



Green City e.V.
Lindwurmstraße 88
2. Aufgang, 5. Stock
80337 München

Telefon +49 (89) - 89 06 68 - 319
Fax +49 (89) - 89 06 68 - 66
andreas.schuster@greencity.de
www.greencity.de

Green City e.V. Lindwurmstraße 88, 80337 München

Regierung von Oberbayern

Brigitta Brunner

80534 München

München, 02. März 2017

**Stellungnahme zum Entwurf der siebten Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München nach § 47 Abs. 5a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)
Stichwort „Luftreinhaltung München“**

Vorab per E-Mail an Luftreinhaltung-Muenchen@reg-ob.bayern.de

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Brunner,

im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung für die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München bedankt sich die Umweltschutzorganisation Green City e.V. (im Folgenden Green City) für die Möglichkeit der Beteiligung und nimmt wie folgt Stellung:

Fazit Green City:

Die Maßnahmen des Entwurfs der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München werden nicht dazu führen, die seit 2010 rechtlich verbindlichen Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid im Stadtgebiet Münchens schnellstmöglich einzuhalten. Die Fortschreibung wirkt wie eine Stoffsammlung loser Absichtserklärungen, Skizzen und Ideen. Fast allen sogenannten Maßnahmen fehlt es an einer Konkretisierung, einer deutlichen Zuständigkeitszuweisung, der zeitlicher Einordnung und einem klaren Minderungsziel. Aus diesem Grund sieht Green City auch von einer umfassenden Stellungnahme und Bewertung der sogenannten Maßnahmen und damit der 7. Fortschreibung im Ganzen ab.

Green City lehnt den Plan in der vorliegenden Form als ungeeignet ab. Wir halten es für unabdingbar, die aufgeführten Maßnahmen zu spezifizieren sowie weitere Maßnahmen aufzunehmen, die das Ziel der schnellstmöglichen Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen an die Luftqualität erfüllen.

Grundsätzliche Bewertung:

Die Europäische Union hat mit der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa die Grundlage für einheitliche europäische Luftqualitätsstandards geschaffen. Die Richtlinie ist in Deutschland in der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) in nationales Recht überführt worden. Daraus ergibt sich, dass ein Luftreinhalteplan aufgestellt werden muss, wenn in einem Gebiet die Grenzwerte für einen oder mehrere Luftschadstoffe überschritten werden.

Für die Landeshauptstadt München wurde erstmals am 28.12.2004 ein Luftreinhalteplan aufgestellt. Da es trotz der durchgeführten Maßnahmen weiterhin zu Überschreitungen der bereits am 01.01.2010 eingeführten Stickstoffdioxidgrenzwerte kommt, muss der Luftreinhalteplan kontinuierlich fortgeschrieben und angepasst werden. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) hat mit seinem Beschluss vom 27.02.2017 (Az. 22 C 16.1427) den Freistaat Bayern zur konkreten und zeitnahen Vorbereitung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge in den Luftreinhalteplan aufgefordert.

Zudem hat der BayVGH den Freistaat Bayern aufgefordert, zum Ablauf des 31. August 2017 und im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Vorbereitung der Fortschreibung des Luftreinhalteplans bekannt zu machen, dass Verkehrsverbote für Fahrzeuge mit Dieselmotor in Bezug auf aufzulistende Straßen(abschnitte) in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden sollen, welche zeitlichen und sachlichen Einschränkungen für diese Verkehrsverbote gegebenenfalls geplant sind und hinsichtlich welcher Straßen(abschnitte) von Verkehrsverboten abgesehen werden soll. Im Anschluss sollte der Freistaat Bayern bis zum Ablauf des 31. Dezember 2017 ein vollzugsfähiges Konzept zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans veröffentlichen.

Die im Vollstreckungsverfahren ergangene Entscheidung dient der Durchsetzung eines rechtskräftigen Urteils des Verwaltungsgerichts München vom 9. Oktober 2012, durch das der Freistaat Bayern auf eine Klage der Deutschen Umwelthilfe e.V. hin verpflichtet wurde, den für München geltenden Luftreinhalteplan so zu verändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub im Stadtgebiet von München beinhaltet.

Auf Grund der Dringlichkeit des Themas und der oben genannten richterlichen Anordnungen, kann Green City keinerlei Verständnis dafür aufbringen, dass der Entwurf für die siebte Fortschreibung des Luftreinhalteplans nicht am 31.08.2017, sondern erst fünf Monate später im Januar 2018 veröffentlicht und somit bis Ende 2017 kein vollzugsfähiges Konzept zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorgestellt wurde.

Das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 27.02.2017 wurde bezüglich der Vorbereitung des Dieselfahrverbots in der vorliegenden Fortschreibung übergangen. Es liegt nicht im Ermessen des Freistaates, auch nicht nach gutachterlicher Bewertung des Ingenieurbüros gevas humber & partner, die Entscheidung des BayVGH zu ignorieren bzw. zu entwerten. Das Bundesverwaltungsgericht hat durch die Zurückweisung der Sprungrevisionen der Länder Nordrhein-Westfalen (BVerwG 7 C 26.16) und Baden-Württemberg (BVerwG 7 C 30.17) gegen erstinstanzliche Gerichtsentscheidungen am 27.2.2018 ausreichende Grundlagen für Dieselfahrverbote geschaffen. Für Green City ist es inakzeptabel, dass sich eine staatliche Instanz scheinbar nicht an eine gültige Rechtsprechung gebunden fühlt und damit die Gesundheit der Bürger*innen gefährdet.

Zu den einzelnen Maßnahmen nimmt Green City, wie ausgeführt, nur kurz Stellung:

M 1.1 Umrüstung von Euro-5-Diesel-Pkw durch die Automobilindustrie

Die Maßnahme entzieht sich der Zuständigkeit der Landesregierung und ist somit keine Maßnahme im Sinne eines Luftreinhalteplans.

M 1.2 Kaufanreize für modernste Diesel-Fahrzeuge

Da die Maßnahme von keiner Instanz des Freistaats gelenkt, sondern auf freiwilliger Basis von der Autoindustrie gesteuert wird, muss diese Maßnahme aus dem Plan entfernt werden.

M 1.3 Förderkonzepte für Flottenerneuerung bei Nutzfahrzeugen

Die Förderung der Flottenerneuerung wird von uns grundsätzlich begrüßt. Zum einen fehlt jedoch ein Realisierungsplan, zum anderen muss die Nachrüstung der Dieselfahrzeuge im Bestand miteinbezogen werden.

M 2.1 Förderung der Ladeinfrastruktur

Auch die Förderung der Ladeinfrastruktur begrüßen wir grundsätzlich. Die Maßnahme wird in kurzer Zeit jedoch noch keinen einschneidenden Einfluss auf die Luftqualität nehmen, wodurch sie nicht zur schnellstmöglichen Grenzwertunterschreitung beiträgt. Zudem fehlen ein konkreter Realisierungsplan sowie eine Kontrollinstanz der Maßnahme.

M 2.2 Förderung von synthetischen Kraftstoffen

Die Förderung der Wissenschaft im Bereich der Verkehrswende ist begrüßenswert. Wie bereits in M2.1, nimmt diese Maßnahme jedoch keinen schnellstmöglichen Einfluss auf die Luftqualität. Somit ist sie nicht relevant für den Luftreinhalteplan.

M 2.3 Förderprogramm zur Flottenumstellung städtischer Nutzfahrzeuge

Auch das Förderprogramm der Flottenumstellung städtischer Nutzfahrzeuge begrüßt Green City. Es bestehen jedoch die gleichen Bedenken wie bei M1.3.

M 2.4 Gemeinsame Arbeitsgruppe zwischen Staatsregierung und Bayrischem Städtetag

Die Bildung einer Arbeitsgruppe sieht Green City nicht als Maßnahme für die Luftreinhaltung.

3.1 – 3.3 Bus, Tram und E-Busförderung

Die Förderung und besonders die Ausweitung des ÖPNV sieht Green City als zentralen Bestandteil der Luftreinhaltung. Bei den aufgeführten Maßnahmen fehlen jedoch klare Zielsetzungen und Realisierungspläne, wodurch sie zu reinen Absichtserklärungen werden.

M 3.4 Innovative Antriebsformen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Green City begrüßt die Elektrifizierung des Schienenverkehrs grundsätzlich. Die Zielsetzung sollte jedoch das Gesamtnetz umfassen. Wieder fehlen ein Realisierungsplan bzw. weitere Ausführungen zur Konkretisierung.

M 3.5 Park & Ride und Bike & Ride

Der Bau von P&R- bzw. B&R- Stationen ist für uns wünschenswert. Dies liegt jedoch in den Händen der jeweiligen Kommunen. M 3.5 stellt somit keine Maßnahme der Staatsregierung da, wodurch sie für diese Fortschreibung obsolet ist.

M 3.6 – M 3.7 Stärkung der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur

Die Förderung der ÖPNV-Infrastruktur wird von uns als einer der zentralen Wege zur Grenzwertunterschreitung gesehen. Die vorliegenden Maßnahmen, die eher Absichtserklärungen darstellen, sind jedoch nicht ausreichend, den Forderungen nach einer schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte zu genügen.

M 3.9 Finanzielle Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV

Der ÖPNV muss für die Bürger*innen attraktiver werden. Somit sind finanzielle Anreize und staatliche Förderungen zu begrüßen. Leider fehlt auch bei dieser Maßnahme wieder einer Konkretisierung der Durchführung.

M 4.1. Planung eines Radverkehrsnetzes

Green City begrüßt ausdrücklich die Planung eines Radverkehrsnetzes. Jedoch fehlt auch dieser Maßnahme konkrete Zusagen, fixe Rahmenvoraussetzungen und ein Zeitplan.

M 4.2 Radschnellwege

Green City begrüßt die Förderung der Radschnellwege. Es fehlt jedoch eine konkrete Zielsetzung.

M 4.3 Modellvorhaben Fahrradabstellanlagen

Auch die Fahrradabstellanlagen werden von Green City grundsätzlich begrüßt. Wie bereits bei M 3.5 sehen wir hier jedoch die Kommunen als Entscheidungsträger in der Pflicht. Somit ist diese keine Maßnahme der Landesregierung.

M 5.1 Unterstützung nachhaltiger Mobilitätskonzepte

Die Förderung nachhaltiger Mobilität begrüßt Green City. Es fehlt jedoch wiederum eine konkrete Zielsetzung, wodurch der kurzfristige Einfluss der Maßnahme nicht abgeschätzt werden kann. Somit werden die Anforderungen an den Luftreinhalteplan nicht erfüllt.

M 5.2. Unterstützung nachhaltiger Logistikkonzepte

Die Anführungen zu 5.2 sind viel zu unkonkret, als dass sie als eine Maßnahme gesehen werden könnte.

M 6 Verkehrspakt Großraum München

Grundsätzlich begrüßt Green City den Verkehrspakt, sieht diesen jedoch nicht als konkrete Maßnahme an. Deshalb eignet sich M6 nicht als Bestandteil des Luftreinhalteplans.

Ergänzende Maßnahmen

Kfz-Verkehr

Da der motorisierte Individualverkehr als Hauptverursacher der Stickstoffemissionen in München zu benennen ist, fehlen im Entwurf der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Maßnahmen zur Verringerung der Attraktivität der Einfahrt von Kfz mit Verbrennungsmotor in das Stadtgebiet. Folgende Maßnahmen sollten daher zur Aufnahme in den Luftreinhalteplan untersucht und spezifiziert werden:

1. **Reduktion der Kfz-Stellplätze** auf öffentlichem Verkehrsgrund (derzeit 100.000 innerhalb des Mittleren Rings laut Auskunft des Planungsreferates) um einen jährlich festgelegten Wert (wir schlagen 5 Prozent vor).
2. **Erhöhung der Parkgebühren** als verkehrslenkende Maßnahme: Die in der Zuständigkeitsverordnung, Abschnitt 2 Verkehr, Paragraph 10 benannten Parkgebühren müssen deutlich erhöht werden. 1,30 € je angefangener halber Stunde in Gebieten mit besonderem Parkdruck erscheint uns in Anbetracht des knappen öffentlichen Raums einer wachsenden Stadt wie München unangebracht. Konkret schlagen wir vor, dass das Parken künftig bis zu fünf Euro pro Stunde kosten kann. Das Tagesticket soll auf 30 Euro steigen.
3. **Einführung einer City-Maut.** Hierdurch werden die Verursacher der Luftverschmutzung, die Fahrer von Autos mit Verbrennungsmotor, direkt belangt. Im Gegensatz zu Fahrverboten greift eine City-Maut auch bei Autos mit Benzinmotoren, denn auch diese belasten die Umwelt erheblich.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV sind in den Luftreinhalteplan aufzunehmen. Dazu braucht es eine deutliche Erhöhung der Investitionen und Schaffung von ausreichend Platz im öffentlichen Straßenraum. Folgende Maßnahmen sollten daher zur Aufnahme in den Luftreinhalteplan untersucht und spezifiziert werden:

1. **Taktverdichtung:** Zu Hochpunkten sind einzelne Linien bereits maximal getaktet, es gilt zu untersuchen inwieweit sich die Ausweitung der Taktverdichtung anbietet, um ÖPNV-Nutzer*innen höhere Flexibilität und Zuverlässigkeit zu gewährleisten.
2. **365-Euro Jahresticket:** In Wien war das Bürgerticket bereits ein Erfolg. In München ist dies momentan nicht möglich, da der ansässige ÖPNV sich zu nahezu 100% aus Ticketgewinnen finanziert. Durch Subventionen des Landes können jedoch attraktive Preissenkungen für Bürger*innen geschaffen werden, wodurch sich die Nutzerzahlen erhöhen werden.
3. **Flächendeckendes Expressbussystem mit eigenen Fahrspuren:** Die im Stadtratshearing vom 07.02.2018 vorgestellten Projekte von der MVG sind schnellstmöglich umzusetzen. Die Expressbuskorridore Nord, Süd und Ring erhöhen Flexibilität der Fahrgäste durch neue Anbindungen. Die Linien können sehr kurzfristig eingeführt werden, wodurch sie den Anforderungen des BayVGH entsprechen.

Aktive Mobilität

Die Kompaktheit der Landeshauptstadt München bietet beste Maßnahmen zur Attraktivierung der aktiven Mobilität, sprich Fuß- und Radverkehr. Folgende Maßnahmen sollten daher zur Aufnahme in den Luftreinhalteplan untersucht und spezifiziert werden:

1. **Flächendeckendes Leitsystem für Fußgänger:** Ein kartenbasiertes, öffentlich zugängliches Informationssystem für Fußgänger*innen ist durch geringe Investitionen zu realisieren. Als positives Beispiel sei hier London genannt. Das Orientierungssystem „Legible London“ hat 47 Prozent der Menschen dazu motiviert, zu Fuß zu gehen statt andere Verkehrsmittel zu wählen, und 66 Prozent geben an, dass sie das System dazu angeregt hat, neue Gebiete in der Stadt zu erkunden. Darüber hinaus konnte festgestellt werden, dass das System auch positive Auswirkungen auf die ÖPNV- und Radnutzung hatte. Es stärkt somit den Umweltverbund und leistet einen wichtigen Beitrag zum Modal Shift und damit zur Luftreinhaltung.
2. **Gut ausgebautes Fuß- und Radverkehrsnetz:** München weist kein sicheres und flächendeckendes Rad- und Wegenetz auf. Aus der Verkehrsforschung weiß man jedoch, dass nur ein, zwei unsichere Stellen auf einem Weg dazu führen, ein anderes Verkehrsmittel zu wählen. Hier ist nachzubessern und Platz vom flächenintensiven ruhenden und, wo nötig, auch fließenden Kfz-Verkehr umzuverteilen.
3. **Radschnellwege:** Radschnellverbindungen bieten ein attraktives Angebot für Radfahrer auf längeren Distanzen. Gerade im Alltagsverkehr, wie etwa dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte, kann damit der Modal Shift hin zu umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsarten verbessert werden. Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München bestätigt der Region ein hohes Potential für Radschnellwege. Er macht jedoch die Einschränkung, dass eine gleichzeitige Umsetzung sowohl aus organisatorischen als auch finanziellen Gründen unrealistisch scheint. Dies kann in Anbetracht der Herausforderungen bei der Luftreinhaltung nicht hingenommen werden. Es sind daher genug finanzielle und personelle Ressourcen für die schnellstmögliche Umsetzung aller vorgeschlagener Korridore sowie ergänzender Tangentialverbunden bereit zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Glöckner
Geschäftsführer