



## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Franz Bergmüller, Ralf Stadler, Dr. Ralph Müller AFD**  
vom 15.06.2020

### Zur rechtlichen Situation von „Pfortnerampeln“

Bei Pfortnerampeln wird z. B. versucht, durch Festlegen eines maximalen Zuflusses einen Engpassabschnitt zu entlasten. Dies geht in der Regel einher mit Staus vor den Pfortnerampeln. Das Ziel ist hier, die Verkehrsstärke im Engpass nicht über seine Kapazität steigen zu lassen, da ein Stau an dieser Stelle noch nachteiliger wäre als vor der Pfortnerampel. Im Sinne einer intelligenten Verkehrssteuerung ist es also oft hilfreich, nur so viele Fahrzeuge in den Engpass hineinzulassen, dass dieser staufrei mit maximaler Leistung funktionieren kann. Zwar kann es dann an den Pfortnerampeln zu Rückstauungen kommen, insgesamt ist das Straßennetz mit einer solchen Steuerung aber leistungsfähiger und die durchschnittliche Wartezeit für alle Verkehrsteilnehmer ist geringer.

Das Instrument „Pfortnerampel“ wird jedoch in jüngster Zeit auch in dem Glauben eingesetzt, hierdurch Umweltverschmutzung reduzieren zu können: Pfortnerampeln werden außerdem auch eingesetzt, um insbesondere mit Blick auf die Lärmemission den Kfz-Verkehr in Wohngebieten zeitlich zu konzentrieren.

Als offizielle Begründung für diese Pfortnerampel wird angegeben, dass der Luftreinhalteplan umgesetzt würde und dass diese Maßnahme für den Fall, dass sich die Luftqualität nicht verbessert haben soll, vor über einem Jahr beschlossen worden sei. Der Rathaus Umschau der Stadt München ist dazu zu entnehmen: „Nach verschiedenen Maßnahmen der Landeshauptstadt zur Luftreinhaltung gab es in den vergangenen Monaten bei den Messwerten stadtweit – auch an der Prinzregentenstraße – schon eine deutlich positive Entwicklung. In der Prinzregentenstraße wurden Jahresmittelwerte (1. April 2019 bis 31. März 2020) von 48 und 43  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  gemessen.“ Der Grenzwert liegt jedoch bei 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , der an der Prinzregentenstraße offenkundig unterschritten ist und bleibt. Dennoch wurde diese Maßnahme umgesetzt und wirkt auf die Betroffenen als Autofahrerschikane.

Den Unternehmer Mario Schneider aus Pleiskirchen (AÖ) ärgert es, die Obsthändlerin Aysu Özkaya von „Prinzen-Obst“ an der Prinzregentenstraße freut und ärgert es. „Es fahren weniger Autos durch die Prinzregentenstraße, weil sich diese durch den Einsatz einer Pfortnerampel auf die Autobahn hinaus stauen. Dadurch haben die Ladenbesitzer weniger Aufmerksamkeit.“ Eine Zeitung meldet: „20 Sekunden Grün, eine Minute Rot: Diese Ampelschaltung macht Autofahrer wütend! Um die Schadstoffmengen in der Luft an der Prinzregentenstraße zu verringern, hat die Stadt die Grün-Phasen am östlichen Stadteingang verkürzt – und warnte selbst vor Staus auf der A94. Zu Recht, wie sich am ersten Tag gestern zeigte. Trotz Ferien und Corona staute es sich zwischen Daglfing und Bogenhausen. ‚Das ist totaler Mist‘, schimpfte Unternehmer Mario Schneider (47) aus Altötting. Drei Mal pro Woche fährt er beruflich nach München: ‚Heute hat’s besonders lang gedauert. Das ist reine Gängelei, um das Auto unattraktiv zu machen.‘ Wenig Verkehr herrschte dagegen auf der Prinzregentenstraße selbst. Dort sind die Schadstoff-Messstationen. Geht die Taktik der Stadt also auf? Ein Sprecher: ‚Am ersten Tag gibt es noch keine belastbaren Erkenntnisse. Wir werden das beobachten.‘“ (<https://www.bild.de/regional/muenchen/muenchen-aktuell/stau-irrsinn-das-kommt-raus-wenn-verkehrsplaner-abgaswerte-verbessern-71149534.bild.html>)

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Schadstoffmessstationen in der Prinzregentenstraße ..... 4
  - 1.1 Wo genau stehen die in dem Beitrag erwähnten „Schadstoffmessstationen“ in/nahe der Prinzregentenstraße in München? ..... 4
  - 1.2 Auf welcher Rechtsgrundlage wurde dieser in 1.1 abgefragte Standort ausgewählt, um diese Messstation dort zu platzieren, wo sie jetzt steht (bitte hierzu unter genauer Angabe alle einschlägigen Artikel und Paragraphen alle Rechtsgrundlagen von der EU-Ebene bis zum Stadtrecht zitieren, die Vorgaben für die örtliche Positionierung der Messstellen machen)? ..... 4
  - 1.3 Zu welchen Messnetzen gehören die in 1.1 und 1.3 abgefragten „Schadstoffmessstationen“? ..... 4
2. Schadstoffmesswerte in der Prinzregentenstraße ..... 4
  - 2.1 Welche Messwerte wurden bei den in 1 abgefragten Messstationen für NO<sub>x</sub> und CO<sub>2</sub> seit 01.01.2019 gemessen (bitte die Werte vorzugsweise als Kurve grafisch aufbereitet der Anfrage als Anlage beilegen und den Zeitraum 01.03.2020 bis 01.07.2020 vergrößert in einer weiteren Anlage beilegen)? ..... 4
  - 2.2 Welche gängigen Mittelwerte wurden seit der Inbetriebnahme der in 1 abgefragten Messstationen ermittelt (bitte die hier die Mittelwerte, wie sie üblicherweise gebildet werden, wie z. B. Jahresmittelwert, Monatsmittelwert, Wochenmittelwert etc., vorzugsweise tabellarisch als Anlage der Antwort beilegen)? ..... 4
  - 2.3 An welchen Tagen wurden bei den in 2.1 bzw. 2.2 abgefragten Messstationen die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte überschritten (bitte hierzu chronologisch aufgeschlüsselt den Grenzwert angeben, die Rechtsgrundlage für den Grenzwert mit dem genauen Paragraphen, den Tag und Zeitpunkt der Überschreitung, die Dauer der Überschreitung bevorzugt tabellarisch darstellen)? ..... 5
3. Kausalitätsfragen ..... 5
  - 3.1 Auf der Basis welcher Belege wird bei diesen Messstationen angenommen, dass ausschließlich der Verkehr Quelle der in 1 abgefragten gemessenen Messwerte ist? ..... 5
  - 3.2 Auf der Basis welcher Belege wird bei diesen Messstationen angenommen, dass die in 1 abgefragten und in den Schadstoffmessstationen gemessenen Schadstoffe keine anderen Herkunftsquellen haben als die Kraftfahrzeuge, die durch die Prinzregentenstraße fahren? ..... 5
  - 3.3 Wie wird bei diesen Messstationen die Kausalität zwischen aus einem Auspuff eines Kfz emittierten Schadstoff und dem in der Messstation gemessenen Schadstoff sichergestellt? ..... 5
4. Eigenbeitrag der Stadt München ..... 6
  - 4.1 Wie wird sichergestellt, dass die Stadt München nicht selbst z. B. durch alte Dieselbusse für die dann durch die Stadt München gemessenen Schadstoffe verantwortlich ist (bitte Alter der dort und in der Nähe eingesetzten Busse angeben)? ..... 6
  - 4.2 Wie wird sichergestellt, dass die Stadt München nicht selbst z. B. durch staubedingte längere Aufenthalte sowie durch künstlich erzeugten „Stop & Go-Verkehr“ für die dann durch die Stadt München gemessenen Schadstoffe verantwortlich ist? ..... 6
  - 4.3 Wie wird sichergestellt, dass die Stadt München nicht die in der Prinzregentenstraße ggf. weniger emittierten Schadstoffe auf das ebenfalls zum Stadtgebiet bis an die Anschlussstelle Feldkirchen gehörende Endstück der A94 verlagert, wo wartende Kfz dann im „Stop & Go-Verkehr“ und über längere Zeit ein Vielfaches der Schadstoffe produzieren als in der Prinzregentenstraße und damit die Gesamtemission von Schadstoffen im Stadtgebiet Münchens sogar vergrößern? ..... 6
5. Schadstoffmessung auf der A94 ..... 6
  - 5.1 Welche Unterschiede bei den in 1 abgefragten Schadstoffen zeigen sich auf der A94 zwischen der Anschlussstelle Feldkirchen und dem Autobahn-

	ende bei dem durch die in 1 bis 4 abgefragte Pfortnerampel verursachten Stau im Vergleich zu einer staufreien Zufahrt in die Prinzregentenstraße?.....	6
5.2	Wie werden die Anwohner neben der A 94 vor den auf der A 94 zusätzlich erzeugten Schadstoffen durch die Staatsregierung geschützt? .....	6
6.	Aufstellvoraussetzungen .....	7
6.1	Welche rechtlichen Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um überhaupt eine „Pfortnerampel“ einrichten zu können? .....	7
6.2	Welche höchstrichterlichen Urteile sind der Staatsregierung bekannt, die den Aufbau und/der Betrieb einer „Pfortnerampel“, wie sie zuvor beschrieben wurde, untersagen, mit Auflagen versehen oder deren Abbau anordnen? .....	7
6.3	Welche Randbedingungen müssen erfüllt sein, dass ein Betrieb einer „Pfortnerampel“ überhaupt verhältnismäßig ist? .....	7
7.	Erreichte Effekte.....	8
7.1	Wie viele Fahrzeuge weniger sind seit Beginn der Inbetriebnahme der angefragten Pfortnerampel täglich durch die Prinzregentenstraße gefahren? .....	8
7.2	Wird mit derselben Begründung auch am Feierabend die Ausfahrt aus der Stadt durch eine identisch geschaltete „Pfortnerampel“ erschwert, um so denselben Effekt „Luftreinhaltung“ in der Prinzregentenstraße zu erzielen (bitte ausführlich begründen)? .....	8
7.3	Wie unterscheiden sich die täglichen Messwerte der in 1 abgefragten Stationen, wenn man den Berufsverkehr zwischen 07.00–09.00 Uhr am Morgen mit dem Berufsverkehr zwischen 16.00–18.00 Uhr am Abend vergleicht? .....	8
8.	Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.....	8
8.1	Welche Urteile höchster Gerichte sind der Staatsregierung bekannt, die Maßnahmen zur Reduktion der Anzahl der durch eine Straße fahrender Kfz wegen Unverhältnismäßigkeit haben scheitern lassen? .....	8
8.2	Welche Urteile höchster Gerichte sind der Staatsregierung bekannt, die Maßnahmen zur Reduktion der durch eine städtische Straße fahrenden Kfz angeblich emittierten Schadstoffe wegen Unverhältnismäßigkeit haben scheitern lassen? .....	8
8.3	Welche Gutachten sind der Staatsregierung bekannt, die den Verkehrsfluss in der Prinzregentenstraße in München zum Gegenstand haben? .....	9

# Antwort

des Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration vom 27.07.2020

## Vorbemerkung:

Der Immissionsgrenzwert für das Jahresmittel von Stickstoffdioxid beträgt nach § 3 Abs. 2 der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV)  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und nicht  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

## 1. Schadstoffmessstationen in der Prinzregentenstraße

### 1.1 Wo genau stehen die in dem Beitrag erwähnten „Schadstoffmessstationen“ in/nah der Prinzregentenstraße in München?

Der Beitrag bezieht sich auf die beiden von der Landeshauptstadt München eingerichteten Passivsammler-Messpunkte in Höhe der Hausnummern 74 und 115 in der Prinzregentenstraße.

Zusätzlich wurden im Jahr 2018 vom Landesamt für Umwelt (LfU) orientierende Messungen mittels Passivsammlern in der Prinzregentenstraße 64 und 66 durchgeführt und Messwerte in Höhe von  $56$  bzw.  $57 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ermittelt.

Seit Anfang Juli 2019 werden im Auftrag des LfU Passivsammler in der Prinzregentenstraße 64 und 75 betrieben. Hierzu wird auf die Darstellung in Abschnitt 3.3.2 der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München verwiesen (abrufbar unter [https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/7-1\\_fs\\_plan.pdf](https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/7-1_fs_plan.pdf)).

### 1.2 Auf welcher Rechtsgrundlage wurde dieser in 1.1 abgefragte Standort ausgewählt, um diese Messstation dort zu platzieren, wo sie jetzt steht (bitte hierzu unter genauer Angabe alle einschlägigen Artikel und Paragraphen alle Rechtsgrundlagen von der EU-Ebene bis zum Stadtrecht zitieren, die Vorgaben für die örtliche Positionierung der Messstellen machen)?

Die Vorgaben zur Überwachung und Beurteilung der Luftqualität sind in der EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG geregelt. Die Richtlinie wurde mit der 39. BImSchV 1:1 in nationales Recht umgesetzt. Die Vorschriften zur Standortwahl von Probenahmestellen für  $\text{NO}_2$  ergeben sich aus der Anlage 3 der 39. BImSchV.

### 1.3 Zu welchen Messnetzen gehören die in 1.1 und 1.3 abgefragten „Schadstoffmessstationen“?

Die im Artikel genannten Messpunkte gehören zu dem insgesamt 44 Messpunkte im Stadtgebiet umfassenden Messnetz der Landeshauptstadt München.

## 2. Schadstoffmesswerte in der Prinzregentenstraße

### 2.1 Welche Messwerte wurden bei den in 1 abgefragten Messstationen für $\text{NO}_x$ und $\text{CO}_2$ seit 01.01.2019 gemessen (bitte die Werte vorzugsweise als Kurve grafisch aufbereitet der Anfrage als Anlage beilegen und den Zeitraum 01.03.2020 bis 01.07.2020 vergrößert in einer weiteren Anlage beilegen)?

### 2.2 Welche gängigen Mittelwerte wurden seit der Inbetriebnahme der in 1 abgefragten Messstationen ermittelt (bitte die hier die Mittelwerte, wie sie üblicherweise gebildet werden, wie z. B. Jahresmittelwert, Monatsmittelwert, Wochenmittelwert etc., vorzugsweise tabellarisch als Anlage der Antwort beilegen)?

An den im Artikel genannten Messpunkten der Landeshauptstadt München werden weder  $\text{NO}_x$  noch  $\text{CO}_2$  gemessen. Stattdessen wird die Konzentration von Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) mittels Passivsammlern (vgl. DIN EN 16339) erfasst. Die Messwerte werden nach Abschluss der Laborauswertung der Proben quartalsweise von der Landeshauptstadt München unter dem Link <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Refe>

[rat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Luft\\_und\\_Strahlung/Stickstoffdioxidmessungen.html](#) veröffentlicht. Nach Abschluss eines Jahres werden zudem jeweils Jahresmittelwerte gebildet und veröffentlicht. Derzeit liegen die Messwerte bis einschließlich des ersten Quartals 2020 vor.

**2.3 An welchen Tagen wurden bei den in 2.1 bzw. 2.2 abgefragten Messstationen die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte überschritten (bitte hierzu chronologisch aufgeschlüsselt den Grenzwert angeben, die Rechtsgrundlage für den Grenzwert mit dem genauen Paragraphen, den Tag und Zeitpunkt der Überschreitung, die Dauer der Überschreitung bevorzugt tabellarisch darstellen)?**

Bei Passivsammlermessungen wird die mittlere Konzentration während des Expositionszeitraums (in der Regel 14 Tage oder ein Monat) erfasst. Eine Auflistung von Tagesmittelwerten ist daher aufgrund des Messprinzips nicht möglich. Sie ist auch nicht erforderlich, da sich der Immissionsgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> für Stickstoffdioxid auf den Jahresmittelwert eines Kalenderjahres bezieht. Daher sind nicht Tagesmittelwerte, sondern Jahresmittelwerte erforderlich, um die Grenzwerteinhaltung bewerten zu können.

**3. Kausalitätsfragen**

- 3.1 Auf der Basis welcher Belege wird bei diesen Messstationen angenommen, dass ausschließlich der Verkehr Quelle der in 1 abgefragten gemessenen Messwerte ist?**
- 3.2 Auf der Basis welcher Belege wird bei diesen Messstationen angenommen, dass die in 1 abgefragten und in den Schadstoffmessstationen gemessenen Schadstoffe keine anderen Herkunftsquellen haben als die Kraftfahrzeuge, die durch die Prinzregentenstraße fahren?**
- 3.3 Wie wird bei diesen Messstationen die Kausalität zwischen aus einem Auspuff eines Kfz emittierten Schadstoff und dem in der Messstation gemessenen Schadstoff sichergestellt?**

Es wird nicht angenommen, dass „ausschließlich der Verkehr“ die Ursache für die gemessenen NO<sub>2</sub>-Werte sei und „keine anderen Herkunftsquellen“ existieren. Stattdessen werden im Rahmen der Verursacheranalyse in Kap. 4 der oben verlinkten 7. Fortschreibung exemplarisch für den Abschnitt „Landshuter Allee“ die Beiträge verschiedener Sektoren zur Belastung mit NO<sub>2</sub> ausgewiesen. Wie dort dargestellt, trägt der Straßenverkehr an verkehrlich hoch belasteten, eng bebauten Straßenabschnitten den größten prozentualen Beitrag zur gesamten NO<sub>2</sub>-Belastung bei.

Zur Untersuchung der räumlichen Verteilung der NO<sub>2</sub>-Belastung hat das LfU die NO<sub>2</sub>-Belastung im Umfeld der Messstation Landshuter Allee, in angrenzenden Seitenstraßen mit zunehmendem Abstand zur Landshuter Allee und in nahe gelegenen baulich abgeschirmten Innenhöfen gemessen (Abschlussbericht abrufbar unter [https://www.lfu.bayern.de/luft/luftreinhalteplanung\\_verkehr/projekte/nox/index.htm](https://www.lfu.bayern.de/luft/luftreinhalteplanung_verkehr/projekte/nox/index.htm)). Dabei wurde festgestellt, dass die Belastung in den Seitenstraßen mit zunehmendem Abstand zur verkehrlich stark belasteten Landshuter Allee deutlich abfällt und dass durch die Gebäudeabschirmung die NO<sub>2</sub>-Belastung in den Hinterhöfen auf Hintergrundniveau liegt. Wäre nicht der Straßenverkehr, sondern andere Quellen wie etwa die Gebäudeheizung die lokal dominierende Quelle von Stickoxidemissionen, ließen sich derartig deutliche räumliche Gradienten bei den gemessenen NO<sub>2</sub>-Werten nicht nachweisen. Ferner betreibt, wie in der Antwort zur Frage 2.1 dargestellt, die Landeshauptstadt München an insgesamt 44 Standorten im Stadtgebiet ein Messnetz zur Ermittlung der NO<sub>2</sub>-Konzentration. Die unter dem genannten Link abrufbaren Ergebnisse zeigen, dass die Werte an verkehrsreichen Straßen mit Randbebauung deutlich oberhalb der Werte im städtischen Hintergrund und in den Wohngebieten liegen. So lagen im Jahresmittel des Jahres 2019 die NO<sub>2</sub>-Messwerte an den beiden am „Mittleren Ring“ gelegenen Standorten „Tegernseer Landstr. 150“ und „Chiemgastr. 140“ etwa um einen Faktor 2–3 über den Werten, die an wenig befahrenen Straßen bzw. in Wohngebieten gemessen wurden.

#### **4. Eigenbeitrag der Stadt München**

##### **4.1 Wie wird sichergestellt, dass die Stadt München nicht selbst z. B. durch alte Dieselbusse für die dann durch die Stadt München gemessenen Schadstoffe verantwortlich ist (bitte Alter der dort und in der Nähe eingesetzten Busse angeben)?**

Mit der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans hat sich die Landeshauptstadt verpflichtet, die in der Prinzregentenstraße verkehrende Buslinie 100 vollständig auf neu beschaffte Elektrobusse umzustellen (vgl. Maßnahme LRP7-108 in der 7. Fortschreibung). Diese Maßnahme ist bereits vollständig umgesetzt. Damit leistet die Landeshauptstadt einen wichtigen Eigenbeitrag zur Verminderung der Schadstoffbelastung in der Prinzregentenstraße. Auch die städtische Müllabfuhr wurde so umgestellt, dass in der Prinzregentenstraße und weiteren Abschnitten mit Grenzwertüberschreitungen ausschließlich Fahrzeuge der modernsten Abgasnorm Euro VI eingesetzt werden (vgl. Maßnahme LRP7-111). Daneben werden durch die Landeshauptstadt sämtliche älteren Dieselbusse voraussichtlich bis zum Jahresende 2020 entweder ersetzt oder einer Hardware-Nachrüstung unterzogen, wodurch sich eine erhebliche NO<sub>x</sub>-Emissionsminderung um 91 Prozent von 155,6 t pro Jahr auf 13,8 t pro Jahr ergibt (vgl. Maßnahme LRP7-39).

##### **4.2 Wie wird sichergestellt, dass die Stadt München nicht selbst z. B. durch staubedingte längere Aufenthalte sowie durch künstlich erzeugten „Stop & Go-Verkehr“ für die dann durch die Stadt München gemessenen Schadstoffe verantwortlich ist?**

Durch eine stadtübergreifend aufeinander abgestimmte und optimierte Verkehrssteuerung wird der Verkehrsfluss im Stadtgebiet so flüssig wie möglich gehalten. Jedoch ist die Aufnahmefähigkeit des Münchner Verkehrsnetzes begrenzt. Insbesondere während der Verkehrsspitzen im Berufsverkehr sind, auch aufgrund der hohen Zahl von Berufspendlern aus dem näheren und weiteren Umland, Übergänge von flüssigem über dichten und gesättigten Verkehr hin zu Stop & Go-Verkehr unvermeidbar.

##### **4.3 Wie wird sichergestellt, dass die Stadt München nicht die in der Prinzregentenstraße ggf. weniger emittierten Schadstoffe auf das ebenfalls zum Stadtgebiet bis an die Anschlussstelle Feldkirchen gehörende Endstück der A94 verlagert, wo wartende Kfz dann im „Stop & Go-Verkehr“ und über längere Zeit ein Vielfaches der Schadstoffe produzieren als in der Prinzregentenstraße und damit die Gesamtemission von Schadstoffen im Stadtgebiet Münchens sogar vergrößern?**

Durch die Verkehrsreduzierung in der Prinzregentenstraße können Verkehrsverlagerungen auftreten. Beurteilungsmaßstab der 39. BImSchV sind jedoch nicht die Emissionsmenge, sondern die Immissionskonzentrationen in der Umgebungsluft. Nach dem Urteil des BVerwG vom 27.02.2018 (BVerwG 7 C 30.17) sind Verkehrs- und damit Emissionsverlagerungen zulässig, soweit auf den Ausweichrouten keine Grenzwertüberschreitung auftritt. Um dies zu überwachen, werden u. a. in der Einsteinstraße, der bedeutsamsten Ausweichroute zur Prinzregentenstraße, im Auftrag des LfU Passivsammlermessungen durchgeführt. Auch das Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München beobachtet kontinuierlich die Auswirkungen der neuen Ampelschaltung (vgl. auch Maßnahme LRP7-113).

#### **5. Schadstoffmessung auf der A94**

##### **5.1 Welche Unterschiede bei den in 1 abgefragten Schadstoffen zeigen sich auf der A94 zwischen der Anschlussstelle Feldkirchen und dem Autobahnende bei dem durch die in 1 bis 4 abgefragte Pfortnerampel verursachten Stau im Vergleich zu einer staufreien Zufahrt in die Prinzregentenstraße?**

##### **5.2 Wie werden die Anwohner neben der A94 vor den auf der A94 zusätzlich erzeugten Schadstoffen durch die Staatsregierung geschützt?**

An dem angefragten Autobahnabschnitt finden keine NO<sub>2</sub>-Messungen statt. Es wird auf die Antwort zur Frage 4.3 verwiesen.

Maßgeblich für die lokale Luftqualität ist nicht nur die Emissionsmenge, sondern auch die lokale Bebauungsstruktur. Grundsätzlich sind NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen an Straßenabschnitten mit hohem Verkehrsaufkommen nur dann zu erwarten, wenn zusätzlich der lokale Luftaustausch durch eine fahrbahnahe, weitgehend durchgängige Randbebauung eingeschränkt ist. Dies ist im Bereich des Autobahnendes der A 94 vor der Abzweigung der Prinzregentenstraße nicht der Fall.

Die Erfahrungen z. B. auch im Bereich von Baustellen zeigen, dass bei einer Kapazitätsreduzierung eines Straßenabschnitts in den ersten Tagen und Wochen Stauungen auftreten. Die Staus führen bei den betroffenen Fahrerinnen und Fahrern jedoch nach gewisser Zeit zu einer Verhaltensänderung (alternative Routenwahl, Ausweichen auf Randzeiten außerhalb des Berufsverkehrs, Umstieg auf andere Verkehrsträger, Verzicht auf die Fahrt), sodass sich die Situation mit der Zeit normalisiert. Im vorliegenden Fall ist auch darauf hinzuweisen, dass zeitgleich Baumaßnahmen am Mittleren Ring in Höhe Innsbrucker Ring in südliche Richtung stattfinden, die zu einem Entfall einer Fahrspur und damit ebenso zu Stauungen im Münchener Osten beitragen. Diese Bauarbeiten sollen im August 2020 abgeschlossen werden.

## **6. Aufstellvoraussetzungen**

### **6.1 Welche rechtlichen Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um überhaupt eine „Pfortnerampel“ einrichten zu können?**

Kommt es zu Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV, werden Maßnahmen zur Luftreinhaltung als verbindliche Maßnahme nach § 47 Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) im jeweiligen Luftreinhalteplan festgesetzt. Nach § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG sind die zuständigen Behörden gesetzlich verpflichtet, die im Luftreinhalteplan festgelegten Maßnahmen durch Anordnungen und sonstige Entscheidungen (z. B. Genehmigungen, Untersagungen, Nebenbestimmungen) durchzusetzen.

Für den Bereich des Straßenverkehrs ergibt sich die Umsetzungspflicht für die Straßenverkehrsbehörden aus § 40 Abs. 1 Satz 1 BImSchG. Demnach beschränkt oder verbietet die zuständige Straßenverkehrsbehörde den Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, soweit ein Luftreinhalteplan dies vorsieht. Den Straßenverkehrsbehörden steht bei der Umsetzung der im Luftreinhalteplan festgelegten Maßnahmen kein Ermessen zu.

Nach § 45 Abs. 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

Die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (LSA), Ausgabe 2015, herausgegeben durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., enthalten grundlegende verkehrstechnische Bestimmungen und Empfehlungen für die Einrichtung und den Betrieb von Lichtsignalanlagen und stellen den zum Zeitpunkt der Veröffentlichung gültigen Stand der Technik dar.

### **6.2 Welche höchstrichterlichen Urteile sind der Staatsregierung bekannt, die den Aufbau und/der Betrieb einer „Pfortnerampel“, wie sie zuvor beschrieben wurde, untersagen, mit Auflagen versehen oder deren Abbau anordnen?**

Hierzu sind der Staatsregierung keine höchstrichterlichen Urteile bekannt.

### **6.3 Welche Randbedingungen müssen erfüllt sein, dass ein Betrieb einer „Pfortnerampel“ überhaupt verhältnismäßig ist?**

Gemäß § 47 Abs. 1 Satz 1 BImSchG haben die zuständigen Behörden bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte Luftreinhaltepläne zu erstellen mit dem Ziel, die Einhaltung dieser Werte zu gewährleisten. Die Maßnahmen eines Luftreinhalteplans müssen geeignet sein, den Zeitraum einer Überschreitung von bereits einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten (§ 47 Abs. 1 Satz 3 BImSchG). Die gegenständliche Maßnahme zur Verkehrsdosierung mittels Lichtsignalanlage, die – neben anderen Maßnahmen – der Stadtrat der Landeshauptstadt München am 20.03.2019 beschlossen hat, ist Teil eines umfassenden Maßnahmenbündels, das insgesamt eine

deutliche Senkung der NO<sub>2</sub>-Schadstoffbelastung bewirken soll. Als mildere Maßnahme zur Anordnung von Verkehrsverboten wird mit dieser und den weiteren Maßnahmen der 7. Fortschreibung die unionsrechtlich gebotene schnellstmögliche Einhaltung des Stickstoffdioxidgrenzwerts sichergestellt werden können. Bei der Aufstellung des Luftreinhalteplans erfolgte eine umfassende Abwägung im Einzelfall sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit.

## **7. Erreichte Effekte**

### **7.1 Wie viele Fahrzeuge weniger sind seit Beginn der Inbetriebnahme der angefragten Pfortnerampel täglich durch die Prinzregentenstraße gefahren?**

Nach Auskunft der Landeshauptstadt fahren im Vergleich zu der für die Berechnung der Größenordnung der Dosierung zugrunde gelegten täglichen Verkehrsmenge von 34 500 Fahrzeugen pro Werktag mit leicht steigender Tendenz aktuell etwa 31 000 Fahrzeuge pro Werktag durch die Prinzregentenstraße.

Aufgrund der durch die Corona-Pandemie stark veränderten Verkehrszahlen und der für fundierte statistische Aussagen noch zu kurzen Einsatzdauer der Dosierungsschaltung haben die aufgezeichneten Zahlenwerte noch keine hinreichende Aussagekraft.

### **7.2 Wird mit derselben Begründung auch am Feierabend die Ausfahrt aus der Stadt durch eine identisch geschaltete „Pfortnerampel“ erschwert, um so denselben Effekt „Luftreinigung“ in der Prinzregentenstraße zu erzielen (bitte ausführlich begründen)?**

Nach Auskunft der Landeshauptstadt wird derzeit nur die in Stadtrichtung von der A 94 in die Prinzregentenstraße einfahrende Verkehrsmenge durch die angepasste Steuerung der LSA gedrosselt. Eine Auswirkung auf stadtauswärts gerichtete Fahrspuren hat diese vorgenommene Anpassung der LSA nicht.

### **7.3 Wie unterscheiden sich die täglichen Messwerte der in 1 abgefragten Stationen, wenn man den Berufsverkehr zwischen 07.00–09.00 Uhr am Morgen mit dem Berufsverkehr zwischen 16.00–18.00 Uhr am Abend vergleicht?**

Es wird auf die Antwort zur Frage 2.3 verwiesen.

## **8. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

### **8.1 Welche Urteile höchster Gerichte sind der Staatsregierung bekannt, die Maßnahmen zur Reduktion der Anzahl der durch eine Straße fahrender Kfz wegen Unverhältnismäßigkeit haben scheitern lassen?**

### **8.2 Welche Urteile höchster Gerichte sind der Staatsregierung bekannt, die Maßnahmen zur Reduktion der durch eine städtische Straße fahrenden Kfz angeblich emittierten Schadstoffe wegen Unverhältnismäßigkeit haben scheitern lassen?**

Höchstrichterliche Urteile, die Maßnahmen eines Luftreinhalteplans zur Dosierung des Verkehrsaufkommens an einem Straßenabschnitt als unverhältnismäßig bewertet haben, sind der Staatsregierung nicht bekannt. Davon zu differenzieren sind Maßnahmen, die Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge bestimmter Abgasnormen vorsehen und die damit nicht das Gesamtaufkommen der Kraftfahrzeuge, sondern selektiv die Einfahrt für Fahrzeuge mit bestimmten Abgasnormen regulieren. Derartige Maßnahmen können im Einzelfall unverhältnismäßig sein. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 27.02.2020 entschieden (Az.: 7 C 3.19).

**8.3 Welche Gutachten sind der Staatsregierung bekannt, die den Verkehrsfluss in der Prinzregentenstraße in München zum Gegenstand haben?**

Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss einer unter vielen Parametern, die in Modellberechnungen zur Immissionssituation zu berücksichtigen sind. Das LfU hat in einer Untersuchung die Immissionssituation in der Prinzregentenstraße für verschiedene Szenarien (Status quo, Einführung einer beidseitigen Busspur, Verkehrsreduzierung um 10 Prozent und Verkehrsreduzierung um 15 Prozent) bewertet. Die Ergebnisse der Untersuchung sind als Anlage zur Stadtrats-Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 15018 im Rats-Informationssystem (RIS) der Landeshauptstadt München veröffentlicht.