

Abgase in München:

"Schriftliche Weisung zum Nichtstun"

Bayerische Behörden brauchten Jahre, bis endlich ein Fahrverbot die Luft in München verbesserte. Jetzt zeigen interne Akten: Die Sache hatte Methode. Doch einige Beamte hielten dagegen.

Von [Michael Baumüller](#) und [Heiner Effern](#)

Der 21. Juni 2016 ist ein ganz normaler Tag an der Landshuter Allee in [München](#). Früh um acht meldet die Messstation hier schon 144 Mikrogramm Stickstoffdioxid je Kubikmeter Luft. Die Messstation zählt damals zu denen mit der schlechtesten Luft im Land, den Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm übertrifft sie um das Doppelte. Am 21. Juni wird deshalb nur gut drei Kilometer entfernt das Verwaltungsgericht München tätig. Es verdonnert das bayerische Umweltministerium dazu, binnen eines Jahres einen Luftreinhalteplan für München aufzustellen, mit dem die Grenzwerte eingehalten werden - wie es schon ein Urteil von 2012 verlangt hatte. Andernfalls drohe ein Zwangsgeld.

Es ist die Zeit der Abgas-Tricksereien und der miesen Luft. Im Herbst 2015 waren die Abschaltvorrichtungen bei Volkswagen bekannt geworden, und parallel dazu rücken Stickoxide ins Rampenlicht. Reihenweise haben Städte mit den Grenzwerten zu kämpfen, München mit seiner Landshuter Allee spielt da ganz vorne mit. Doch es passiert erst einmal gar nichts. Trotz Urteil, trotz Zwangsgeld. Und warum so lange nichts passiert, das belegen nun Dokumente aus der Regierung von Oberbayern. Die Deutsche Umwelthilfe, seinerzeit auch erfolgreiche Klägerin vor dem Verwaltungsgericht, hat ihre Herausgabe durchgesetzt. Die Unterlagen werfen kein gutes Licht auf Bayerns Behörden. Denn deren Spitzen taten alles, damit die Luft nicht besser wird. Jedenfalls nicht per Fahrverbot.

Fachbeamte warnen ihre Vorgesetzten vor "Verfassungsbruch"

Verkehrsminister Dobrindt lehnt "blaue Plakette" ab

Zur gleichen Zeit herrscht auch in der Bundesregierung dicke Luft. Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) verlangt Fahrverbote in besonders betroffenen Städten und will eine "blaue Plakette" einführen, um saubere [Diesel](#) von allen anderen zu unterscheiden. Verkehrsminister Alexander Dobrindt von der CSU lehnt genau das ab. "Das Ergebnis wäre ein faktisches Einfahrverbot für Dieselfahrzeuge", sagt er. "Das werde ich nicht akzeptieren." Und dann Fahrverbote ausgerechnet in München?

Der Vorschlag aus Abteilung 5 jedenfalls landet erst einmal in der Schublade. Mehr noch: In einem Brief an Münchens Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) legt Regierungspräsidentin Brigitta Brunner dar, die Straßenverkehrsordnung lasse "keine antriebsbezogenen Fahrverbote zu". Damit könnte das Thema vom Tisch sein - wären da nicht die Gerichte.

Am 27. Februar 2017, Messwert an der Landshuter Allee: 128 Mikrogramm, bestätigt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof das Urteil der Münchner Richter auf ganzer Linie. Er schärft es sogar noch nach. Sofort müsse erfasst werden, wo konkret die Grenzwerte gerissen werden. Bis Ende August lässt das Gericht den Behörden Zeit, einen neuen Plan aufzustellen und die Öffentlichkeit daran zu beteiligen. Explizit verlangt der Gerichtshof "Verkehrsverbote" für Dieselaautos.

Richter verlieren zusehends die Geduld

Die Beamten der Abteilung 5 widersetzen sich der Weisung von oben

Jetzt wird es den Beamten zu viel. Anfang Januar 2019, einen neuen Plan gibt es immer noch nicht, zieht die Abteilung 5 die Reißleine: Sie remonstriert, wie es unter Beamten heißt. Sie widersetzt sich der Weisung von oben. Wiederholt habe man auf die Rechtswidrigkeit der "angewiesenen Untätigkeit" hingewiesen, nun bleibe keine andere Wahl. Die Regierungspräsidentin heißt mittlerweile Maria Els. Noch am selben Tag antwortet sie - und geht auf die Remonstration ihrer Beamten mit keinem Wort ein.

Jürgen Resch, Chef der Umwelthilfe und damit einer der Kläger, hält das alles für einen Skandal. "Das sind Hunderte vorzeitige Todesfälle, die man damit in Kauf genommen hat." Denn die Fahrverbote kommen zwar - aber um Jahre verzögert.

Beschließen muss sie letztlich die Stadt München selbst. Denn zum zweiten Mal hat der Freistaat die Verantwortung nach unten durchgereicht. Zuständig für saubere Luft ist von 1. Juni 2021 an die jeweilige Kommune und nicht mehr die Bezirksregierung. Die grün-rote Koalition in München muss sich also mit den klagenden Verbänden einigen, will sie den Rechtsbruch nicht fortsetzen.

Am 26. Oktober 2022 schreibt der Stadtrat zum ersten Mal den Luftreinhalteplan in eigener Regie fort - und zwar grob so, wie es sechs Jahre vorher schon Beamte der Bezirksregierung skizziert hatten. Kern dieses Beschlusses ist ein mehrstufiges Diesel-Fahrverbot innerhalb der Umweltzone, die das gesamte Zentrum innerhalb des Mittleren Rings umfasst. Erstmals gehört dazu auch die Stadtautobahn selbst. Seit dem 1. Februar 2023 sind dort Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4/IV oder schlechter verboten. Für Anwohner und Lieferverkehr gelten Ausnahmeregelungen.

Als im Sommer 2023 die Stickstoffdioxid-Werte sinken, kassiert der Stadtrat am 26. September 2023 die schärfere zweite und dritte Stufe des Diesel-Fahrverbots in der "Anpassung der achten Fortschreibung" wieder ein. Zu früh, finden Verbände wie die Umwelthilfe, denn der Grenzwert wird immer noch nicht ganz erreicht. Sie haben geklagt, wieder müssen Gerichte über den Schutz der Münchner Luft entscheiden. Diesen Donnerstag wird über eine Klage auf Umsetzung des schärferen Fahrverbots verhandelt. An der Landshuter Allee ist die Luft dieser Tage nicht mehr "schlecht", aber in den Morgenstunden oft "mäßig": mit oft so um die 60, 70 Mikrogramm Stickstoffdioxid. Immerhin.