

Green City e.V. e.V. Lindwurmstraße 88, 80337
München

Landeshauptstadt München
Referat für Gesundheit und Umwelt
(RGU-UW12)
Bayerstraße 28 a
80335 München

14. August 2015

Vorab per Telefax 089-233-26458 und an umweltzone.rgu@muenchen.de

Stellungnahme zum Entwurf der Sechsten Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München nach § 47 Abs. 5a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung für die 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München bedankt sich Green City e.V. (im Folgenden Green City) für die Möglichkeit der Beteiligung und nimmt wie folgt Stellung:

1. Allgemeines

Grundsätzlich begrüßt Green City die 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München. Aus Sicht von Green City stellen die Emissionsgrenzwerte jedoch nur einen Kompromiss zwischen gesundheitlicher Notwendigkeit und realistischer Durchsetzbarkeit dar. Mitnichten wäre München ein Luftkurort, sobald die Grenzwerte eingehalten würden. Es sind daher alle Maßnahmen, auch unpopuläre, zu ergreifen, um zumindest diese abgestimmten Grenzwerte einzuhalten. Wichtig ist uns in diesem Zusammenhang vor allem das klare Bekenntnis seitens des Freistaats und der Landeshauptstadt München zu einer Verkehrswende, die den Menschen in den Mittelpunkt der Verkehrs- und Stadtplanung stellt. Die Notwendigkeit zeigt sich sehr klar, wenn man bedenkt, dass der Verkehr auf dem Mittleren Ring um mindestens 70 Prozent reduziert werden müsste, um die Grenzwerte einzuhalten. Deshalb fordern wir Maßnahmen, die vor allem den motorisierte Individualverkehr als Hauptverursacher stark zugunsten des Umweltverbundes zu minimieren. Hier sehen wir die Reduktion öffentlicher KFZ-Stellplätze innerhalb des Mittleren Rings zugunsten von Mobilitätsstationen und öffentlichem Grün. Des Weiteren der Umverteilung des Straßenraums zugunsten von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr und die Einführung einer Emissions-Maut. Neben den erwähnten Maßnahmen sieht Green City vor allem Potentiale in weiteren Bildungsangeboten vor allem zum Thema Energie und Energieeinsparung.

Aus Sicht von Green City ist die Einführung der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Stadt München mit einer intensiven Aufklärungs- und Bildungsarbeit zu hinterlegen, um die Akzeptanz der Maßnahmen in der Bevölkerung zu verankern und die Bürgerinnen und Bürger mit zu nehmen.

2. Beurteilung der einzelnen Maßnahmen:

M 1 Gutachterliche Ermittlung der verkehrlichen Bedingungen und Auswirkungen verkehrssteuernder Maßnahmen

Eine als begleitende Maßnahme und zur Erhöhung des Erkenntnisstandes sinnvolle Maßnahme, die aus Sicht von Green City jedoch **nicht dem Ziel der kurzfristigen Verbesserung der Luftqualität** und einer schnellstmöglichen Einhaltung der NO₂-Immissionsgrenzwerte dient.

M 2 Anpassungen der bestehenden Umweltzone zur Reduzierung der NO₂-Belastung

Green City e.V. begrüßt die Ausweitung und Weiterentwicklung der Umweltzone und die Einführung der blauen Plakette. Wichtig ist uns in diesem Zusammenhang, dass der Freistaat Bayern Wirkung auf die Bundesebene nimmt, um die **bestehenden Testverfahren für den Fahrzeugverbrauch zu verbessern und Werte des realen Fahrbetriebs anzusetzen**. Organisationen wie das International Council of Clean Transportation (ICCT) unterzogen Diesel-Fahrzeuge mit Euro 6 einem Praxistest. Dieser ergab, dass die theoretischen Werte im realen Straßenverkehr bei weitem nicht eingehalten wurden. Auch die Regierung von Oberbayern kommt in der Bewertung der Maßnahmen der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans auf Seite 76 zu dem Ergebnis, dass „die hohen NO₂-Belastungen und die NO₂-Grenzwertüberschreitungen an den besonders vom Verkehr belasteten Stellen [...] wesentlich darauf zurückzuführen (sind) [...], (dass) die NO_x-Emissionen von Fahrzeugen im realen Fahrbetrieb deutlich höher liegen, als mit der kontinuierlichen Verschärfung der Abgasgrenzwerte auf Ebene der Europäischen Union zu erwarten gewesen wäre. Hier bedarf es einer praxisgerechten Lösung.

Aus unserer Sicht wäre jedoch eine konsequente Einführung einer **Emissions-Maut** bei der nach dem Verursacherprinzip Schadstoffintensivere Fahrzeuge höher bepreist werden als Schadstoffärmere deutlich wirkungsvoller. Hier könnten zudem Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte höher eingepreist werden (vgl. Abschlussbericht zum FoPS-Forschungsvorhaben 73.326/2004: „Instrumente zur nachhaltigen Sicherung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Ballungsräumen“ des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)). Durch die Kombination mit einer APP könnte eine Kostentransparenz gewährleistet und durch die Einbindung in Navigationsgeräte eine Verkehrslenkende Wirkung erzielt werden.

M 3a/b Verbesserung beim ÖPNV Beiträge MVV und MVG

Green City e.V. stimmt den Maßnahmen grundsätzlich zu. Vor allem die **Bildungsangebote** begrüßen wir sehr, stellen diese doch einen wichtigen Teil für die Akzeptanz des und den Umgang mit dem öffentlichen Personennahverkehrs dar. Auch die multimodalen Angebote sind aus unserer Sicht zielführend. Hier sehen wir die Notwendigkeit, einen Schwerpunkt beim **Ausbau der realen und virtuellen Schnittstellen** zu setzen.

Für uns fehlen jedoch konkrete Maßnahmen, die zentrale Ausrichtung des bestehenden ÖPNV-Netzes aufzubrechen. Um die Pendlerströme umweltfreundlich und platzsparend abzuwickeln zu können, sind Varianten einer **Stadt-Umland-Bahn** zu entwickeln, um attraktive Verbindungen zwischen der Landeshauptstadt und den umliegenden Gemeinden herzustellen.

Darüber hinaus sind **Innerstädtische Tangenten** anzulegen, die die Stadtteile direkt verbinden, um zu verhindern, dass Bürgerinnen und Bürgern sternförmig in die Stadt hinein und dann wieder heraus fahren müssen. Die Tangenten werden als Tram-Bahnen ausgeführt. Hier ist unverzüglich der Bau der Tram-Westtangente die Ausarbeitung weiterer Tangentialverbindungen aufzunehmen.

Zudem ist im MVV-Tarifgebiet eine **Mobilitätskarte** für den ÖPNV, Car-Sharing und Leihfahrräder sowie möglicher weiterer Mobilitätsdienstleistungen (wie Ladestationen für Elektromobilität, Nutzung von Parkhäusern und Taxen) zu entwickeln. Dieser liegt ein einfaches, verständliches und familienfreundliches MVV-Ticketsystem zugrunde. Als Beispiel sei hier die Mobilitätskarte der Wiener Verkehrsbetriebe genannt. Langfristig ist das MVV-Tarifgebiet auszuweiten. Einen Rahmen könnte die Europäische Metropolregion München liefern.

M 4 Umweltoptimierte Fahrzeuge und Fahrbetrieb in der Stadtverwaltung

Der Green City e.V. begrüßt das Bestreben, umweltoptimierte Fahrzeuge in die Stadtverwaltung aufzunehmen. Aufgenommen und geprüft werden sollten hier auch die Möglichkeiten des **Einsatzes von Fahrrädern, Pedelecs und Lastenrädern** sowie die Integration von **CarSharing-Angeboten**.

M 5 Schnellerer Ausbau der Fahrradmobilität / Radschnellwege im Stadt bzw. Stadt - Umland - Verkehr

Der Green City e.V. begrüßt den Ausbau von Radschnellwegen. Geprüft werden sollte auch eine Anschlussfähigkeit zu möglichen Stationen einer Stadt-Umland-Bahn. In einer Gesamtstrategie Radverkehr erwarten wir uns in einer nachhaltig geplanten Verkehrspolitik die Bevorrangung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel vor Schadstoffintensiven.

M 6 Förderung der Elektromobilität

Green City e.V. begrüßt, dass im Rahmen der Förderung der Elektromobilität der öffentlichen Personennahverkehr, Leih-Pedelecs und die gewerbliche Nutzung von Elektroautos vorangetrieben und keine privat genutzten Elektrofahrzeuge bezuschusst werden sollen. Gleichzeitig fehlen uns deutliche (finanzielle) Anreize für PKW-Alternativen wie **Elektro-Lastenräder**. Der deutschlandweite Flottenversuch „Ich ersetze ein Auto“, an dem in den vergangenen Jahren auch Betriebe aus München teilnahmen, zeigte, dass Elektro-Lastenräder 42 Prozent der Fahrten abdecken können, die Unternehmen normalerweise mit motorisierten Fahrzeugen durchführen. Andreas Schuster fordert deshalb: „München braucht ein Förderprogramm, das einen großen Anteil der Anschaffungskosten übernimmt und so für Münchner Unternehmen Anreize für den Kauf von Lastenrädern schafft.“ Sinnvoll hielte er dies auch für private Lastenräder, da fast ein Viertel aller Fahrten der MünchnerInnen dem Einkauf dienen (Quelle: Follmer et al. (2010): Mobilität in Deutschland).

M 7 Verstetigung des Verkehrsflusses durch Geschwindigkeitsreduzierung

Green City e.V. begrüßt die Verstetigung des Verkehrsflusses durch Geschwindigkeitsreduzierung. Darüber hinaus fordern wir die Einführung von **Tempo30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit**. Diese Begrenzung der Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h bedeutet allerdings nicht, dass nicht mehr schneller als 30 km/h gefahren werden darf. Auf wichtige Straßen mit Bündelungseffekten könnte nach Prüfung eine höhere Geschwindigkeit ausgewiesen werden.

Neben einer **Lärm- und Emissionsminderung** sind mit Tempo30 auch eine höhere **Verkehrssicherheit** sowohl der KFZ-Nutzer, als auch der anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu erzielen und darüber hinaus eine **Anpassung der Geschwindigkeiten** der verschiedenen Verkehrsmittel. So kann eine deutliche Steigerung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr erzeugt werden.

M 8 Unterstützung von CarSharing-Systemen

Green City e.V. unterstützt die Bestrebungen der Reduktion der Verkehrsmenge und damit der Umweltbelastung sowie des Flächenverbrauchs durch CarSharing. Hier sehen wir vor allem das **stationäre CarSharing**. Beim neuen vollflexiblen bzw. gebietsbezogenen CarSharing ist die Umweltwirkung dagegen noch nicht abschließend wissenschaftlich belegt. Daher sollte hierfür keine Förderung erwogen werden, bis eine Untersuchung der Umweltwirkungen vorliegt.

Ein wichtiges Instrument zur flächendeckenden Einführung von CarSharing stellen **Mobilitätsstationen** dar. Hier sollte geprüft werden, wie viel Platz dem **ruhenden Verkehr** zugunsten von Mobilitätsstationen entzogen werden kann. Innerhalb des Mittleren Ringes weißt die Stadt München 100.000 KFZ-Stellplätze auf öffentlichem Grund aus. Folgt man der Erfahrung, dass ein CarSharing-Auto im Schnitt 5 private PKWs ersetzen kann, so ist eine **schrittweise Reduzierung der KFZ-Stellplätze um 80 Prozent** und Umwandlung in Mobilitätsstationen sowie Entsiegelung und Begrünung voranzutreiben. Dies auch im Hinblick auf die enormen Hitzeentwicklungen innerhalb des Stadtgebiets.

Auto-freie und Auto-reduzierte Bauvorhaben sind zu erleichtern und massiv zu fördern. Hier sollte z.B. im Prinz-Eugen-Park und den Planungen zu Freiham deutlich nachgebessert werden.

M 9 Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes (Teil Verkehr) unter Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung

Green City e.V. stimmt den Aktionen dieser Maßnahme zu. Eine **Sperrung des Vorplatzes des Hauptbahnhofes für den motorisierten Verkehr** befürworten wir sehr. Bei einer Neuordnung und Optimierung des ruhenden Radverkehrs sind auch **Potentiale durch Mobilitätsstationen** wie unter M 8 ausgeführt zu berücksichtigen. Die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt für den **Wirtschaftsverkehr** liegt uns ebenfalls am Herzen. Jedoch sollte dies auch für den Bereich innerhalb des Mittleren Rings gelten. Hier ist zu prüfen, ob **restriktivere Maßnahmen** gegenüber dem **motorisierten Individualverkehr** zu einer Verkehrsverflüssigung für die wichtigen Wirtschafts- und Versorgungsverkehre führen könnte.

Es sind Maßnahmen voranzubringen, die dem **Umweltverbund** und hier besonders die aktive Mobilität, also **Fuß- und Radverkehr** fördern. Dabei ist die **räumliche Verdichtung von Wohnen, Arbeit, Freizeit und Versorgung** anzustreben, um unnötige motorisierte Fahrten zu vermeiden.

M 10 Fortschreibung des Buskonzeptes unter Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung

Green City unterstützt diese Maßnahme.

M 11 Optimierung der Warenlieferung in der Innenstadt durch Grüne Citylogistik und Lastenfahrräder

Green City unterstützt diese Maßnahme.

M 12 Autoarme Stadtquartiere

Green City begrüßt diese Maßnahme sehr. Es ist jedoch unverständlich, warum in den aktuellen Großbauprojekten wie dem **Prinz-Eugen-Park und Freiham keine groß angelegten Autoarmen Stadtquartiere** ausgewiesen werden. Erfahrungen mit Großprojekten liegen z.B. in Wien mit den Projekten „Bike City Wien“ und „Bike&Swim“, sowie in Freiburg im „Vauban-Viertel“ vor. Ebenso hat die Architektengruppe um Jan Gehl Kriterien für Autoarme Stadtquartiere entwickelt. Auf diese Expertise sollte die Stadt München zurückgreifen.

Green City hofft, dass der Mut und politische Wille zu so einem Großprojekt vorhanden ist und ein solches Projekt zur **Blaupause der Münchner Stadt- und Verkehrsplanung** wird.

M 13 Intensivierung der Mobilitätsberatung und Öffentlichkeitsarbeit

Green City unterstützt diese Maßnahme. Neben den genannten Unterpunkten sieht Green City jedoch die **Notwendigkeit einer Anlaufstelle** (städtisch oder durch einen Partner abgedeckt) für eine intensive **Mobilitätsberatung der Bürgerinnen und Bürger**. Diese Stelle sollte vor allem sämtliche Alternativen zum motorisierten Individualverkehr aufzeigen und diese im Bezug zum Autobesitz und Autonutzen stellen können. **Attraktive Aktionen und Angebote für „Auto-Umsteiger“** sind zu entwickeln. Hierbei sind Anbieter nachhaltiger Mobilitätsoptionen mit einzubeziehen.

M 14 Multimodale Angebote

Green City hält diese Maßnahme für sehr wichtig und sieht in ihr ein hohes Potential zur Minderung der Schadstoffe. Vor allem, da bisher in München nur unzureichende multimodale Angebote zu finden sind. Wie unter M8 ausgeführt, sollte bei **Mobilitätsstationen** geprüft werden, wie viel Platz dem **ruhenden Verkehr** zugunsten von Mobilitätsstationen auf öffentlichen Straßenraum entzogen werden kann. Wir sehen zudem die Notwendigkeit, einen Schwerpunkt beim **Ausbau der realen und virtuellen Schnittstellen** zu setzen.

M 15 Weitere Verschärfung der Münchner Brennstoff-Verordnung (BStV) - Emissionsminderung bei Kaminöfen - Informationskampagne des RGU mit der Kaminkehrerinnung Oberbayern

Green City unterstützt diese Maßnahme.

M 16 Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der LHM unter Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung

Green City begrüßt die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans, sieht aber die **Notwendigkeit, eine Verbindlichkeit** gegenüber der Politik zu schaffen. Ansonsten entsteht Fortschritt nur auf dem Papier und nicht im Stadtgebiet. Zu nennen wäre hier beispielhaft die Tram-Westtangente, deren Bau unverzüglich aufgenommen werden muss. Des Weiteren sind die oben von uns aufgeführten Ergänzungen zu den vorliegenden Maßnahmen auch für eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans zu berücksichtigen.

M 17 Verwendung emissionsarmer Baumaschinen

Green City unterstützt diese Maßnahme.

M 18 Intensivierte Kontrolle der bestehenden Umweltzone und des Lkw-Durchfahrtsverbotes

Green City unterstützt diese Maßnahme.

M 19 Tunnel am Mittleren Ring (z. B. Tunnelverlängerung Landshuter Allee) mit Tunnelabgasreinigung

Green City spricht sich **entschieden gegen weitere Tunnel** oder eine Tunnelverlängerung am Mittleren Ring aus. Die dafür aufzubringenden Finanzmittel sollten in Maßnahmen fließen, die den Umweltverbund stärken und den motorisierten Individualverkehr eindämmen. Die Erfahrung mit den bereits vorhandenen Tunnel zeigen, dass diese die **Verkehrproblematik lediglich verlagern**.

M 20 Außerbetriebnahme HKW Freimann

Green City befürwortet die Abschaltung des HKW Freimann, geht jedoch davon aus, dass diese Maßnahme nur **wenig zur Verbesserung der Luftqualität in München** beitragen wird.

Mit freundlichen Grüßen,



Andreas Schuster
Bereichsleitung Nachhaltige Mobilität
Green City e.V.