



Bündnis für saubere Luft in München, c/o Bündnis e.V.  
Lindwurmstraße 88, 80337 München

c/o 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.luft-reinheitsgebot.de

Regierung von Oberbayern  
Luftreinhalteplan  
80534 München

München, 25. Juli 2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

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. Zwar konnten die Verfasser\*innen seit dem letzten Entwurf der siebten Fortschreibung Maßnahmen konkretisieren, diese wurden jedoch fast ausnahmslos aus dem Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München übernommen. Maßnahmen, die in den Zuständigkeitsbereich der Landesregierung fallen, sind in vorliegendem Dokument nicht aufgeführt. Besonders auf Bezirksebene ist handeln jedoch wichtig, da Verkehrsflüsse unter anderem als Pendlerverkehr auch über die politischen Stadtgrenzen hinaus in einem Luftreinhalteplan berücksichtigt werden sollten. Zudem ist anzumerken, dass langfristige Maßnahmen nicht zur kurzfristigen Einhaltung der Grenzwerte führen können, was das Ziel dieses Luftreinhalteplans sein sollte.

#### **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 fast zwei Jahre später im Juni 2019 veröffentlicht und somit kein vollzugsfähiges Konzept zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorgestellt wurde.

Inhaltlich begrüßt das Bündnis die Konkretisierung des Maßnahmenkatalogs, welcher auch Umsetzungspläne und Zuständigkeiten aufführt. Jedoch sind viele der Maßnahmen langfristig ausgerichtet und deshalb für die schnellstmögliche Einhaltung von Grenzwerten ungeeignet. Auch wenn das Bündnis den Ausbau des U-Bahnnetzes generell begrüßt, stellen wir an den Luftreinhalteplan die Erwartung, die Rahmenbedingungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu erfüllen.

Die Argumentation auf ein Verbot von Dieselfahrzeugen zu verzichten ist nicht schlüssig. Dass ein Verbot zur Einhaltung der NOx-Werte führen kann, ist weitreichend belegt. Weiterhin möchten wir besonders darauf hinweisen, dass der europaweite Grenzwert bei 40 Mikrogramm liegt, welcher auch an den Hauptverkehrsadern sobald wie möglich unterschritten werden muss. Zwar nehmen wir vorgenommene Berechnung der Auswirkung eines Fahrverbots von Dieselfahrzeugen auf einzelnen Strecken zur Kenntnis, teilen aber nicht das Fazit, dass ein Fahrverbot nicht zur Einhaltung der Grenzwerte beitragen kann. Als Bündnis für saubere Luft begrüßen wir die Einordnung des Bundesverwaltungsgerichts in den beiden Urteilen vom 27. Februar 2018 zur Luftreinhaltung der Städte Düsseldorf und Stuttgart und bewerten die Gesundheit der Münchner\*innen höher als die Mobilitätsfreiheit einzelner. Zudem weisen wir darauf hin, dass ein Fahrverbot verhängt werden muss, falls andere Maßnahmen nicht zur Einhaltung der Grenzwerte führen können. Dies sehen wir auch in vorliegender Fortschreibung nicht gewährleistet.

Angesichts der Unzulänglichkeit der hier vorgeschlagenen Maßnahmen ist es besonders bedauerlich, dass die Landesregierung wenig Eigeninitiative zeigt, weitere Maßnahmen außerhalb des Masterplans der Stadt zur Luftreinhaltung zu konkretisieren. Besonders die Regierung von Oberbayern sollte Lösungsansätze für Pendlerverkehre entwickeln können, um daraus geeignete Maßnahmen über die Gemeindegrenzen hinaus zu entwerfen. Zudem ist die finanzielle Förderung

einiger der konkreten aufgeführten Maßnahmen nicht gedeckt. Hier sieht das Bündnis auch die Landesregierung in der Bringschuld.

Das Bündnis begrüßt, dass viele Fahrradinfrastrukturprojekte auch in die vorliegende Fortschreibung übernommen wurden, fordert aber weiterhin eine schnellere Umsetzung eben dieser, auch durch die Bereitstellung weiterer finanzieller Mittel. Des Weiteren ist auch der Ausbau von Elektromobilität begrüßenswert. Dieser darf allerdings nicht auf Kosten eines konsequenten Ausbaus der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur geschehen. Nur eine infrastrukturelle Verbesserung der aktiven Nahmobilität kann möglichst viel Verkehr verlagern und Grenzwerte schnellstmöglich senken.

### **Ergänzende Maßnahmen**

Viele der Maßnahmen der siebten Fortschreibung sind begrüßenswert. Einige sind jedoch nicht weitreichend genug, beispielsweise Maßnahmen, die den Ausbau der Radinfrastruktur betreffen. Ergänzend zu diesen Maßnahmen, schlagen wir folgende Maßnahmen zur Aufnahme in den Luftreinhalteplan vor.

**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: Auch wenn diese Maßnahme teilweise im Luftreinhalteplan enthalten ist, fordern wir eine konsequente Erhöhung im gesamten Innenstadtbereich. 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 Emissions-Maut.** Hierdurch werden die Verursacher der Luftverschmutzung, die Fahrer von Autos mit Verbrennungsmotor, direkt belangt. Im Gegensatz zu Fahrverboten greift eine Emissions-Maut auch bei Autos mit Benzinmotoren, denn auch diese belasten die Umwelt erheblich.

**4. Weitreichender Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und Einführung eines Bürgertickets.** Wir fordern den weitreichenden Ausbau des MVG Netzes, beispielsweise durch den Bau von Tramtangente und eines flächendeckendes Expressbussystem mit eigenen Fahrspuren. Ein Bürgerticket nach dem 365 Euro-Modell ermöglicht sozial verträgliche und leistbare Mobilität für alle.

**5. Pendelverkehr optimieren.** Besonders wichtig zur Luftreinhaltung ist es, Maßnahmen über die Gemeindegrenzen hinaus zu realisieren. Deshalb fordern wir die Realisierung einer Stadt-Umland-Bahn sowie die Öffnung des Nord- und Südrings für die S-Bahn und die Optimierung der Radinfrastruktur für Fahrradfahrer.

Mit freundlichen Grüßen



Andreas Schuster

Sprecher des Bündnisses für saubere Luft in München