverbot für alle Dieselfahrzeuge in die räumlich bestehende innere Umweltzone ab dem 01.01.2019 – Stufe 1
<p>Ziel:</p> <p>In dem Bereich des Mittleren Rings, ohne den Mittleren Rings selbst, sollen zunächst sämtliche Dieselfahrzeuge ab dem 01.01.2019 ausgeschlossen werden (Stufe 1).</p> <p>Beschreibung:</p> <p>Durch Einfahrverbotszeichen VZ 251 mit geeignetem Zusatzschild wie „Dieselfahrzeuge“ soll die Zufahrt von Dieselfahrzeugen als Hauptverursacher der verkehrsbedingten NO₂-Belastung in das Gebiet der bestehenden Münchner Umweltzone beschränkt werden. Grundsätzlich soll dies für sämtliche Dieselfahrzeuge aller Euro-Normen und Fahrzeugtypen gelten (Pkw und Lkw).</p> <p>Abbildung 1: Einfahrverbotszeichen VZ 251 mit Zusatzschild „Dieselfahrzeuge“</p> <div data-bbox="389 835 699 1299" data-label="Image"> </div> <p>Bei frühzeitiger Ankündigung der Maßnahme Ende 2016 bzw. Anfang 2017 haben die Betroffenen Zeit, sich auf das ab 01.01.2019 geplante Fahrverbot einzustellen.</p> <p>Anwohner sowie unaufschiebbare Fälle im Sinne der 35. BImSchV bzw. der Ausnahmeregelungen für die Münchner Umweltzone (siehe Kap. 3.5 der 4. Fortschreibung) sollen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit davon ausgenommen werden. Dies ist insbesondere auch erforderlich, weil derzeit für Diesel-Pkw keine Abgasreinigungssysteme zur Nachrüstung zur Verfügung stehen. Die Landeshauptstadt München soll hierzu analog der bisherigen Umweltzone ein Detailkonzept für Ausnahmen erstellen.</p> <p>Wegen seiner Verkehrsbündelfunktion soll aus Gründen der Verhältnismäßigkeit der Mittlere Ring von der Beschränkung zunächst bis Ende 2021 ausgenommen werden.</p> <p>Die Standorte der Beschränkungsschilder sowie erforderliche ergänzende Schilder (z.B. Vorhinweisschilder bzw. wegen Wendemöglichkeiten) werden von der Landeshauptstadt München als untere Verkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Regierung von Oberbayern als höhere Verkehrsbehörde festgelegt. Zeigt sich im praktischen Betrieb, dass die gewählte Beschilderung bezüglich der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs Probleme auslöst, wird geprüft, durch welche Maßnahmen dem Rechnung getragen werden kann.</p> <p>Die Betroffenen sollen frühzeitig (d.h. mindestens 2 Jahre vor der Beschränkung) von den zu-</p>	

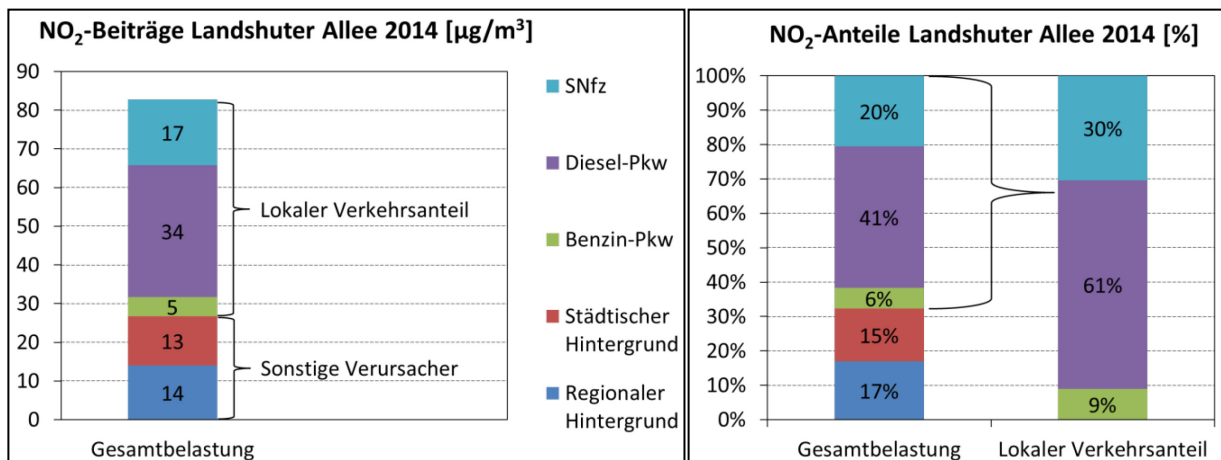
ständigen Verkehrsbehörden umfassend informiert werden (z.B. über Presse und Internet), insbesondere auch über die Ausnahmemöglichkeiten.

Begründung:

Die NO₂-Immissionsgrenzwertüberschreitungen im Stadtgebiet München werden im Wesentlichen durch die Dieselfahrzeuge verursacht.

Lt. Untersuchungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (siehe 6. Fortschreibung, Kap. 2.5ff) verursachen Diesel-Pkw und SNfz insgesamt 91 % des lokalen NO₂-Verkehrsanteils (Immissionen) in der Landshuter Allee.

Abbildung 1: Beiträge der Kfz-Kategorien zur lokalen NO₂-Immissionsbelastung an der Landshuter Allee. SNfz: Schwere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t.



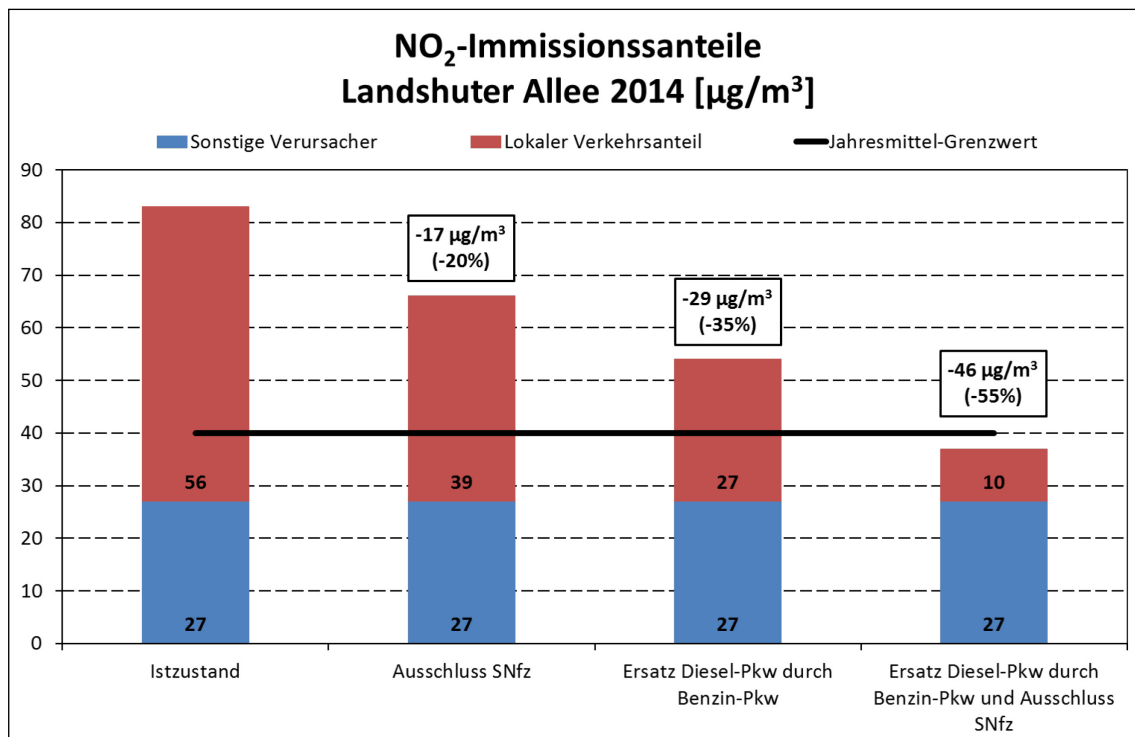
Die bisherige Erwartung, dass durch die neuen Euro 6- Pkw eine deutliche Verbesserung der Emissions- und damit Immissionssituation zu erwarten ist, wird nicht erfüllt. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass im Realbetrieb die Emissionen signifikant höher liegen als beim zum Nachweis der Euro-Norm durchgeführten Testbetrieb.

Die aktuellen Gerichtsentscheidungen des VG München (M 1 V 15.5203 sowie M 1 K 15.5714) vom 21.06.2016 fordern die Prüfung und Aufnahme von einschneidenden Maßnahmen zur schnellstmöglichen, zeitnahen Grenzwerteinhaltung. Abschätzungen des LfU für die Landshuter Allee für Fahrverbote von Dieselfahrzeugen mit schlechter als Euro 6/VI ergeben für das Jahr 2020 NO₂-Belastungen von 45 µg/m³ bzw. 55 µg/m³ bei Berücksichtigung eines Aufschlages bei Euro 6 Pkw. Damit ist auch durch die Verwendung einer diskutierten Stickstoffdioxid ausgerichteten „Blauen“ Plakette im Jahr 2020 eine Einhaltung des NO₂-Jahresgrenzwertes von 40 µg/m³ nicht anzunehmen, und noch einschneidendere Maßnahmen im Sinne des Gerichtsurteils sind erforderlich.

Unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips verbleibt als einzige zielführende Maßnahme zur vollständigen Umsetzung der Gerichtsentscheidungen mit dem Ziel der schnellstmöglichen Einhaltung der NO₂-Grenzwerte die grundsätzlich vollständige Aussperrung von Dieselfahrzeugen im Stadtgebiet mit NO₂-Überschreitung. Nachdem die bestehende, auf Feinstaub ausgerichtet Umweltzone im Wesentlichen auch die Stellen mit NO₂-Überschreitungen erfasst (Ausnahme Mittlerer Ring), bietet es sich an, diesen Umgriff auch für das Fahrverbot als erste Stufe zu wählen.

Wie nachstehende vom LfU berechnete Szenarien zeigen (siehe LfU-Fachtagung vom 20.10.2015 „Luftreinhalteplanung“), können die NO₂-Immissionsgrenzwerte an der Landshuter Allee bei Ausschluss aller Dieselfahrzeuge (Diesel-Pkw und schwere Nutzfahrzeuge) kurzfristig eingehalten werden.

Abbildung 2: NO₂-Immissionsanteile der Kfz-Flotte unter Berücksichtigung verschiedener Szenarien. SNfz: Schwere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t.



Realisierung - Zeitplan:

Ausschluss der Dieselfahrzeuge ab 01.01.2019

Veranlassende Behörde(n):

Landeshauptstadt München (RGU, Kreisverwaltungsreferat), Regierung von Oberbayern

Kontrolle:

Polizei, Kreisverwaltungsreferat

Minderungspotenzial:

Reduktion der NO₂-Belastung der Landshuter Allee um – 55 % (- 46 µg/m³) über alle 2 Stufen bezogen auf 2014.

Erforderliche, zu schaffende Rahmenbedingungen:

Schaffung der Schilderkombination VZ 251 mit geeignetem Zusatzschild wie „Dieselfahrzeuge“ durch die Landeshauptstadt München als Straßenverkehrsbehörde

Kosten:

Für Schilder und Kontrolle

Maßnahme Nr. 2	Räumliche Ausdehnung des Zufahrtsverbots für alle Dieselfahrzeuge mindestens auch auf den „Mittleren Ring“ ab 01.01.2022 – Stufe 2
<p>Ziel: Räumliche Ausdehnung des Zufahrtsverbots für sämtliche Dieselfahrzeuge auf den „Mittleren Ring“ ab 01.01.2022 (Stufe 2).</p> <p>Beschreibung: Siehe Maßnahme 1.</p> <p>Sollte aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen - z.B. wegen notwendiger Wendemöglichkeiten - ein größerer Umgriff erforderlich sein, wäre dieser zu wählen.</p> <p>Begründung: Siehe Maßnahme 1. Lt. den Abschätzungen des Bayerischen Landesamts für Umwelt ist eine Einhaltung der NO₂-Immissionsgrenzwerte an den hochbelasteten Stellen im Stadtgebiet München wie Landshuter Allee nur möglich, wenn auch dort die Dieselfahrzeuge grundsätzlich ausgesperrt werden.</p> <p>Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit sowie der Bündelungsfunktion des Mittleren Rings erfolgt eine zeitlich versetzte Beschränkung.</p>	
<p>Realisierung - Zeitplan: Ausschluss der Dieselfahrzeuge ab 01.01.2022</p>	
<p>Veranlassende Behörde(n): Landeshauptstadt München (RGU, Kreisverwaltungsreferat), Regierung von Oberbayern</p>	
<p>Kontrolle: Polizei, Kreisverwaltungsreferat</p>	
<p>Minderungspotenzial: Reduktion der NO₂-Belastung der Landshuter Allee um – 55 % (- 46 µg/m³) über alle 2 Stufen bezogen auf 2014.</p>	
<p>Erforderliche, zu schaffende Rahmenbedingungen: Schaffung der Schilderkombination VZ 251 mit geeignetem Zusatzschild wie „Dieselfahrzeuge“ durch die Landeshauptstadt München als Straßenverkehrsbehörde</p>	
<p>Kosten: Für Schilder und Kontrolle</p>	

Maßnahme Nr. 3	Monitoring der Wirkung der Maßnahmen des Luftreinhalteplans bzw. der Zufahrtsbeschränkung für Dieselfahrzeuge mit der Option entsprechender Anpassungen
<p>Ziel:</p> <p>Die Wirkung der Zufahrtsbeschränkungen sollte alle zwei Jahre durch das Bayerische Landesamt für Umwelt überprüft werden. Wenn aufgrund der Flottenerneuerung hin zu emissionsärmeren Fahrzeugen eine Einhaltung der NO₂-Grenzwerte gegeben sein sollte, könnte das Fahrverbot z.B. hin zu einer NO₂-ausgerichteten Umweltzone modifiziert bzw. aufgehoben werden.</p> <p>Beschreibung:</p> <p>Das Bayerische Landesamt für Umwelt führt regelmäßig mit geeigneten Methoden wie z. B. Immissionsberechnung der NO₂-Belastung an repräsentativen hochbelasteten Straßen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Messwerte des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayerns (LÜB) eine Bewertung der Wirkung der Maßnahmen des Luftreinhalteplans München, insbesondere der Fahrbeschränkungen für Dieselfahrzeuge durch.</p> <p>Begründung:</p> <p>Im Sinne des Verhältnismäßigkeitsprinzips ist eine regelmäßige Bewertung der Beibehaltung der Zufahrtsbeschränkung erforderlich. Anpassungen an aktuelle Entwicklungen wie „Blaue“ Plakette bzw. Entwicklung zu einer emissionsärmeren Fahrzeugflotte durch geringere Emissionen im Echtbetrieb oder durch verstärkte E-Mobilität sollen damit möglich sein.</p>	
<p>Realisierung - Zeitplan:</p> <p>Alle zwei Jahre ab Einführung</p>	
<p>Veranlassende Behörde(n):</p> <p>Bayerisches Landesamt für Umwelt in Zusammenarbeit mit Regierung von Oberbayern bzw. Landeshauptstadt München</p>	
<p>Kontrolle:</p> <p>Bayerisches Landesamt für Umwelt zusammen mit Regierung von Oberbayern</p>	
<p>Minderungspotenzial:</p> <p>-</p>	
<p>Erforderliche, zu schaffende Rahmenbedingungen:</p> <p>Personal und Methodik im Bayerischen Landesamt für Umwelt</p>	
<p>Kosten:</p> <p>Für Personal und Wirkungsanalyse</p>	