

NOx-Files

Einsicht in die Akten der Regierung von Oberbayern zum Luftreinhalteplan München seit Übertragung der Zuständigkeit

Ausgangssituation:

Das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) wurde am **21.06.2016** durch das Bayerische Verwaltungsgericht (BayVG) München in zwei Verfahren verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des Grenzwerts für Stickstoffdioxid in der Umgebungsluft in den Luftreinhalteplan für München aufzunehmen. Die damals aktuelle 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans genügt diesen Anforderungen nicht. Für den Fall, dass das StMUV seiner rechtskräftigen Verpflichtung nicht nachkommt, wurde die Festsetzung eines Zwangsgelds in Höhe von 10.000€ angedroht.

Daraufhin wurde am **01.09.2016** die Zuständigkeit für die Luftreinhalteplanung vom StMUV auf die staatlichen Mittelbehörden übertragen. Dies ist der Beginn der Akteneinsicht, der nun für die Erstellung der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München zuständigen Regierung von Oberbayern (ROB).

Schriftverkehr:

19.09.2016: Schreiben aus dem Bereich Umwelt der Regierung von Oberbayern an die Regierungspräsidentin – als Bestandsaufnahme, was nun zu tun sei

„Das StMUV hat gegen beide o.g. Entscheidungen des BayVG München Rechtsmittel eingelegt, denen es nach mündlichen Aussagen der zuständigen Abteilungsleiterin allerdings - abgesehen von einem zeitlichen Aufschub - inhaltlich nur geringe Erfolgsaussichten gibt.“

(...)

„vor diesem Hintergrund sind fachlich allein Fahrverbote für Dieselfahrzeuge geeignet, die Grenzwerte im gesetzlich geforderten Zeitrahmen einzuhalten.“

(...)

„Vor diesem Hintergrund hält der Bereich 5 aus fachlicher und rechtlicher Sicht folgende Maßnahmen als Inhalt einer 7. Fortschreibung des Münchner Luftreinhalteplanes für geboten und zulässig, insbesondere verhältnismäßig: 1. Zufahrtsverbot für alle Dieselfahrzeuge in die räumlich bestehende innere Umweltzone ab dem 01.01.2019 (...) 2. Räumliche Ausdehnung des Zufahrtsverbots für alle Dieselfahrzeuge auch auf den „Mittleren Ring“ ab 01.01.2022“

(...)

„Aus fachlicher Sicht kann nach Abschätzung des BayLfU über keine andere Maßnahme bzw. kein anderes Maßnahmenpaket - außer einer (rechtlich unverhältnismäßigen) Reduktion der Gesamtverkehrsmenge um bis zu 80% - die Einhaltung der zwingenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid innerhalb der nächsten 15 Jahre erreicht werden.“

Quelle: „2016-09-19_Vermerk 7. Fortschreibung“ Seiten 3, 4, 5, 6

Dem Schreiben vom 19.09.2016 angehangen war bereits ein Konzept mit Maßnahmen zur 7. Fortschreibung des LRP München. Die Regierung von Oberbayern hätte demnach noch im Jahr 2016 die Fortschreibung auf den Weg bringen können. Dazu hieß es:

„Bei frühzeitiger Ankündigung der Maßnahme Ende 2016 bzw. Anfang 2017 haben die Betroffenen Zeit, sich auf das ab 01.01.2019 geplante Fahrverbot einzustellen.“

Quelle: „2016-09-19_Vermerk 7. Fortschreibung_Anlage 1“ Seite 2

Trotz der eindeutigen Einschätzung des Fachbereichs schreibt die Regierungspräsidentin Brigitta Brunner am 16.01.2017 an den Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München:

„Die in unserem Gespräch am 25. November 2016 festgehaltene gemeinsame Rechtsauffassung hat sich nicht geändert: Die Straßenverkehrs-Ordnung als Bundesrecht lässt keine antriebsbezogenen Fahrverbote zu. Diese Rechtsauffassung vertritt auch die Landesrechtsanwaltschaft für den Freistaat Bayern in den beiden anhängigen Gerichtsverfahren in Übereinstimmung mit der Landeshauptstadt.“

Quelle: „2017-01-16_Schreiben RPin an OB“ Seite 1

Mit Rückendeckung der Regierung von Oberbayern fasst der Stadtrat München am **25.01.2017** einen Beschluss mit verschiedenen, weichen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität – ohne jedoch notwendige verkehrsbeschränkende Maßnahmen aufzunehmen.

Am 16.02.2017 hat der Verwaltungsgerichtshof München (VGH München) über die Beschwerde des Freistaats Bayern zum Beschluss des VG München im Vollstreckungsverfahren der DUH gegen den Freistaat Bayern verhandelt. Per Beschluss vom 27.02.2017 wurde der Beschluss der Vorinstanz bestätigt und konkretisiert. Nunmehr wurde ein dreistufiges Vorgehen verlangt:

1. Bis zum **29.06.2017** sei ein vollständiges Verzeichnis aller Straßen(abschnitte) öffentlich zu machen, an denen der NO₂-Grenzwert überschritten wird
2. Bis zum **31.08.2017** sei im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Vorbereitung der Fortschreibung des Luftreinhalteplan bekannt zu machen, dass Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden sollen.
3. Bis zum **31.12.2017** sei ein vollzugsfähiges Konzept zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu veröffentlichen

Im Hinblick auf den Beschluss des VGH München bewertet der Fachbereich 5 der Regierung von Oberbayern die Luftreinhaltepläne der Stadt München am 02.03.2017 wie folgt:

„Diese Bewertung fällt uns leider leicht: Der Beschluss [Anm. der DUH: der Beschluss des Münchner Stadtrats] wird den inhaltlichen Anforderungen der Gerichte, insbesondere denen des BayVGH in seinem Beschluss vom 27.02.2017, auch nicht annähernd gerecht.“

Quelle: „2017-03-02_Vermerk an RPin“

In der eingerichteten Steuerungsgruppe, in der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Fachebenen der Regierung von Oberbayern, der Stadt München, des Landesamtes für Umwelt, des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz sowie des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr teilgenommen haben, wurde an einer Lösung gearbeitet. Dabei war die Frage nicht, ob es zu zonalen Fahrverboten kommen müsste, sondern wann diese in Kraft treten müssten. Im Protokoll der 2. Steuerungsgruppensitzung vom 25.04.2017 heißt es:

„Es bestand im Wesentlichen Konsens, dass im Sinne des BayVGH-Beschlusses keine zu langen Übergangsfristen für Dieselfahrverbote möglich sein dürften sowie Ausnahmen restriktiv vorgesehen werden müssen.“

Quelle: „2017-04-27_Protokoll Steuerungsgruppensitzung“ Seite 3

Zur Umsetzung des gerichtlichen Beschlusses versucht Regierungspräsidentin Brigitta Brunner daraufhin Freigaben vom Ministerium einzuholen:

u.a. per E-Mail vom 26.04.2017 an das Bayerische StMUV:

„Wir arbeiten an der Erstellung eines solchen Konzepts und sehen uns, sofern von Ihrem Haus gewünscht, aktuell in der Lage, dieses zusammen mit dem vom BayVGH geforderten Verzeichnis der von NO₂ Überschreitungen betroffenen Straßenabschnitte in München bis 29.06.2017 zu veröffentlichen.“

Quelle: „2017-04-26_Schreiben RPin an StMUV“ Seite 3

sowie per E-Mail vom 23.05.2017 an das Bayerische StMUV:

„Für eine möglichst baldige Mitteilung, mit welchen Inhalten und in welcher Form (Entwurf eines Luftreinhalteplans oder bloßes Maßnahmenpapier) wir in die gerichtlich bis 31.08.2017 geforderte Öffentlichkeitsbeteiligung gehen sollen, wäre ich daher sehr dankbar“

Quelle: „2017-05-23_Schreiben RPin an StMUV“ Seite 6

Durch das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz wurde jedoch keine Freigaben für die fachlichen Pläne der Regierung von Oberbayern erteilt. Nicht einmal die Darstellung der hochbelasteten Straßen in München wurde freigegeben. Drei Tage vor dem Ablauf der ersten Frist für die Veröffentlichung des Straßenverzeichnisses hieß es am **26.06.2017 aus dem Ministerium:**

*„mit beiliegendem Schreiben vom 16.06.2017 baten Sie um Billigung der anliegenden Dokumente und Freigabe für die Veröffentlichung, damit diese auf der Homepage der Regierung von Oberbayern fristgerecht veröffentlicht werden können. **Bis auf Weiteres kann einer Veröffentlichung noch nicht zugestimmt werden.**“*

Quelle: „2017-06-26_Verweigerung Freigabe StMUV“ Seite 2

Nach vielfältigen Änderungswünschen des StMUV wurde das Straßenverzeichnis sowie die Übersichtskarte der von Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Straßenabschnitte am 18.07.2017 im Internet veröffentlicht. **Sie zeigte 123 km Straßennetz, das zu dem Zeitpunkt von Grenzwertüberschreitungen betroffen war.**

Am **18.05.2017** fand die 6. Sitzung der Interministeriellen Arbeitsgruppe des Bayerischen Kabinetts statt. Am **18.07.2017** fand eine weitere Sitzung der Interministeriellen Arbeitsgruppe statt, bei dem ein „Maßnahmenpaket der Staatsregierung“ beschlossen wurde. Zu den Sitzungen liegen keine Protokolle vor. **Im Weiteren wird sich oft auf die Kabinettsbeschlüsse bezogen – so auch in der direkten Aufforderung aus dem Ministerium an die Regierung von Oberbayern am 08.12.2017:**

*„Sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin Brunner, wir bitten Sie, das vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof mit Beschluss vom 27.02.2017 für Ende 2017 verlangte Konzept zu einer künftigen Fortschreibung des Luftreinhalteplans München auf der Basis des Maßnahmenpaketes des Ministerrates, das am 18.07.2017 beschlossen wurde, und den seither auf Bundesebene zusätzlich verabredeten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in Städten **gemäß der Festlegung des Bayerischen Kabinetts ohne Fahrverbote baldmöglichst vorzulegen.**“*

Quelle: „2017-12-08_Aufforderung StMUV keine Fahrverbote“

Dies wird durch die Regierung von Oberbayern umgesetzt, jedoch wird das StMUV auf die Rechtswidrigkeit deutlich hingewiesen. Am 14.12.2017 schickt die Regierungspräsidentin den geforderten Entwurf der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans ans Ministerium mit folgender Anmerkung:

*„entsprechend Ihrem Schreiben vom 08.12.2017 darf ich Ihnen den beiliegenden Entwurf der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München mit der geforderten inhaltlichen Ausrichtung übermitteln. **Die geforderte und anbei übermittelte Entwurfsfassung einer 7. Fortschreibung erfüllt nicht die gesetzlichen Anforderungen und diejenigen des VGH-Beschlusses vom 27.02.2017**“*

Quelle: „2017-12-14_Entwurf LRP an StMUV“ Seite 3

Der vom zuständigen Bereich als rechtswidrig eingestufte Luftreinhalteplan-Entwurf ging dennoch am 16.01.2018 – mit fünf Monaten Verspätung – in die Öffentlichkeitsbeteiligung.

Aufgrund der offensichtlichen Rechtswidrigkeit des Planentwurfs hat das VG München am 29.01.2018 auf Antrag der Deutschen Umwelthilfe ein Zwangsgeld in Höhe von 4.000 Euro gegen den Freistaat Bayern festgesetzt und ein weiteres Zwangsgeld in Höhe von nochmals 4.000 Euro gegenüber dem Freistaat Bayern angedroht, falls dieser nicht innerhalb von vier Monaten die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans einleitet. Auf Antrag der Landesadvokatur wurde diese Frist bis zum 29.06.2018 verlängert.

Daraufhin folgt eine Prüfung der Einwendungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie ausführliche Änderungswünsche und Detailabsprachen zwischen den Behörden, die sich über mehrere Monate hinziehen.

In der Zwischenzeit wechselt die Regierungspräsidentin Brigitta Brunner in eine neue Funktion außerhalb der Regierung von Oberbayern. Neue Regierungspräsidentin ab dem 1. Mai 2018 ist Maria Els. Sie war bis zum 31. Januar 2022 Regierungspräsidentin bis zum Wechsel in den Ruhestand.

Mit Schreiben vom 16.07.2018 sendet der Fachbereich eine Zusammenstellung und Bewertung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit mit Bitte um Billigung an die Regierungspräsidentin. In den Akten findet sich eine handschriftliche Notiz der Regierungspräsidentin:

*"Mit der mehrfachen Wiederholung - hohe Anzahl - 123 km Straßennetz betroffen, machen wir deutlich wie notwendig auch aus unserer Sicht Fahrverbote sind. **Das mag fachlich richtig sein, ist politisch aber nicht opportun**"*

Quelle: „2018-07-16_Bitte um Billigung“ Seite 5

Selbst 8 Monate nach Übersendung des 1. Entwurf gab es noch keinen neuen, fertigen Luftreinhalteplan und auch die bis zum 29.06.2018 verlängerte Frist des VG München verstrich. Mit Beschluss vom 14.08.2018 bestätigte der BayVGH die vorinstanzliche Entscheidung und wies die Beschwerden dagegen zurück.

Da mittlerweile bereits zwei verhängte Zwangsgelder nicht dazu führten, dass die Staatsregierung ihrer höchstrichterlich bestätigten Verpflichtung nachkam, hatte der BayVGH in einem Schreiben vom 17. August 2018 bestätigt, dass offenkundig nur noch das Mittel der Erzwingungshaft zur Verfügung steht, „da sich das rechtskräftig verurteilte Bundesland sowohl gegenüber den Gerichten als auch öffentlich - und dies u.a. durch seinen ranghöchsten politischen Mandatsträger - dahingehend festgelegt hat, dass es die rechtskräftige, zu vollstreckende gerichtliche Entscheidung nicht befolgen wird“ (BayVGH).

Der BayVGH teilte weiter mit, dass die dazu nötigen rechtlichen Voraussetzungen zur Verhängung von Zwangshaft gegenüber Mandatsträgern im deutschen Recht möglicherweise nicht vollständig zur Verfügung stehen. Die Notwendigkeit der Zwangshaft könne sich aber aus dem Europarecht ergeben. Aus diesem Grund kündigt der BayVGH an, die Frage dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) zur Klärung vorzulegen.

Aufgrund dieses neusten Beschlusses des BayVGH intervenierte der Fachbereich 5 der ROB mit Vermerk vom 23.08.2018 an die Regierungspräsidentin deutlich:

„Der Bereich 5 hatte zuvor bereits ein Konzept für Fahrverbote für Dieselfahrzeuge erarbeitet und dem Präsidium vorgeschlagen, das aber aufgrund der politischen Vorgaben nicht zur Anwendung kam.“

(...)

„Der BayVGH weist sämtliche vom Freistaat Bayern hervorgetragenen Argumente gegen ein Fahrverbot als gegenstandslos zurück.“

(...)

„Aufgrund der Zuständigkeit für die Luftreinhalteplanung hält der Bereich 5 es für angebracht, einen Entwurf des Luftreinhalteplans entsprechend den Vorgaben des Gerichtes zur Umsetzung des Tenors 3 mit Dieselfahrverboten in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München aufzustellen.“

(...)

„Der Bereich bittet um Zustimmung des Präsidiums zur Aufstellung eines Luftreinhalteplans gemäß den gerichtlichen Vorgaben mit Dieselfahrverboten nach den o.g. Eckpunkten.“

Quelle: „2018-08-23_Intervention Fachbereich 5“ Seiten 3, 4, 4, 5

Mit Schreiben vom 06.09.2018 wurde durch den Fachbereich der Entwurf eines „u.E. (noch) rechtmäßigen Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München“ an die Regierungspräsidentin mit der Bitte um Zustimmung übersandt. In dem Schreiben wurde die Fachebene sehr deutlich:

„Zum wiederholten Male in den vergangenen Jahren weisen wir darauf hin, dass ein (noch längeres) Hinauszögern einer den gesetzlichen und gerichtlichen Vorgaben entsprechenden Luftreinhalteplanung ohne (verhältnismäßige) Fahrverbote für Dieselfahrzeuge rechtswidrig wäre. Leider mit Recht spricht der BayVGH inzwischen in seinem Hinweisschreiben an die Landesrechtsanwaltschaft Bayern vom 17.08.2018 nicht mehr nur von einem Rechtsbruch der Verwaltung, sondern mit Blick auf die uns seit längerem durch Weisung aufgegebene Nichtbeachtung rechtskräftiger Gerichtsentscheidungen von Verfassungsbruch.

Vor diesem Hintergrund bitte ich um Verständnis dafür, dass der Bereich 5 und auch Herr Dr. [REDACTED] und ich persönlich eine erneute schriftliche Weisung zum Nichtstun bzw. zur weiteren bloßen Teil-Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben erbitten, sollten Sie sich zu einer Zustimmung zur vorgeschlagenen Verfahrensweise nicht in der Lage bzw. nicht befugt sehen. Der Weg zu einer erneuten förmlichen Remonstration, zu der ich mich nicht erst seit den aktuellen Überlegungen des BayVGH gezwungen sehe, wäre damit eröffnet.“

Quelle: „2018-09-06_finaler Entwurf (noch) rechtmäßiger LRP“ Seite 2

Dem Schreiben angehängt war erneut der Entwurf für eine 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München inklusive eines fertigen Konzepts für zonale Dieselfahrverbote. Dazu wird im Planentwurf ausgeführt:

„Zusätzlich zu den eben dargestellten Maßnahmen ist es zur schnellstmöglichen Einhaltung des Jahresgrenzwerts für NO₂ in München erforderlich, Fahrverbote für bestimmte Dieselfahrzeuge vorzusehen.“

(...)

„Bei Fahrverboten auf 123 km Hauptverkehrsstraßen würde zudem das gesamte Straßenverkehrsnetz der Stadt massiv beeinträchtigt. Durch die Sperrung einzelner Straßen könnten die Verkehrsadern und damit die gewollte Bündelfunktion nicht aufrecht erhalten werden. Diese sollte verkehrstechnisch verhindert werden. Ebenfalls ist eine Kontrolle des Verbotes bei zonalen Verboten besser durchzuführen.

Demnach scheint ein zonales Verkehrsverbot für München die geeignetere Variante.“

Quelle: „2018-09-06_finaler Entwurf (noch) rechtmäßiger LRP“ Seite 86, 87

Dennoch wurde auch dieser Planentwurf nie veröffentlicht. In den nächsten Monaten folgen schrittweise Abschwächungen des Planentwurfs, die sich immer wieder auf Besprechungen beziehen, für die keine Protokolle vorliegen. Darüber hinaus werden stetig neue Prüfaufträge seitens des StMUV sowie der Regierungspräsidentin erteilt, u.a. die Prüfung von „erweiterten streckenbezogenen Fahrverboten“. Gegen Ende des Jahres 2018 spitzt sich die Situation immer weiter zu, bis die Fachebene der Regierung von Oberbayern die Reißleine zieht.

Mit Schreiben vom 18.12.2018 bittet der Leiter des Sachgebiets 50 seinen vorgesetzten Leiter des Bereichs 5 um Remonstration für die gesamte Fachebene. Die Remonstration ist im Beamtenalltag eine nur selten genutzte Möglichkeit. Haben Beamte Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit einer Weisung, so müssen sie den unmittelbaren Vorgesetzten gegenüber remonstrieren, d. h. gegen die Ausführung der Weisung förmlich Einwände erheben, um später z.B. nicht haftbar gemacht zu werden.

„Im Übrigen mutet es für von der Fachseite seltsam an, wenn die Fakten ständig in Frage gestellt werden, wo in aufwändigen gerichtlichen Entscheidungsprozessen eindeutig in ganz Deutschland sogar für Städte mit weit geringerer Belastung auf Fahrverbote entschieden wird.“

(...)

„Wann besinnt sich jetzt endlich die Regierung die Gerichtsurteile zum Wohl der Menschlichen Gesundheit sachgerecht umzusetzen?“

(...)

„**Nachdem wir jetzt nach arbeitsintensiven Prozessen endlich nach ca. 2 Jahren einen Bereichsplan-Entwurf erstellt haben verbleibt aus meiner Sicht nur der aktive Widerstand des Bereiches falls das Präsidium das Versenden des Planentwurfs verhindert; d.h. Remonstrierung durch BL5 für uns alle – so kann es jedenfalls nicht mehr weitergehen.**“

(...)

„im Fall einer für mich drohenden Zwangshaft werde ich dem Gericht im Rahmen des Selbstschutzes den Planentwurf zusammen mit meinen Positionen zur Beweissicherung zur Verfügung stellen; dafür bitte ich vielmals um Verständnis – **ich habe es nicht für möglich gehalten, dass ich jemals in eine solche Situation komme.**“

Quelle: „2018-12-18_Bitte um Remonstrations“

Mit Schreiben vom 03.01.2019 sieht sich der zuständige Bereichsleiter für Umwelt gezwungen, ein ausführliches Remonstrations schreiben an die Regierungspräsidentin zu senden:

„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 Remonstrations im Sinne von § 36 II BeamtStG 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.**“

(...)

„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.“

(...)

„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.**“

(...)

„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.“

(...)

„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. „Aus-sagen zu zonalen Fahrverboten“ nicht gestattet, ist m.E. rechtswidrig.

Quelle: „2019-01-03_Remonstration Bereich 5“

Die Regierungspräsidentin lässt sich von diesen deutlichen Worten nicht beeindrucken.

„Ich erachte diesen Prüfungsschritt unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten zur Abrundung der Gesamthematik für vertretbar und geboten.“ (...)

„Sie können dieses Vorgehen selbstverständlich als nicht ausreichend zur Zielerreichung ansehen und dies auch darstellen. Ich sehe darin keinen Widerspruch zu dem Auftrag des StMUV, der an Sie mit Schreiben vom 31.10.2018 erging. Das weitere Vorgehen wird vom Ergebnis der Besprechung am 08.01. abhängen.“

Quelle: „2019-01-03 Stellungnahme RPin an BL5“ Seite 2

Gegen sämtliche Widerstände des für die Luftreinhalteplanung zuständigen Sachgebiet 50 sowie des Bereichs 5 wird eine rechtswidrige Luftreinhalteplanung durchgezogen. Im Weiteren distanzieren sich Bereich und Sachgebiet beinahe standardmäßig bei allen weiteren Absprachen.

Beispielhaft in einer Mail vom 13.06.2019:

„PS: Dass das SG 50 diese Fassung fachlich nicht mittragen kann, haben wir bereits verschiedentlich deutlich gemacht.“

Quelle: „2019-06-13_Einholung Zustimmung Präsidium“ Seite 3

Oder in einer Mail vom 07.06.2019:

„Dass der Bereich 5 diese Fassung weder fachlich noch rechtlich mittragen kann, haben wir bereits verschiedentlich deutlich gemacht.“

Quelle: „2019-06-13_Zustimmung Präsidium“ Seite 4

Am 31.10.2019 hat die Regierung von Oberbayern die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München in Kraft gesetzt. Mit Änderung des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG) ging zum 1. Juni 2021 die Zuständigkeit für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen auf die Landeshauptstadt München über.

Exkurs: Einflussnahme der Lobby der Automobilindustrie

In den Akten findet sich ein Dokument des Verbands der deutschen Automobilindustrie (VDA), das nur drei Werktage nachdem die Regierung von Oberbayern die Zuständigkeit für die Luftreinhalteplanung übertragen bekommen hat, datiert ist. In dem Papier wird geleugnet, dass Abschaltvorrichtungen für erhöhte NO_x-Emissionen ursächlich seien. Wie zwischenzeitlich durch die Aufklärungsarbeit der DUH und rechtskräftige Gerichtsurteile zweifelsfrei festgestellt wurde, ist dies eine bewusste Falschaussage:

„Defeat Devices sind technische Vorkehrungen, die nur auf dem Prüfstand im Betrieb sind, und auf der Straße nicht. Solche Manipulationen sind unzulässig und haben mit den natürlichen Unterschieden zwischen Prüfstandergebnissen und Messungen auf der Straße nichts zu tun.“

(...)

„Was ist die effektivste Maßnahme, um die Grenzwerte künftig einzuhalten? Dazu muss geklärt werden, woher die Emissionen eigentlich kommen.“

Quelle: „2016-09-06_Verband der Automobilindustrie“ Seite 14, 15

Darüber hinaus leugnet der VDA entgegen jeder wissenschaftlichen Evidenz die Gesundheitswirkung von NO₂ in der Atemluft:

„Im Hinblick auf Kurzzeitwirkungen von NO₂ gibt es derzeit keine Hinweise, dass gesunde Menschen bei NO₂-Konzentrationen, wie sie in der Umwelt vorkommen können, gesundheitlich gefährdet sind. Menschen mit chronischen Atemwegserkrankungen oder Asthma können jedoch bei höheren NO₂-Konzentrationen gesundheitlich beeinträchtigt werden. Solche Konzentrationen liegen aber deutlich oberhalb der Immissionskonzentrationen in Europa.“

Quelle: „2016-09-06_Verband der Automobilindustrie“ Seite 15

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat zwischenzeitlich ihre Luftqualitätsleitlinien aktualisiert und bestätigt, dass alle NO₂-Konzentrationen oberhalb von 10 µg/m³ über längere Zeiträume nachweislich gesundheitsschädlich sind.¹ Auf Basis dieser wissenschaftlichen Evidenz berechnet die Europäische Umweltagentur (EEA), dass durch eine Reduzierung der NO₂-Belastung der Atemluft in Europa auf die von der WHO empfohlenen maximal 10 µg/m³ jedes Jahr 69.000 vorzeitige Todesfälle vermeidbar wären.²

1: <https://www.who.int/news-room/feature-stories/detail/what-are-the-who-air-quality-guidelines>

2: <https://www.eea.europa.eu/publications/harm-to-human-health-from-air-pollution/>

Stand: 06.03.2024



Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 0 77 32 9995 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Ansprechpartner

Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer
Tel.: 0171 3649170
E-Mail: resch@duh.de

Robin Kulpa
Stellvertretender Leiter
Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867-751
E-Mail: kulpa@duh.de

www.duh.de info@duh.de [umwelthilfe](https://www.instagram.com/duh.de)

Wir halten Sie auf dem Laufenden: www.duh.de/newsletter-abo

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Wir sind unabhängig, klageberechtigt und kämpfen seit über 40 Jahren für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende: www.duh.de/spenden

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft. Ausgezeichnet mit dem DZI Spenden-Siegel für seriöse Spendenorganisationen.

