

Der Umweltausschuss befasste sich am 26.04.05 mit dem Antrag.

Aus dem Vortrag des Referenten Joachim Lorenz:

Die Stadträte Herr Jens Mühlhaus und Herr Sven Thanheiser haben den in Anlage 1 beigefügten Antrag Nr. 02-08 / A 02298 Luftreinhalteplan für München gestellt. In diesem Antrag wird der Oberbürgermeister gebeten, nunmehr nachdrücklich darauf hinzuwirken, dass

- die Regierung von Oberbayern zur Frage der Rechtsgrundlage für Umleitungen des Transit-Schwerlastverkehrs auf den Autobahnring umgehend Stellung nimmt
- der Freistaat Bayern seine Blockadehaltung im Bundesrat gegenüber einer kfz-steuerlichen Begünstigung des Einbaus von Dieselfiltern aufgibt
- die Bundesregierung umgehend die Rechtsgrundlage schafft, übergeordnete Ringstraßen im Stadtgebiet München dem toll-collect-Gebiet anzuschließen.

Zu den einzelnen Punkten dieses Antrags ergibt sich als Sachstand:

1. Rechtsgrundlage für Umleitung des Transit-Schwerlastverkehrs

Die von der LH München vorgeschlagenen Maßnahmen „Umleitung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf den Münchner Autobahnring A 99“ und „Nutzungsbeschränkungen und Nutzervorteile für den Lieferverkehr in die Innenstadt“ wurden im Luftreinhalteplan München in die Kategorie „diskutiert, aber nicht konkret in den LRP aufgenommen“ eingegliedert. Als Begründung dazu wurde dort ausgeführt:

“Bei den Maßnahmenvorschlägen „Nutzungsbeschränkungen und Nutzervorteile für den Lieferverkehr in die Innenstadt“ und „Umleitung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf den Münchner Autobahnring A 99“ besteht insgesamt Übereinstimmung darin, dass diese Maßnahmen aus fachlicher Sicht durchaus geeignet sind, eine Verbesserung der lufthygienischen Situation in München herbeizuführen. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz und die Straßenverkehrsordnung ermöglichen grundsätzlich auch die Durchsetzung solcher Maßnahmen. Zu beiden Maßnahmenvorschlägen wurden Stellungnahmen u.a. vom Polizeipräsidium München, vom Polizeipräsidium Oberbayern, von der Autobahndirektion Südbayern und von verschiedenen Sachgebieten der Regierung von Oberbayern abgegeben. Auf der Basis der bisher vorliegenden und belastbaren Daten ist allerdings eine konkrete Aufnahme dieser Maßnahmen in den Luftreinhalteplan derzeit nicht möglich. Hierzu bedarf es weitergehender Prüfungen und Bewertungen, die im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu erarbeiten sein werden.“

Im Rahmen einer Besprechung bei der Regierung von Oberbayern am 07.03.2005 wurde zum weiteren Vorgehen festgelegt, dass nach dem Vorliegen eines Berichtes des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz zu den Minderungspotenzialen einer Reduktion des LKW-Verkehrs die Regierung abschließend diese Maßnahmenvorschläge bewertet. Bereits in der Sitzung war tendenziell eine negative Haltung zu den beiden Maßnahmenvorschlägen zu erkennen. Als Grund wurde die fehlende Verhältnismäßigkeit genannt, die sich

aus der Abwägung zwischen der Schwere des Eingriffs und dem zu erzielenden Nutzen, also dem aus der Sicht der Regierung zu geringen Minderungspotenzial, ergibt. Der möglichst rasche Abschluss dieser rechtlichen Überprüfung ist im Hinblick auf das weitere Vorgehen bei der Maßnahmenplanung von Bedeutung. Am 17.03.2005 fand u.a. zum Thema Luftreinhalteplanung ein Gespräch zwischen dem Oberbürgermeister und dem Regierungspräsidenten statt, an dem auch der Referent für Gesundheit und Umwelt und der Kreisverwaltungsreferent teilnahmen. In diesem Gespräch wurde seitens der Landeshauptstadt München die Aufnahme der o.g. beiden vorgeschlagenen Maßnahmen in den Luftreinhalteplan nachdrücklich gefordert. Die Regierung von Oberbayern sah sich nicht in der Lage, diesbezüglich eine sofortige Zusage zu geben, sondern behielt sich eine weitere juristische Prüfung bis Mitte April vor.

Hinsichtlich des Vorschlags der Landeshauptstadt München „Nutzungsbeschränkungen und Nutzervorteile für den Lieferverkehr in die Innenstadt“ muss darüber hinaus der Bund eine entsprechende Kennzeichnungsverordnung erlassen, die sowohl eine entsprechende Beschilderung der Straße als auch Kennzeichnung der Fahrzeuge ermöglicht. Diese Kennzeichnungsverordnung wird es nach neuesten Erkenntnissen noch im Laufe dieses Jahres geben.

In einem Kabinettsbeschluss der Bayerischen Staatsregierung vom 05.04.2005 wurde mit einem Sechs-Punkte-Programm ein Maßnahmenpaket gegen Feinstaub beschlossen. Im Punkt 5 beschloss die Staatsregierung, den betroffenen Kommunen, in denen die Grenzwerte überschritten sind, grünes Licht für verkehrlenkende Maßnahmen zu geben. Dafür sollten von der Staatsregierung auch die Luftreinhaltepläne fortgeschrieben werden. Dieser Kabinettsbeschluss wurde den Bezirksregierungen noch am gleichen Tag schriftlich mitgeteilt. Der genaue Inhalt dieses Schreibens ist der Landeshauptstadt München nicht bekannt.

In einem Gespräch zwischen dem Regierungspräsidenten und dem Referenten für Gesundheit und Umwelt am 06.04.2005 wurde die Landeshauptstadt München darüber informiert, dass nach Klärung der weiteren Vorgehensweise innerhalb der Regierung von Oberbayern die Vertreter der Landeshauptstadt München zu einem Gespräch eingeladen werden, bei dem dann die Umsetzung des Kabinettsbeschlusses auf lokaler Ebene geklärt werden soll. Der Landeshauptstadt München wurde auch mitgeteilt, dass für den 18.04.2005 alle bayerischen Bezirksregierungen in das Bayerische Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz eingeladen worden sind, um über die einheitliche Umsetzung des Kabinettsbeschlusses vom 05.04.2005 zu beraten.

Für den 19.04.2005 hat der Regierungspräsident die Vertreter der Landeshauptstadt München zu diesem angekündigten Gespräch eingeladen. Seitens der Landeshauptstadt München nahmen an diesem Gespräch der Referent für Gesundheit und Umwelt und der Kreisverwaltungsreferent teil. Zum Ergebnis dieses Gesprächs ist festzuhalten:

Die Landeshauptstadt München legt im Mai 2005 ein detailliertes Konzept über die für die Umleitung des Lkw-Durchgangsverkehrs erforderlichen Maßnahmen sowie eine Auflistung der bislang von der Landeshauptstadt München eingeholten Stellungnahmen (Polizei, Autobahndirektion etc.) vor. Die Landeshauptstadt München holt Stellungnahmen der von einer Umleitung

betroffenen Gemeinden und Landkreise ein und übermittelt das Ergebnis der Gespräche der Regierung von Oberbayern.

Nach Eintreffen der Unterlagen der Landeshauptstadt München prüft die Regierung von Oberbayern im Juni 2005 das Konzept in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht und erörtert das Ergebnis dieser Überprüfung in einer Besprechung mit der Landeshauptstadt München und den übrigen Beteiligten. Die Regierung von Oberbayern beabsichtigt, noch vor der Sommerpause endgültig über das Konzept der Landeshauptstadt München zu entscheiden.

Die Landeshauptstadt München hat mitgeteilt, dass sie als Straßenverkehrsbehörde keine innerstädtischen verkehrsleitenden Maßnahmen (z.B. der Sperrung einzelner Abschnitte des Mittleren Rings) ergreifen wird. Eine Beschränkung des Lieferverkehrs auf schadstoffarme Lkw wird sie nach Erlass einer Kennzeichnungsverordnung des Bundes nach § 40 Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz prüfen.

Diese Maßnahmen werden dann als Fortschreibung in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden.

Im Vorfeld des Kabinettsbeschlusses vom 05.04.2005 hat der Oberbürgermeister in einer Pressekonferenz am 31.03.2005 zusammen mit dem Referenten für Gesundheit und Umwelt, dem Kreisverwaltungsreferenten und dem MVG-Geschäftsführer noch einmal auf die Aufnahme der von der Stadt vorgeschlagenen, aber von der Regierung von Oberbayern noch nicht aufgenommenen Maßnahmen in den Luftreinhalteplan gedrängt. Darüber hinaus wurde die rasche Einführung der Abgasnorm EURO V auf Bundesebene sowie die steuerliche Förderung des nachträglichen Einbaus von Dieselpartikelfiltern gefordert und die – im Gegensatz zu anderen Großstädten, die eine Überschreitung der Feinstaubgrenzwerte zu verzeichnen haben – bereits erfolgte weitgehende Umrüstung der städtischen Busflotte angesprochen.

Ebenfalls am 31.03.2005 fassten die Oberbürgermeister mehrerer bayerischer Städte – darunter die Landeshauptstadt München – eine Resolution zum Thema „Feinstaubbelastung in den Städten“ (s. beigefügte Anlage 3), in der noch einmal deutlich auf die verschiedenen Verantwortlichkeiten von Bund, Ländern und der Automobilindustrie hingewiesen wurde.

2. Kfz-steuerliche Begünstigung des Einbaus von Dieselpartikelfiltern

Es ist unstrittig, dass die Emissionen von Diesel-Fahrzeugen wesentlich zur Feinstaub-Belastung in Städten beitragen. Die Schadstoffbelastung stammt zum einen vom örtlichen Verkehr, aber zum größten Anteil von der städtischen Hintergrundbelastung (also z.B. von den umliegenden Straßen) und der großräumigen Luftverschmutzung. Da diese wiederum erheblich vom KFZ-Verkehr verursacht werden, sind für eine wirksame Reduzierung der Gesamtbelastung vor allem auch Maßnahmen erforderlich, die in der Fläche greifen. Die größten Wirkungen sind dabei mit Maßnahmen zu erzielen, die direkt an den Quellen ansetzen, etwa den Partikel-Filtern bei Diesel-Fahrzeugen. Damit ist eine Reduzierung der Partikel-Emissionen von über 90 % möglich. Die erforderliche Technik steht, auch für Nachrüstungen älterer Fahrzeuge, zur Verfügung.

Ohne diese Maßnahmen an der Quelle können die vielfältigen Bemühungen der Kommunen zur Reduzierung der Luftschadstoffe nicht wirksam sein, da trotz der

innermotorischen Verbesserungen an den Diesel-Fahrzeugen deren hoher und steigender Anteil an Neuzulassungen (derzeit fast 40 %) nach Aussagen des Umweltbundesamtes ohne weitere Minderungsmaßnahmen zu einer Erhöhung der Dieselruß-Partikel-Emissionen führen wird. Auf die Aktivitäten der Landeshauptstadt zur steuerlichen Begünstigung des Einsatzes von Dieselrußfiltern ist bereits unter Punkt 1 eingegangen worden.

So ist im Luftreinhalteplan München unter Punkt 6.7 „Maßnahmen auf nationaler und internationaler Ebene“ auch ausdrücklich die Maßnahme Steuerliche Förderung aufgeführt:

„Bei Festlegung einer verschärften EU-Abgasgrenzwertstufe EURO 5 mit den anspruchsvolleren Grenzwerten für Partikel und NO_x ist nach geltenden EU-Richtlinien eine steuerliche Förderung in den Mitgliedsstaaten vor ihrem in Kraft treten zulässig. Die Möglichkeit einer steuerlichen Förderung von Pkw, die frühzeitig EURO 5 einhalten, wäre damit für Deutschland gegeben. Dabei ist zu einer effektiven Förderung mit einer schnellen Marktdurchdringung von Pkw mit Partikelfilter eine getrennte Förderung für die Einhaltung des EURO 5-Grenzwertes für Partikel und NO_x zielführend. Damit würde sich auch eine mögliche steuerliche Förderung der Nachrüstung von Gebrauchtfahrzeugen mit Partikelfilter eröffnen.“

Entsprechend einer Zusage der Automobilindustrie geht die Bundesregierung davon aus, dass ab 1. Januar 2008 keine neuen Diesel-Pkw mehr ohne Rußfilter-Technik auf den Markt kommen. Im Rahmen von Abstimmungsgesprächen hat die Bundesregierung beschlossen, mit einer steuerlichen Förderung für eine möglichst frühzeitige und rasche Einführung von Diesel-Pkw mit Rußfiltern zu sorgen. Die Zuständigkeit für die KfZ-Steuer liegt jedoch bei den Bundesländern. Von diesen (u.a. Bayern) kamen bisher zurückhaltende Äußerungen und die Forderung, dass ein derartiges Vorhaben ausgabenneutral sein muss. Nach Schätzungen der Bundesregierung ist mit Steuerausfällen von 1 bis 1,5 Milliarden Euro zu rechnen. Dem gegenüber stehen nicht unerhebliche Mehreinnahmen durch den wachsenden Anteil an Diesel-PKW (höhere Besteuerung von Diesel-Fahrzeugen).

Die Vollversammlung des Stadtrates der LH München hat am 15.12.2004 bereits beschlossen, dass sich die Stadt München bei der Bundesregierung dafür einsetzt, dass die KFZ-Steuer so verändert wird, dass ein finanzieller Anreiz besteht, sich Fahrzeuge mit bestem technischen Standard (Rußfilter etc.) anzuschaffen oder diesen nachzurüsten. Aufgrund der o.a. Zusammenhänge ist nunmehr nicht mehr die Bundesregierung, sondern der Freistaat Bayern bzw. der Bundesrat Ansprechpartner für diese Forderung.

Die Aktivitäten zur Einführung von Partikel-Filtern dürfen sich jedoch nicht auf Diesel-PKW beschränken, sondern sind aufgrund des weitaus höheren Schadstoffausstoßes vor allem bei den LKW und Bussen zu intensivieren. In diesem Zusammenhang sollte der Freistaat auch aufgefordert werden, Initiativen im Bundesrat aufzugreifen bzw. zu unterstützen, die den Erlass einer Kennzeichnungsverordnung (§ 40 Abs. 3 BImSchG) und eine Anpassung der StVO (Verkehrsschild) beinhalten. Ungeachtet des Ergebnisses der rechtlichen Prüfung von Maßnahmen sind diese beiden Anpassungen grundlegende Voraussetzung zur Umsetzung von Maßnahmen, bei denen eine Differenzierung nach abgasarmen Fahrzeugen, wie z.B. der möglichen Einführung einer Umweltzone o.ä. erforderlich ist.

3. Rechtsgrundlage zum Anschluss übergeordneter Ringstraßen im Stadtgebiet München zum toll-collect-Gebiet

Die Problematik der Auswirkungen der LKW-Maut auf München und die daraus folgenden Konsequenzen wurden im Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 02.03.2005 behandelt. Bis zum Redaktionsschluss dieser Vorlage ergaben sich nach Kenntnis des Referates für Gesundheit und Umwelt keine belastbaren grundlegend neuen Aussagen. Die Beschlussvorlage des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist daher zur Information als Anlage 2 beigefügt. Aus der Vorlage geht u.a. hervor, dass Herr Oberbürgermeister bereits seit Oktober 2001 in verschiedenen Schreiben an den Deutschen Städtetag, an Münchner Bundestagsabgeordnete, den Bundesverkehrsminister und das Bayerische Staatsministerium des Innern auf die Gefahr der mautbedingten Verlagerung des Schwerverkehrs hingewiesen und um Abhilfemaßnahmen gebeten hat.

Zum Antrag der Referentin zu dieser Vorlage wurde in der Sitzung des Planungsausschusses ein Änderungsantrag der Stadtratsfraktion B90/Die Grünen/RL gestellt und beschlossen. Punkt 3 des Beschlusses des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 02.03.2005 lautet daher:

„3. Der Planungsausschuss bittet den Oberbürgermeister, nachdrücklich darauf hinzuwirken, dass

- die Regierung von Oberbayern zur Frage der Rechtsgrundlage für Umleitungen des Transit-Schwerlastverkehrs auf den Autobahnring umgehend Stellung nimmt,
- die Bundesregierung umgehend die Rechtsgrundlage schafft, übergeordnete Ringstraßen im Stadtgebiet München dem toll-collect-Gebiet anzuschließen.“

Diese beiden Punkte entsprechen den Punkten 1 und 3 des hier zu behandelnden

Antrags. Auf die vorhergehenden Ausführungen zu Punkt 1 wird verwiesen.

Des weiteren wurden mit diesem Beschluss das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, „den Stadtrat über die Ergebnisse des

Vorher-Nachher-Vergleichs im Rahmen von Verkehrszählungen zum innerstädtischen Schwerverkehr zu informieren und die Ergebnisse sowie daraus zu empfehlende Maßnahmen für den Lkw-Verkehr im Rahmen des Luftreinhalteplanes der Regierung von Oberbayern zu unterbreiten.“

Seitens des RGU ergeben sich dazu keine anderen bzw. weiteren Gesichtspunkte.

Ergänzend zu den bisherigen in dem als Anlage 2 beigefügten Beschluss dargestellten Aktivitäten der Landeshauptstadt München (u.a. Schreiben des Oberbürgermeisters an den Bundesverkehrsminister) hat sich der Oberbürgermeister mit Schreiben vom 08.04.2005 erneut an den Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen mit der Bitte um Prüfung gewandt, den um München herumführenden Autobahnring A 99 ab sofort, bzw. bis zum nächstmöglichen Zeitpunkt von der Erhebung der Maut freizustellen. Hintergrund war dabei, dass die Einführung einer Lkw-Maut auf der Ausweichstrecke Mittlerer Ring noch mindestens ein Jahr bis zur Umsetzung benötigt, wohingegen eine Mautfreistellung der A 99 eventuell als kurzfristige Sofortmaßnahme bis zur Mauteinführung am Mittleren Ring Erleichterung bringen kann. Schließlich hat sich Herr Oberbürgermeister am 12.04.05 an den Staatsminister des Innern, Herr Dr. Beckstein gewandt und um Übermittlung aktueller Verkehrszählungsdaten

des überörtlichen Straßennetzes gebeten, um die Frage des „mautflüchtigen“ Lkw-Verkehrs umfassend beurteilen zu können.

4. Situation in anderen europäischen Großstädten

Des Weiteren wurde in dem o.a. Antrag gefordert, dass die Stadtverwaltung kurzfristig darstellt, wie die Lage bei Grenzwertüberschreitungen der 22. BImSchVO (Grenzwerte Luftschadstoffe) in anderen europäischen Großstädten ist.

Grundsätzlich ist hier auszuführen, dass die modernen Kommunikationstechniken, wie z.B. Internet, umfangreiche Möglichkeiten bieten, diesbezügliche Informationen zu sammeln. Als Nachteil ergibt sich, dass aktuelle Informationen i.d.R. nur in der jeweiligen Landessprache und sehr detailliert (z.B. aktuelle Messwerte einzelner Stationen) und nicht, wie für den obigen Auftrag erforderlich, zusammengefasst aufbereitet sind. Ebenso ist es schwierig, bei einzelnen, z.B. in der Presse diskutierten Maßnahmen wie Verkehrssperrungen den tatsächlichen Umfang, die Auslösekriterien sowie die jeweiligen rechtlichen Grundlagen zu eruieren.

Als Fazit des derzeitigen Wissensstandes ergibt sich:

In allen europäischen Großstädten gibt es Probleme mit der Einhaltung der Grenzwerte. In den meisten Fällen wird der Verkehr als Hauptverursacher angesehen. In den verschiedenen europäischen Städten werden daher Maßnahmen zur Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen diskutiert, konkrete Ergebnisse, insbesondere zu Aktionen beim Überschreiten der Grenzwerte, liegen jedoch kaum vor.

Bei Überschreitung der Grenzwerte sind vor allem Maßnahmen aus Italien bekannt. Dort haben verschiedene Regionen, Provinzen bzw. Kommunen Verkehrsbeschränkungen sowie Verkehrssperrungen eingeführt. Diese werden i.d.R. durch Beschlüsse oder Erlasse von den jeweiligen Provinzen oder von den jeweiligen Kommunen geregelt (s.a. Bekanntgabe im Umweltschutzausschuss vom 11.04.2002 „Verkehrssperrungen für Kraftfahrzeuge in italienischen Städten...“).

Verschiedene Kommunen haben z.B. für bestimmte Werktage Verkehrssperrungen nach geraden/ungeraden Kennzeichen, Fahrverbote für Kraftfahrzeuge ohne Katalysator zu bestimmten Zeiten oder auch generelle Beschränkungen an bestimmten, vorab festgelegten Tagen eingeführt.

Die Provinz Südtirol hat in ihrem Luftreinhalteplan für die Städte Bozen, Meran, Brixen und Bruneck verkehrsbeschränkende Maßnahmen getroffen. Dort gilt im Winter unabhängig von der Luftqualität an den Stoßzeiten morgens, mittags und abends ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit Erstzulassung bis 31.12.1994 (entspricht EURO 1). Werden an 4 aufeinanderfolgenden Tagen Feinstaubkonzentrationen über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen und ähnliche Konzentrationen vorhergesagt, wird ab dem 7. Tag ein Fahrverbot (7 – 19 Uhr) für Kfz älterer Erstzulassungen ausgesprochen.

Zu den lufthygienischen Auswirkungen der Verkehrssperrungen in Italien liegen dem Referat für Gesundheit und Umwelt derzeit keine belastbaren Aussagen vor. Aus Presseberichten ist aber bekannt, dass z.B. in Vicenza die Staubbelastung während des viertägigen Fahrverbotes um 15 bis 25 Prozent zurückging, der Grenzwert aber dennoch nicht eingehalten wurde.

In Österreich hat das Land Tirol aufgrund von Überschreitungen bei NO_2 ein Nachtfahrverbot für LKW auf einem Streckenabschnitt der Inntalautobahn eingeführt; in Graz gelten generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen im Winter.

Aus den vorliegenden Luftreinhalteplänen deutscher Städte und deren Diskussion von Maßnahmen sind nur wenige verkehrsbeschränkende Maßnahmen bei Überschreitungen der Grenzwerte bekannt. In Düsseldorf wird z.B. eine Straße, in der Grenzwertüberschreitungen aufgetreten sind, für die Durchfahrt von Lkw's gesperrt. Wesentlich bei dieser Maßnahme ist, dass für diese Lkw's eine geeignete Umleitungsstrecke zur Verfügung steht, die zwar eine etwas längere Fahrstrecke beinhaltet, aber nicht durch bewohntes Gebiet führt. In Dortmund wird im Bereich einer Straße mit Grenzwertüberschreitungen der Verkehr über eine Pfortnerampel reguliert und ein zeitlich begrenztes Fahrverbot für LKW über 7,5 to angeordnet (ausgenommen Quell- und Zielverkehr). Wenn dieses Fahrverbot nicht ausreichen sollte, sollen weitere Verkehrsbeschränkungen verhängt werden (Fahrzeuge ab 3,5 bzw. 2,8 to). Generell sollen nach Information des Landesumweltamtes NRW in Nordrhein-Westfalen für Orte, an denen die Grenzwerte nicht eingehalten werden, Aktionspläne zu erstellt werden. Weitere kleinräumige Ansätze zu Verkehrsbeschränkungen für LKW werden z.B. auch in Hannover diskutiert, aber noch nicht umgesetzt. In allen bekannten Fällen beziehen sich die Beschränkungen aber auf vergleichsweise kurze Strecken. Zusammenfassend sind derzeit, abgesehen von den Regelungen in Italien, nur vereinzelt konkrete Maßnahmen in europäischen Städten bei Überschreiten der Grenzwerte bekannt; die bekannten Maßnahmen zielen allgemein auf eine generelle Reduktion der Feinstaubkonzentrationen ab.

Beschluss:

Der Umweltschutzausschuss bittet den Oberbürgermeister, nachdrücklich darauf hinzuwirken, dass der Freistaat Bayern im Bundesrat einen konstruktiven Kompromissvorschlag für eine kfz-steuerliche Begünstigung des Einbaus von Dieselrußfiltern einbringt, die sowohl der Interessenlage des Bundes als auch der Länder angemessen Rechnung trägt