

Stellungnahme Bündnis für saubere Luft in München zur 7.
Fortschreibung LRP München



c/o Bündnis 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.luft-reinheitsgebot.de

Bündnis für saubere Luft in München, c/o Bündnis 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 das Bündnis für saubere Luft in München (im Folgenden Bündnis) für die Möglichkeit der Beteiligung und nimmt wie folgt Stellung:

Fazit Bündnis:

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 das Bündnis auch von einer umfassenden Stellungnahme und Bewertung der sogenannten Maßnahmen und damit der 7. Fortschreibung im Ganzen ab.

Das Bündnis 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 das Bündnis 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 das Bündnis 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 das Bündnis, 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 das Bündnis. 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 das Bündnis nicht als Maßnahme für die Luftreinhaltung.

3.1 – 3.3 Bus, Tram und E-Busförderung

Die Förderung und besonders die Ausweitung des ÖPNV sieht das Bündnis 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)

Das Bündnis 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

Das Bündnis begrüßt ausdrücklich die Planung eines Radverkehrsnetzes. Jedoch fehlen auch dieser Maßnahme konkrete Zusagen, fixe Rahmenvoraussetzungen und ein Zeitplan.

M 4.2 Radschnellwege

Das Bündnis begrüßt die Förderung der Radschnellwege. Es fehlt jedoch eine konkrete Zielsetzung.

M 4.3 Modellvorhaben Fahrradabstellanlagen

Auch die Fahrradabstellanlagen werden von uns 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 das Bündnis. 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 das Bündnis den Verkehrspakt, sieht diesen jedoch nicht als konkrete Maßnahme an. Deshalb eignet sich M6 nicht als Bestandteil des Luftreinhalteplans.

Ergänzende Maßnahmen

Am 25. Januar 2017 hat der Stadtrat unsere Forderungen in der von der Verwaltung eingebrachten Beschlussvorlage aufgenommen. „Aus Gründen der Luftreinhaltung müssen mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet bis zum Jahr 2025 durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden.“ Das Bündnis hat hierfür ein „Reinheitsgebot für Münchner Luft“ entwickelt. Es ist Anregung, Forderung und Leitfaden zugleich, um die die dringend notwendige Aufgabe der Luftreinhaltung zu bewältigen und die gesundheitsschädlichen Emissionen langfristig und nachhaltig auf das gesetzlich erlaubte Niveau abzusenken. Wir konzentrieren uns dabei auf ein 10-Punkte-Aktionsprogramm. Folgende Maßnahmen sollten in die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufgenommen und konkretisiert werden:

1. Vorrang für Fuß- und Radverkehr

Fuß- und Radverkehr müssen konsequent ausgebaut werden. Bei der Neuplanung und Weiterentwicklung von Quartieren hat der Aspekt Nahmobilität oberste Priorität. Straßenquerschnitte müssen dabei Fuß- und Radverkehr priorisieren.

Dazu gehören insbesondere folgende Projekte:

1. Flächendeckendes Leitsystem für Fußgänger
2. Gut ausgebautes Fuß- und Radverkehrsnetz
3. Radlarkplätze und ein Netz von Ladestationen für E-Bikes

2. Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Die Investitionen im ÖPNV müssen deutlich erhöht und ausreichend Platz im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden. Die Nutzung wird durch Taktverdichtung und die Einführung eines sozial gerechten Bürgertickets erhöht.

Dazu gehören insbesondere folgende Projekte:

1. Münchner Mobilitätsticket für ÖPNV und Sharing-Systeme
2. Bau von Trambahntangenten, besonders der Tram-West-Tangente
3. Flächendeckendes Expressbussystem mit eigenen Fahrspuren

3. Abgasfreie Fahrzeugtechnologien fördern

Zukunftsträchtige Technologien, die wichtige Beiträge zu einer Abkehr von fossilen Energieträgern leisten, müssen gefördert werden. Grundsätzlich sind bei allen Investitionen abgasfreie Mobilitätsformen zu priorisieren.

Dazu gehören insbesondere folgende Projekte:

1. Förderung von elektrischen Leicht- und Transportfahrzeugen
2. Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur
3. Pilotprojekte für Seilbahnen im Versorgungs- und öffentlichen Personennahverkehr

4. Sharing-Systeme ausbauen

Ein flächendeckendes Sharing-System ist aufzubauen. Der dafür nötige Platz wird durch die Umwidmung von KFZ-Stellplätzen gewonnen.

Dazu gehören insbesondere folgende Projekte:

1. Ausbau eines städtischen Netzes von Mobilitätsstationen
2. Fahrradmietsysteme um Lastenräder und E-Bikes erweitern
3. Pilotprojekte von Mitfahrssystemen

5. Vorrang für Wirtschafts- und Versorgungsverkehr

Der Wirtschafts-, Versorgungs- und Rettungsverkehr ist gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu priorisieren. Dies erfolgt sowohl im fließenden Verkehr als auch durch Zuweisung bedarfsgerechter Halteplätze. Der dafür nötige Platz wird durch die Umwidmung von KFZ-Stellplätzen und –spuren gewonnen, ohne das Flächenangebot für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen einzuschränken. Die Umrüstung der Flotten der Münchner Wirtschaft und die ihrer Be- und Zulieferer auf energieeffiziente und abgasfreie Fahrzeuge ist zu fördern.

Dazu gehören insbesondere folgende Projekte:

1. Ausbau von Wirtschaftsparkzonen
2. Aufbau von Waren-Verteilerzentren
3. Anreize zur Umrüstung auf abgasfreie Fahrzeuge

6. Pendelverkehr optimieren

Der Freistaat Bayern verstärkt seine Bemühungen gemeinsam mit der Landeshauptstadt München und deren Nachbargemeinden der Europäischen Metropolregion München, Lösungen für den Pendlerverkehr zu finden.

Dazu gehören insbesondere folgende Projekte:

1. Stadt-Umland-Bahn realisieren
2. Nord- und Südring für die S-Bahn
3. Netz von Fahrradschnellwegen

7. Mutige Gesetzgebung

Der Freistaat Bayern setzt sich gegenüber dem Bund und der Europäischen Union dafür ein, dass gesetzliche Rahmenbedingungen für weiterführende Maßnahmen zur Luftreinhaltung und für die Einführung energieeffizienter und abgasfreier Fahrzeugtypen geschaffen werden. Er stellt insbesondere gegenüber der Automobilindustrie die Forderung nach der Einhaltung der Abgaswerte im Realbetrieb.

Dazu gehören insbesondere folgende Forderungen:

1. Schaffung der Gesetzesgrundlage für eine City-Maut
2. Einführung einer Blauen Plakette
3. Emissionsabhängige KFZ-Zulassung statt KFZ-Steuer

8. Information und Bildung

Der Freistaat Bayern investiert in mobilitätsbildenden Maßnahmen. Ziel ist es, Alternativen zum motorisierten Individualverkehr aufzuzeigen und anzubieten sowie umfassend und regelmäßig über Ursachen und Auswirkungen von Luftschadstoffen zu informieren. Die Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement werden ausgeweitet.

Dazu gehören insbesondere folgende Projekte:

1. Mobilitätsbildung
2. Mobilitätsberatung
3. Infosäulen zur aktuellen Luftschadstoffbelastung

9. Neue Wege gehen

Der Freistaat Bayern schafft Freiraum für neue Ideen einer lebenswerten und nachhaltigen Landeshauptstadt. Zukunftsweisende Stadt- und Verkehrsplanung brauchen Raum für Experimente. Bei den einzelnen Planungs- und Entscheidungsprozessen soll intensiv auf Bürgerbeteiligung gesetzt werden.

Dazu gehören insbesondere folgende Projekte:

1. Mutige Pilotprojekte
2. Ausweisung von Begegnungszonen und Shared Space-Bereichen
3. Grüne Welle für Radfahrer*innen

10. Lebenswerte Stadtteilzentren schaffen

Die Landeshauptstadt München verfolgt in ihrer räumlichen Entwicklung den Grundsatz „kompakt, urban, grün“. Voraussetzung für eine attraktive Nahmobilität ist eine Stadtplanung der kurzen Wege: lebenswerte öffentliche Räume, eine funktionale Wegeinfrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie der Ausbau des ÖPNV und von Mobilitätsstationen. Der Freistaat Bayern unterstützt die Landeshauptstadt München in diesen Vorhaben.

Dazu gehören insbesondere folgende Projekte:

1. Förderung autoreduzierter Wohnbauprojekte
2. Mischung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Versorgung
3. Brücken und Stege für kurze Wege

Neben dem Setzen von Anreizen, wie wir sie mit dem Reinheitsgebot für saubere Luft in München benannt haben, sind auch Maßnahmen zur Verringerung der Kfz-Fahrten unerlässlich. Da der motorisierte Individualverkehr als Hauptverursacher der Stickstoffemissionen in München zu benennen ist, fehlen daher 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.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Schuster
Sprecher des Bündnisses für saubere Luft in München