

Anlage 2 - Zusammenstellung und Bewertung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 03.07. bis 14.08.2015 sind **sieben Stellungnahmen** zur 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München zu verschiedenen Themenbereichen eingegangen. Diese wurden von der Landeshauptstadt München vorab geprüft und als Zwischenergebnis der Regierung von Oberbayern vorgelegt. Die Regierung von Oberbayern hat dann alle Anregungen im Rahmen eines sich anschließenden Abwägungsprozesses geprüft und gewürdigt. Im Folgenden sind die vorgebrachten Anregungen sowie das Ergebnis der Bewertung dargestellt.

Zwei weitere Stellungnahmen haben die Luftreinhalteplanung für die Gemeinde Karlsfeld zum Thema. Diese wurden an die für die Ergreifung von planunabhängigen Maßnahmen zuständige Gemeinde Karlsfeld weiterleitet.

1. Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V. (Schreiben vom 05.08.2015)

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
1.1	<p>Anpassung der bestehenden Umweltzone zur Reduzierung der NO₂-Belastung (M2)</p> <p>1) Eine Verschärfung der Einfahrtbedingungen in die bestehende Umweltzone dahingehend, dass nur noch Fahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 6 einfahren dürfen (z. B. Blaue Plakette) wird gegenwärtig abgelehnt. Gründe: Euro VI ist erst seit kurzer Zeit (Anfang 2014) obligatorisch. In den letzten Jahren wurden große Investitionen getätigt, um die Fuhrparks umwelttechnisch auf den neuesten Stand zu bringen. Da Fahrzeuge im Lokalverkehr lange Investitionszyklen haben, sowie im Stadtbereich viele Sonderfahrzeuge betrieben werden, würde die wirtschaftliche Existenz der betroffenen Unternehmen durch erneute bzw. zusätzliche Investitionen gefährdet.</p> <p>2) Die bisherige Ausnahmeregelungspraxis der LH München hat sich bewährt und sollte sukzessive und berechenbar den neuen Abgasstandards angepasst werden.</p> <p>3) Eine räumliche Erweiterung der Umweltzone auf den Umgriff des Autobahnringes A99 wird abgelehnt, da ein Großteil des Wirtschaftsverkehrs in der Region München zum Erliegen käme.</p>	<p>Zu 1) Für eine Verbesserung der Luftqualität mit dem Ziel einer schnellstmöglichen Einhaltung der NO₂-Immissionsgrenzwerte ist neben der Verringerung der Verkehrsmenge die Verringerung des Schadstoffausstoßes der Fahrzeugflotte notwendig.</p> <p>Als wesentlicher Effekt der bisherigen Umweltzone ist in München der raschere Austausch der Fahrzeugflotte mit emissionsärmeren Fahrzeugen als im Bundesdurchschnitt und die damit verbundene Emissionsminderung in einer Studie, die dem Inkrafttreten der 3. Stufe der Umweltzone voran ging, identifiziert worden. Während bei Diesel-Pkw bei bisherigen Überprüfungen eine große Diskrepanz zwischen den Abgastestzyklen und dem Schadstoffausstoß unter realen Fahrbedingungen festgestellt wurde, zeigen diese bisherigen Untersuchungen bei Lkw und Bussen bessere Ergebnisse. Da zudem bei Lkw und Bussen eine nochmalige deutliche Verbesserung der NO_x-Emissionen bei EURO VI gegenüber EURO V vorgegeben ist, macht hier eine rasche Einführung einer 'blauen' Plakette aus lufthygienischen Gründen besonders Sinn.</p> <p>Allerdings existieren derzeit keine rechtlichen Voraussetzungen zur Erweiterung der Umweltzone mit dieser 'blauen' Plakette. Diese kann nur vom Bundesgesetzgeber durch die Novellierung der 35. BImSchV geschaffen werden. Ob und inwieweit der Gesetzgeber dabei auf den o.a. Sachverhalt bezüglich der Emissionen im realen Fahrbetrieb eingeht und wie die Zuordnung der Fahrzeuge für die blaue</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
		<p>Plakette gestaltet wird, kann nicht beurteilt werden. Hinzu kommt, dass für Pkw EURO 6 erst ab September 2015 verpflichtend ist.</p> <p>Konkrete Planungen und die Prüfung der Modalitäten für die Anpassung der bestehenden Umweltzone können daher erst erfolgen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen sind.</p> <p>Wie in der Beschreibung zur Maßnahme 2 dargelegt, wird sich der Freistaat beim Bund dafür einsetzen.</p> <p>Zu 2) Eine sukzessive und berechenbare Anpassung der derzeitigen Praxis zur Vergabe von Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Umweltzone an neue Abgasstandards wird bei entsprechend geänderten gesetzlichen Voraussetzungen möglich.</p> <p>Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Umweltzone werden gewährt, wenn allgemeine und besondere Voraussetzungen erfüllt sind. Als allgemeine Voraussetzung gilt die Tatsache, dass das betroffene Fahrzeug nicht auf eine bessere als die bisherige Schadstoffklasse umgerüstet werden kann. Sofern dies nicht der Fall ist, beginnt die Prüfung der besonderen Voraussetzungen (z.B. Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen, Aufrechterhaltung von Produktionsprozessen usw.). Diese Voraussetzungen sind sowohl in der 35. BImSchV als auch im Arbeitshandbuch der Landeshauptstadt München, welches vom Stadtrat beschlossen wurde, geregelt.</p> <p>Eine zusätzliche Prüfung, welche auch den NO₂ Ausstoß der einzelnen Fahrzeuge bei der Vergabe einer Ausnahmegenehmigung berücksichtigt, ist in den genannten Vorschriften nicht geregelt. Würde eine solche Regelung gewünscht, wäre nach Auffassung des KVR eine Änderung der 35. BImSchV notwendig.</p> <p>Zu 3) Die Kriterien für die Ausweisung des Umgriffs der Umweltzone wurden bereits bei der Einrichtung der Umweltzone und wieder bei der Maßnahme M2 ausführlich dargelegt. Für eine Änderung der Regelungen der Umweltzone mit grüner Plakette, also z.B. des Umgriffs der Umweltzone, gibt es derzeit keine stichhaltigen Argumente.</p> <p>Aufgrund des Ausstattungsgrades des Pkw-Bestandes mit grüner Plakette sind keine weiteren Minderungspotenziale zu erwarten. So zeigt die Auswertung der Statistik der zugelassenen Fahrzeuge, dass zum 1.1.2015 96 % der Pkw mit einer grünen Plakette ausgestattet sind.</p> <p>Wie die Erfahrungen mit der Einführung der Umweltzone innerhalb des Mittleren</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
		<p>Rings zeigten, wurden dadurch keine negativen Auswirkungen oder gar ein Zusammenbruch des Wirtschaftsverkehrs beobachtet. Dies zeigen auch die Erfahrungen anderer Städte und Ballungsgebiete mit einem größeren Umgriff der Umweltzone, wie z.B. Frankfurt oder Stuttgart.</p> <p>Im Zusammenhang mit einer Fortschreibung der bestehenden Umweltzone in Bezug auf eine Reduktion der NO₂-Belastung wird der Umgriff gemäß Maßnahme M2 neu geprüft werden.</p>
<p>1.2</p>	<p>Förderung der Elektromobilität (M6)</p> <p>1) Einer Förderung und weiteren Erforschung der Elektromobilität auch im Wirtschaftsverkehr steht der LBT grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Bedenken ergeben sich hinsichtlich der sehr beschränkten Reichweite und der aufgrund des hohen Batteriegewichtes stark eingeschränkten Nutzlast. E-Mobilität kommt somit nur für die reine Citylogistik in Frage. Ein Großteil der notwendigen stadtübergreifenden Verkehre wird zukünftig weiterhin auf fossile Kraftstoffe angewiesen sein.</p> <p>2) Da E-Mobilität gegenwärtig nicht ökonomisch sinnvoll zu betreiben ist, sind Förderungen erforderlich. Diese sollten nicht nur finanzieller Art sein, sondern könnten sich auch auf verkehrliche Privilegien erstrecken (z. B. erweiterte Befahrbarkeit von gesperrten Verkehrsflächen, Mitbenutzung von Busspuren oder Ausnahmen von Parkgebühren etc.)</p>	<p>Zu 1) Die Förderung für gewerbliche E-Fahrzeuge im Rahmen des „Integrierten Handlungsprogrammes zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ bezieht sich auf den Wirtschaftsverkehr innerhalb der Stadtgrenze der Landeshauptstadt München. Die Reichweite heutiger E-Fahrzeuge ist für den Wirtschaftsverkehr in Städten wie München grundsätzlich ausreichend. Eine Studie der Handwerkskammer in Hamburg ergab, dass Unternehmen im Schnitt zwischen 39 km (Apothekenlieferdienste) und 95 km (Taxis) am Tag auf städtischem Gebiet fahren. Der branchenübergreifende Durchschnitt liegt bei 63 Kilometer pro Tag. Die Bedingungen im Wirtschaftsverkehr (gut planbare Routen, hoher Mobilitätsbedarf bei oft geringen Fahrdistanzen und insgesamt höhere Jahresfahrleistungen als bei privat genutzten Fahrzeugen) sprechen bereits heute für eine verstärkte Nutzung von Elektrofahrzeugen.</p> <p>Die zur Verfügung stehende Palette an unterschiedlichen E-Fahrzeugen ist mittlerweile relativ groß, lediglich im Segment > 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht (EU-Fahrzeugklassen N2 und N3) stehen derzeit nur relativ wenige Fahrzeuge zur Auswahl. Außerdem ist durch das ungünstige Verhältnis zwischen Gesamtgewicht und Gewicht der Batterie die Wirtschaftlichkeit solcher schweren E-Fahrzeuge teilweise noch eingeschränkt.</p> <p>Zu 2) Die Landeshauptstadt München schließt sich in ihrer Einschätzung bezüglich der privilegierten Mitbenutzung von Busspuren dem Deutschen Städtetag an, der darauf hingewiesen hat, dass die Mitbenutzung der Busspuren durch Elektrofahrzeuge problematisch ist. Dies würde die Bemühungen zur Beschleunigung des ÖPNV konterkarieren, da nur die Busse selbst, nicht aber die Elektrofahrzeuge über technische Einrichtungen verfügen, welche die Vorrangschaltungen an den für die gesonderten Fahrspuren eingerichteten Lichtsignalanlagen bedienen. Erfahrungen etwa aus Norwegen zeigen, dass die Mitbenutzung von Busspuren durch E-Fahrzeuge zusätzliche Staus hervorrufen können.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
		<p>Dazu kommt, dass es in München nur sehr wenige solcher in Frage kommenden Busspuren gibt (insgesamt 1,7 km) und ein positiver Effekt im Sinne der Luftreinhaltung kaum nachweisbar wäre.</p> <p>Einer Befreiung von den Parkgebühren für E-Fahrzeuge wird im Rahmen straßenverkehrsrechtlicher Steuerungsinstrumente und vor dem Hintergrund einer dynamisch wachsende Metropole wie München mit einer zunehmenden Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum als nicht zielführend angesehen. Maßgeblich ist hier der Verkehrsentwicklungsplan, dessen vorrangiges Ziel es ist, Verkehr zu vermeiden.</p>
1.3	<p>Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes (Teil Verkehr) unter Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung (M9)</p> <p>Zwar werden emissionsfreie Transportmittel und/oder die Errichtung von zusätzlichen Radwegen und Fußgängerzonen im Sinne der Luftreinhaltung unterstützt, die systematische Verengung von Verkehrsflächen für den motorisierten Stadtverkehr behindert jedoch den erforderlichen Wirtschaftsverkehr (Erreichbarkeit / Pünktlichkeit). Dies sollte vor dem Hintergrund des prognostizierten Verkehrszuwachses bei den Planungen strikt beachtet werden.</p>	<p>Die Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs sind selbstverständlich zu berücksichtigen. Ungeachtet dessen kann er von ggf. notwendigen Einschränkungen nicht vollständig ausgenommen werden.</p>
1.4	<p>Optimierung der Warenlieferungen in die Innenstadt (M11)</p> <p>1) <u>Grüne Citylogistik</u> Eine weitere zielgerichtete Forschung am Projekt E-Mobilität auch im Wirtschaftsverkehr wird begrüßt. Da ein Großteil der kleinen Nutzfahrzeuge aus der umliegenden Region und den dort gelegenen Verteilzentren nach München einfahren, werden allerdings durch den Umstieg auf Elektroantrieb erhebliche Reichweitenprobleme gesehen. Außerdem müsste eine ausreichende Versorgung mit Ladestationen geschaffen werden.</p> <p>2) <u>Lastenfahrrad</u> Eine Eignung von Lastenfahrrädern ist nur bei kleinteiligen und minderwertigen Sendungen gegeben. Für sensible und eilige Transporte bestehen erhebliche Qualitätsanforderungen.</p>	<p>Zu 1) Mit der im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeiteten Studie „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland 2010 (KiD 2010)“ wurde bundesweit eine flächendeckende Befragung von Kfz-Halterinnen/-Halter zu Einsatz und Nutzen ihrer Fahrzeuge, insbesondere von Pkw gewerblicher Halterinnen/Halter und Lkw bis einschließlich 3,5 t Nutzlast durchgeführt. Die Landeshauptstadt München hat sich durch eine Erhöhung der Stichprobe des Bundes für ihr Planungsgebiet an der KiD 2010 beteiligt, um so spezifische Daten und Ergebnisse für diesen Teilraum zu erhalten.</p> <p>Für die Studie wurde die Stichprobe aus dem Kraftfahrzeugregister der in München gemeldeten Pkw gewerblicher Halterinnen/Halter und Lkw bis einschließlich 3,5 t Nutzlast gezogen.</p> <p>Im Ergebnis der Studie sind somit nur in der LH München gemeldete Betriebe mit in der LH München zugelassenen Fahrzeugen enthalten. Fahrten von Betrieben,</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
	<p>gen, die Lastenfahrräder nicht leisten können. Zudem könnten sich aufgrund der Abmessungen der Lastenfahrräder Sicherheits- bzw. Akzeptanzprobleme gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern ergeben.</p> <p>3) <u>Grüne Welle</u></p> <p>Durch eine flüssigere Ampelschaltung im Innenstadtbereich (Grüne Welle) ließe sich das gesamte Verkehrsgeschehen wesentlich verstetigen mit positiven Auswirkungen auf den Schadstoffausstoß und die Luftqualität.</p>	<p>die außerhalb der LH München angesiedelt sind, jedoch die LH München beliefern, sind in der Studie nicht erfasst. Das Ergebnis ergab in der Grundgesamtheit der in München gemeldeten Fahrzeuge einen Anteil der kleinen Nutzfahrzeuge am Wirtschaftsverkehrsaufkommen von ca. 82 %.</p> <p>Darüber hinaus überquert ein Großteil an kleinen Nutzfahrzeugen aus der Region die Stadtgrenze, um die Versorgung der Münchner Wirtschaft sicher zu stellen. Der Wirtschaftsverkehr in München setzt sich aus in München ansässigen Betrieben (Bestandteil der Studie) sowie Betrieben aus der Region (nicht Bestandteil der Studie) zusammen, die von außerhalb Münchens die LH München andienen.</p> <p>Die Abwicklung dieser Verkehre ist angesichts der Zunahmen der Fahrten im KEP-Lieferservice eine zentrale Aufgabe. Hierbei können geeignete Citylogistikkonzepte durch Kooperationen der Unternehmen mit Sitz in München oder im Umland unter der Maßgabe des Einsatzes umweltschonender bzw. elektrobetriebener Fahrzeuge zum Einsatz kommen.</p> <p>Maßnahmen zur Citylogistik, zum Car-Sharing und zur Elektromobilität sollen in einem Modellgebiet westlich und südlich der Innenstadt im Stadtbezirk 2 „Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt“ in dem geplanten Forschungsprojekt „City2share“ erprobt werden. Dieses Projekt soll vom BMVI gefördert werden. Damit auch der Stadtteil gestalterisch aufgewertet werden kann, ist in dem Projekt auch vorgesehen, Straßenräume neu zu gestalten und aufzuwerten.</p> <p>Zu 2) Das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) teilt die Einschätzung, dass Lastenräder eher für kleinteilige Sendungen in Frage kommen, jedoch nicht, dass sie nur für minderwertige Sendungen geeignet sind. Ein Münchner Kurierdienst sammelt z.B. im wöchentlichen Rhythmus bei unterschiedlichen Arztpraxen Laborproben per Lastenrad ein, die dann an ein Großlabor geliefert werden. Ebenso führt dieser Kurierdienst sog. Same-Day-Lieferungen hochpreisiger Modeartikel per Lastenrad durch. Gerade für eilige Zustellungen im Innenstadtbereich ist das (Lasten-)Fahrrad dem Kfz auf vielen Relationen mindestens ebenbürtig.</p> <p>Sicherheits- bzw. Akzeptanzprobleme von Lastenrädern bei anderen Verkehrsteilnehmern sind ebenfalls nicht zu erkennen. Für den Fall, dass Lieferfahrzeuge der Sprinterklasse aufgrund von Parkplatzproblemen in zweiter Reihe oder auf der Gehbahn abgestellt werden, verursachen sie zweifellos ein höheres Unfallrisiko für andere Verkehrsteilnehmer als ein abgestelltes Lastenrad.</p> <p>Zu 3) Eine Optimierung der Grünen Welle wird von Seiten des KVR stetig vorangetrieben. Aufgrund zahlreicher Faktoren ist eine perfekte Lösung aber leider nicht</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
		realisierbar. Zwei der Hauptgründe sind das historisch gewachsene Straßennetz sowie der Zweirichtungsverkehr. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einem Knotenpunkt Abstand von 625 m wäre ein nahezu optimaler Verkehr in beide Richtungen möglich. Da diese Randbedingungen in München leider nicht gegeben sind, kann eine grüne Welle nur in eine Richtung funktionieren.
1.5	Verwendung emissionsarmer Baumaschinen (M17) Durch die Betroffenheit des LBT mit Unternehmen der Baubranche (z.B. Kranfahrzeuge, Betonmischer etc.) wird eine entsprechende Einbindung von Fachverbänden (z.B. Bauindustrieverband, Industrieverband Steine-Erden und den Verbänden der Bauinnung) gefordert.	In der Beschreibung zur Maßnahme M17 wird u.a. ausgeführt, dass für die anzustrebende landesweite Regelung zum Einsatz emissionsarmer Baumaschinen Gespräche mit allen Beteiligten notwendig sind.
1.6	Intensivere Kontrolle der bestehenden Umweltzone und des Lkw-Durchfahrtsverbotes (M18) Hinweis darauf, dass ein erheblicher Teil des innerösterreichischen Transitverkehrs über den Mittleren Ring in München abgewickelt wird (z.B. aus Vorarlberg über A96 und Mittlerer Ring zur A8 und nach Salzburg oder Tirol). Eine Kontrolle der vorgeschriebenen Benutzung des Autobahnring A99 für diese Verkehre müsste sichergestellt werden.	Die Überwachung des Lkw-Durchfahrtsverbotes sowie der Bestimmungen der Umweltzone im fließenden Verkehr obliegt ausschließlich der Polizei. Die Intensivierung der Verkehrsverbote im fließenden Verkehr ist genau Gegenstand der geplanten Maßnahme M18.
1.7	Erreichbarkeit der Großmarkthalle Die uneingeschränkte Erreichbarkeit der Großmarkthalle München sowie ihrer gesamten Infrastruktur als zentraler Umschlagplatz für die Stadt München muss unter allen Umständen im gegenwärtigen Umfang gewahrt bleiben.	Die Erreichbarkeit der Großmarkthalle muss hinsichtlich der Verkehrsmengen dauerhaft im gegenwärtigen Umfang gewahrt bleiben. Die uneingeschränkte Erreichbarkeit kann aber ausschließlich über den Mittleren Ring (Zufahrt über Schäftlarnstraße) sichergestellt werden. Eine Belastung der umliegenden Wohngebiete ist zu vermeiden.

2. LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. (Schreiben vom 06.08.2015)

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
<p>2.1</p>	<p>Gutachterliche Ermittlungen der verkehrlichen Bedingungen und Auswirkungen verkehrssteuernder Maßnahmen mit dem Ziel der Minderung der Verkehrsmenge auf besonders belasteten Abschnitten sowie deren Stickstoffdioxid-Minderungspotentials und sonstiger Auswirkungen auf die Luftqualität (M1) und Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der LHM unter Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung (M16) Eine gutachterliche Ermittlung wird als sichere und für die Öffentlichkeit nachvollziehbare Basis für jede Maßnahme unterstützt - allerdings sind bestimmte Voraussetzungen einzuhalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Bei der Ermittlung der NO_x-Emissionen für Pkw und Lkw müssen die unterschiedlichen Messverfahren berücksichtigt werden um eine Vergleichbarkeit der gewonnenen Daten zu gewährleisten. 2) Bei den Untersuchungen müssen alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen einbezogen werden (Pkw, Lkw, Busse, Baumaschinen). Die Ergebnisse werden zeigen, dass die Emissionen moderner Lieferfahrzeuge erheblich reduziert wurden. Nur bei vorurteilsloser Berücksichtigung aller Verursacher können ausgewogene Lösungen gefunden werden, die alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen betreffen. 3) Jede Form von Fahrverboten für den Lieferverkehr ist unter Abwägung aller Interessen abzulehnen, da sie den freien Wirtschaftsverkehr und die Berufsausübung einschränken. 	<p>Im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplans (VMP) werden unter dem Arbeitstitel „Umweltorientiertes Verkehrsmanagement“ entsprechende Szenarien für die LH München entwickelt und in ihrer Wirkung abgeschätzt. Die Ergebnisse werden 2016 dem Stadtrat vorgelegt.</p> <p>Zu 1) und 2) Bei den geplanten Untersuchungen sind selbstverständlich alle Verkehrsteilnehmer mit einzubinden. Grundlage für die Bestimmung der Emissionen der Fahrzeuge für die Bewertung der lufthygienischen Wirkungen der Maßnahmen ist das Handbuch der Emissionsfaktoren. In diesem sind die Emissionen der unterschiedlichen Fahrzeuge, differenziert nach Jahren, und Verkehrszuständen enthalten.</p> <p>Die hier aufgeführten Messverfahren beziehen sich offensichtlich für die Verfahren zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte (EURO Normen). Diese sind für das anstehende Gutachten nicht relevant.</p> <p>Zu 3) Ein genereller Ausschluss von möglichen Aktivitäten vor Abschluss der Untersuchungen wird als nicht sinnvoll erachtet. Die Ergebnisse (Maßnahmenvorschläge) des o.a. Gutachtens werden fachlich auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und nach Abwägung dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.</p> <p>Ergänzend dazu ist festzuhalten, dass die Umweltzone als Bestandteil des Luftreinhalte-/Aktionsplans München die gesetzlichen Vorgaben aus § 47 BImSchG erfüllt und der Verbesserung der lufthygienischen Situation im Gebiet des Ballungsraumes München dient. Die dafür notwendigen emissionsabhängigen Fahrverbote regelt die bundeseinheitliche Kennzeichenverordnung. Ausnahmen hiervon sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich (siehe dazu auch Ziffer 1.1.3). Jede Form von Fahrverboten, die den Lieferverkehr ausschließen, ist nach den gesetzlichen Vorgaben nicht möglich und läuft der Intention des Gesetzgebers zuwider.</p>
<p>2.2</p>	<p>Anpassung der bestehenden Umweltzone zur Reduzierung der NO₂-Belastung (M2) 1) Die Folgen einer weiteren blauen Plakette können derzeit nicht beurteilt werden, da völlig offen ist, welche Regelungen eine Novellierung der 35. BImSchV beinhalten wird.</p>	<p>Zu 1) Siehe 1.1 Zu 2) Gemäß des von Bundesumweltministerin Dr. Hendricks veröffentlichten 9-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
	<p>Eine pauschale Aussperrung von Lkw mit Emissionsstandard schlechter Euro VI wird abgelehnt. Es muss berücksichtigt werden, dass Euro VI erst seit Anfang 2014 für neu zugelassene Lkw bindend ist und die Euro V Emissionswerte für Lkw (ebenso wie entsprechend nachgerüstete Lkw-Motoren) bereits sehr hohe Umweltstandards erfüllen. Die Speditions- und Logistikbranche hat anlässlich der Einführung der Umweltzone 2008 und der damit notwendigen Um- oder Nachrüstung der Fahrzeugflotte bereits Millionen in neue Fahrzeuge der damals aktuellsten Euro V-Norm investiert und damit zur erheblichen Verbesserung der Emissionswerte beigetragen. Weitere Investitionen auf diesem Niveau sind wirtschaftlich nicht vertretbar, zumal die Umstellung von Euro V auf Euro VI nur eine äußerst minimale Verbesserung der Emissionswerte mit sich bringt, die in keinem Verhältnis zu den neuerlichen Kosten steht.</p> <p>2) Der Freistaat Bayern soll sich bereits frühzeitig im Gesetzgebungsverfahren zur Novellierung der 35. BImSchV beim BMU gegen die Ausschließung emissionsarmer Lkw (Euro V und VI) sowie entsprechend umgerüsteter älterer Lkw mit vergleichbar geringen Emissionen einsetzen.</p>	<p>Programms sollen die Kommunen künftig die Möglichkeit bekommen, Umweltzonen auch zur Senkung der Belastung mit Stickstoffdioxid einzurichten. Gemäß Maßnahme M2 wird der Freistaat Bayern sich dafür einsetzen, dass entsprechende Voraussetzungen zur Schaffung einer neuen Plakette zur NO₂-Minderung geschaffen werden.</p>
2.3	<p>Förderung der Elektromobilität (M6)</p> <p>Die Projekte der LH München zur Förderung der Elektromobilität werden begrüßt. In den verschiedenen Förderprogrammen werden allerdings schwere Nutzfahrzeuge nicht erwähnt. Ohne schwere Nutzfahrzeuge wird aber auch zukünftig die Versorgung der Münchner Innenstadt nicht möglich sein. Aus Gründen der Gleichbehandlung ist es nicht nachvollziehbar, dass bestimmte Fahrzeugkategorien von der Förderung ausgeschlossen werden. Der LBS spricht sich dafür aus, im Rahmen der Maßnahme 6 alle Fahrzeugklassen in die Förderung der Elektromobilität einzubeziehen, insbesondere auch schwere Nutzfahrzeuge, und diese Förderung branchenübergreifend allen interessierten Unternehmen zugänglich zu machen.</p>	<p>Der Stadtrat der LH München hat in seiner Sitzung vom 20.05.2015 das „Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München“ beschlossen, das eine grundsätzliche Förderung von 2-, 3- und 4-rädrigen Elektrofahrzeugen vorsieht. Eine explizite Förderung schwerer Nutzfahrzeuge ist zunächst nicht angedacht, vielmehr soll über eine moderate Förderung dafür gesorgt werden, in einem ersten, überschaubaren Zeitraum möglichst viele E-Fahrzeuge auf Münchner Straßen zu bringen.</p> <p>Voraussichtlich im nächsten Jahr (2016) wird die so genannte E-Allianz ihre Arbeit aufnehmen. Dieses Gremium soll die strategische Weiterentwicklung der Elektromobilität in München maßgeblich beeinflussen. Als Mitglieder der E-Allianz sind Vertreter der Wirtschaft und Industrie, der Wissenschaft und der fachlich tangierten Münchner Referate vorgesehen. In diesem Gremium wird auch darüber zu diskutieren sein, in wieweit die Förderung von schweren E-Nutzfahrzeugen mit den Zielen der Landeshauptstadt München im Sinne der Luftreinhaltung, des</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
		Lärmschutzes und insbesondere auch des Verkehrsentwicklungsplanes in Einklang zu bringen sind.
2.4	<p>Optimierung der Warenlieferungen in die Innenstadt (M11)</p> <p>1) <u>Grüne Citylogistik</u> Die Grüne Logistik ist schon seit Jahren in der täglichen Speditionspraxis fest verankert. Weitere Projekte zur Grünen Citylogistik werden begrüßt und unterstützt. Allerdings basieren die Überlegungen auf einer falschen Datengrundlage, da ein Großteil der kleinen Nutzfahrzeuge aus der umliegenden Region und den dort gelegenen Verteilzentren nach München einfahren sowie als Teil nationaler und internationaler Expeditionen München beliefern und somit nicht in München zugelassen sind. Für die Transporte sind nach eigenen Auswertungen vorwiegend mittlere bis schwere Lkw notwendig - alleine um die Masse an Frachtgütern zu bewältigen. Dies wird sich auch in Zukunft nicht ändern und ist mit Elektromobilität nach derzeitigem Stand nicht möglich. Eine Verteilung auf kleinere Nutzfahrzeuge würde immensen zusätzlichen Verkehr generieren.</p> <p>2) <u>Lastenfahrrad</u> Eine Eignung von Lastenfahrrädern ist nur für einzelne Sonderzustellungen gegeben, bei denen erhöhte Kosten für Umladungen und Personal getragen werden können. Sie stellen generell keine Alternative zur Belieferung mit großen Nutzfahrzeugen dar.</p> <p>→ Es wird daher dringend angeregt, die Datenbasis der Maßnahme M 11 einer genaueren Prüfung zu unterziehen und die Angaben zu den Fahrzeugklassen auf die tatsächlichen Verhältnisse des Lieferverkehrs anzupassen und zu korrigieren. Gleiches gilt für die Angaben zu den tatsächlichen Mengen der Warenströme.</p>	<p>Zu 1) Mit der im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeiteten Studie „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland 2010 (KiD 2010)“¹ wurde bundesweit eine flächendeckende Befragung von Kfz-Halterinnen/-Haltern zu Einsatz und Nutzen ihrer Fahrzeuge , insbesondere von Pkw gewerblicher Halterinnen/Halter und Lkw bis einschließlich 3,5 t Nutzlast durchgeführt. Die Landeshauptstadt München hat sich durch eine Erhöhung der Stichprobe des Bundes für ihr Planungsgebiet an der KiD 2010 beteiligt, um so spezifische Daten und Ergebnisse für diesen Teilraum zu erhalten.</p> <p>Für die Studie wurde die Stichprobe aus dem Kraftfahrzeugregister der in München gemeldeten Pkw gewerblicher Halterinnen/Halter und Lkw bis einschließlich 3,5 t Nutzlast gezogen.</p> <p>Im Ergebnis der Studie sind somit nur in der LH München zugelassene Fahrzeuge enthalten. Fahrten von Betrieben, die außerhalb der LH München angesiedelt sind, jedoch die LH München beliefern, sind in der Studie nicht erfasst. Das Ergebnis ergab in der Grundgesamtheit der in München gemeldeten Fahrzeuge einen Anteil der kleinen Nutzfahrzeuge am Wirtschaftsverkehrsaufkommen von ca. 82 %.</p> <p>Darüber hinaus überquert ein Großteil an kleinen Nutzfahrzeugen aus der Region die Stadtgrenze, um die Versorgung der Münchner Wirtschaft sicher zu stellen. Der Wirtschaftsverkehr in München setzt sich aus in München ansässigen Betrieben (Bestandteil der Studie) sowie Betrieben aus der Region (nicht Bestandteil der Studie) zusammen, die von außerhalb Münchens die LH München andienen.</p> <p>Die Abwicklung dieser Verkehre ist angesichts der Zunahmen der Fahrten im KEP (Kurier-, Express- und Paketdienste)-Lieferservice eine zentrale Aufgabe. Hierbei können geeignete Citylogistikkonzepte durch Kooperationen der Unternehmen mit Sitz in München oder im Umland unter der Maßgabe des Einsatzes umweltschonender bzw. elektrobetriebener Fahrzeuge zum Einsatz kommen.</p> <p>Maßnahmen zur Citylogistik, zum Car-Sharing und zur Elektromobilität sollen in einem Modellgebiet westlich und südlich der Innenstadt im Stadtbezirk 2 „Lud-</p>

¹ <http://www.kid2010.de/de/page&id=4&navid=304>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
		<p>wigsvorstadt-Isarvorstadt“ in dem geplanten Forschungsprojekt „City2share“ erprobt werden. Dieses Projekt soll vom BMVI gefördert werden. Damit auch der Stadtteil gestalterisch aufgewertet werden kann, ist in dem Projekt auch vorgesehen, Straßenräume neu zu gestalten und aufzuwerten.</p> <p>zu 2) Große Nutzfahrzeuge und Lastenräder sind aufgrund ihrer unterschiedlichen Ladekapazität nicht miteinander vergleichbar. Bei Expresslieferungen scheint es jedoch mitunter der Fall zu sein, dass kleinste Warenmengen mit Fahrzeugen der 3,5-t-Klasse transportiert werden, einfach weil kein anderes Fahrzeug zur Verfügung steht. Für Lieferungen dieser Art wäre das Lastenrad ein geeignetes Transportmittel. Für Logistikunternehmen, die selbst keine Lastenräder in ihrem Fuhrpark haben, bieten sich Kooperationen mit Kurierdiensten an, die Lastenräder einsetzen. Darüber hinaus gibt es vielfältige Möglichkeiten, Lastenräder unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Ladekapazität einzusetzen. Das Lastenrad steht hier eher in Konkurrenz zu Pkws und Kombis, die von Kurierdiensten für kleinere Lieferungen eingesetzt werden. Ziel von Maßnahmen zur Förderung des Lastenrades ist es, das Potenzial von Lastenrädern im innerstädtischen Lieferverkehr besser auszuschöpfen als dies heute der Fall ist. Im Rahmen eines Pilotprojekts zur Förderung der Elektromobilität vermietet die Stadt München Kleinunternehmern ein Jahr lang Lastenräder zum günstigen Sonderpreis².</p>

² Siehe z. B. <http://www.br.de/radio/bayern2/politik/radiowelt/lastenraeder-elektromobilitaet-muenchen100.html>

3. Deutsche Umwelthilfe e.V. und Verkehrsclub Deutschland e.V. (Schreiben vom 06.08.2015)

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
3.1	<p>Die 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München entspricht nicht den gesetzlichen Vorschriften</p> <p>1) Im Planentwurf werden die Überschreitungen des Grenzwertes für NO₂ nur auf die Landshuter Allee und den Stachus fokussiert. Tatsächlich ist nahezu das gesamte innerstädtische Hauptstraßennetz Münchens von teilweise erheblichen Grenzwertüberschreitungen betroffen. Dies kommt im Planentwurf nicht bzw. nur ungenügend zum Ausdruck. Unter Berücksichtigung dieser Tatsache sind deutliche Reduzierungen der Verkehrsmengen an Dieselfahrzeugen erforderlich.</p> <p>2) Der Planentwurf arbeitet zwar die Ursächlichkeit des Verkehrs von Dieselfahrzeugen für die Grenzwertüberschreitungen von NO₂ heraus, geeignete Maßnahmen zu einer möglichst schnellen Einhaltung der Grenzwerte fehlen aber. Stattdessen sind die meisten der angekündigten Maßnahmen derart weich zu beurteilen, so dass eine Minderung der NO₂-Belastung nicht mal prognostiziert werden kann.</p> <p>3) Es sind entsprechend einschlägiger Urteile von Verwaltungsgerichten alle möglichen Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen. Dabei müssen finanzielle und wirtschaftliche Gründe zurückstehen.</p> <p>4) Die Grenzwerteinhaltung ist nach einem Urteil des EuGH verpflichtend, lediglich bei der Wahl der Mittel gibt es gewisse Spielräume. Der Zeitraum der Nichteinhaltung der Grenzwerte muss so kurz wie möglich gehalten werden. Der Planentwurf nennt jedoch nicht einmal diejenigen Maßnahmen, die zur Einhaltung der Grenzwerte notwendig sind. Auch die von der Deutschen Umwelthilfe vorgetragenen Maßnahmenbeispiele wurden nicht geprüft und bewert-</p>	<p>Zu 1) Aus dem Luftreinhalteplänen für München 2004 und seinen Fortschreibungen³ geht eindeutig hervor, dass man sich bei der NO₂-Problematik nicht auf die Landshuter Allee und den Stachus beschränkt. So enthält bereits der Luftreinhalteplan 2004 das Ergebnis einer gesamtstädtischen Screening-Studie, deren Aktualisierung als Anhang 2 zur 5. Fortschreibung aufgeführt wird (siehe auch Kap. 2 der 6. Fortschreibung).</p> <p>Zu 2) Die Prüfung weiter führender Maßnahmen ist Gegenstand der Maßnahme M1 der 6. Fortschreibung des LRP. Hier gilt der besondere Augenmerk den rechtlich, verkehrstechnisch und räumlich möglichen Maßnahmen und deren lufthygienische Wirksamkeit.</p> <p>Zu 3) Im Luftreinhalteplan München sind alle machbaren und aufgrund der Entscheidungen des Münchner Stadtrates umsetzbaren Maßnahmen aufgeführt. Die Prüfung weiterer potenziell möglicher Maßnahmen ist Gegenstand der Maßnahme M1.</p> <p>zu 4) Die von der Deutschen Umwelthilfe vorgetragenen Maßnahmenbeispiele wurden mehrfach geprüft und bewertet⁴ (siehe z.B. 5. Fortschreibung Kap. 3.3), zuletzt bei der Maßnahmenplanung zur vorliegenden 6. Fortschreibung. Im Übrigen siehe nachfolgende Beispiele (3.2 – 3.12).</p>

³ <https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/02716/>

⁴ <http://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2978473.pdf>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
	tet.	
<p>Aus Sicht der Deutschen Umwelthilfe Beispiele zulässiger, aber nicht geprüfter Maßnahmen</p>		
<p>3.2</p>	<p>Grüne Umweltzone für ganz München Gründe der Gleichbehandlung und ein zusätzliches Minderungspotenzial gebieten eine Ausdehnung der Umweltzone auf ganz München, jedenfalls auf den Bereich der Landshuter Allee. Eine Umfahrungsmöglichkeit für Fahrzeughalter, die kein Ziel in München ansteuern, wäre mit dem Autobahnring A99 gegeben. Die Maßnahme ist rasch umsetzbar und finanziell tragbar.</p>	<p>Siehe 1.1 Punkt 3) Ergänzend dazu ist festzuhalten, dass mit dem Autobahnring A99 keine vollständige Umfahrungsmöglichkeit von München gegeben ist, da dieser im Süden nicht geschlossen ist. Diese Tatsache musste beim LKW-Transitverbot mit Sonderregelungen behandelt werden.</p>
<p>3.3</p>	<p>Kostenfreier ÖPNV Mit der Einführung eines kostenfreien ÖPNV wurden in einigen Städten weltweit gute Erfahrungen gemacht, um den Nahverkehr zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren und damit das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern. Die in München benötigten zusätzlichen Kapazitäten und die damit verbundenen Investitionen, die die LH München nicht tragen möchte, sind keine Argumente. Finanzielle und wirtschaftliche Aspekte müssen hier nach dem Urteil des VG Wiesbaden zurückstehen.</p>	<p>Von der MVG liegt hierzu folgende Stellungnahme vor: „...Selbstverständlich befürworten wir den Ausbau des ÖPNV, den wir stetig vorantreiben, indem wir das Netz kontinuierlich erweitern, den Takt verdichten und neue Fahrzeuge beschaffen. Gleichzeitig halten wir die Einführung eines Nulltarifs, wie bereits in unserer Stellungnahme dargelegt, für keinen Lösungsansatz für München. In Bezug auf das Urteil des VG Wiesbaden ist festzustellen, dass die Aussage „Finanzielle und wirtschaftliche Aspekte müssen hier nach dem Urteil des VG Wiesbaden zurückstehen“ zum Thema „Einführung kostenfreier ÖPNV“ nicht richtig ist und durch das VG Wiesbaden so auch nicht getroffen wurde. Tatsächlich setzt sich das Urteil mit dem Thema „kostenfreier ÖPNV“ überhaupt nicht auseinander. Das Urteil lässt sich wie folgt zusammenfassen: Die Einführung eines kostenfreien ÖPNV wurde von den Klägern (ebenfalls der Deutschen Umwelthilfe e.V.) in dem Verfahren neben zahlreichen anderen Maßnahmen für den Luftreinhalteplan Offenbach als Maßnahme zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung gefordert. In den Entscheidungsgründen führt das VG aus, dass für einen rechtmäßigen Luftreinhalteplan ein Konzept mit einem Zeitplan zu erstellen sei, mit welchen Maßnahmen zu welchem Zeitpunkt der Grenzwert an Stickstoffdioxid erreicht werde. Das Konzept müsse alle denkbaren Maßnahmen zur Reduzierung der Stickstoffbelastung und deren Wirksamkeit (Reduzierungs-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
		<p>werte) enthalten. Erst in einem zweiten Schritt stelle sich dann die Frage nach der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen oder der rechtlichen und finanziellen Durchsetzbarkeit.</p> <p>Das Gericht rügt den Luftreinhalteplan Offenbach dann insofern, als er sich mit den verschiedenen Maßnahmen nicht hinreichend konkret auseinander gesetzt habe. <u>Das Thema „kostenfreier ÖPNV“ wird dabei vom Gericht nicht genannt und schon gar nicht verlangt</u>, es wird lediglich gerügt, dass die Ausführungen im Hinblick auf die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV nicht ausreichend bzw. die Argumentation nicht konkret genug sei. Das Konzept hätte zunächst einmal alle Maßnahmen mit deren prognostizierten Wirksamkeiten auführen und dann in einer zweiten Stufe ausführen müssen, warum die Realisierung der aufgezeigten Maßnahmen in Betracht komme <u>oder aus welchen Gründen auch nicht</u>. Eine solche Bewertung im Fall München würde zu dem Ergebnis führen, dass die Einführung eines kostenfreien ÖPNV schon keine geeignete Maßnahme zur Reduzierung der Luftbelastung darstellt. Denn dafür wäre insbesondere in den Hauptverkehrszeiten eine Verlagerung des Individualverkehrs aus dem ÖPNV erforderlich. Die Kapazitäten des ÖPNV sind jedoch in der HVZ bereits jetzt mehr als ausgeschöpft. Durch die Einführung eines „kostenfreien ÖPNV“ könnten also mangels Kapazität keine relevanten Verlagerungseffekte erzielt werden. Insofern stellt die Einführung des kostenlosen ÖPNV kein geeignetes Mittel dar, um das Ziel der Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung zu erreichen. Notwendig ist vielmehr ein Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur, die realistischer Weise unter den gegebenen Rahmenbedingungen nur erreicht werden kann, wenn sich auch die Nutzer an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen.“</p> <p>Fazit: Ein kostenfreier ÖPNV wäre kontraproduktiv zum Ausbau der erforderlichen ÖPNV-Infrastruktur, die aber zwingend erforderlich ist, um den motorisierten Individualverkehr in der Stadt zu verringern.</p>
3.4	<p>Einführung eines Bürgertickets</p> <p>Die Einführung eines Bürgertickets wird gefordert. Hierbei zahlen alle Bürgerinnen und Bürger einer Stadt eine ÖPNV-Abgabe und können daraufhin den ÖPNV frei nutzen. Die Abgabe ist notwendig, um aufgrund der Nachfragesteigerung in Personal und Infrastruktur zu investieren. Je höher die Einwohnerzahl, desto günstiger kann die Abgabe erfolgen. Damit wird eine stärkere Bindung an den ÖPNV erreicht; eine Zu-</p>	<p>Von der MVG liegt hierzu folgende Stellungnahme vor:</p> <p>„Der ÖPNV in München verzeichnet nicht nur den höchsten Marktanteil unter den deutschen Großstädten, sondern auch seit Jahren ein überdurchschnittliches Wachstum. Während der Hauptverkehrszeit (HVZ) befindet sich das System in vielen Abschnitten an der Leistungsgrenze, darauf reagieren wir mit Taktverdichtungen, neuen Strecken, dem Einsatz größerer Fahrzeuge sowie dem Einsatz von</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
	nahme der ÖPNV-Fahrten um 30 % wird allgemein prognostiziert.	Abfertigungspersonal an besonders belasteten Bahnhöfen. Deswegen ist Kapazitätsausbau, insbesondere der U-Bahn-Ausbau, zwingende Voraussetzung für die Bewältigung des erwünschten Mehrverkehrs. Dies bedeutet, dass zuerst sowohl die Infrastruktur sowie darauf fußend das Angebot ausgebaut werden müssen, bevor irgendein Mehrverkehr aufgenommen werden kann. Ohne den nötigen Kapazitätsausbau wird das ÖPNV-System auf Grund der Überlastung zunehmend instabiler und bricht schließlich zusammen. Ein instabiles oder gar zusammengebrochenes ÖPNV-System ist für den Fahrgast allerdings unattraktiv, so dass es zu einer Umverteilung auf den Individualverkehr kommt. Fazit: Generell könnte ein Bürgerticket eine Maßnahme sein, die Nutzung des ÖPNV zu erhöhen. Da in München bereits eine sehr hohe Auslastung vorliegt, müsste zuvor der hierzu erforderliche Kapazitätsausbau erfolgen.
3.5	Bundesweite Einführung einer „blauen Plakette“ Im Gesetzgebungsverfahren zur Änderung der 35. BImSchV soll der Freistaat Bayern einen konkreten Verordnungsentwurf im Rahmen einer Bundesratsinitiative einbringen. Bisherigen Initiativen fehlt ein Konzept.	Siehe Nr. 2.2.
3.6	City-Maut 1) Die City-Maut kann auch mit kommunalen Maßnahmen umgesetzt werden. Landes- oder bundesrechtliche Regelungen sind nicht erforderlich. Die Rechtsgrundlagen und die straßenverkehrsrechtlichen Instrumente sind bereits vorhanden. Im Luftreinhalteplan könnte die Ausgestaltung der Maut nach Schadstoffklassen und Art der Verbrennungsmotoren erfolgen. Eine entsprechende Mautplakette kann von der LH München selbst entworfen und verteilt werden. Ein entsprechendes ökologisches und soziales System ist zu erstellen. 2) Auch eine landesrechtliche Regelung wäre denkbar und möglich. Der Freistaat Bayern soll ein sinnvolles und europarechtlich unbedenkliches Mautsystem auf den Weg bringen.	Die LHM, Referat für Gesundheit und Umwelt, sieht derzeit keine Rechtsgrundlage, eine City-Maut auch mit kommunalen Maßnahmen umzusetzen. Für eine City-Maut muss somit unabhängig von ihrer finanziellen Ausgestaltung ein gesetzlicher Rahmen als Rechtsgrundlage geschaffen werden. Da derzeit keine Rechtsgrundlage für eine City-Maut existiert, kann sie derzeit nicht Gegenstand einer Luftreinhalteplanung sein, denn ihre Einführung und ihr Vollzug nach § 47 Abs. 6 BImSchG sind derzeit rechtlich nicht möglich. Siehe hierzu auch Urteil des VG Hamburg vom 05.11.2014 ⁵ , RdNr. 51, wonach die Behörde nicht verpflichtet ist, Gesetzesinitiativen zur Schaffung des rechtlichen Rahmens einer Citymaut zu ergreifen. Die Beispiele, die Herr RA Prof. Dr. Klinger in seinem Schreiben nennt, können hier nicht zur rechtlichen Begründung herangezogen werden, da alle Städte nicht in Deutschland liegen. Die Zeichen 390 und 391 StVO können nach derzeitigem Stand nur für eine

⁵ <http://www.landesrecht-hamburg.de/jportal/portal/page/bsharprod.psml?showdoccase=1&doc.id=MWRE150001034&st=ent>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
	<p>gen.</p> <p>3) Möglich wäre ebenfalls eine Zusage des Freistaates im Luftreinhalteplan, einen Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Ermöglichung der Einführung einer City-Maut vorzulegen.</p> <p>→ Erfahrungen haben gezeigt, dass die Einführung einer City-Maut begleitend mit einer Förderung des ÖPNV zu positiven Effekten bei der Luftreinhaltung führt.</p>	<p>Mautpflicht nach Autobahnmautgesetz (ABMG) bzw. für eine Mauterhebung nach dem FernstraßenbauprivatfinanzierungsG angeordnet werden (vgl. Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 Erläuterungen 24 und 25), also i.d.R. nicht in innerstädtischen Bereichen.</p>
<p>3.7</p>	<p>Ausstattung der kommunalen Busflotte mit SCRT-Filtern</p> <p>Nach Auffassung der Landeshauptstadt München hat die Ausstattung der kompletten Busflotte mit SCRT-Filtern eine zu geringe Wirksamkeit. Da keine Alternativen benannt wurden, ist die Maßnahme umzusetzen, um zumindest einen kleinen Minderungseffekt zu erzielen.</p>	<p>Von der MVG liegt hierzu folgende Stellungnahme vor:</p> <p>„Die MVG bleibt bei ihrer Position und möchte erneut darauf hinweisen, dass Anstrengungen und finanzielle sowie personelle Ressourcen in anderen Maßnahmen (wie dem Ausbau der Kapazitäten und s. Punkt 8) besser verortet sind. Gerne bringen wir erneut unsere Argumente an:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Die Münchner Busflotte ist bereits besonders umweltfreundlich ausgestattet. Es wurden und werden jeweils Fahrzeuge nach dem besten serienmäßig verfügbaren Standard beschafft; dadurch haben sich die spezifischen Emissionen der Busse ohnehin immer weiter reduziert. Alle Stadtbusse in München verfügen zudem über Rußfilter. Über einen erweiterten Filter (SCRT-System) verfügen derzeit über 100 Busse aus den letzten Beschaffungen. 2) Unser Ziel ist der voll elektrische Bus – mit Strom aus erneuerbaren Energien. Für die Serienreife sind aber noch einige Jahre an Entwicklungsarbeit nötig. Diese unterstützen wir auch, indem wir E-Busse verschiedener Hersteller testen und aktuell auch zwei E-Busse beschaffen 3) Unsere Busse fahren im Durchschnitt nur 12 Jahre und daher wird in jedem Jahr ein Teil der Fahrzeuge ersetzt, weswegen sich ohnehin ein laufender Austausch gegen jeweils neueste Technik (nun: EURO VI) ergibt. 4) Ende 2015 wird die SWM- Busflotte aus mehr als 300 Bussen bestehen, von denen dann bereits ca. 25% der Abgasnorm Euro VI entsprechen. Knapp die Hälfte der Busse wird mit SCRT-Filtern ausgestattet sein. 5) Eine Nachrüstung würde zu gravierenden Nachteilen führen: es entfielen Herstellergarantien bzw. Haftungen für die komplizierte Antriebstechnik.

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
		<p>Der investive Aufwand läge bei ca. 3,2 – 4 Mio. €. Die hieraus resultierenden finanziellen Folgen müssten entweder über höhere Fahrpreise oder ein reduziertes Leistungsangebot finanziert werden.</p> <p>6) Zum Betrieb von SCRT- Systemen ist eine bestimmte Mindesttemperatur nötig, um die NO_x Reduzierung durch die Harnstoffreaktion zu gewährleisten. Bei nachgerüsteten SCRT-Systemen, kann die nötige Mindesttemperatur nicht sicher erreicht werden, weil diese Systeme nicht in die originale Motorsteuerung integriert sind und in diese nicht eingreifen dürfen. Somit ist die einwandfreie Funktion des nachgerüsteten SCRT- Systems nicht auf allen Linien und in allen Betriebszuständen gewährleistet. Dadurch ist es möglich, dass sich in diesen Fällen die Gesamtemission des Motors verschlechtert. Zudem stehen nachgerüstete SCRT- Systeme im Verdacht, beim Betrieb kanzerogene Stoffe wie Furane und Dioxine als Sekundäremissionen auszustoßen. Die von uns beschafften Busse, die herstellerseitig mit einem SCRT- System ausgestattet sind, sind aus oben genannten Gründen davon nicht betroffen.</p> <p>7) Jede durch einen guten oder noch besseren ÖPNV vermiedene Autofahrt ist der größte Gewinn für die Umwelt. Die positiven Erfahrungen, gerade auch in München, zeigen: Diese Wirkung wird am ehesten durch einen weiteren Ausbau des Leistungsangebotes erzielt – bei U-Bahn, Tram und Bus. Das aber muss bezahlt werden. Wenn der Busverkehr durch eine Nachrüstungsaktion ohne messbare Umweltwirkung teurer würde, gibt es für das gleiche Geld weniger ÖPNV. Weniger ÖPNV heißt weniger Fahrgäste, heißt weniger Umsteiger vom Auto.</p> <p>8) Stattdessen nützt alles der Umwelt, was den ÖPNV fördert. Hier kann man ansetzen; Beispiel Busbeschleunigung: Die Busse werden schneller und pünktlicher, also attraktiver; also veranlassen sie mehr Autofahrer zum Umsteigen. Schneller werden sie, wenn sie nicht mehr behindert werden und nur noch an Haltestellen halten müssen. Dann brauchen sie auch weniger Kraftstoff, verursachen somit noch weniger Emissionen; überdies braucht man weniger Busse für die gleiche Leistung. Busbeschleunigung nützt dem Stadtklima also gleich mehrfach, eine Beschleunigung der Busbeschleunigung führt zu schnelleren Erfolgen.“</p> <p>Fazit: Anstelle auf die Nachrüstung mit SCRT-Filtern, deren Wirksamkeit nicht bei allen Betriebszuständen sichergestellt ist, zu setzen, ist es zielführender, die Ressourcen in modernste emissionsarme Fahrzeuge als auch im Ausbau der Infra-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
		struktur zu investieren.
3.8	<p>Umrüstung der Taxiflotte auf Erdgas- bzw. Benzinhybrid-taxen</p> <p>Die Münchener Taxiflotte soll auf Erdgas- bzw. Benzinhybridtaxen umgestellt werden. Hierfür sollte der Freistaat als auch die Landeshauptstadt München entsprechende Förderprogramme aufstellen. Möglich wäre auch eine Bundesratsinitiative durch den Freistaat Bayern zur Novellierung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, um dort entsprechende Verpflichtungen vorzusehen.</p>	<p>Rechtlich kann auf die Fahrzeugtechnik der Taxiflotte kein Einfluss genommen werden.</p> <p>Das am 20.05.2015 vom Stadtrat der Landeshauptstadt München beschlossene „Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung von Elektromobilität in München“⁶ sieht eine Förderung gewerblich genutzter 2-, 3- und 4-rädriger E-Fahrzeuge mit mehr als 20 Millionen Euro vor⁷. Diese Förderung schließt auch Taxis ein.</p> <p>Lt. ihrer Internetseite unterstützen SWM/MVG das Forschungsvorhaben „VEM - Virtuelle Elektromobilität für den Taxi- und Gewerbeverkehr München“, um Erkenntnisse des Einsatzes von Elektrofahrzeugen im Gewerbe- und Taxiverkehr für München zu erlangen⁸. Im Rahmen des Projekts „VEM - Virtuelle Elektromobilität für den Taxi- und Gewerbeverkehr München“ werden deshalb unterschiedliche Fahrzeug- und Infrastrukturkonzepte einer größeren Flotte simulativ untersucht. Die notwendigen Eingangsdaten für die Simulation werden mit modernen Smartphones gewonnen, welche im Zuge des Projektes in konventionelle verbrennungsmotorisch-betriebene Fahrzeuge aus der Münchner Taxi- bzw. Gewerbeverkehr eingebaut werden⁹.</p>
3.9	<p>Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h</p> <p>Einführung von generellen Geschwindigkeitsreduzierungen in Gebieten mit Überschreitungen der Luftqualitätsgrenzwerte (auch in der Landshuter Allee).</p>	<p>Verschiedene Studien zeigen¹⁰, dass Tempo 30 oder 40 auf Hauptverkehrsstraßen nicht zwangsläufig zu einer Verminderung der Fahrzeugemissionen und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität führen.</p> <p>Sollte ein positiver Effekt nachweisbar sein, könnte das KVR die Maßnahmen analog zur Lärmaktionsplanung an einzelnen Streckenzügen systematisch prüfen und ggfs. umsetzen. Zudem wäre in der Gesamtabwägung die Prüfung der Folgewirkung auf das Gesamtverkehrsgeschehen (z. B. Wegfall der erwünschten Bündelungswirkung auf Hauptverkehrsstraßen und Zusatzbelastung durch Mehr-</p>

⁶ <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtinfos/Presse-Service/2015/Stadt-will-Elektromobilit-t-mit-30-Millionen-Euro-f-rdern.html>

⁷ http://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_ergebnisse.jsp?risid=3614869

⁸ <https://www.swm.de/privatkunden/unternehmen/innovation/elektromobilitaet.html>

⁹ <http://www.vem.ftm.mw.tum.de/index.php?id=6>

¹⁰ www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/23231/

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
		<p>verkehre in den Wohnstraßen) in Kooperation mit dem Planungsreferat notwendig. Im Übrigen lassen die derzeitigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet oder in einzelnen Stadtbezirken nicht zu. Dies würde nach der derzeit geltenden gesetzlichen Regelung eine Änderung des § 3 Abs. 3 StVO dahingehend bedeuten, dass die festgeschriebene Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 30 km/h festgelegt wird. Die Zuständigkeit für diese Änderung liegt beim Bundesverkehrsministerium und bedarf der Zustimmung des Bundesrates.</p>
<p>3.10</p>	<p>Sperrung hochbelasteter Straßen Sollten die o.g. Maßnahmen nicht greifen, so sollen die belasteten Straßen nach Verkehrsanteilen oder zeitlichen Gesichtspunkten gesperrt werden (z. B. gerade/ungerade Kennzeichen, Differenzierung nach Fahrzeugart etc.).</p>	<p>Verkehrsbeschränkungen bzw. Verkehrsverbote können nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 3 und Abs. 1 b Ziffer 5 StVO unter bestimmten Voraussetzungen angeordnet werden.</p> <p>Es ist genau das Ziel der Maßnahme M1, die verkehrlichen Bedingungen und Auswirkungen verkehrssteuernder Maßnahmen zur Minderung der Verkehrsmenge auf besonders belasteten Abschnitten zu ermitteln. Dies soll im Rahmen eines Gutachtens erfolgen, wo nicht nur die rechtlich, verkehrstechnisch und räumlich möglichen Maßnahmen zur Verkehrslenkung und –steuerung, sondern auch die praktische Umsetzbarkeit geprüft werden.</p> <p>Neben einer vorher grundsätzlich erforderlichen Nachweisprüfung der jeweiligen Wirksamkeit der Maßnahmen sind in der Gesamtabwägung die Folgewirkungen auf das Gesamtverkehrsgeschehen in Kooperation mit dem Planungsreferat angemessen zu berücksichtigen. Sinnvoll wäre hier zusätzlich oder alternativ eine gut abgestimmte regionale Öffentlichkeitsarbeit, um bei absehbarer Überschreitung der Grenzwerte („NOx-Alarm“) die Verkehrsteilnehmer dazu zu bewegen, das eigene Auto stehen zu lassen. Allerdings müssen dazu glaubwürdige Maßnahmen hinterlegt sein, wie z.B. eine Warnung vor längeren Wartezeiten bei der Einfahrt ins städtische Straßennetz und eine flexible Erhöhung der Kapazitäten im ÖPNV.</p>
<p>3.11</p>	<p>Kontrolle der Auflagen zur Umweltzone am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) Da am ZOB viele Busse ohne Dieselpartikelfilter unterwegs sind, sollte eine (intensivere) Kontrolle der Auflagen zur Umweltzone erfolgen.</p>	<p>Eine Kontrolle des ZOB durch die Kommunale Verkehrsüberwachung ist rechtlich nicht möglich, da es sich dabei nicht um öffentlichen Grund handelt.</p> <p>Die Maßnahme M18 hat eine intensiviertere Kontrolle der bestehenden Umweltzone als Ziel.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
3.12	<p>Verwendung emissionsarmer Baumaschinen (M17)</p> <p>Der im Panentwurf enthaltene Vorschlag zur Verwendung emissionsarmer Baumaschinen ist zu präzisieren. Als Vorbild könnte ein in der Schweiz längst praktizierter Einsatz von Baumaschinen dienen, welche alle einen geschlossenen Dieselpartikelfilter haben müssen.</p>	<p>Der in der Schweiz praktizierte Einsatz emissionsarmer Baumaschinen basiert auf landesweit einheitlichen gesetzgeberischer Regelungen und Vorgaben. Über derartige einheitliche Vorgaben werden die, bei freiwilligen Verpflichtungen einzelner Städte befürchteten Wettbewerbsverzerrungen vermieden. Daher sind, wie bei der Maßnahme M17 beschrieben, landesweite Regelungen, idealerweise europaweite, anzustreben.</p> <p>Die Maßnahme M17 sieht die Einführung von ökologischen Standards zum Einsatz emissionsarmer Baumaschinen vor.</p> <p>Auf ihrer 81. Sitzung im November 2013 hatte die UMK festgestellt, dass die Festlegung von Kriterien für den Einsatz emissionsarmer Baumaschinen, die kurzfristig im Rahmen von öffentlichen Ausschreibungen oder bei Bauaktivitäten in Gebieten mit Feinstaubgrenzwertüberschreitungen erfolgen kann, eine geeignete Maßnahme zur schnelleren Einführung emissionsarmer Baumaschinen darstellt. Die Umweltministerinnen, -minister, -senatorin und -senatoren haben sich im Interesse einer einheitlichen Vorgehensweise für eine baldige bundesweit anwendbare Regelung ausgesprochen, die einheitliche harmonisierte und anspruchsvolle Kriterien für den Einsatz von emissionsarmen Baumaschinen enthält. Die Bund-/Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) hat „Empfehlungen für den Einsatz von emissionsarmen Baumaschinen bei öffentlichen Ausschreibungen und in Gebieten mit hohen Feinstaubbelastungen“ auf ihrer Sitzung im September 2014 beschlossen¹¹. Die 83. UMK hat die Empfehlungen im Oktober 2014 beschlossen¹².</p> <p>Des Weiteren hat die EU-Kommission einen „Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte“ erstellt¹³, der zukünftig europaweite strenge Anforderungen an neue mobile Maschinen stellt.</p>

¹¹ http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/BdV_L_Baumaschinen_Endf.pdf

¹² https://www.umweltministerkonferenz.de/documents/83_UMK_Niederschrift_20141119_korr.pdf

¹³ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2014/DE/1-2014-581-DE-F1-1.Pdf>

4. BUND Naturschutz in Bayern e.V. - Kreisgruppe München (Schreiben vom 12.08.2015)

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
4.1	<p>Gutachterliche Ermittlungen der verkehrlichen Bedingungen und Auswirkungen verkehrssteuernder Maßnahmen mit dem Ziel der Minderung der Verkehrsmenge auf besonders belasteten Abschnitten sowie deren Stickstoffdioxid-Minderungspotentials und sonstiger Auswirkungen auf die Luftqualität (M1)</p> <p>Solche Projekte werden grundsätzlich begrüßt. Erfahrungen in anderen Städten haben aber gezeigt, dass die oft guten Ergebnisse der Tagespolitik unterworfen werden. Die Maßnahme ist deshalb bestenfalls zum Erkenntnisgewinn geeignet, nicht jedoch zur kurzfristigen Verbesserung der Luftqualität.</p>	<p>Verbesserungen der Luftqualität sind nur über konkret umsetzbare Maßnahmen zu erzielen. Alle die Landeshauptstadt München betreffenden Maßnahmen müssen von den politischen Entscheidungsträgern (Stadtrat) beschlossen werden. Die Maßnahme M1 dient daher nicht nur dem Erkenntnisgewinn, sondern hat zum Ziel, belastbare Entscheidungsgrundlagen für die politischen Entscheidungsträger zu weiterführenden Maßnahmen zu gewinnen.</p>
4.2	<p>Anpassung der bestehenden Umweltzone zur Reduzierung der NO₂-Belastung (M2)</p> <p>1) Die Weiterentwicklung der Umweltzone auf eine blaue Plakette wird begrüßt. Da eine solche Maßnahme aber nur durch eine bundesweit einheitliche Regelung zur Kennzeichnung der Fahrzeuge auf den Weg gebracht werden kann, muss sich die Regierung von Oberbayern aktiv dafür einsetzen, dass der Freistaat Bayern eine vom Land Baden-Württemberg noch dieses Jahr kommende Initiative zur Einführung einer blauen Plakette für Euro 6/VI-Fahrzeuge unterstützt oder eine solche selbst auf den Weg bringt. Darüber hinaus dürfen nur solche Fahrzeuge die blaue Plakette bekommen, welche die vorgeschriebenen Grenzwerte auch im Alltagsbetrieb erreichen.</p> <p>2) Auch eine räumliche Ausweitung der bestehenden Umweltzone ist notwendig. Der BN fordert die Einbeziehung des Gebietes innerhalb der A99.</p>	<p>Siehe 1.1, Punkt 3) und 2.2</p>
4.3	<p>Verbesserung beim ÖPNV - Beiträge von MVV und MVG (M3a und 3b)</p> <p>1) Generell stimmt der BN den Aussagen zu, allerdings fehlen</p>	<p>Zu 1) Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist derzeit dabei, gemeinsam</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
	<p>konkrete Hinweise auf Verbesserungen im Stadt-Umland-Verkehr und Projektvorschläge zum Aufbrechen der radialen Struktur durch tangentielle Linien. Der BN fordert, unverzüglich Untersuchungen zu verschiedenen Stadt-Umland-Bahn-Strecken in Auftrag zu geben.</p> <p>2) Darüber hinaus muss unverzüglich mit dem Bau der Trambahnwesttangente begonnen werden. Außerdem müssen die Planungen für die Trambahn nordtangente schleunigst wieder aufgenommen und ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.</p>	<p>mit dem Freistaat Bayern, der DB AG, den Landkreisen im Münchner Norden und weiteren Beteiligten eine Untersuchung zur Aktivierung des Eisenbahn nordrings vorzubereiten. In diesem Zusammenhang ist auch eine Betrachtung der Stadt-Umland-Beziehungen vorzusehen</p> <p>Zu 2) Siehe 4.13</p>
<p>4.4</p>	<p>Umweltoptimierte Fahrzeuge und Fahrbetrieb in der Stadtverwaltung (M4)</p> <p>Die Formulierung „Förderung des Einsatzes von Elektrofahrzeugen in der kommunalen Flotte“ ist nur wenig konkret. Es sollten bei der öffentlichen Beschaffung grundsätzlich E-Fahrzeuge angeschafft werden, bei Abweichungen von dieser Praxis muss die Notwendigkeit begründet werden. Zusätzlich sollten in diese Maßnahme Kriterien zu Verbrauch und Effizienz der Fahrzeuge, sowie beispielsweise die Prüfung der Möglichkeit der Nutzung von CarSharing-Fahrzeugen aufgenommen werden.</p>	<p>Nach der „<i>Dienstanweisung für die Haltung von Dienstfahrzeugen der Landeshauptstadt München (DA-Kfz)</i>“ müssen alle Anträge auf Erst- und Ersatzbeschaffungen, sowie Leasing oder längerfristige Anmietungen von Fahrzeugen zur Bedarfsprüfung der Vergabestelle 1 des Direktoriums vorgelegt werden. Im Rahmen dieser Bedarfsprüfung wird bei jedem Fahrzeug unter anderem der Verwendungszweck sowie die Zweckmäßigkeit des Fahrzeugtyps überprüft. Nur wenn ein Fahrzeug zwingend notwendig ist und keine wirtschaftlicheren und ökologischeren Alternativen wie beispielsweise (Elektro-)Fahrräder, Lastenräder oder öffentliche Verkehrsmittel zur Erfüllung der Dienstgeschäfte zur Verfügung stehen, kann die Beschaffung beauftragt werden. Bei der Beschaffung wird darauf geachtet, dass die Fahrzeuge emissionsarm und auf dem neuesten technischen Stand sind.</p> <p>Mit dem Beschluss Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM) vom 20.05.2015, wurde die von der Vergabestelle 1 beantragte Mittelbereitstellung zur Finanzierung der Mehrkosten bei der Beschaffung von Elektrofahrzeugen für den kommunalen Fuhrpark über einen Zeitraum von zunächst zwei Jahren bewilligt. Die Dienststellen haben von nun an die Möglichkeit den Differenzbetrag von Kraftfahrzeugen mit Elektroantrieb gegenüber jenen mit Verbrennungsmotor „fördern“ zu lassen. Zudem ist eine Beschlussvorlage in Arbeit, in der die vorrangige Beschaffung von Elektrofahrzeugen unter bestimmten Voraussetzungen festgelegt werden soll.</p> <p>Um den Einsatz von Fahrrädern, Pedelecs und Lastenräder für Dienstgänge zu fördern, wird unter der Leitung der VgSt. 1 derzeit das Pilotprojekt LHMobil getestet, im Rahmen dessen 30 verschiedene (Lasten)Pedelecs in mehreren Referaten den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der LH München für Dienstgänge zur Verfü-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
		gung stehen.
4.5	<p>Schnellerer Ausbau der Fahrradmobilität / Radschnellwegen im Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehr (M5)</p> <p>Der BN begrüßt den Ausbau von Radschnellwegen. Nur so kann dem zunehmenden Radverkehr in der Stadt München Rechnung getragen werden. Zusätzlich muss im Stadtbereich ausreichend Fläche für den Radverkehr bereitgestellt werden – auch auf Kosten des Autoverkehrs.</p>	<p>Gemäß der in den Stadtratsbeschlüssen „Radverkehr in München - Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München“ vom 20.05.2009 und „Radverkehr in München - Bericht zur Umsetzung und Aktualisierung von Zielen“ vom 26.06.2013 genannten Zielen erfolgt kontinuierlich seit 2009 die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.</p> <p>Die Bereitstellung und eventuelle Neuverteilung von Flächen zugunsten des Radverkehrs wird im Rahmen dieser Ziele projektbezogen detailliert untersucht und weiterhin vom Stadtrat über entsprechende Beschlüsse entschieden.</p>
4.6	<p>Förderung der Elektromobilität (M6)</p> <p>1) Der BN sieht die wirkungsvollsten Potentiale der Förderung der individuellen Elektromobilität am ehesten im Bereich der Lieferfahrzeuge, der Taxen und der CarSharing-Flotten. Aber auch dort sind neue Fahrzeuge nur sinnvoll, wenn sie kleiner, leichter und sparsamer sind als die Fahrzeuge, die sie ersetzen. Ein Ersatz der aktuellen Fahrzeuge ist essentiell, da es sonst zu einem Zuwachs an Fahrzeugen kommt.</p> <p>2) Eine Förderung sollte jedoch weniger über Steuergelder erfolgen, vielmehr sollten Möglichkeiten zum Setzen der Rahmenbedingung ausgenutzt werden. Bei Taxen könnte man die Förderung von E-Fahrzeugen beispielsweise an die Vergabe der Lizenzen koppeln, bei CarSharing-Fahrzeugen sind spezielle Parkplätze für stationsgebundene E-CarSharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum reservieren. Alles in allem bringt die Förderung der individuellen Elektromobilität allein allerdings keinen übermäßig großen Effekt.</p>	<p>Zu 1) Das am 20.05.2015 vom Stadtrat der Landeshauptstadt München beschlossene „Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung von Elektromobilität in München“¹⁴ sieht eine Förderung gewerblich genutzte 2-, 3- und 4rädiger E-Fahrzeuge mit mehr als 20 Millionen Euro vor¹⁵. Diese Förderung schließt auch Taxis und Carsharing-Fahrzeuge ein.</p> <p>Zu 2) Das Förderprogramm Elektromobilität der Landeshauptstadt München verfolgt die Ziele, im Sinne des Klimaschutzes die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu vermindern, als Beitrag zum Luftreinhalteplan der LH München die Emissionen von Schadgasen (z.B. NO₂) und Feinstäuben im Stadtbereich zu verringern sowie im Rahmen des Lärmaktionsplanes der LH München eine flächendeckende Lärminderung zum Wohle der Münchner Bürgerinnen und Bürger zu bewirken. Zudem werden auch die Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) der LHM und seiner Fortschreibung berücksichtigt.</p> <p>Durch eine finanzielle Förderung von gewerblich genutzten E-Fahrzeugen soll ein Anreiz für Unternehmen und Gewerbebetriebe geschaffen werden, alte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren durch E-Fahrzeuge zu ersetzen.</p>
4.7	<p>Verstetigung des Verkehrsflusses durch Geschwindig-</p>	

¹⁴ <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtfinfos/Presse-Service/2015/Stadt-will-Elektromobilit-t-mit-30-Millionen-Euro-f-rdern.html>

¹⁵ http://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_ergebnisse.jsp?risid=3614869

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
	<p>keitsreduzierung (M7)</p> <p>Eine Verstetigung des Verkehrs durch Geschwindigkeitsreduktion wird vom BN unterstützt. Neben der Reduktion von Dieselpartikeln und NO₂ hat diese Maßnahme noch zusätzliche positive Effekte, wie beispielsweise eine Lärmreduzierung und eine Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs aufgrund der dann einfacheren Nutzung Grüner Wellen.</p> <p>Festgehalten werden muss allerdings, dass mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auch vermehrt Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen und das Ausweichen von Hauptstraßen auf nachgelagerte Straßen ausgeschlossen werden müssen.</p>	<p>Nachdem in München bis zu 85% des Straßennetzes bereits verkehrsberuhigt und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geregelt ist, kann sich die Maßnahme nahezu ausschließlich auf das Hauptstraßennetz beziehen. Dort herrscht in der Regel eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder 60 km/h. Nachdem für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h in der Landshuter Allee positive Effekte berechnet wurden, soll im Rahmen eines Konzeptes geprüft werden, ob und inwieweit auch an anderen Stellen des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes, an welchen noch eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gilt, eine Herabsetzung auf 50 km/h sinnvoll erscheint. In diese Prüfung gehen auch Überlegungen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit ein. Die Kontrolle der Einhaltung der Geschwindigkeit erfolgt durch die Polizei.</p> <p>Zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs ist eine Optimierung der Reisezeit durchaus erstrebenswert. Die dabei geforderte Nutzung der Grünen Welle für Radfahrer lässt sich leider in diesem Maß nicht umsetzen. Eine grundlegende Anpassung an reduzierte Geschwindigkeiten ist mit extremen zeitlichen Verzögerungen möglich. Was aber nicht möglich ist, ist die Homogenisierung des Radverkehrs. Bei der Betrachtung der Zusammensetzung der Verkehrsteilnehmer fallen die unterschiedlichen Altersgruppen, Gründe der Fortbewegung und Art der Räder als entscheidende Faktoren auf. Unter all diesen Gesichtspunkten ist eine einheitliche Progressionsgeschwindigkeit nicht realisierbar.</p>
4.8	<p>Unterstützung von CarSharing-Systemen (M8)</p> <p>Jede Maßnahme, die zur Abnahme des motorisierten Individualverkehrs führt, unterstützt der BN. CarSharing bietet dort eine Möglichkeit, besonders auch den parkenden Verkehr deutlich zu reduzieren. Jedoch muss zwischen der stationsgebundenen und der stationsungebundenen Variante unterschieden werden. Stationsgebundenes CarSharing führt nachweislich dazu, dass private Fahrzeuge ab- oder gar nicht erst angeschafft werden. Bei stationsungebundenen Systemen fehlen wissenschaftlich belastbare Nachweise über ihre Wirkungen noch. Sie bedeuten erst einmal mehr Fahrzeuge in der Stadt und stehen im gewissen Maß in Konkurrenz zum öffentlichen</p>	<p>Die LH München hat 2011 einen fünfjährigen Pilotversuch gestartet, um die verkehrlichen Wirkungen auch der neuen teil- und vollflexiblen CarSharing-Betriebsformen wissenschaftlich zu untersuchen. Erste Ergebnisse liegen vor¹⁶ und werden nach verwaltungsinterner Abstimmung noch 2015 dem Stadtrat vorgelegt. Nach derzeitigem Stand wird dem Stadtrat empfohlen, das CarSharing differenziert nach seiner verkehrlichen Wirkung und nach Betreibermodellen aktiv zu fördern.</p>

¹⁶ <http://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3561284.pdf>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
	<p>Verkehr. Deshalb sollte sich die Unterstützung von CarSharing auf die stationsgebundenen Systeme begrenzen. Hier sollte auch die Anschaffung von elektrischen Fahrzeugen angeregt werden, die nicht immer die Größe und Form eines Autos haben müssen.</p>	
<p>4.9</p>	<p>Optimierung der Warenlieferungen in die Innenstadt (M11) Der nicht zuletzt durch den zunehmenden Einkauf im Internet steigenden Lieferverkehr in der Innenstadt ist durch die große Zahl der teils recht alten Lieferwagen ein direktes Problem. Durch fehlende Lieferzonen und eine unzureichende Kontrolle der Parkberechtigung in solchen Zonen, weichen Lieferfahrzeuge vermehrt zum Halten auf Fuß- und Radwege aus und stören dadurch zusätzlich den emissionsfreien Verkehr. Deshalb muss neben der Bündelung von Warenlieferungen, dem Einsatz von E-Fahrzeugen und der Förderung des Transportes mit Lastenrädern auch sichergestellt werden, dass Einschränkungen für den Verkehrsverbund durch Lieferfahrzeuge minimiert werden. Die Sicherstellung der City-Logistik kann nur gelingen, wenn die Stadt München, die dafür benötigten Flächen sichert.</p>	<p>Maßnahmen zur Citylogistik, zum Car-Sharing und zur Elektromobilität sollen in einem Modellgebiet westlich und südlich der Innenstadt im Stadtbezirk 2 „Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt“ in dem geplanten Forschungsprojekt „City2share“ erprobt werden¹⁷. Dieses Projekt soll vom BMVI gefördert werden. Damit auch der Stadtteil gestalterisch aufgewertet werden kann, ist in dem Projekt auch vorgesehen, Straßenräume neu zu gestalten und aufzuwerten. Im Rahmen eines Pilotprojekts zur Förderung der Elektromobilität vermietet die Stadt München Kleinunternehmern ein Jahr lang Lastenräder zum günstigen Sonderpreis¹⁸.</p>
<p>4.10</p>	<p>Autoarme Stadtquartiere (M12) Diese Maßnahme kann modellhaft für ganz München werden, wird aber die Feinstaub und NO₂-Werte im besten Falle nicht weiter ansteigen lassen. Für eine Reduzierung ist diese Maßnahme nicht geeignet.</p>	<p>Aufgrund der prognostizierten Entwicklung der Bevölkerungszahlen in München bis 2030 und der ständig sinkenden Verfügbarkeit von Flächen für den Bau neuer Wohnungen ist die Ausweisung von autoarmen Stadtquartieren in Verbindung mit verbesserten Mobilitätskonzepten zur Verstärkung der Nahmobilität (Stadt der kurzen Wege) ein wichtiger Baustein, um eine nachhaltige Mobilität in München zu ermöglichen. Dauerhaft können in einer wachsenden Metropole wie München nur nachhaltige gezielte Veränderungen der Alltagsmobilität eine umwelt- und menschengerechte innerstädtische Mobilität ermöglichen. Durch die verstärkte Nutzung des ÖPNV reduziert sich der motorisierte Individualverkehr in der Stadt, womit sich auch die Kfz-bedingten Emissionen und die Schadstoffbelastung verringern.</p>

¹⁷ http://www.ris-muenchen.de/RII/BA-RII/ba_antraege_details.jsp?Id=3444422&selTyp=BA-Antrag

¹⁸ <http://www.br.de/radio/bayern2/politik/radiowelt/lastenraeder-elektromobilitaet-muenchen100.html>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
4.11	<p>Multimodale Angebote (M14)</p> <p>Die multimodalen Angebote sind in der Stadt München nach wie vor nur unzureichend vorzufinden und bedürfen dringend einer Ausweitung.</p>	<p>Die LH München fördert aktiv die Verbesserung der Multimodalität des Verkehrsangebots. Das beginnt bei Information und reicht über Registrierung, Reservierung, Buchung und Nutzung bis hin zur Abrechnung der verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen. Noch ist die Durchgängigkeit nicht gewährleistet. Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) nimmt dabei jedoch als Betreiberin des öffentlichen Verkehrs in München eine zunehmend zentrale und aktive Rolle ein, ebenso der MVV als Betreiber der wichtigsten Fahrplanauskunft in München. Beispiele ist die Integration des Fahrrad routings in die elektronische Fahrplanauskunft efa, die MVG Web-App Multimobil¹⁹, die bereits weiter entwickelt wird, die Integration von CarSharing und Bikesharing in das Angebot des Öffentlichen Verkehrs mit zahlreichen stetig vertiefenden Kooperationen und im physischen Sinne das Konzept der Mobilitätsstationen, das beispielhaft an der Münchner Freiheit realisiert wurde. An einer Ausweitung des Konzepts wird bereits intensiv gearbeitet.</p>
4.12	<p>Weitere Verschärfung der Münchner Brennstoff-Verordnung (BStV) - Emissionsminderung bei Kaminöfen – Informationskampagne des RGU mit der Kaminkehrerinnung Oberbayern (M15)</p> <p>Die BStV war bei ihrer Einführung eine der ersten Verordnungen ihrer Art und fand deshalb in ganz Deutschland und Teilen Europas Beachtung. Dem BN ist zwar bewusst, dass die jetzt in den LRP Einzug findenden Maßnahmen in erster Linie durch die 1. BImSchV geregelt werden, er sieht aber neben den 500.000€ Sprinterbonus die Notwendigkeit weitere Maßnahmen zum schnelleren Austausch bestehender Alt-Systeme auf den Weg zu bringen.</p>	<p>Mit Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 22.10.2014 wurde die Münchner BStV letztmalig verschärft. Die erstmals auch Altanlagen betreffende verschärfte BStV ist am 01.01.2015 in Kraft getreten.</p> <p>In München sind Altanlagen bis zum 31.12.2018 (6 Jahre früher als in der Verordnung für kleine und mittlere Feuerungsanlagen - 1. BImSchV - vorgesehen) außer Betrieb zu nehmen oder nachzurüsten. Mit einem auf das Jahr 2015 begrenzten Förderprogramm wurde ein zusätzlicher Anreiz für den Ersatz der Altanlagen geschaffen.</p> <p>Das RGU wird voraussichtlich im Dezember 2015 den Stadtrat mit einer Entscheidung über die Verlängerung des Förderprogrammes befassen. Die Erforderlichkeit weiterer Maßnahmen wird nach dem 31.12.2018 geprüft.</p>

¹⁹ <https://www.mvg.de/services/mobile-services.html>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
4.13	<p>Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans unter Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung (M16)</p> <p>Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans allein verhilft zu keiner besseren Luftqualität. Es fehlt bereits heute am Willen zur Umsetzung beschlossener Projekte. Die Tramwesttangente muss dringendst in Angriff genommen werden und darf nicht durch immer neue Forderungen weiter in die Zukunft verschoben werden.</p> <p>Die radiale Untersuchungen weiterer U-Bahnstrecken und die Blockadepolitik gegenüber der Trambahn sind der Luftreinhaltung nicht dienlich. die Struktur Münchens muss durch Tramtangente aufgebrochen werden. Nur so lassen sich für den Fahrgast attraktive und die Kommune kostengünstige Lösungen finden.</p>	<p>In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans²⁰ soll zur Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung die Priorisierung emissionsarmer und umweltfreundlicher Verkehrsmittel Vorrang erhalten. Dies betrifft u.a. die Förderung des Öffentlichen Verkehrs. Ein verstärkter Einbezug des Umlands ist hierbei nötig, um die radiale Struktur des ÖV in Abstimmung mit den Umlandgemeinden durch Tangenten zu ergänzen und somit für den Fahrgast attraktive und im Sinne der Luftreinhaltung nachhaltige Lösungen zu entwickeln.</p> <p>Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans werden neben den jetzt schon geplanten Verbesserungen für den ÖPNV, wie der Trambahn-Westtangente und der U-Bahn-Verlängerung nach Pasing, auch weitere tangentielle ÖV-Projekte außerhalb des Mittleren Ringes geprüft werden.</p>
4.14	<p>Verwendung emissionsarmer Baumaschinen (M17)</p> <p>Von emissionsarmen Baumaschinen kann man nur sprechen, wenn geschlossene Filtersysteme zum Einsatz kommen. Neuere Baumaschinen ohne Filtertechnik (IIIa oder IIIb) verschärfen durch ihren vermehrten Ausstoß ultrafeiner Partikel die negative Wirkung auf die Gesundheit sogar noch.</p> <p>Diese Maßnahme muss sich deshalb an der seit vielen Jahren in der Schweiz gängigen Praxis orientieren. Auch bei Baustellen der DB AG kommen beispielsweise bereits heute zum großen Teil Baumaschinen mit geschlossenen Partikelfiltersystemen zum Einsatz.</p>	<p>Siehe 3.12</p>
4.15	<p>Tunnel am Mittleren Ring (z. B. Tunnelverlängerung Landshuter Allee) mit Tunnelabgasreinigung (M19)</p> <p>Ziel darf es nicht sein, immer weitere Teile des motorisierten Straßenverkehrs Münchens in den Untergrund zu verlegen, sondern diesen zu reduzieren. Die Luftreinhalteproblematik wird durch Tunnel nur verlagert - nämlich an die Tunnelportale - und nicht nachhaltig bekämpft.</p>	<p>Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zum „Handlungsprogramm Mittlerer Ring, Weiterer Planungsbedarf – Fortschreibung des Handlungsprogramms“ vom 08.06.2011 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zu baulichen Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation inkl. Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen für die Mittleren Ring-Abschnitte Landshuter Allee und</p>

²⁰ <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsentwicklungsplan-VEP-2006.html>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
		<p>Tegernseer Landstraße in Abstimmung mit den weiteren fachlich zuständigen Referaten in Auftrag zu geben²¹.</p> <p>Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchungen war, dass in diesen Abschnitten des Mittleren Rings mit der höchsten Einwohnerdichte und zugleich höchsten Verkehrsbelastung nur Tunnellösungen zu spürbaren Verbesserungen des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation führen. Bei den Machbarkeitsuntersuchungen wurde explizit nicht auf einen Ausbau der Verkehrsleistungsfähigkeit, sondern auf eine reine Verbesserung der gegebenen Verhältnisse abgestellt und dabei die kaum mehr erweiterbare Leistungsfähigkeit in den angrenzenden Ringabschnitten als Zwangspunkt berücksichtigt (insbesondere um dort die Stauercheinungen nicht zu verschärfen).</p> <p>Bei einer eventuellen Realisierung der Tunnelbaumaßnahmen handelt es sich somit um eine gezielte lokale Maßnahme zur Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner in diesen Bereichen (Maßnahmen zur Konzentration auf Hauptverkehrsstraßen bzw. Verflüssigung des Verkehrs). Bzgl. der Tunnelportale müssen ggf. Maßnahmen, wie z.B. Abluftabsaugungsanlagen mit Abluftkaminen, ergriffen werden, um auch dort die gesetzlich einzuhaltenden Luftschadstoffgrenzwerte verbindlich einzuhalten.</p>
<p>4.16</p>	<p>Außerbetriebnahme HKW Freimann (M20)</p> <p>Die Außerbetriebnahme des HKW Freimanns trägt nur wenig zur Verbesserung der Luftqualität in München bei. Der Beitrag an Stickoxiden, welcher durch die Abschaltung eingespart wird, ist äußerst gering. Die Regierung von Oberbayern geht von einem Beitrag von 0,3 µg/m³ NO₂ an der lokalen Gesamtbelastung durch die Gasturbinen aus.</p>	<p>Wie in der Beschreibung zur Maßnahme M20 ausgeführt, beträgt das jährliche Minderungspotenzial 94 Tonnen NO_x.</p>
<p>Die Maßnahmen M9, M10, M13, M18, M17, M18 und M20 werden vom BUND vorbehaltlos unterstützt.</p>		

²¹ <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Motorisierter-Verkehr/Mittlerer-Ring.html>

5. Handelsverband Bayern e.V. (Schreiben vom 14.08.2015)

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
5.1	<p>Verkehrsverbote für die Münchner Innenstadt</p> <p>Der Handelsverband Bayern begrüßt, dass im vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplanes ein Verkehrsverbot für die Münchner Innenstadt nicht mehr aufgeführt ist. Ein Fahrverbot würde massiv die Erreichbarkeit des Einzelhandelsstandortes Innenstadt für den Kunden- und den Wirtschaftsverkehr gefährden.</p>	<p>Generelle Verkehrsverbote, also <u>alle</u> Fahrzeuge unabhängig ihrer Emissionen betreffende Verbote, sind bislang nicht Gegenstand der Luftreinhalteplanung. Im Übrigen wird der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachtet, in dem angemessene Ausnahmen bzw. Übergangsfristen festgelegt werden..</p>
5.2	<p>Notwendigkeit ausgewogener Maßnahmen</p> <p>Es wird gefordert, dass bei der Entwicklung und Umsetzung wirksamer Maßnahmen zur Verbesserung der NO₂-Belastung das Prinzip der Ausgewogenheit von ökologischer Wirksamkeit und ökonomischer Machbarkeit zu beachten ist.</p>	<p>In der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans sind unter dem Punkt 3.6 die einzelnen Schritte zur rechtlichen Würdigung von Maßnahmen im Luftreinhalteplan dargestellt²². Dadurch ist sichergestellt, dass die geforderte Ausgewogenheit der Maßnahmen geprüft und hergestellt wird.</p>
5.3	<p>Mögliche kurzfristig wirksame Maßnahmen</p> <p>Aus Sicht des Handelsverbands sind vor allem die kurzfristig wirkungsvoll erscheinenden Maßnahmen vorzuziehen, wie z.B. die Verbesserung des Verkehrsflusses durch den verstärkten Einsatz von sog. Grünen Wellen, womit der NO₂-Ausstoß der Dieselfahrzeuge deutlich zu reduziert werden kann.</p>	<p>Eine Optimierung der Grünen Welle wird von Seiten des KVR stetig vorangetrieben²³ und ist eine Maßnahme der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München (M4)²⁴. Aufgrund zahlreicher Faktoren ist eine perfekte Lösung aber leider nicht realisierbar. Zwei der Hauptgründe sind das historisch gewachsene Straßennetz sowie der Zweirichtungsverkehr. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einem Knotenpunktabstand von 625 m wäre ein nahezu optimaler Verkehr in beide Richtungen möglich. Da diese Randbedingungen in München leider nicht gegeben sind, kann eine grüne Welle immer nur in eine Richtung funktionieren.</p>

²²

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/imperia/md/content/regob/internet/dokumente/bereich5/technischerumweltschutz/lrp/lrp_m_4_fortschr_stmug_endifassung_05_09_2010.pdf

²³ <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Verkehrssteuerung/Gruene-Welle.html>

²⁴

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/imperia/md/content/regob/internet/dokumente/bereich5/technischerumweltschutz/lrp/5_fortschreibung_muenchen.pdf

6. Green City e.V. (Schreiben vom 14.08.2015)

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
<p>6.1</p>	<p>Allgemeines</p> <p>Green City erachtet zur Einhaltung der Grenzwerte in München eine Verkehrswende als notwendig, die den Menschen in den Mittelpunkt der Verkehrs- und Stadtplanung stellt. Deshalb werden Maßnahmen gefordert, die vor allem den motorisierten Individualverkehr als Hauptverursacher stark zugunsten des Umweltverbundes minimieren.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Reduktion öffentlicher Kfz-Stellplätze innerhalb des Mittleren Rings zugunsten von Mobilitätsstationen und öffentlichem Grün. 2) Umverteilung des Straßenraums zugunsten von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr. 3) Einführung einer Emissions-Maut. 4) die 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Stadt München ist mit einer intensiven Aufklärungs- und Bildungsarbeit (insb. Energie und Energieeinsparung) zu hinterlegen, um die Akzeptanz der Maßnahmen in der Bevölkerung zu verankern und die Bürgerinnen und Bürger mit zu nehmen. 	<p>zu 1) Im Beschluss zum Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM) vom 20.05.2015 hat sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragen lassen, Mobilitätsstationen in München vertiefend zu untersuchen, um Regeln zu definieren, nach denen die Aufteilung des öffentlichen Straßenraumes mit dem Ziel einer besseren und gezielteren Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrssysteme erfolgen kann. Dabei sind für unterschiedliche Gebietstypen/Siedlungsdichten unterschiedliche Lösungen zu entwickeln.</p> <p>Zu 2) Im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ist es vorgesehen, für unterschiedliche Stadtstrukturen unterschiedliche Nahmobilitätskonzepte zur Förderung von Fuß- und Radverkehr zu entwickeln.</p> <p>Im Rahmen des EU Forschungsprojektes FLOW prüft derzeit das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, ob und in welchen Fällen eine Umverteilung des öffentlichen Straßenraumes erfolgen kann. Dabei wird das Ziel verfolgt, auch gleichzeitig den Stau für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr zu reduzieren.</p> <p>Zu 3) Siehe Ausführungen 3.6.</p> <p>Zu 4) Energie- und Energieeinsparungsmaßnahmen sind nicht Gegenstände der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Die Maßnahmen des Luftreinhalteplans werden entsprechen der jeweiligen Zielrichtung wie bisher in der Öffentlichkeit intensiv kommuniziert. Im Übrigen erfolgt eine Veröffentlichung bzw. Beteiligung der Öffentlichkeit durch die für die Maßnahmen zuständigen Stellen (z. B. Machbarkeitsstudie Mittlerer Ring – Referat für Stadtplanung und Bauordnung²⁵).</p>
<p>6.2</p>	<p>Gutachterliche Ermittlungen der verkehrlichen Bedingungen und Auswirkungen verkehrssteuernder Maßnahmen mit dem Ziel der Minderung der Verkehrsmenge auf besonders belasteten Abschnitten sowie deren Stickstoffdi-</p>	

²⁵ <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Motorisierter-Verkehr/Mittlerer-Ring.html>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
	<p>oxid-Minderungspotentials und sonstiger Auswirkungen auf die Luftqualität (M1)</p> <p>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.</p>	<p>Siehe 4.1</p>
<p>6.3</p>	<p>Anpassung der bestehenden Umweltzone zur Reduzierung der NO₂-Belastung (M2)</p> <p>1) Die Weiterentwicklung der Umweltzone auf eine blaue Plakette wird begrüßt. Aufgrund der Notwendigkeit, dass die Fahrzeugflotte die Emissionsgrenzwerte auch im realen Betrieb einhalten muss, soll sich der Freistaat Bayern auf Bundesebene dafür einsetzen, dass Regelungen geschaffen werden, bestehenden Testverfahren für den Fahrzeugverbrauch zu verbessern und Emissionsgrenzwerte für den realen Fahrbetrieb anzusetzen.</p> <p>2) Deutlich wirkungsvoller wäre die konsequente Einführung einer Emissions-Maut, bei der nach dem Verursacherprinzip schadstoffintensivere Fahrzeuge höher bepreist werden als schadstoffärmere.</p>	<p>Siehe 1.1; ergänzend dazu:</p> <p>zu 1) Auf Europäischer Ebene werden bereits Verfahren zur Anpassung der Testverfahren an den realen Fahrbetrieb („real drive emissions“, RDE) entwickelt. Im Mai 2015 haben die Mitgliedstaaten dem EU-Kommissionsvorschlag zur Integration von RDE-Testverfahren in die EURO 6/VI – Regelungen zugestimmt. Experten aus allen EU-Staaten stimmten am 28.10.2015 im technischen Ausschuss für Automotoren dafür, dass die Realemissionen von neuen Fahrzeugtypen ab 2017 noch maximal 2,1-fach oberhalb der Euro 6-Abgasgrenzwerte liegen dürfen (ab 2019 für alle Neuzulassungen). Ab 2020 soll der Faktor auf 1,5 sinken.</p> <p>Zu 2) Siehe Ausführungen 3.6</p>
<p>6.4</p>	<p>Verbesserung beim ÖPNV - Beiträge von MVV und MVG (M3a und 3b)</p> <p>Generell stimmt Green City der Maßnahme zu. Bildungsangebote und multimodale Angebote sind intensiv zu fördern. Darüber hinaus wird folgendes gefordert:</p> <p>1) Setzen eines Schwerpunkts beim Ausbau der realen und virtuellen Schnittstellen.</p> <p>2) Um die zentrale Ausrichtung des ÖPNV aufzubrechen und</p>	<p>Bewertung MVG:</p> <p>Zu 1) Zum Ausbau von Schnittstellen zählen physische Schnittstellen wie Mobilitätsstationen sowie virtuelle oder auch digitale Schnittstellen wie Apps. Die App „MVG more“ wird im Herbst 2015 verfügbar sein²⁶. In allen Fällen findet ein Ausbau und Erweiterung bzw. fortschreitende Integration bereits statt.</p> <p>Zu 2) Im Oktober 2014 wurde der Arbeitskreis Stadt-Umland-Bahn²⁷ unter Leitung des MVV und des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München wieder</p>

²⁶ <https://www.mvg.de/services/mobile-services.html>

²⁷ <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Oeffentlicher-Personennahverkehr/Stadt-Umland-Bahn.html>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
	<p>Pendlerströme umweltfreundlich und platzsparend abzuwickeln sind Varianten der Stadt-Umland-Bahn zu entwickeln.</p> <p>3) Schaffung von innerstädtischen Tangenten (vordringlich der Bau der Tram-Westtangente).</p> <p>4) Einführung einer Mobilitätskarte für den ÖPNV in Verbindung mit dem Ausbau von Car-Sharing und dem Angebot an Leihfahrrädern sowie weitere Mobilitätsdienstleistungen.</p>	<p>ins Leben gerufen²⁸. Ziel dieses Arbeitskreises ist es u.a., die planerischen Aktivitäten zum Thema Tangentialverkehre der Landeshauptstadt München wie auch in den Verbundlandkreisen und den einzelnen Gemeinden aufzuzeigen und zu koordinieren. Letztmalig hatte dieser Arbeitskreis vor rund zehn Jahren – im Rahmen der INZELL-Initiative und unter der Federführung des MVV – unter dem Namen Stadt-Umland-Bahn (SUB) getagt.</p> <p>Im Augenblick wird vom Arbeitskreis geprüft, inwieweit „ÖV-Tangenten in der Region“ in Form von Schnellbussen machbar sind.</p> <p>Konkret sind zwei Korridore (in den MVV-Landkreisen) ausgewählt worden (Nord-West und Süd-Ost), für die erste Entwürfe zu möglichen Trassen erarbeitet werden. Als nächster Arbeitsschritt ist eine verkehrliche Bewertung vorgesehen.</p> <p>Zu 3) Siehe Ausführungen zu 4.13</p> <p>Zu 4) Die MVG setzt aktuell zusammen mit den Klimamanagern der LHM einen Piloten zur Anbindung von deren Pedelec-Systems an das MVG Rad mit einer Zugangslösung auf und erzeugt damit erste Erkenntnisse für weitere multimodale Angebote²⁹. Über die unter 1) erwähnte MVG App werden darüber hinaus die multimodalen Angebote auch digital vernetzt. Eine Vorstufe ist übrigens die bestehende Web-App „MVG multimobil“³⁰.</p>
6.5	<p>Umweltoptimierte Fahrzeuge und Fahrbetrieb in der Stadtverwaltung (M4)</p> <p>Zusätzlich aufgenommen werden sollten die Prüfung der Möglichkeit eines Einsatzes von Fahrrädern, Pedelecs und Lastenrädern sowie die Integration von CarSharing-Angeboten.</p>	<p>Nach der „<i>Dienstanweisung für die Haltung von Dienstfahrzeugen der Landeshauptstadt München (DA-Kfz)</i>“ müssen alle Anträge auf Erst- und Ersatzbeschaffungen, sowie Leasing oder längerfristige Anmietungen von Fahrzeugen zur Bedarfsprüfung der Vergabestelle 1 des Direktoriums vorgelegt werden. Im Rahmen dieser Bedarfsprüfung wird bei jedem Fahrzeug unter anderem der Verwendungszweck sowie die Zweckmäßigkeit des Fahrzeugtyps überprüft. Nur wenn ein Fahrzeug zwingend notwendig ist und keine wirtschaftlicheren und ökologischeren Alternativen wie beispielsweise (Elektro-)Fahrräder, Lastenräder oder öffentliche Verkehrsmittel zur Erfüllung der Dienstgeschäfte zur Verfügung stehen, kann die Beschaffung beauftragt werden. Bei der Beschaffung wird darauf geachtet, dass</p>

²⁸ <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/stadt-umland-bahn-ein-ring-um-muenchen-1.2084203>

²⁹ <https://www.mvg.de/services/mobile-services.html>

³⁰ <https://www.mvg.de/services/mobile-services.html>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
		<p>die Fahrzeuge emissionsarm und auf dem neuesten technischen Stand sind. Mit dem Beschluss Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM) vom 20.05.2015, wurde die von der Vergabestelle 1 beantragte Mittelbereitstellung zur Finanzierung der Mehrkosten bei der Beschaffung von Elektrofahrzeugen für den kommunalen Fuhrpark über einen Zeitraum von zunächst zwei Jahren bewilligt. Die Dienststellen haben von nun an die Möglichkeit den Differenzbetrag von Kraftfahrzeugen mit Elektroantrieb gegenüber jenen mit Verbrennungsmotor „fördern“ zu lassen. Zudem ist eine Beschlussvorlage in Arbeit, in der die vorrangige Beschaffung von Elektrofahrzeugen unter bestimmten Voraussetzungen festgelegt werden soll.</p> <p>Um den Einsatz von Fahrrädern, Pedelecs und Lastenräder für Dienstgänge zu fördern, wird unter der Leitung der Vgst. 1 derzeit das Pilotprojekt LHMobil getestet, im Rahmen dessen 30 verschiedene (Lasten)Pedelecs in mehreren Referaten den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der LH München für Dienstgänge zur Verfügung stehen.</p> <p>Somit wird der Vorschlag Pkt. 6.5 bereits umgesetzt. Auch der Einsatz von Car-Sharing-Angeboten innerhalb der Stadtverwaltung wurde bereits geprüft und im Falle wirtschaftlicher Rentabilität umgesetzt.</p>
6.6	<p>Schnellerer Ausbau der Fahrradmobilität / Radschnellwegen im Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehr (M5)</p> <p>Geprüft werden sollte auch eine Anschlussfähigkeit zu möglichen Stationen einer Stadt-Umland-Bahn. In einer Gesamtstrategie Radverkehr sollte in einer nachhaltig geplanten Verkehrspolitik eine Bevorrangung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel vor schadstoffintensiven Verkehrsmitteln erfolgen.</p>	<p>Entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan soll der umweltverträgliche Radverkehr besonders gefördert werden. Auch der Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München“ vom 20.05.2009 und das „Gesamtkonzept für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München“ vom 24.01.2007 geben entsprechende Ziele und Maßnahmen vor.</p> <p>In der derzeitigen Diskussion um mögliche Radschnellwege in und um München spielen die Anschlüsse an Haltestellen des städtischen und regionalen ÖPNV eine wichtige Rolle.</p> <p>Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ist es vorgesehen, für unterschiedliche Stadtstrukturen unterschiedliche Nahmobilitätskonzepte zur Förderung von Fuß- und Radverkehr zu entwickeln. Im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept für den Münchner Norden ist es geplant, ein Pilotprojekt für eine noch nicht abschließend festgelegte Radverbindung in Richtung Innenstadt umzusetzen. Das Hauptproblem der Radschnellwege in der Innenstadt ist, dass sich eine echte kreuzungsfreie Radwegführung in den bestehenden Stadtstrukturen</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
		kaum realisieren lässt.
6.7	<p>Förderung der Elektromobilität (M6)</p> <p>Green City 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 aber deutliche (finanzielle) Anreize für Pkw-Alternativen wie Elektro-Lastenräder (auch für private Lastenfahrräder).</p>	<p>Das am 20.05.2015 vom Stadtrat der Landeshauptstadt München beschlossene „Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ sieht tatsächlich auch eine finanzielle Förderung von Pedelecs und Lastenpedelecs vor.</p> <p>Außerdem enthält es verschiedene Maßnahmen (etwa die Förderung von Pedelecs im Stadtgebiet und im Rahmen von Fahrradverleihsystemen oder der Einsatz von Pedelecs an Mobilitätsstationen), die in den kommenden zwei Jahren umgesetzt werden sollen und die geeignet sind, einen Beitrag für ein umweltfreundliches Mobilitätsangebot in der Landeshauptstadt München zu leisten.</p>
6.8	<p>Verstetigung des Verkehrsflusses durch Geschwindigkeitsreduzierung (M7)</p> <p>Green City begrüßt die Verstetigung des Verkehrsflusses durch Geschwindigkeitsreduzierung. Darüber hinaus wird die Einführung von Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit auch aus Gründen der Verkehrssicherheit (insb. Fahrradfahrer) gefordert.</p>	<p>Nachdem in München bis zu 85% des Straßennetzes bereits verkehrsberuhigt und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geregelt ist, kann sich der Vorschlag nahezu ausschließlich auf das Hauptstraßennetz beziehen. Dort herrscht in der Regel eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder 60 km/h. Nachdem für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h in der Landshuter Allee positive Effekte berechnet wurden, soll im Rahmen eines Konzeptes geprüft werden, ob und inwieweit auch an anderen Stellen des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes, an welchen noch eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gilt, eine Herabsetzung auf 50 km/h sinnvoll erscheint. In diese Prüfung gehen auch Überlegungen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit ein.</p> <p>Die derzeitigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung lassen eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet jedoch nicht zu. Dies würde eine Änderung des § 3 Abs. 3 StVO dahingehend bedeuten, dass die festgeschriebene Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 30 km/h festgelegt wird.</p>
6.9	<p>Unterstützung von CarSharing-Systemen (M8)</p> <p>1) Green City unterstützt 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</p>	<p>Siehe 4.8 und 4.11</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
	<p>Umweltwirkungen vorliegt.</p> <p>2) 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.</p> <p>3) 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.</p>	
<p>6.10</p>	<p>Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes (Teil Verkehr) unter Berücksichtigung der Belange der Lufteinhaltung (M9)</p> <p>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 ist aber notwendig; dies gilt auch für den Bereich innerhalb des Mittleren Rings.</p> <p>1) Hier ist zu prüfen, ob restriktivere Maßnahmen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu einer Verkehrsverflüssigung für die wichtigen Wirtschafts- und Versorgungsverkehre führen könnte.</p> <p>2) Es sind Maßnahmen voranzubringen, die den 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.</p>	<p>zu 1) Im Rahmen der Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes sollen die Belange der Luftqualität verstärkt berücksichtigt werden. Dazu gehören u. a. die Reduktion des ortsfremden MIV im Bereich der Innenstadt sowie eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs (weitere Details siehe auch Beschreibung unter der Maßnahme M9).</p> <p>zu 2) Im Bereich der Innenstadt ist der ÖPNV aufgrund der starken Verdichtung des ÖPNV-Netzes dominierend. ÖPNV-Anteile zwischen 70 % und 90 % sind durchaus normal (bimodaler Modal Split IV/ÖV). Verbesserungen des ÖPNV werden durch die Maßnahmen 3a und 3b erfasst.</p>
<p>6.11</p>	<p>Autoarme Stadtquartiere (M12)</p> <p>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. Green City hofft, dass der Mut und politische Wille zu so einem Großpro-</p>	<p>Aufgrund der prognostizierten Entwicklung der Bevölkerungszahlen in München bis 2030 und der ständig sinkenden Verfügbarkeit von Flächen für den Bau neuer Wohnungen kann die Ausweisung von autoarmen Stadtquartieren in Verbindung mit verbesserten Mobilitätskonzepten zur Verstärkung der Nahmobilität (Stadt der kurzen Wege) ein möglicher Baustein, um eine nachhaltige Mobilität in München</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
	<p>jekt vorhanden ist und ein solches Projekt zur Blaupause der Münchner Stadt- und Verkehrsplanung wird.</p>	<p>zu ermöglichen. Dauerhaft können in einer wachsenden Metropole wie München nur nachhaltige gezielte Veränderungen der Alltagsmobilität eine umwelt- und menschengerechte innerstädtische Mobilität ermöglichen.</p> <p>Derzeit bestehen aus der Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung noch Bedenken im Hinblick auf den dauerhaften und nachhaltigen Erfolg von autoarmen Stadtquartieren. Es fehlen derzeit noch wirksame Instrumente, um gegebenenfalls auch nachträglich noch steuernde Eingriffe vorzunehmen, die nicht zu Lasten der öffentlichen Hand gehen. Es besteht daher vor allen Dingen bei großen und sehr großen autoarmen Stadtquartieren ein gewisses Risiko, dass sich mittel oder langfristig Situationen im öffentlichen Straßenraum einstellen, die es erforderlich machen, dass mit öffentlichen Mitteln eingegriffen werden muss.</p>
<p>6.12</p>	<p>Intensivierung der Mobilitätsberatung und Öffentlichkeitsarbeit (M13)</p> <p>Zusätzlich sollte einer Anlaufstelle (städtisch oder durch einen Partner abgedeckt) für eine intensive Mobilitätsberatung der Bürgerinnen und Bürger geschaffen werden. 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.</p>	<p>Mit dem Programm „München – Gscheid Mobil“³¹ betreibt die LH München eines der ambitioniertesten Mobilitätsberatungsprogramme Europas. Seit 2006 werden Neubürgerinnen und Neubürger, Kinder und Jugendliche und Unternehmen systematisch beraten. Im Rahmen von Pilotprojekten wird die Weiterentwicklung des zielgruppenorientierten Ansatzes für Migrantinnen und Migranten, Seniorinnen und Senioren sowie jungen Familien erprobt. Zudem betreibt die LHM unter der Marke Radlhauptstadt München dauerhaft Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr auf hohem Niveau. Sämtliche Ansätze werden kontinuierlich weiterentwickelt. So besteht der Auftrag des Stadtrats ein spezielles Mobilitätsberatungskonzept als Teil des Verkehrskonzepts für den Münchner Norden zu entwickeln. Eine Stadtratsbefassung ist noch 2015 geplant.</p>
<p>6.13</p>	<p>Multimodale Angebote (M14)</p> <p>Green City hält diese Maßnahme für sehr wichtig und sieht in ihr ein hohes Potential zur Minderung der Schadstoffe. Wie unter M8 ausgeführt, sollte bei Mobilitätsstationen geprüft werden, wie viel Platz dem ruhenden Verkehr zugunsten von Mobilitätsstationen auf öffentlichen Straßenraum entzogen werden kann. Es besteht die Notwendigkeit, einen Schwerpunkt beim Ausbau der realen und virtuellen Schnittstellen zu set-</p>	<p>Siehe 4.11</p>

³¹ <https://www.gscheid-mobil.de/>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
	zen.	
<p>6.14</p>	<p>Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans unter Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung (M16)</p> <p>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 aufgeführten Ergänzungen zu den vorliegenden Maßnahmen auch für eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans zu berücksichtigen.</p>	<p>In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sollen die erwähnten neuen Mobilitätsformen, multimodalen Konzeptionen sowie Ansätze zur verstärkten Kooperation mit Umlandgemeinden berücksichtigt und gebündelt werden, damit zur Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung ein emissionsarmer und umweltfreundlicher Stadtverkehr entwickelt wird und Vorrang erhält. Die Öffentlichkeitsarbeit und der Einbezug von Stakeholdern soll hierbei ausgebaut und intensiviert werden. Tangentiale ÖV-Ergänzungen innerhalb der Stadt sowie im Umland sollen als für den Fahrgast attraktive und im Sinne der Luftreinhaltung nachhaltige Lösungen entwickelt werden.</p> <p>Die Ergänzungen zu den Maßnahmen werden im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans geprüft.</p> <p>In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sollen die erwähnten neuen Mobilitätsformen, multimodalen Konzeptionen sowie Ansätze zur verstärkten Kooperation mit Umlandgemeinden berücksichtigt und gebündelt werden, damit zur Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung ein emissionsarmer und umweltfreundlicher Stadtverkehr entwickelt wird und Vorrang erhält. Die Öffentlichkeitsarbeit und der Einbezug von Stakeholdern soll hierbei ausgebaut und intensiviert werden. Tangentiale ÖV-Ergänzungen innerhalb der Stadt sowie im Umland sollen als für den Fahrgast attraktive und im Sinne der Luftreinhaltung nachhaltige Lösungen entwickelt werden.</p> <p>Die Ergänzungen zu den Maßnahmen werden im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans geprüft.</p>
<p>6.15</p>	<p>Tunnel am Mittleren Ring (z. B. Tunnelverlängerung Landshuter Allee) mit Tunnelabgasreinigung (M19)</p> <p>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 Tunneln zeigen, dass diese die Verkehrsproblematik lediglich verlagern.</p>	<p>Siehe Ausführungen Nr. 4.15</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
6.16	Außerbetriebnahme HKW Freimann (M20) 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.	Wie in der Beschreibung zur Maßnahme M20 ausgeführt, beträgt das jährliche Minderungspotenzial 94 Tonnen NO _x .
Die Maßnahmen M10, M11, M15, M17, M18 und M20 werden von Green City vorbehaltlos unterstützt.		

7. Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK) (Schreiben vom 13.08.2015)

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
7.1	<p>Gutachterliche Ermittlungen der verkehrlichen Bedingungen und Auswirkungen verkehrssteuernder Maßnahmen mit dem Ziel der Minderung der Verkehrsmenge auf besonders belasteten Abschnitten sowie deren Stickstoffdioxid-Minderungspotentials und sonstiger Auswirkungen auf die Luftqualität (M1)</p> <p>und</p> <p>Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der LHM unter Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung (M16)</p> <p>Eine gutachterliche Ermittlung wird als sichere und für die Öffentlichkeit nachvollziehbare Basis für jede Maßnahme unterstützt - allerdings sind bestimmte Voraussetzungen einzuhalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Bei der Ermittlung der NO_x-Emissionen für Pkw und Lkw müssen die unterschiedlichen Messverfahren berücksichtigt werden um eine Vergleichbarkeit der gewonnenen Daten zu gewährleisten. 2) Bei den Untersuchungen müssen alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen einbezogen werden (Pkw, Lkw, Busse, Baumaschinen). Die Ergebnisse werden zeigen, dass die Emissionen moderner Lieferfahrzeuge erheblich reduziert wurden. Nur bei vorurteilsloser Berücksichtigung aller Verursacher können ausgewogene Lösungen gefunden werden, die alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen betreffen. 3) Die IHK lehnt mit Nachdruck eine zwanghafte Verkehrslenkung und -steuerung ab. Eine Reduzierung der Verkehrsmenge auf besonders belasteten Abschnitten (Hauptstraßen) würde der gewünschten Bündelungsfunktion widersprechen. Ausweichverkehre in Wohnstraßen hätten unerwünschte Belastungen zur Folge, die Fahrtzeiten würden sich verlängern und die Kosten für Transport, Handel und Gewerbe würden steigen. 	<p>Zu 1) und 2) siehe 2.1</p> <p>zu 3) Wie der Beschreibung der Maßnahme M 1 zu entnehmen ist, liegt ein besonderes Augenmerk der geplanten Studie auf der Ermittlung der verkehrlichen Bedingungen und Auswirkungen verkehrssteuernder Maßnahmen. Damit soll geprüft werden, wie sich die erforderliche Reduzierung der Verkehrsmengen im Straßennetz auswirken. Damit soll u.a. sichergestellt werden, dass Ausweichverkehre oder gar Verlagerungen in Wohngebiete mit unerwünschten Belastungen vermieden werden.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat mit dem Beschluss zum „Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr in München“ das Verkehrsnetz definiert, auf dem der innerstädtische Wirtschaftsverkehr abgewickelt werden soll und die Belange des Wirtschaftsverkehrs bei allen Planungen zu berücksichtigen sind. Es ist nicht geplant, von diesem Vorgehen abzuweichen. Es wird an der Bündelung des Wirtschaftsverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen festgehalten.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
7.2	<p>Anpassung der bestehenden Umweltzone zur Reduzierung der NO₂-Belastung (M2)</p> <p>1) Eine Verschärfung der Einfahrtbedingungen in die bestehende Umweltzone dahingehend, dass nur noch Fahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 6 einfahren dürfen (z. B. Blaue Plakette) wird gegenwärtig abgelehnt. Gründe: Euro VI ist erst seit kurzer Zeit (Anfang 2014) obligatorisch. In den letzten Jahren wurden große Investitionen getätigt, um die Fuhrparks umwelttechnisch auf den neuesten Stand zu bringen. Erneute und unvorhergesehene Investitionen würden die wirtschaftliche Existenz der betroffenen Unternehmen gefährden.</p> <p>2) Die bisherige Ausnahmeregelungspraxis der LH München hat sich bewährt und sollte sukzessive und berechenbar den neuen Abgasstandards angepasst werden.</p>	<p>Siehe 1.1</p>
7.3	<p>Förderung der Elektromobilität (M6)</p> <p>Die Projekte der LH München zur Förderung der Elektromobilität, insbesondere den zügigen Ausbau einer öffentlich zugänglichen Infrastruktur, werden begrüßt. In den verschiedenen Förderprogrammen werden allerdings schwere Nutzfahrzeuge nicht erwähnt. Ohne schwere Nutzfahrzeuge wird aber auch zukünftig die Versorgung der Münchner Innenstadt nicht möglich sein. Aus Gründen der Gleichbehandlung ist es nicht nachvollziehbar, dass bestimmte Fahrzeugkategorien von der Förderung ausgeschlossen werden. Die IHK spricht sich dafür aus, im Rahmen der Maßnahme 6 alle Fahrzeugklassen in die Förderung der Elektromobilität einzubeziehen, insbesondere auch schwere Nutzfahrzeuge, und diese Förderung branchenübergreifend allen interessierten Unternehmen zugänglich zu machen.</p>	<p>Siehe 2.3 und 1.2</p>
7.4	<p>Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes (Teil Verkehr) unter Berücksichtigung der Belange der Lufteinhaltung (M9)</p> <p>Die Einführung des Parkraummanagements innerhalb des Mittleren Ringes sowie die Ausweisung "Blauer Zonen" inner-</p>	<p>Im Rahmen der Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes wird die Erreichbarkeit der Gebiete für den Wirtschaftsverkehr dauerhaft in angemessener Weise sicher-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
	<p>halb des Altstadtringes haben die Erreichbarkeit der Münchner Unternehmen aus den Bereichen Produktion, Handel, Gastronomie und Tourismus erheblich verbessert. Die Qualität der Erreichbarkeit dieser Gebiete muss auch unter Berücksichtigung der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes dauerhaft gesichert bleiben.</p>	<p>gestellt.</p>
<p>7.5</p>	<p>Optimierung der Warenlieferungen in die Innenstadt (M11)</p> <p>1) <u>Grüne Citylogistik</u></p> <p>a. Die IHK München steht der Erforschung und Erprobung grüner Citylogistikkonzepte positiv gegenüber. Allerdings basieren die Überlegungen auf einer falschen Datengrundlage, da ein Großteil der kleinen Nutzfahrzeuge aus der umliegenden Region und den dort gelegenen Verteilzentren nach München einfahren und somit nicht in München zugelassen sind. Für die Transporte sind mittlere bis schwere Lkw notwendig - alleine um die Masse an Frachtgütern zu bewältigen.</p> <p>b. Da in München kaum noch Logistikflächen zur Verfügung stehen und andererseits der Bedarf an Logistikdienstleistungen aufgrund der veränderten Einkaufs- und Konsumgewohnheiten der Bevölkerung groß ist, ist die Konzeption eines integrativen Logistik- und Mobilitätskonzeptes für die LH München erforderlich. In diesem Konzept müssen u. a. die Anforderungen seitens des Handels, der Verladenden Wirtschaft, der Logistikunternehmen sowie der öffentlichen Institutionen im Wirtschaftsraum München klar formuliert und identifiziert werden. Im Ergebnis könnte sich der Bedarf von Mikrohub, wie z. B. Bentobox, in der Münchner Innenstadt bestätigen.</p> <p>2) <u>Lastenfahrrad</u></p> <p>Die IHK München unterstützt die Senkung verkehrsbedingter Emissionen im innerstädtischen Wirtschaftsverkehr und die Verlagerung von Wirtschaftsverkehren des motorisierten Individualverkehrs durch den Einsatz von Lastenfahrrädern. Allerdings können Lastenfahrräder nicht den Münch-</p>	<p>Siehe 1.4 und 2.4</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat begonnen, die Konzeption für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans aufzunehmen. Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ist auch eine Anpassung der Konzepte für den Wirtschaftsverkehr für die heutigen und zukünftigen Anforderungen erforderlich. Dabei sind auch neue Antriebskonzepte zu prüfen.</p> <p>Maßnahmen zur Citylogistik, zum Car-Sharing und zur Elektromobilität sollen in einem Modellgebiet westlich und südlich der Innenstadt im Stadtbezirk 2 „Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt“ in dem geplanten Forschungsprojekt „City2share“ erprobt werden. Dieses Projekt soll vom BMVI gefördert werden. Damit auch der Stadtteil gestalterisch aufgewertet werden kann, ist in dem Projekt auch vorgesehen, Straßenräume neu zu gestalten und aufzuwerten.</p> <p>Im Rahmen der in der INZELL-Initiative angesiedelten E-Allianz werden in einem Teilprojekt zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs unterschiedliche Konzepte zur Förderung des E-Wirtschaftsverkehrs entwickelt und pilotenhaft getestet.</p> <p>Zu 2) Den Ausführungen der IHK für München und Oberbayern wird zugestimmt.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
	ner Lieferverkehr in Gänze abwickeln, da sie für Massentransporte nicht geeignet sind. Das starke Wachstum kleinteiliger Sendungen durch das sich dramatisch ändernde Konsumverhalten schafft jedoch neue Einsatzmöglichkeiten, die es gilt, gezielt zu fördern.	