

### Anlage 3: Zusammenstellung und Bewertung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 14.06. bis 29.07.2019 zum Entwurf der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München sind **10 Stellungnahmen** zu verschiedenen Themenbereichen eingegangen. Ein Schreiben eines Bürgers, das bereits vor Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen ist, wird ebenfalls als Beitrag im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung behandelt. Die Stellungnahmen mit den darin enthaltenen Forderungen wurden den zuständigen Stellen zur Bewertung vorgelegt. Anschließend wurden alle Anregungen in einem Abwägungsprozess durch die Regierung von Oberbayern geprüft und gewürdigt. Im Folgenden sind die vorgebrachten Anregungen sowie das Ergebnis der Bewertung dargestellt.

#### 1. Anregungen (außer Verbände)

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung												
1.1	<p><b>Die Maßnahme Nr. LRP7-114 „Parkraummanagement: Weitere Parklizenzgebiete entlang der Prinzregentenstraße“ wird abgelehnt.</b></p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Messungen des LfU sind zu einem Zeitpunkt durchgeführt worden, zu dem die quer zur Prinzregentenstraße verlaufende Ismaninger Straße durch eine Großbaustelle zu einer erheblichen Verkehrsbelastung und Staufalle geführt hatte.</li> <li>Im Regelfall ist in diesem Abschnitt der Prinzregentenstraße ein wesentlich staufreier flüssiger Verkehr anzutreffen.</li> <li>Keine Rechtfertigung für ein Parklizenzgebiet. Zu jedem Zeitpunkt stehen ausreichend Parkflächen zur Verfügung. Parksuchverkehr ist nicht nachweisbar. Parkraum wird auch nicht durch Park &amp; Ride-Verkehr fehlbelegt.</li> <li>Verschlechterung der Situation für Anwohner und Unternehmen durch Ausweisung von Parklizenzgebieten.</li> <li>Die Lebenserfahrung zeigt, dass in keinem Bereich, in dem Parklizenzen ausgewiesen worden</li> </ul>	<p>Ein Vergleich der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte 2017 und 2018 der Passivsammler des LfU in der Prinzregentenstraße lässt eine Verringerung der NO<sub>2</sub>-Immissionskonzentration von 5 µg/m<sup>3</sup> erkennen.</p> <table border="1" data-bbox="1066 738 2040 932"> <thead> <tr> <th>Messort</th> <th>Prinzregentenstraße 64</th> <th>Prinzregentenstraße 66</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Standortklassifikation</td> <td colspan="2">städtisch verkehrsbezogen</td> </tr> <tr> <td>NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert 2017 in µg/m<sup>3</sup></td> <td>61</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert 2018 in µg/m<sup>3</sup></td> <td>56</td> <td>57</td> </tr> </tbody> </table> <p>Diese spiegelt die durchschnittlichen Abnahmen der NO<sub>2</sub>-Konzentrationen in städtischen Bereichen von München, wie beispielsweise am Stachus und der Lothstraße, wider. Von einem wesentlichen baustellenbedingten Anstieg der Messwerte im Jahr 2018 ist daher nicht auszugehen.</p> <p>Die Maßnahme Nr. LRP7-114 „Parkraummanagement: Weitere Parklizenzgebiete entlang der Prinzregentenstraße“ (siehe Kapitel 7.2.1 und 7.2.2 des Luftreinhalteplans) wurde von der Landeshauptstadt München als Maßnahme eingebracht. Zusätzlich zu den südlich gelegenen Parklizenzgebieten „Klinikviertel“ und „Grillparzerstraße“ sollen weitere Parklizenzgebiete „Holbeinstraße“ und „Mühlbaurstraße“ entlang der Prinzregentenstraße umgesetzt werden.</p> <p>Gemäß dem Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München wird durch eine nochmalige Erweiterung des seit Ende der 1990er</p>	Messort	Prinzregentenstraße 64	Prinzregentenstraße 66	Standortklassifikation	städtisch verkehrsbezogen		NO <sub>2</sub> -Jahresmittelwert 2017 in µg/m <sup>3</sup>	61	62	NO <sub>2</sub> -Jahresmittelwert 2018 in µg/m <sup>3</sup>	56	57
Messort	Prinzregentenstraße 64	Prinzregentenstraße 66												
Standortklassifikation	städtisch verkehrsbezogen													
NO <sub>2</sub> -Jahresmittelwert 2017 in µg/m <sup>3</sup>	61	62												
NO <sub>2</sub> -Jahresmittelwert 2018 in µg/m <sup>3</sup>	56	57												

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>sind, der Parksuchverkehr zurückgegangen ist.</p>	<p>Jahre existierenden Parkraummanagements das Ziel verfolgt, Fahrten in das Stadtgebiet zu vermindern und den Parksuchverkehr zu reduzieren. In den Berechnungen zum Masterplan wird eine Ausweitung der aktuellen Parklizenzzgebiete auf ca. 92.000 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum betrachtet. Darüber hinaus wird eine Reduzierung des Stellplatzangebotes im öffentlichen Straßenraum um 5.000 Stellplätze berücksichtigt. Nach den Berechnungen führen die Ausweitung des Parkraummanagements sowie die Reduzierung der öffentlichen Stellplätze im Verkehrsmodell zu einer Reduzierung der Anzahl der Kfz-Fahrten im Stadtgebiet um 144.000 Fahrten/24h (entspricht 6 % der Gesamtfahrten innerhalb der Stadtgrenzen der Landeshauptstadt München). Durch die Abnahme der Kfz-Fahrten kann der Anteil des Hauptverkehrsstraßennetzes mit Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Grenzwerts reduziert werden.</p> <p>Durch zwei Untersuchungen im Bereich nördlich der Prinzregentenstraße wurde ein überlasteter Parkraum festgestellt. Die Ziele der Parkraumbewirtschaftung sind, ein besseres Wohnumfeld zu schaffen, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, den Parksuchverkehr zu reduzieren, sowie den Wirtschaftsverkehr und die Erreichbarkeit für Besucherinnen und Besucher zu gewährleisten und den Parkraum effektiv zu nutzen.</p> <p>Nach den vorliegenden Erkenntnissen kann die Maßnahme Nr. LRP7-114 „Parkraummanagement: Weitere Parklizenzzgebiete entlang der Prinzregentenstraße“ daher dazu beitragen, die NO<sub>2</sub>-Belastung in diesem Bereich weiter zu senken. Sie wurde daher als kurzfristig wirksame und mithin verbindliche Maßnahme in die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München aufgenommen.</p>
<p>1.2</p>	<p><b>Die vorgeschlagenen Maßnahmen bleiben teils sehr unkonkret und reichen nicht ansatzweise aus um die Stickstoffdioxidproblematik in den Griff zu bekommen. Es wird bedauert, dass Dieselfahrverbote in keiner Art und Weise vorgesehen sind. Dies widerspricht der Rechtsprechung.</b></p>	<p>Verkehrsverbote wurden nach sorgfältiger Prüfung und Abwägung aus rechtlichen Gründen nicht in die 7. Fortschreibung aufgenommen. Zum einen ist es bereits aufgrund der bisher ergriffenen Maßnahmen zu einer deutlichen Verbesserung der lufthygienischen Situation im Stadtgebiet von München gekommen. Es gibt nur noch sehr wenige Straßenabschnitte in München, welche eine NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitung aufweisen. Zum an-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>deren wird das in dieser Fortschreibung aufgenommene Maßnahmenbündel dazu führen, dass sich die NO<sub>2</sub>-Belastung im gesamten Stadtgebiet dergestalt reduzieren lässt, dass Verkehrsverbote als eingriffintensivstes und demnach letztes Mittel vermeidbar sind.</p> <p>Dabei war zu berücksichtigen, dass Verkehrsverbote für Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor aufgrund des neuen § 47 Abs. 4a Satz 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) in der Regel nur in Gebieten in Betracht kommen, in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickoxid pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten worden ist. Diese Voraussetzung ist in München nur an wenigen Straßenabschnitten gegeben, zum einen auf einem kurzen Abschnitt auf der Prinzregentenstraße und zum anderen auf einigen Straßenabschnitten auf dem Mittleren Ring.</p> <p>Für das rasche Erreichen der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte speziell an der Prinzregentenstraße hat der Münchner Stadtrat bereits Maßnahmen wie den Einsatz von E-Bussen auf der Linie 100 und neue verkehrlenkende Regelungen beschlossen, die in Kürze umgesetzt werden. Für den Mittleren Ring war insbesondere dessen überregionale und zentrale Verkehrsbündelfunktion zu berücksichtigen, welche der Einführung von Verkehrsverboten entgegensteht. Geeignete Ausweichstrecken mit vergleichbarer verkehrlicher Funktion und Aufnahmekapazität, welche das hohe Verkehrsaufkommen von gesperrten Teilen des Mittleren Rings bewältigen könnten, stehen im Stadtgebiet nicht zur Verfügung.</p> <p>Auch die Landeshauptstadt München als die zu beteiligende und spätere Vollzugsbehörde der überwiegenden Maßnahmen hat sich mit Beschluss vom 12.03.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14302) gegen Fahrverbote ausgesprochen. Angesichts der rückläufigen Tendenz der aktuellen Messwerte und nach Übertragung der vom Bundesverwaltungsgericht und der Bundesregierung aufgestellten Leitlinien sind flächen- und streckenbezogene Fahrverbote nicht verhältnismäßig.</p> <p>Streckenbezogene Fahrverbote kommen zusammenfassend aus folgen-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>den Erwägungen nicht in Betracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Ergebnisse der freiwilligen, ergänzenden NO<sub>2</sub>-Messungen 2018 im Auftrag der Landeshauptstadt München sowie der LÜB-Stationen des Landesamts für Umwelt zeigen, dass die Luftsituation in München kontinuierlich besser wird (siehe Kapitel 3 des Luftreinhalteplans).</li> <li>• Das Bundesverwaltungsgericht hat mit seiner Grundsatzentscheidung vom 27.02.2018 betreffend die Sprungrevisionen in Sachen Luftreinhalteplan Düsseldorf und Stuttgart unter anderem festgehalten, dass streckenbezogene Verkehrsbeschränkungen kein geeignetes Mittel sind, soweit der damit verursachte Ausweichverkehr zu einer erstmaligen oder weiteren Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes an anderer Stelle führt. Eine derartige rechtlich unzulässige Verlagerung wäre jedoch bei deren Einführung in München der Fall.</li> <li>• Gem. § 47 Abs. 4a BImSchG sind Fahrverbote für Bereiche unterhalb des Schwellenwerts von 50 µg/m<sup>3</sup> in der Regel unverhältnismäßig.</li> <li>• Für 2018 liegen NO<sub>2</sub>-Messungen mit Werten über 50 µg/m<sup>3</sup> am Mittleren Ring und in der Prinzregentenstraße vor. Aufgrund der örtlichen und überörtlichen Bündelungsfunktion des Mittleren Rings ist bei einer Sperrung mit entsprechendem Ausweichverkehr und Verdrängung in die anliegenden Wohnbereiche auszugehen. Gleiches gilt für die Prinzregentenstraße, in der innerhalb des Mittleren Rings noch ein Wert von über 50 µg/m<sup>3</sup> gemessen wurde.</li> <li>• In einer Szenarienuntersuchung vom November 2018 hat das Landesamt für Umwelt die verkehrlichen und lufthygienischen Auswirkungen von streckenbezogenen Verkehrsverboten an drei verschiedenen Streckenabschnitten (in der Landshuter Allee, der Tegernseer Landstraße und der Prinzregentenstraße) prognostizieren lassen. Dabei zeigen die Berechnungsergebnisse, dass an den eigentlichen Hotspots (also z. B. im Umfeld der Messstation selbst) zwar deutliche Reduktionen der Luftschadstoffgehalte von etwa 15 µg/m<sup>3</sup> zu erwarten wären, die Grenzwerte jedoch trotz Fahrver-</li> </ul>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>bot nicht eingehalten werden könnten. Die Reduktion von 15 µg/m<sup>3</sup> wäre dabei zudem mit teils deutlichen Erhöhungen der Schadstoffwerte in den umliegenden Straßen erkauft: Zusätzliche Verkehre würden auf den Umfahrungsstrecken zu Staus und Verschlechterungen der Immissionssituation bis hin zu neuen Grenzwertüberschreitung führen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für drei Messstandorte innerhalb des Mittleren Rings liegen Werte zwischen 40 und 50 µg/m<sup>3</sup> vor. Angesichts der Novellierung des BImSchG sind auch an diesen Standorten Fahrverbote als unverhältnismäßig und damit unzulässig einzustufen, weil die Einhaltung der gesetzlichen Jahresgrenzwerte mit anderen Maßnahmen zu erreichen ist.</li> <li>• An allen anderen Messstandorten wurde 2018 der Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> eingehalten.</li> </ul> <p>Ein großflächigeres zonales Verkehrsverbot für bestimmte Dieselfahrzeuge würde wiederum mit Blick auf die sich stetig verbessernden Belastungswerte und die zahlreichen Maßnahmen der Landeshauptstadt, des Freistaats Bayern und des Bundes gegen das Übermaßverbot als Ausprägung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes verstoßen. Vor dem Hintergrund, dass Stickstoffdioxid-Jahresgrenzwertüberschreitungen nur an einzelnen Streckenabschnitten innerhalb des Münchner Stadtgebietes vorliegen, sind zonale Fahrverbote nicht verhältnismäßig.</p> <p>Im Übrigen wird auf Kapitel 7.1.4 „Rechtliche Bewertung von Verkehrsverboten“ des Entwurfs verwiesen. Dort findet sich eine ausführliche Begründung, warum von der Einführung von Verkehrsverboten abgesehen wurde.</p>
1.3	<p><b>Umstellung der Belieferung des Münchner Großmarktes auf Bahn/Verlagerung des Großmarktes an einen außerstädtischen Standort.</b></p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit dem Neubau des Großmarktes entsteht die Chance, den mit dem Großmarkt verbundenen</li> </ul>	<p>Im Rahmen der Einführung der Umweltzone (2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans) wurde eine „München-spezifische“ Ausnahme in Form der genehmigungsfreien Zufahrt zur Großmarkthalle über den entsprechend ausgeschilderten Korridor Schäftlarnstraße vorgesehen.</p> <p>Seitens der Landeshauptstadt München wurde zuletzt 2016 überprüft, ob sich ein geeigneter Alternativstandort im Stadtgebiet finden lässt. Aufgrund</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>Lkw-Verkehr und die damit einhergehenden Emissionen zu verringern.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entweder könnte man den Großmarkt ganz an den Stadtrand oder ins Umland verlagern, da viele Kunden des Großmarktes heute gar nicht mehr aus München kommen (viel Ware wird also derzeit in die Stadt zum Großmarkt reingefahren nur um dann wieder herausgefahren zu werden).</li> <li>• Falls eine Verlagerung des Standorts politisch nicht gewünscht ist, könnte man zumindest den Gleisanschluss, der am bisherigen Großmarktgelände vorhanden ist, reaktivieren. Dieser ist seit einigen Jahren stillgelegt und wird nicht mehr benutzt. Eine (teilweise) Anlieferung per Zug, anstatt wie bisher per Lkw würde die Luftqualität in diesem sowieso schon belasteten Areal um Mittlerer Ring/Heizkraftwerk Süd/Großmarkt verbessern.</li> <li>• Stromanschlüsse, wie sie in Maßnahme Nr. LRP7-101 vorgeschlagen werden, sind unzureichend. Es braucht eine Gesamtlösung für die Problematik des vom Großmarkt verursachten Lkw-Verkehrs und kein kleinteiliges „herumdoktern“ wie in Maßnahme Nr. LRP7-101.</li> </ul>	<p>des Flächenbedarfs von rund 20 ha sowie einer adäquaten Verkehrerschließung ist kein geeigneter Standort verfügbar. Der Münchener Stadtrat hat bisher stets mit großer Mehrheit oder einstimmig beschlossen, dass der Großmarkt an diesem Standort verbleiben soll.</p> <p>Eine Bahnerschließung des Großmarktes zeigt sich derzeit als unrealistisch, da die Bahn mit dem Lkw-Verkehr zeitlich wie auch wirtschaftlich nicht konkurrenzfähig ist. Sollte sich dies in Zukunft verändern, ist eine Erschließung durch die Bahn nach wie vor möglich.</p> <p>Ein emissionsfreier Betrieb der Kühlung der Lkw-Auflieger ist dauerhaft nur durch den Ausbau von stationären Stromanschlüssen möglich. Neben den Vorteilen für die Luftreinhaltung trägt dies auch zur Lärmreduzierung bei. Derzeit sind schon sechs Anschlusspunkte realisiert, weitere werden folgen (vgl. Maßnahme LRP7-101 [Kapitel 7.2.1 und Anlage 1]).</p>
1.4	<p><b>Engstellenbeseitigung am Isarradweg</b></p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Isarradweg (zwischen Thalkirchner Brücke und Ludwigsbrücke) ist eine der am meisten benutzten Radverbindungen Münchens, der in einigen Bereichen bei gutem Wetter längst an seiner Kapazitätsgrenze angekommen ist. Die Engstellen auf Höhe der Museumsinsel sollten beseitigt werden, sodass Radlern hier in Zukunft ein sicheres und komfortables Angebot gemacht werden</li> </ul>	<p>Die genannte Engstelle auf Höhe der Museumsinsel wurde auch von der Landeshauptstadt München als kritische Schwachstelle am Isarradweg erkannt, und mögliche Verbesserungen der Verkehrssituation mit Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13255 im Juni 2019 im Stadtrat thematisiert.</p> <p>Der Stadtratsbeschluss hierzu sieht vor, bei den weiteren Planungen die Prämissen der „Schaffung eines komfortablen und breiteren Zweirichtungsradwegs entlang der Isar“ und die „Schaffung von ausreichend Platz für den Fußgängerverkehr“ zu berücksichtigen.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• So könnten z. B. an der Zeppelinstraße Parkplätze wegfallen und den frei werdenden Platz könnte man zur Verbreiterung des Isarradwegs benutzen. Bei dieser wichtigen Radverbindung wäre dies nicht nur verhältnismäßig, sondern dringend erforderlich.</li> </ul>	
1.5	<p><b>Kostenloser ÖPNV</b></p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es hat viele Nachteile vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen, z. B. Verspätungen, Zugausfälle, Kälte im Winter, fehlende Sitzplätze, zeitaufwändigere Anfahrt für Berufspendler.</li> <li>• Ein 0-Euro-Ticket würde einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV schaffen.</li> </ul>	<p>Die Forderung nach einem kostenlosen ÖPNV-Angebot wird von der LHSt als nicht finanzierbar abgelehnt. Die Landeshauptstadt München leistet ab 2020 über 60 Mio. € p. a. für die Beibehaltung des Tarifniveaus und die Tarifreform; ein zur Diskussion stehendes 365-€-Ticket nur für Kinder und Jugendliche ist dabei noch nicht berücksichtigt. Die Finanzierungszusagen des Freistaats sind zunächst auf drei Jahre begrenzt, der Bedarf wird aber dauerhaft bleiben. Gleichzeitig steigt mit einem Anstieg der Fahrgastzahlen auch der Aufwand der Verkehrsunternehmen, der ja eigentlich durch Tarifeinnahmen finanziert werden soll. Auch dieser Zusatzaufwand muss dann anderweitig ausgeglichen werden. Wird die Vision eines verbundweiten 365-€-Tickets für alle Fahrgäste weiterverfolgt, so ergibt sich schon allein daraus ein weiterer, erheblicher Finanzierungsbedarf.</p> <p>Ein kostenloses ÖPNV-Angebot muss von der öffentlichen Hand aus Steuereinnahmen finanziert werden. Außerdem sind neben dem Preis auch Kriterien wie Taktfrequenz, Komfort und Zuverlässigkeit wichtige Entscheidungskriterien, wenn es um die Nutzung des ÖPNV geht.</p> <p>Vor dem Hintergrund des starken Bevölkerungswachstums ist es notwendig, die ÖPNV-Kapazitäten entsprechend in München auszubauen. Will man die Attraktivität des ÖPNV und damit die ÖPNV-Nutzung zusätzlich gezielt erhöhen, bedarf es darüber hinaus weiterer Kapazitäten und weiterer Angebote. Vorhandene Finanzressourcen sollten schwerpunktmäßig in den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur investiert werden. In ihrem Masterplan zur Luftreinhaltung hat die Landeshauptstadt München umfangreiche Maßnahmen zu einem breiten ÖPNV-Ausbau aufgenommen. In den vorliegenden Entwurf der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans sind diese</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung				
		<p>entsprechend eingebracht. Aus den genannten Gründen kann die Forderung eines kostenlosen ÖPNV derzeit nicht unterstützt werden.</p> <p>Im Rahmen der derzeit bestehenden Möglichkeiten erfolgt im Dezember 2019 eine weitgehende Tarifreform im MVV, wodurch sich die Kosten für die ÖPNV-Nutzung deutlich reduzieren (vgl. Nr. LRP7-15 [Kapitel 7.2.1 und 7.2.2]). Es ist davon auszugehen, dass diese von allen MVV-Partnern mitfinanzierte Tarifreform, verbunden mit der sukzessiven Ausweitung von Kapazitäten und Angeboten im ÖPNV, zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV führen wird (vgl. auch Nrn. LRP7-37 und LRP7-38 [Kapitel 7.2.1 und 7.2.2]).</p> <p>Das 365-Euro-Ticket ist ein wichtiges Ziel der Staatsregierung (<a href="https://www.bayern.de/bericht-aus-der-kabinettsitzung-vom-25-september-2018/">https://www.bayern.de/bericht-aus-der-kabinettsitzung-vom-25-september-2018/</a>). Auch die Landeshauptstadt München erachtet ein attraktives ÖPNV-Ticket als wichtigen Hebel zur Steigerung der ÖPNV-Nutzung.</p> <p>Kostenloser ÖPNV und das 365-Euro-Ticket waren auch Gegenstand in der vom Ausschuss Wohnen, Bau und Verkehr des Bayerischen Landtags am 25.06.2019 durchgeführten Anhörung zum Thema „Öffentlicher Personennahverkehr in Bayern: Expertenanhörung zur Evaluierung von Defiziten und Verbesserungsvorschlägen“ (<a href="https://www.bayern.landtag.de/parlament/staendige-ausschuesse/bauausschuss/">https://www.bayern.landtag.de/parlament/staendige-ausschuesse/bauausschuss/</a>). Nach den Stellungnahmen der Sachverständigen wäre zunächst ein Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur erforderlich.</p> <p>Aus Sicht der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) gibt es zur Freifahrtregelungen für Fahrten innerhalb einer Gemeinde/Region folgende Argumente:</p> <table border="1" data-bbox="1070 1315 2056 1417"> <thead> <tr> <th data-bbox="1070 1315 1581 1350">Positive Auswirkungen</th> <th data-bbox="1581 1315 2056 1350">Negative Auswirkungen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1070 1350 1581 1417"> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Kauf von Fahrkarten entfällt.</li> <li>✓ Spontane Nutzung der Buslinien</li> </ul> </td> <td data-bbox="1581 1350 2056 1417"> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geltungsbereich der Freifahrt ist auf das Orts-/Stadtgebiet</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	Positive Auswirkungen	Negative Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Kauf von Fahrkarten entfällt.</li> <li>✓ Spontane Nutzung der Buslinien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geltungsbereich der Freifahrt ist auf das Orts-/Stadtgebiet</li> </ul>
Positive Auswirkungen	Negative Auswirkungen					
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Kauf von Fahrkarten entfällt.</li> <li>✓ Spontane Nutzung der Buslinien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geltungsbereich der Freifahrt ist auf das Orts-/Stadtgebiet</li> </ul>					

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung	
		<p>im Orts-/Stadtgebiet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fahrgastzahlen steigen (der VDV rechnet bei der Einführung eines Nulltarifs im ÖPNV mit einem Anstieg der Fahrgastzahlen von durchschnittlich mindestens 30 Prozent).</li> <li>✓ Verlagerung von MIV zum ÖPNV (aber auch Fußgänger und Radfahrer nutzen verstärkt den ÖPNV).</li> </ul>	<p>beschränkt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifgerechtigkeit (jeder bezahlt für die genutzte Strecke) wäre nicht mehr gewahrt, (z. B. lange Strecke innerhalb der Gemeinde frei, aber eine kurze Fahrt über die Gemeinde-/Regionsgrenze hinweg wäre zu bezahlen).</li> <li>• weitere Freifahrtlösungen in anderen Gemeinden/Regionen würden gefordert</li> <li>• Infrastruktur für den Ticketvertrieb in den Regionalbussen müsste für gemeindeüberschreitende Fahrten vorgehalten werden.</li> <li>• bestehende Kapazitätsengpässe würden sich in der Hauptverkehrszeit deutlich erhöhen</li> <li>• Überlastung des Verkehrsnetzes senkt die Attraktivität für Neu- und Bestandskunden.</li> <li>• Ausweitung des Leistungsangebots wäre erforderlich.</li> <li>• vergleichsweise geringen Einsparungen für einzelne Fahrgäste stehen jährlich steigende Mindereinnahmen für die Gemeinde (Landkreis) gegenüber</li> <li>• Zuschussbedarf des ÖPNV</li> </ul>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung	
			<p>würde für den Aufgabenträger gegenüber dem Status quo ansteigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualitäts- und Leistungsverbesserungen könnten ggf. dadurch nicht eingeführt werden.</li> <li>• Nulltarif nur beim Busverkehr wäre in einem vernetzten Verkehrssystem mit vielen Umsteigebeziehungen schwer zu kommunizieren.</li> <li>• Mit der Tarifreform zum 15.12.2019 wird der MVV-Tarif deutlich einfacher und damit für die Kunden verständlicher; eine Freifahrt in einer Gemeinde konterkariert diese Bemühungen.</li> <li>• Einführung eines Nulltarifes um eine Tarifänderung müsste letztendlich in den Verbundgremien der MVV GmbH beraten und entschieden werden. Bisher sind diese Anträge aus grundsätzlichen Erwägungen abgelehnt worden.</li> </ul>
		<p><b>Beispiele:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tallin (Estland):</b>                      Kostenloser Stadtverkehr seit 2013; 16 Mio. € Kosten; Ergebnis: Autoverkehr konnte um rd. 10% reduziert werden; Ausweitung auf das ganze Land im Gespräch.</li> </ul>	

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Aschaffenburg:</b> Kostenloser Stadtverkehr an Samstagen seit 01.12.2018 für ein Pilotjahr; Kosten 285 Tsd. €; Ergebnis: Zahl der Autofahrten konnte dadurch nicht reduziert werden; Parkhäuser verzeichnen die gleiche Auslastung an Samstagen wie vorher; 25% Fahrgastzuwachs rekrutiert sich vorwiegend aus Fußgängern und Radfahrern.</li> </ul>
1.6	<p><b>Fahrverbote (für Dieselfahrzeuge)</b></p> <p>Begründung: Nach Ansicht des Einwenders fehlt im Entwurf der 7. Fortschreibung die Einbeziehung von Fahrverboten. Immerhin gäbe es ein Gerichtsurteil, das der Freistaat Bayern jedoch missachtet.</p>	siehe 1.2
1.7	<p><b>Filtersäulen</b></p> <p>Begründung: Der Einsatz von Filtersäulen zur Reduktion von NO<sub>2</sub> wird derzeit im Rahmen eines Pilotversuchs in Stuttgart erprobt (vgl. <a href="https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.ausbau-am-neckartor-filtersaeulen-nun-auch-bereit-fuer-stickstoffdioxid.7e5dbe87-319e-4a5c-a969-a53e8c1bdc61.html">https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.ausbau-am-neckartor-filtersaeulen-nun-auch-bereit-fuer-stickstoffdioxid.7e5dbe87-319e-4a5c-a969-a53e8c1bdc61.html</a>). Ggf. wäre auch eine Abluftfilterung für besonders belastete Abschnitte z. B. an der Landshuter Allee sinnvoll.</p>	<p>Es handelt sich hierbei um einen Kombifilter, der neben einer Filterlage für Partikel über zusätzliche poröse Aktivkohlelagen verfügt, die Stickstoffdioxid adsorbieren. In den Filter Cubes sind neben den Kombifiltern auch Ventilatoren eingebaut, um die Kombifilter aktiv mit der schadstoffbelasteten Luft zu durchströmen.</p> <p>Die erzielbaren und im räumlichen Umfeld von den Filteranlagen effektiv zum Tragen kommenden Minderungsgrade hängen von den grundlegenden Randbedingungen und den konkreten Gegebenheiten am Einsatzort ab. Diesbezügliche Erkenntnisse und/oder Messergebnisse liegen derzeit noch nicht vor; der Probetrieb der Filtersäulen mit den zur NO<sub>2</sub>-Filterung ausgerüsteten Modulen läuft erst seit August 2019. Der Hersteller erwartet ein Reduktionspotential für Feinstaub PM<sub>10</sub> und Stickstoffdioxid um 10 % bis 30 % (Bilanzraum mit Fokus auf die Gebäudefronten von Anwohnern) bzw. von 9 % bis 12 % (bezogen auf die Konzentrationen einer nahgelegenen Messstation). Das derzeit laufende Pilotprojekt wird weitere Erkenntnisse über das Reduktionspotential im Praxisbetrieb erbringen.</p> <p>Hinsichtlich der praktischen Einsatzmöglichkeit solcher Systeme an Straßen sind wichtige umweltrelevante, wirtschaftliche, ökologische und stadtplanerische Aspekte wie etwa Anschaffungskosten, Fördermöglich-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>keiten, Energieverbrauch, Geräuschemissionen, Flächenverbrauch sowie das optische Erscheinungsbild mit in die Bewertung einzubeziehen. Aufgrund des Kostenaufwandes ist bei in der Praxis nachgewiesener Wirkung eine Filtration nur für einen Einsatz an Belastungsschwerpunkten bzw. an belasteten Straßenabschnitten realisierbar. Je nach den Ergebnissen der derzeit stattfindenden Erprobungen zur Reinigungswirkung im Praxisbetrieb wird auch ein Einsatz derartiger Filteranlagen an Straßenabschnitten in München geprüft werden.</p> <p>Auch die Landeshauptstadt München beobachtet den technischen Fortschritt auf diesem Gebiet sehr genau.</p>
1.8	<p><b>Ausweitung von Tempo 30-Zonen, Spielstraßen/Schrittgeschwindigkeitszonen mit Kontrolle</b></p> <p>Ausweitung der gebietsbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der temporären <b>Ausweitung von Tempo-30-Zonen</b> (kurzfristig) in Vierteln mit vielen Fußgängern (insb. Wohnviertel und Viertel mit vielen Gastronomiebetrieben wie Haidhausen) und mittelfristige Umwidmung der bestehenden und übergangsweise eingerichteten Tempo-30-Zonen in Spielstraßen/<b>Schrittgeschwindigkeitszonen</b> (Innenstadtbereiche wie Tal etc.) i. V. m. entsprechender Ausweitung der <b>Kontrollen</b>.</p>	<p>Grundsätzlich können Geschwindigkeitsbeschränkungen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde nur unter Beachtung der rechtlichen Voraussetzungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) angeordnet werden. Hierbei ist z. B. zwischen Tempo 30-Zonen und streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h zu differenzieren.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen sind als Maßnahmen im Luftreinhalteplan und seinen sechs Fortschreibungen enthalten bzw. werden im Sinne des Luftreinhalteplans umgesetzt.</p> <p>Gebietsbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen in Form von Tempo 30-Zonen werden umgesetzt. Zudem wird insbesondere auf die im Jahr 2015 eingeführte Geschwindigkeitsreduzierung von 60 auf 50 km/h auf der Landshuter Allee mit strenger Überwachung hingewiesen (M 1 5. Fortschreibung).</p> <p>Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h festgelegt. Die Straßenverkehrsbehörde kann von dieser Norm nur in den Fällen abweichen, in denen besondere, in der Straßenverkehrsordnung definierte Gründe vorliegen. Davon macht das Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München im Rahmen der Möglichkeiten Gebrauch. So werden dort Tempo 30-Zonen oder Tempo 30 als Einzelmaßnahmen angeordnet, wo es sich begründen</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>lässt bzw. verkehrlich notwendig ist. Für verkehrsberuhigte Bereiche - umgangssprachlich oft als sogenannte Spielstraßen bezeichnet - gilt Ähnliches.</p> <p>So gilt bereits auf ca. 80 % des Münchner Straßennetzes - und damit fast ausnahmslos auch in allen Wohnstraßen - Tempo 30.</p> <p>Jährlich werden von Amts wegen - aber auch aufgrund von Anfragen und Anträgen z. B. aus dem Münchener Stadtrat und den Bezirksausschüssen - bestehende Geschwindigkeitsregelungen geprüft und behördlicherseits über deren Notwendigkeit/Fortbestehen entschieden.</p> <p>Der Münchner Stadtrat hat mit Beschluss (Vorlagen-Nr. 14-20 /V 14478 vom 26.06.2019) die Verwaltung beauftragt, eine Lösung für eine autofreie/autoarme/verkehrsberuhigte Altstadt vorzuschlagen, in der der Kfz-Verkehr stark eingeschränkt wird. Dazu gehören die Untersuchung der Einführung von verkehrsberuhigten (Geschäfts-)Bereichen, die Reduktion von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum sowie die Ausdehnung von Fußgängerzonen. Die öffentlichen Parkflächen im Straßenraum werden in der Altstadt stufenweise aufgelöst, wobei bereits im Jahre 2019 die öffentlichen Parkflächen in der Dienerstraße und am Rindermarkt (nördlich und östlich angrenzend an den Brunnen) wegfallen. Außerdem wird noch im Jahr 2019 die Dienerstraße für den Privatverkehr mit Ausnahme von Taxen gesperrt.</p> <p>Die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) im Kreisverwaltungsreferat ist seit 1994 in München neben der Polizei für mobile Geschwindigkeitskontrollen zuständig und führt gemäß vertraglicher Vereinbarung mit dem Polizeipräsidium München Überwachungsmaßnahmen im gesamten Stadtgebiet mit Schwerpunkt auf Tempo 30-Zonen, Tempo 30-Strecken sowie verkehrsberuhigte Bereiche durch. Das kontinuierlich wachsende Messprogramm der KVÜ beinhaltet aus diesen Schwerpunktbereichen mittlerweile mehr als 670 Straßenzüge, in ca. 300 davon finden aktuell regelmäßige Kontrollen statt. So wurden im ersten Halbjahr 2019 bereits</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>rund 320.000 Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen hinsichtlich ihres Geschwindigkeitsverhaltens durch die KVÜ kontrolliert. Die Beanstandungsquote ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gesunken.</p> <p>Auch wenn Überwachungsschwerpunkte insbesondere das Umfeld von Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen bilden, zielen die Kontrolltätigkeiten neben den Verkehrssicherheitsaspekten auch auf die Verhütung von Belästigungen und schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt ab.</p> <p>Nach Einschätzung der KVÜ wird eine weitere Reduzierung der Beanstandungszahlen - und somit auch eine Verringerung schädlicher Auswirkungen (z. B. Abgase) auf die Umwelt - durch weiter intensivierte Geschwindigkeitskontrollen erfolgen können. Dazu wurde in einem ersten Schritt bereits Ende des Jahres 2017 ein erstes Lasermessfahrzeug erfolgreich in Betrieb genommen. Darüber hinaus wird nach den sehr positiven Erfahrungen mit diesem Fahrzeug in absehbarer Zeit beim Messtechnikfuhrpark der KVÜ ein kompletter Wechsel von der bisher überwiegend verwendeten Radartechnik auf die deutlich effizientere Lasermesstechnik erfolgen - zusätzlich werden zwei weitere mobile Lasermesseinheiten beschafft. So wird es der KVÜ grundsätzlich möglich sein, zum einen für eine weitere Ausweitung des regelmäßigen Messprogramms adäquat gerüstet zu sein und zum anderen dort Kontrollmaßnahmen zu intensivieren, wo sich die Notwendigkeit zeigt.</p> <p>Geschwindigkeitskontrollen finden auch durch die Bayerische Polizei statt. Nach Angaben des Polizeipräsidiums München befinden sich im regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramm des PP derzeit 160 Messstellen, die nach der Häufigkeit der ereigneten Verkehrsunfälle der letzten drei Jahre unterschiedlich häufig gemessen werden. Darunter befinden sich auch sieben Tempo-30-Zonen, zwölf auf Tempo-30 reduzierte Schulbereiche und dreizehn Einzelanordnungen Tempo-30.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsüberwachung im Zuge der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans findet durch die Polizei darüber hinaus in der Landshuter Allee mittels stationärer Überwachungsanlagen statt.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>SWM/MVG lehnen auf dem Liniennetz der MVG die Ausweitung und/oder die Verlängerung der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30 km/h ab. Denn dies würde eine Verlängerung der Fahrzeiten für die Fahrgäste und eine Verschlechterung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV bedeuten. Eine solche Verschlechterung steht im Widerspruch zur Notwendigkeit, den ÖPNV attraktiver zu gestalten und damit die Grundlage für eine echte Verkehrswende zu schaffen. Die aktuelle city Study zum Beispiel Wien belegt, dass die Attraktivität des ÖPNV ausschlaggebend für einen nachhaltigen Umstieg der Bürgerinnen und Bürger vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV ist. Ein attraktiver ÖPNV ist daher ein entscheidender Baustein zur Reduzierung der verkehrsinduzierten Lärm- und Schadstoffbelastung, deren Hauptverursacher der private Pkw-Verkehr ist. Aus dem Masterplan Luftreinhaltung 2018 der Landeshauptstadt München geht ebenfalls die positive nachhaltige Wirkung des ÖPNV-Ausbaus auf die Luftqualität hervor.</p>
1.9	<p><b>Umwidmung von Fahrspuren zu „Fahrrad/E-Scooter/etc.-Straßen“</b></p> <p>Begründung:                  Eine Umwidmung von Fahrspuren bei mehrspurigen Straßen im Stadtgebiet (beispielsweise im Bereich Orleansstraße) würde zur Entlastung der stadtwweit z. T. angespannten Situation auf schmalen Fahrradwegen beitragen und den Umstieg auf Fahrrad &amp; Co. fördern.</p>	<p>Die Landeshauptstadt München macht es sich zur Aufgabe, im Rahmen des Grundsatzbeschlusses Radverkehr das Fahrradverkehrsklima in München weiter zu verbessern und den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen. Das Kreisverwaltungsreferat prüft sowohl auf Antrag als auch proaktiv die Schaffung regelwerkskonformer Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) im Hauptverkehrsstraßennetz. Dabei kann auch der Entfall von Fahrspuren und/oder Parkplätzen in Betracht kommen. Diese Maßnahmen werden in enger Abstimmung mit dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung geplant und angeordnet.</p> <p>Ebenfalls ist im Rahmen des Grundsatzbeschlusses Radverkehr das Ziel, den Radverkehr im Nebenstraßennetz durch die sukzessive Ausweisung von Fahrradstraßen weiter zu stärken. Derzeit gibt es im Münchner Stadtgebiet 78 Fahrradstraßen, die jedoch in der Regel durch Zusatzzeichen für den motorisierten Verkehr weiterhin zugelassen sind. Ziel bis 2025 ist es, 100 Fahrradstraßen im Münchner Stadtgebiet ausgewiesen zu haben. Die Ausweisung einer Straße als Fahrradstraße erfolgt dabei nach dem sogenannten Netzgedanken. Das heißt wesentliches Entscheidungskriterium</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>für die Ausweisung einer Straße als Fahrradstraße ist die Bündelung des Radverkehrs, z. B. durch bereits bestehende Beschilderung als Radverkehrsrouten oder als wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) können Fahrradstraßen jedoch nur in Erschließungsstraßen eingesetzt werden, wenn die Belastung durch den motorisierten Verkehr bei bis zu 400 Kfz/h liegt.</p> <p>Die Nutzung und Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr durch Elektrokleinstfahrzeuge ist in der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) geregelt, welche am 15.06.2019 in Kraft trat. § 10 eKFV gibt vor, dass mit den von der Verordnung erfassten Fahrzeugen innerhalb geschlossener Ortschaften nur auf baulich angelegten Radwegen, darunter auch gemeinsamen Geh- und Radwegen und dem Radverkehr zugeteilten Verkehrsflächen getrennter Geh- und Radwege sowie Radfahrstreifen und Fahrradstraßen gefahren werden darf. Dies gilt unabhängig davon, ob die Radverkehrsanlage für Rad-Fahrende benutzungspflichtig ist oder nicht. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen oder in verkehrsberuhigten Bereichen gefahren werden.</p> <p>Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.07.2019 zur Übernahme der Forderung des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ werden künftig breitere und sichere Radverkehrsanlagen geplant und gebaut. Auch die Umwidmung von Fahrspuren und Parkplätzen wird durch diesen Beschluss künftig erleichtert und mehr Platz für umweltfreundliche und platzsparende Mobilitätsformen ermöglichen. Durch die Übernahme der beiden Bürgerbegehren wird sich künftig eine Vielzahl neuer Projekte ergeben, die unter neuen Qualitätskriterien geplant und umgesetzt werden sollen.</p> <p>Die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans enthält in Kapitel 7.2.1 und Anlage 3 die Maßnahme Nr. LRP7-42 „Radverkehr: Maßnahmenpaket Radverkehr (Fahrradstraßen, Lückenschluss und Verdichtung Radwegenetz, Umbau von Knotenpunkten)“. Ziele der Maßnahme sind die Stärkung</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
1.10	<p><b>Umwidmung von Pkw-Stellplätzen zu Fahrrad-/Rollerstellplätzen für mehrere Fahrzeuge sowie kleinen begrünten Aufenthaltsbereichen mit Sitzmöglichkeiten („Parklets“) zum Verweilen für Anwohner und Touristen/Passanten und um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen</b></p>	<p>des Radverkehrs im Modal Split und die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs.</p> <p>In einer umfangreichen Beschlussvorlage (14-20 / V08684) hat sich der Münchner Stadtrat am 23.01.2019 mit der Fahrradabstellsituation und Verbesserungsmöglichkeiten befasst.</p> <p>Derzeit wird durch die Landeshauptstadt München ein Pilotprojekt zur saisonalen Umnutzung von Straßenräumen durchgeführt (Stadtratsbeschluss 14-20 / V 13626 vom 26.06.2019). Abhängig vom Erfolg und den Erfahrungen aus dem Pilotprojekt im Jahr 2019 werden ggf. künftig häufiger „Sommerstraßen“ (temporäre Straßensperrungen) und „Parklets“ (temporäre Umnutzung von einzelnen Parkplätzen) durchgeführt. Diese können auch ein Baustein zur Verkehrsberuhigung und Begrünung sein; es ist jedoch nicht untersucht, wie hoch der Nutzen für die Luftreinhaltung ist. Außerdem ist zu beachten, dass diese Projekte voraussichtlich nur in kleineren Erschließungsstraßen während der Sommermonate (also nicht ganzjährig) und an stets wechselnden Orten in verschiedenen Stadtbezirken durchgeführt werden.</p> <p>Laut Stadtratsbeschluss „Gesamtkonzeption Fahrradparken in München - Fortschreibung und Erweiterung des Fahrradstellplatzkonzeptes“ vom 23.01.2019 können Fahrradabstellanlagen auf öffentlichem Grund errichtet werden, wenn ein allgemeiner Bedarf vorliegt. Eine Möglichkeit, Abstellanlagen auf öffentlichem Grund zu errichten, ist durch die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen gegeben. Durch diese Maßnahme werden weniger Fahrräder auf dem Fußweg abgestellt und somit wird die Wege- und Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger deutlich verbessert. Zudem können sich bei ausreichender Restbreite des Gehwegs beispielsweise mobilitätseingeschränkte Menschen oder Personen mit Kinderwagen besser zurechtfinden.</p> <p>Zu den Parklets werden derzeit drei Standorte im Umfeld der Schwanthaler Straße umgesetzt.</p> <p>Die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans enthält in Kapitel 7.2.1 und</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>Anlage 3 die Maßnahme Nr. LRP7-42 „Radverkehr: Maßnahmenpaket Radverkehr (Fahrradstraßen, Lückenschluss und Verdichtung Radwegesetz, Umbau von Knotenpunkten“). Ziele der Maßnahme sind die Stärkung des Radverkehrs im Modal Split und die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs.</p>
1.11	<p><b>Erhöhung der Parkgebühren und Re-Investition der Zusatzeinnahmen in geförderte ÖPNV-Tarife</b></p>	<p>Die örtlichen und die unteren Straßenverkehrsbehörden können in ihrem Zuständigkeitsbereich unter Beachtung nachfolgender Höchstsätze Gebührenordnungen für das Parken nach § 6a Abs. 6 und 7 Straßenverkehrsgesetz (StVG) erlassen. Die Parkgebühren dürfen nach § 10 der ZustV für das Parken nach § 6a Abs. 6 und 7 StVG höchstens 0,50 €, in Gebieten mit besonderem Parkdruck höchstens 1,30 € je angefangener halber Stunde betragen. Nach aktueller Gesetzeslage ist daher nur eine Parkgebühr in Höhe von 2,60 € pro Stunde möglich. Die Landeshauptstadt schöpft diese Möglichkeiten weitestgehend aus.</p> <p>Aktuell wird die Erhöhung der bestehenden Parkgebühren innerhalb der bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten von der Landeshauptstadt in einem Testgebiet erprobt und evaluiert. Dem Stadtrat soll im Frühjahr 2020 ein Bericht mit den Ergebnissen und Vorschlägen zum weiteren Vorgehen vorgelegt werden.</p> <p>Da die Wirksamkeit der Maßnahmen aus dem Parkraummanagement teilweise an Wirkung verloren hat, stimmte mit Beschluss vom 13.12.2017 die Vollversammlung des Stadtrats der Landeshauptstadt München einer Optimierung der Parkgebühren mit einer versuchsweisen Umsetzung im Modellquartier City2Share zu. Aufgrund der Parkgebührenordnung der Landeshauptstadt München in der Fassung vom 16.05.2018 ist die Erhöhung der Parkgebühren im Rahmen von Modellvorhaben befristet zulässig. Bei einer Projektdauer bis 2020 soll zur Anpassung der Parkgebühren an die Nachfrage in einer ersten Stufe eine Gebührenerhöhung erfolgen, bei der sowohl die Tagesgebühr für Parken in den Mischparkgebieten mit Parkschein auf 10 € erhöht wird als auch die Parkgebühren für die Abendstunden ab 18 Uhr von 1 €/Stunde auf 2 €/Stunde erhöht werden. Nach Projektende und Evaluierung der Wirksamkeit der Maßnahmen werden die Ergebnisse dem Stadtrat vorgestellt und ein Vorschlag über eine</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
1.12	<p><b>Stadtbegrünung und Freilegung/Anlegung von Stadtbächen</b></p> <p>Weiterer Ausbau der Stadtbegrünung im Verkehrsbe-                      reich (beispielsweise begrünte Spuren neue Tramlinie 19                      nahe der Bavaria Towers, Einrichtung von Alleen, be-                      grüntem Mittelstreifen usw.) sowie verstärkte städtische                      Vorgaben zur Stadtbegrünung (Dächer/Dachgärten, Fas-                      saden, Einrichtung privater Garten-/Parkanlagen usw.)                      und Leuchtturmfunktion (städtischer/öffentlicher) Bebau-                      ungen auch im Bestand (u. a. Ämter, Rathaus, Partei-                      zentralen usw.).</p> <p>Freilegung/Anlegen von Stadtbächen sowohl in der In-                      nenstadt als auch in den umgebenden Stadtbezirken.</p>	<p>etwaige Ausweitung unterbreitet.</p> <p>Ein weiterer Ausbau der Stadtbegrünung und die Frei-/Anlegung von                      Stadtbächen kann das Klima positiv beeinflussen. Die positiven Auswir-                      kungen auf die lufthygienische Situation an vielbefahrenen Hauptverkehrs-                      straßen (z. B. Mittlerer Ring) dürften eher gering sein.</p> <p>Nach Einschätzung der Landeshauptstadt München kann die vorgeschla-                      gene Stadtbegrünung positive Effekte auf das Stadtklima, die Biodiversität,                      das Stadtbild sowie die Resilienz der Stadt im Hinblick auf die Klimaer-                      wärmung entfalten. Auch das Freilegen von Stadtbächen kann positive                      Effekte auf stadtklimatische Bedingungen bewirken. Hierbei sind jedoch                      die jeweiligen stadtplanerischen und naturschutzfachlichen Vorbedingun-                      gen genau zu betrachten.</p> <p>Dementsprechend gibt es zahlreiche Stadtratsbeschlüsse, städtische Pro-                      jekte und Programme, die diese Thematik aufgreifen und den Erhalt bzw.                      die Erhöhung der „grünen“ Infrastruktur in der Stadt zum Ziel haben.</p> <p>Beispiele für Programme der Landeshauptstadt München zur Förderung                      der grünen Infrastruktur im Stadtgebiet sind u. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Erhalt von Bestandsbäumen wird seit 1976 über die Münchner                          Baumschutzverordnung geregelt.</li> <li>• Eine extensive Dachbegrünung ist bei Neubauten ab 100 m<sup>2</sup> Dach-                          fläche über die Freiflächengestaltungssatzung bereits seit 1996                          festgelegt.</li> <li>• Das Förderprogramm „Grün in der Stadt“ des Baureferats unter-                          stützt die Umsetzung von Begrünungsmaßnahmen auf privaten                          Flächen finanziell.</li> <li>• Im Maßnahmenkonzept zur Anpassung an die Folgen des Klima-                          wandels (von 2016, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06819) ist die                          Sicherung und Entwicklung von klimawirksamen Grün- und Freiflä-                          chen ein wichtiges Ziel, welches u. a. durch die Umsetzung von                          mehreren Maßnahmen aus dem Handlungsfeld „Stadtgrün und                          Gebäude“ erreicht werden soll.</li> <li>• Zum Erhalt stadtklimatischer Funktionen, die durch Grün- und Frei-</li> </ul>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>flächen sowie kleinräumige Begrünungen bereitgestellt werden, werden auf Basis der Klimafunktionskarte (von 2014, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01810) die Auswirkungen von Planungen auf das Stadtklima untersucht und ggf. Anpassungen in den Planungen veranlasst. Dieses Vorgehen wird durch die Kooperation des Referats für Gesundheit und Umwelt und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung mit der TU München im BMBF Forschungsvorhaben „Grüne Stadt der Zukunft“ weiter verbessert (siehe Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09576).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Biodiversitätsstrategie München (mit Stadtratsbeschluss vom 19.12.2018)</li> <li>• Gutachten „Flächenkulisse Biodiversität“ (Beschluss vom 26.02.2019).</li> </ul> <p>Zum Thema Freilegung von Stadtbächen prüft derzeit federführend das Baureferat der Landeshauptstadt die aktuell eingegangenen Stadtratsanträge „Münchner Stadtbäche wieder beleben – freilegen und zugänglich machen“ vom 11.09.2015, „Für Lebensqualität und Erholungsräume: Stadtbäche freilegen und erlebbar machen“ vom 19.05.2017 sowie „Westlichen Stadtgrabenbach teilweise an die Oberfläche bringen“ vom 11.04.2017.</p> <p>Von einer Aufnahme dieser Maßnahmen im Luftreinhalteplan wurde dennoch abgesehen, da die positiven Wirkungen vorwiegend für das Stadtklima, nicht aber für die Luftqualität erwartet werden. Wie bereits in der Stadtratsvorlage Nr. 14-20 / V 10509 ausführlich dargelegt, ist davon auszugehen, dass NO<sub>2</sub>-filternde Effekte von Vegetation v. a. im Nahbereich zu erwarten sind, die zu gering sind, um sich nennenswert auf die Luftschadstoffsituation im Stadtgebiet oder an den hoch belasteten Straßen auszuwirken. Gleiches gilt für die Freilegung oder Anlage von Stadtbächen, für die keine bzw. eine über das Gewässerbegleitgrün indirekte und geringe NO<sub>2</sub>-mindernde Wirkung angenommen werden kann.</p>
1.13	<b>Ergebnisse der Immissionsprognosen (betrifft Kapitel 3.3.4 und 3.3.5 des Entwurfs der 7. Fortschreibung)</b>	<b>Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Umwelt:</b> Die Immissionen werden für die jeweiligen Straßenabschnitte im Wesentli-

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung																															
	<p><b>bung)</b> Der diesen Berechnungen zugrunde liegende Bericht war dem Einwender nicht zugänglich. Grundsätzlich wäre wichtig zu wissen zu wissen, wie die Berechnungsergebnisse kalibriert wurden. Bei einer Kalibrierung auf die Messwerte der verkehrsnahen Messstationen sei tendenziell eine Überschätzung zu erwarten, da viele Messstationen sehr straßennah positioniert seien und der Immissionswert mit dem senkrechten Abstand zur Straße stark abnehme. Die Frage der Kalibrierung habe natürlich auch einen erheblichen Einfluss auf die in Kapitel 7 (S. 27) genannten Werte. Insofern verwundert es nicht, dass die im Nachgang zu dieser Tabelle zitierten Messungen zu deutlich niedrigeren Werten kommen.</p>	<p>chen anhand der Vorbelastung, der Kfz-Flottenzusammensetzung, der Anzahl der Kfz, der Fahrsituationen, der meteorologischen und der baulichen Gegebenheiten unter Verwendung anerkannter Berechnungstools berechnet. Die Berechnungsergebnisse werden nicht anhand von verkehrsnahen Messstationen kalibriert. Sofern Messungen vorhanden sind, können die Berechnungsergebnisse mit diesen verglichen werden. In Kapitel 3.3.4, Tabelle 8 sind die berechneten und gemessenen NO<sub>2</sub>-Werte gegenübergestellt. Es ist nicht zu erkennen, dass die Messungen zu systematisch deutlich niedrigeren Werten im Vergleich zu den Berechnungen führen.</p>																															
<p><b>1.14</b></p>	<p><b>Verursacheranalyse – Erheblicher Fehler in der Annahme (betrifft Kapitel 4 der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans)</b> Ohne weitere Begründung wird hier die Aufteilung der relativen Immissionsanteile aus vorherigen Untersuchungen (Datengrundlage 2014) auf 2018 übertragen. Dies ist aus Sicht des Einwenders aus folgenden Gründen nicht zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeugseitig sind bei Nutzfahrzeugen die Einzelfahrzeugemissionen stetig gesunken, insbesondere mit Euro VI auch bei den NO<sub>x</sub>-Emissionen</li> <li>• Auch beim Pkw-Verkehr gab es deutliche Reduktionen aus folgenden Gründen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fahrzeuge mit Ottomotoren sind spätestens seit Euro 4 in Bezug auf NO<sub>x</sub>-Emissionen unkritisch. Die Anzahl der Fahrzeuge mit Abgasnormen schlechter als Euro 4 ist in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen.</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Umwelt:</b> Die verbesserte Fahrzeugflotte spiegelt sich durch den gewählten Ansatz wider. Der NO<sub>2</sub>-Anteil der Kfz an der NO<sub>2</sub>-Gesamtbelastung sank von 2014 auf 2018 um 15 µg/m<sup>3</sup>. Dies entspricht in etwa dem an der LÜB-Messstation in der Landshuter Allee beobachteten Rückgang der NO<sub>2</sub>-Gesamtbelastung von 17 µg/m<sup>3</sup>.</p> <p>In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Verursacheranalyse aus dem Jahr 2014 und die übertragenen Ergebnisse für das Jahr 2018 sowie die Differenzen für den Standort der LÜB-Station in der Landshuter Allee dargestellt:</p> <table border="1" data-bbox="1066 1177 2040 1431"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">NO<sub>2</sub> in µg/m<sup>3</sup></th> </tr> <tr> <th>2014</th> <th>2018</th> <th>Differenz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Jahresmittelwert</td> <td>83 (100%)</td> <td>66 (100%)</td> <td>-17</td> </tr> <tr> <td>Vorbelastung</td> <td>27 (33%)</td> <td>22 (33%)</td> <td>-5</td> </tr> <tr> <td>    davon Kfz</td> <td>9 (11%)</td> <td>6 (9%)</td> <td>-3</td> </tr> <tr> <td>Beitrag</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>    Benzin-Pkw</td> <td>5 (6%)</td> <td>4 (6%)</td> <td>-1</td> </tr> <tr> <td>    Diesel-Pkw</td> <td>34 (41%)</td> <td>27 (41%)</td> <td>-7</td> </tr> </tbody> </table>		NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>			2014	2018	Differenz	Jahresmittelwert	83 (100%)	66 (100%)	-17	Vorbelastung	27 (33%)	22 (33%)	-5	davon Kfz	9 (11%)	6 (9%)	-3	Beitrag				Benzin-Pkw	5 (6%)	4 (6%)	-1	Diesel-Pkw	34 (41%)	27 (41%)	-7
	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>																																
	2014	2018	Differenz																														
Jahresmittelwert	83 (100%)	66 (100%)	-17																														
Vorbelastung	27 (33%)	22 (33%)	-5																														
davon Kfz	9 (11%)	6 (9%)	-3																														
Beitrag																																	
Benzin-Pkw	5 (6%)	4 (6%)	-1																														
Diesel-Pkw	34 (41%)	27 (41%)	-7																														

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung														
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ab Euro 6d-TEMP sind Diesel auch emissionsseitig bei NO<sub>x</sub> auf einem geringen, den Ottomotoren vergleichbarem, Niveau (bei Partikeln spätestens seit Euro 5)</li> <li>○ Auch andere Euro 6-Diesel mit SCR-Systemen haben deutlich geringere Emissionen im städtischen Realbetrieb als ältere Dieselfahrzeuge</li> <li>○ Generell gab es (wie auch im Entwurf auf S. 36 und 37 dokumentiert) eine beschleunigte Erneuerung der Fahrzeugflotte mit einem signifikanten Shift bei Neufahrzeugen zu Fahrzeugen mit Ottomotoren, einem deutlichen Anstieg bei den Euro 6-Fahrzeugen (in München von ca. 28 % in 2017 auf 41 % in 2019) sowie einem deutlichen Rückgang bei den Euro 5-Dieselfahrzeugen.</li> <li>● Gleiche technische Verbesserungen bei stationären Anlagen sind nicht bekannt.</li> <li>● Wenn also ohne weitere Begründung Werte aus 2014 verwendet werden, müssten die absoluten Immissionsanteile (also 16 µg/m<sup>3</sup>) übertragen werden und nicht die relativen Immissionsanteile. Damit würde sich in 2018 der Verkehrsanteil von 53 µg/m<sup>3</sup> auf 48 µg/m<sup>3</sup> reduzieren.</li> <li>● Grundsätzlich wäre es aber sachgerecht auf Basis der den Behörden vorliegenden Emissionskataster und der den Behörden mit der Genehmigung auch vorliegenden Ausbreitungsrechnung eine Neuabschätzung vorzunehmen. Exemplarisch nachfolgend eine Gegenüberstellung der EPER-Daten 2014/2017 (2018er Daten lagen auf der UBA-Webseite noch nicht vor):</li> </ul> <table border="1" data-bbox="392 1385 846 1417" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">Emissions-</th> <th style="width: 20%;">2014</th> <th style="width: 20%;">2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	Emissions-	2014	2017				<table border="1" data-bbox="1070 260 2038 327" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">SNfz</th> <th style="width: 20%;">17 (20%)</th> <th style="width: 20%;">13 (20%)</th> <th style="width: 20%;">-4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Summe Kfz</td> <td>65</td> <td>50</td> <td>-15</td> </tr> </tbody> </table> <p>2014 ergab sich in Summe für alle Kfz ein NO<sub>2</sub>-Absolutanteil von 65 µg/m<sup>3</sup> (NO<sub>2</sub>-Gesamtbelastung: 83 µg/m<sup>3</sup>). Im Gegensatz dazu sank im Jahr 2018 der NO<sub>2</sub>-Absolutanteil aller Kfz auf 50 µg/m<sup>3</sup> (NO<sub>2</sub>-Gesamtbelastung: 66 µg/m<sup>3</sup>). Die Zahlen des Einwenders (u. a. Reduktion von 53 µg/m<sup>3</sup> auf 48 µg/m<sup>3</sup>) können wir nicht nachvollziehen.</p> <p>Der Vortrag des Einwenders, wonach Dieselfahrzeuge der Norm Euro 6d-TEMP sehr geringe NO<sub>x</sub>-Emissionen aufweisen, trifft zu. Nach dem neu veröffentlichten „Handbuch Emissionsfaktoren HBEFA 4.1“ (vgl. <a href="https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/reale-stickoxid-emissionen-von-diesel-pkw-nach-wie">https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/reale-stickoxid-emissionen-von-diesel-pkw-nach-wie</a>) haben neueste Diesel-Pkw der Abgasnormen Euro 6d-TEMP im realen Fahrbetrieb auf der Straße mit durchschnittlich 46 Milligramm NO<sub>x</sub> pro Kilometer erheblich geringere Stickstoffoxidemissionen. Den vom Einwender angesprochenen anderen Diesel-Pkw mit Abgasnormen Euro 6a bis 6c, die derzeit in der Bestandsflotte mengenmäßig die Fahrzeuge der Norm Euro 6d-TEMP deutlich überwiegen, attestiert das neue HBEFA hingegen Emissionen im Realbetrieb mit betriebswarmen Motor in Höhe von 614 mg NO<sub>x</sub>/km.</p> <p>Das bayerische Emissionskataster wird nicht mehr aktualisiert. Somit stehen uns keine aktuellen Emissionsdaten für das Stadtgebiet von München aus folgenden Sektoren zur Verfügung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Straßenverkehr</li> <li>● Sonstiger Verkehr (Bahn-, Schiffs- und Flugverkehr sowie mobile Geräte der Land- und Forstwirtschaft, Industrie, Bauwirtschaft und Militär)</li> <li>● Nicht genehmigungsbedürftige Feuerungsanlagen (z. B. Hausbrand)</li> </ul> <p>Für den Sektor genehmigungsbedürftiger Anlagen (z. B. Heizkraftwerke oder Anlagen auf dem Gelände des Flughafens München) liegen die lagegenauen Informationen aus den Emissionserklärungen vor. Allein auf</p>	SNfz	17 (20%)	13 (20%)	-4	Summe Kfz	65	50	-15
Emissions-	2014	2017														
SNfz	17 (20%)	13 (20%)	-4													
Summe Kfz	65	50	-15													

Nr.	Anregung			Prüfung/Bewertung												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="394 260 584 288">quelle</th> <th data-bbox="584 260 719 288">(in t/a)</th> <th data-bbox="719 260 846 288">(in t/a)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="394 288 584 347">Flughafen München</td> <td data-bbox="584 288 719 347">k. A.</td> <td data-bbox="719 288 846 347">119</td> </tr> <tr> <td data-bbox="394 347 584 406">SWM Heizkraftwerk Süd</td> <td data-bbox="584 347 719 406">199</td> <td data-bbox="719 347 846 406">349</td> </tr> <tr> <td data-bbox="394 406 584 464">SWM Heizkraftwerk Nord</td> <td data-bbox="584 406 719 464">1640</td> <td data-bbox="719 406 846 464">1640</td> </tr> </tbody> </table>	quelle	(in t/a)	(in t/a)	Flughafen München	k. A.	119	SWM Heizkraftwerk Süd	199	349	SWM Heizkraftwerk Nord	1640	1640			<p>Grundlage der Emissionserklärungen eine Aktualisierung der Verursacheranalyse für das Stadtgebiet von München vorzunehmen, reicht nicht aus. Zur deutschlandweiten Entwicklung der Emissionen u. a. von NO<sub>x</sub> für einzelne Sektoren verweisen wir zusätzlich auf die entsprechenden Ausführungen im Nationalen Luftreinhalteprogramm der Bundesrepublik vom 22.05.2019 (abrufbar unter <a href="https://www.umweltbundesamt.de/nlrp2019">https://www.umweltbundesamt.de/nlrp2019</a>).</p>
quelle	(in t/a)	(in t/a)														
Flughafen München	k. A.	119														
SWM Heizkraftwerk Süd	199	349														
SWM Heizkraftwerk Nord	1640	1640														
1.15	<p><b>Hardware-Nachrüstung bei Bussen (betrifft Kapitel 5.3 der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans)</b> Hier wäre eine Aussage wünschenswert wie viele Busfahrten an den Hotspots (insbesondere Landshuter Allee) durchgeführt werden und welche Emissionsstandards die bislang verwendeten Fahrzeuge haben.</p>			<p>An folgenden Standorten, an denen eine Überschreitung der Grenzwerte gemessen wurde, findet an einem durchschnittlichen Schultag jeweils die folgende Anzahl an Fahrten durch MVG-Busse statt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Landshuter Allee: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Linie 53: 228 Fahrten,</li> <li>○ Linie 63: 216 Fahrten,</li> <li>○ Linie 153: 182 Fahrten;</li> </ul> </li> <li>• Stachus (Schwanthaler-/Sonnenstraße): Nur Nachtlinien</li> <li>• Tegernseer Landstraße 150: Kein Busverkehr an der Messstelle</li> <li>• Chiemgau-/Ständlerstraße: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Linie 59: 222 Fahrten,</li> <li>○ Linie 139: 156 Fahrten,</li> <li>○ Linie 145: 210 Fahrten;</li> </ul> </li> <li>• Frauenstraße: Linie 132: 85 Fahrten;</li> <li>• Steinsdorfstraße: Linie 132: 105 Fahrten;</li> <li>• Prinzregentenstraße: Linie 100: 200 Fahrten</li> </ul> <p>Die Maßnahmen LRP7-108, LRP7-109 und LRP7-110 (siehe Kapitel 7.2.1 und 7.2.2) beschreiben die Anstrengungen von SWM/MVG, die NO<sub>2</sub>-Belastung an den Hotspots zu reduzieren.</p> <p>Mit Beschluss des Münchner Stadtrates (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383) vom Januar 2017, welcher dem Masterplan zur Luftreinhaltung zugrunde liegt, hat die Landeshauptstadt als Ziel festgelegt, dass bis zum Jahr 2025 80 % des Verkehrs auf Münchener Straßen durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie dem Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen.</p>												

<b>Nr.</b>	<b>Anregung</b>	<b>Prüfung/Bewertung</b>
<b>1.16</b>	<b>Fahrverbote</b> Leider enthält der Entwurf keine Fahrverbote, die nach fachkundiger Einschätzung die einzigen Maßnahmen sind, schnellstmöglich die festgelegten EU-Grenzwerte einzuhalten. Damit werde erneut gegen Urteile des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs verstoßen. Gleichzeitig werde die Judikative ignoriert und gegen Artikel 20 Grundgesetz verstoßen. Dies sei ein ungeheuerlicher Vorgang, der Zweifel an der Rechtsstaatlichkeit der Regierung von Oberbayern wachsen lässt. Die Regierung von Oberbayern wird aufgefordert sich unverzüglich an das Grundgesetz und die EU-Grenzwerte zu halten und die Gerichtsurteile umzusetzen.	siehe 1.2

**2. Stellungnahme Bündnis für saubere Luft in München c/o Green City e. V.**

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
2.1	<p><b>Fazit und grundsätzliche Bewertung des Bündnisses für saubere Luft in München (Zusammenfassung):</b></p> <p>a) Die Maßnahmen des Entwurfs der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München werden nicht dazu führen, die seit 2010 rechtlich verbindlichen Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid im Stadtgebiet Münchens schnellstmöglich einzuhalten.</p> <p>b) Maßnahmen, die in den Zuständigkeitsbereich der Landesregierung fallen, sind nicht aufgeführt. Besonders auf Bezirksebene ist handeln jedoch wichtig, da Verkehrsflüsse unter anderem als Pendlerverkehr über die politischen Stadtgrenzen hinaus in einem Luftreinhalteplan berücksichtigt werden sollten.</p> <p>c) Langfristige Maßnahmen führen nicht zur kurzfristigen Einhaltung der Grenzwerte, was Ziel des Luftreinhalteplans sein sollte.</p>	<p>a) In Summe werden die Maßnahmen des Luftreinhalteplans (siehe Kapitel 7.2.1 und 7.2.2 sowie Anlagen 1 und 2) einen erheblichen Beitrag zur Senkung der Stickstoffdioxid-Emissionen leisten. In diesem Zusammenhang wird auf die in Abschnitt 7.3 aufgenommenen Immissionsprognosen hingewiesen.</p> <p>b) Es ist grundsätzlich zielführend mit einem umfassenden und über das Stadtgebiet München hinausgehenden Ansatz eine Verbesserung der lufthygienischen Situation und eine schnellstmögliche Einhaltung der gesetzlichen NO<sub>2</sub>-Grenzwerte anzustreben. Die Landeshauptstadt München hat mehrere Maßnahmen in den Luftreinhalteplan eingebracht, welche auch auf die Kommunen im Umland Auswirkungen haben, z. B. Tarifreform im MVV (LRP7-15), Neue Expressbuslinie X80 (Moosach-Puchheim) (LRP7-30) oder Ausweitung von MVG Rad auf Kommunen des Landkreis München (LRP7-48) [siehe Kapitel 7.2.1 und 7.2.2 sowie Anlage 1].</p> <p>c) Ziel des Luftreinhalteplans muss es sein, auch mittel- und langfristige wirkende Maßnahmen darzustellen (siehe Kapitel 7.2.1 und Anlage 2), um auf heute bereits absehbare Entwicklungen, wie Bevölkerungszuwachs oder Veränderung der Verkehrsströme zu reagieren. Dies ist umso wichtiger, als insbesondere langfristig wirkende Maßnahmen teilweise sehr komplex und zeitaufwendig in Planung und Umsetzung sind. Hier seien insbesondere der Neubau und die Verlängerung von U-Bahn- und Tramstrecken genannt (LRP7-05 bis LRP7-14). Deshalb wurden die Maßnahmen in drei Kategorien aufgeteilt: A) Kurzfristig wirksame Maßnahmen der 7. Fortschreibung (siehe Kapitel 7.2.1 und 7.2.2) B) Weitere bereits laufende Maßnahmen der 7. Fortschreibung mit kurzfristiger Wirkungsentfaltung (siehe Kapitel 7.2.1 und Anlage 1)</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>d) Aufgrund der Dringlichkeit des Themas und der richterlichen Anordnungen kann das Bündnis keinerlei Verständnis dafür aufbringen, dass der Entwurf nicht am 31.08.2017, sondern fast zwei Jahre später im Juni 2019 veröffentlicht und somit kein vollzugfähiges Konzept zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorgestellt wurde.</p>	<p>C) Weitere angestrebte Maßnahmen der 7. Fortschreibung mit mittel- und langfristiger Wirkungsentfaltung (siehe Kapitel 7.2.1 und Anlage 2)</p> <p>Von den insgesamt 114 Maßnahmen ist mit 82 Maßnahmen (Kategorie A: 46 und Kategorie B: 36) der überwiegende Anteil den Kategorien A und B zuzuordnen.</p> <p>d) Für die Landeshauptstadt München wurde erstmals am 28.12.2004 ein Luftreinhalteplan aufgestellt und in der Zwischenzeit sechs Mal fortgeschrieben, zuletzt am 08.12.2015 (<a href="https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/02716/">https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/02716/</a>). Die bisherige Luftreinhalteplanung umfasst bereits zahlreiche Maßnahmen aus verschiedenen Themenfeldern – vom Ausbau bzw. Optimierung des ÖPNV, Förderung der Elektromobilität bis hin zu Verkehrsbeschränkungen wie das Lkw-Durchfahrtsverbot und die Einführung einer Umweltzone (siehe Kapitel 6). Die Maßnahmen des Luftreinhalteplans und dessen sechs Fortschreibungen gelten weiterhin und tragen gemeinsam mit den auf Bundes- und Landesebene sowie der planunabhängig von der Landeshauptstadt München ergriffenen Maßnahmen (siehe Kapitel 5) zu einer stetigen Verbesserung der Immissionssituation bei (siehe Kapitel 3). Die Belastung mit Feinstaub (PM<sub>10</sub>) ist dadurch seit dem Jahr 2012 unter die Grenzwerte gesunken. Auch die maximal zulässige Anzahl an Überschreitungen des auf das Stundenmittel bezogenen Grenzwerts für NO<sub>2</sub> kann seit dem Jahr 2016 flächendeckend in Bayern eingehalten werden. Anders stellt sich die Lage in Bezug auf den Jahresmittel-Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) dar. Wenngleich auch hier in den vergangenen Jahren deutliche Verbesserungen festgestellt werden konnten, konnte bisher eine flächendeckende Einhaltung dieses Grenzwerts nicht erreicht werden, so dass weiterhin Handlungsbedarf besteht. Deshalb wird mit der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans ein weiterer deutlicher Beitrag zur Verbesserung der NO<sub>2</sub>-Immissionsbelastung geleistet werden, um die Grenzwerte schnellstmöglich einzuhalten.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>e) Inhaltlich begrüßt das Bündnis die Konkretisierung des Maßnahmenkatalogs, welcher auch Umsetzungspläne und Zuständigkeiten aufführt. Jedoch sind viele Maßnahmen langfristig ausgerichtet und deshalb für die schnellstmögliche Einhaltung von Grenzwerten ungeeignet. Auch wenn das Bündnis den Ausbau des U-Bahn-Netzes generell begrüßt, wird an den Luftreinhalteplan die Erwartung gestellt, die Rahmenbedingungen des BImSchG zu erfüllen.</p> <p>f) Die Argumentation auf ein Verbot von Dieselfahrzeugen zu verzichten sei nicht schlüssig. Dass ein Verbot zur Einhaltung des Grenzwerts erforderlich ist, sei weitreichend belegt.</p> <p>g) Es wird darauf hingewiesen, dass der Grenzwert bei <math>40 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3</math> liegt. Dieser müsse auch an den Hauptverkehrsadern sobald wie möglich unterschritten werden.</p> <p>h) Es wird darauf hingewiesen, dass ein Fahrverbot verhängt werden muss, falls andere Maßnahmen nicht zur Einhaltung des Grenzwerts führen können.</p> <p>i) Die finanzielle Förderung einiger der konkret aufgeführten Maßnahmen sei nicht gedeckt. Hier sieht das Bündnis auch die Landesregierung in der Bringschuld.</p> <p>j) Es wird begrüßt, dass viele Fahrradinfrastrukturprojekte in die Fortschreibung übernommen wur-</p>	<p>e) siehe 2.1 c)</p> <p>f) siehe 1.2</p> <p>g) siehe 1.2</p> <p>h) siehe 1.2</p> <p>i) Die unter 7.2.2 beschriebenen Maßnahmen der Kategorie A (kurzfristig wirksame Maßnahmen der 7. Fortschreibung) sowie die unter Anlage 1 beschriebenen Maßnahmen der Kategorie B (bereits laufende Maßnahmen der 7. Fortschreibung mit kurzfristiger Wirkungsentfaltung) werden umgesetzt. Teilweise wurde mit deren Umsetzung schon begonnen (Kategorie B). Bei den Maßnahmen dieser beiden Kategorien bestehen keinerlei Vorbehalte. Dies zeigt, dass der weit überwiegende Anteil der Maßnahmen unverzüglich umgesetzt werden kann, ohne dass hierbei die Zustimmung weiterer Gremien erforderlich wäre.</p> <p>j) Die 7. Fortschreibung enthält zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (z. B. Maßnahmen LRP7-44 „Rad-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>den. Es werde aber weiterhin eine schnellere Umsetzung, auch durch die Bereitstellung weiterer finanzieller Mittel, gefordert.</p> <p>k) Des Weiteren sei auch der Ausbau von Elektromobilität begrüßenswert. Dieser dürfe allerdings nicht auf Kosten eines konsequenten Ausbaus der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur geschehen.</p> <p>l) Nur eine infrastrukturelle Verbesserung der aktiven Nahmobilität kann möglichst viel Verkehr verlagern und Grenzwerte schnellstmöglich senken.</p>	<p>verkehr: Neubau von Fuß- und Radwegquerungen, LRP7-46 „Radverkehr: Pilotäre Einführung von 34 eRädern und 20 eTrikes in der MVG Rad-Flotte“, LRP7-47 „Radverkehr: Ausbau der MVG-Flotte in der LHM um 2.000 Fahrräder“, LRP7-48 „Radverkehr: Ausweitung von MVG Rad auf Kommunen des Landkreises München“, LRP7-49 „Radverkehr: Ausbau von 11 öffentlichen Fahrradpumpstationen“ [Kapitel 7.2.1 und 7.2.2]). Zudem wird auf die Antworten 1.4, 1.9, 1.10, 2.1 k) hingewiesen.</p> <p>k) Im Juli 2017 hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München entschieden, ein zweites Förderprogramm für die Elektromobilität aufzulegen. Mit 60 Millionen Euro fördert München wie keine andere deutsche Kommune die Elektromobilität (vgl. hierzu Antwort zu 1.5).</p> <p>Der Luftreinhalteplan sieht ein ganzes Maßnahmenbündel zur Stärkung des Rad- sowie Fußgängerverkehrs vor (LRP7-42 bis LRP7-49 [siehe Kapitel 7.2.1 und 7.2.2 sowie Anlagen 1 und 2]), sodass nicht einseitig die Elektromobilität bevorzugt wird. Mit dem Grundsatzbeschluss „Autofreie Altstadt“ und „Altstadt-Radring“ vom 26.06.2019 (Nr. 14-20 / V 14478) sowie den Beschlüssen Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“ (Nr. 14-20 / V 15560) und Bürgerbegehren „Radentscheid“ (Nr. 14-20 / V 15572) vom 24.07.2019 hat der Münchner Stadtrat darüber hinaus seinen festen Willen bekundet, die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur massiv auszubauen. Die Stadtverwaltung ist beauftragt, neben dem Altstadt-Radl-Ring weitere Rad-Vorrang-Wege mit einer Breite von 2,30 m einzurichten. Davon abgesehen ist auch die Elektromobilität ein Baustein, um das Ziel einer Reduzierung des emittierenden Verkehrs auf Münchner Straßen um 80 % bis 2025 zu erreichen.</p> <p>l) siehe 2.1 k)</p>
<b>2.2</b>	<b>Reduktion der Kfz-Stellplätze</b> auf öffentlichen Verkehrsgrund (derzeit 100.000 innerhalb des Mittleren	Im Rahmen der Ausweitung der Parklizenzegebiete werden von der Landeshauptstadt - wie bereits bisher - Pkw-Stellplätze mit Abstellanlagen für

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	Rings laut Auskunft des Planungsreferats) um einen jährlich festgelegten Wert (Vorschlag 5 %)	Fahrräder ausgestattet. Infolge des zunehmenden Radverkehrs ist davon auszugehen, dass als Folge des Grundsatzbeschlusses Fahrradparken weitere Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs umgewidmet werden. Durch die Einführung von Bussen mit größerer Kapazität und durch den Wunsch Busspuren auszuweiten wird es zu Veränderungen im Stellplatzangebot kommen. Auch durch Platzgestaltungen, Baumpflanzungen oder dem Bau von Radfahrstreifen kommt es zu einem Entfall von Stellplätzen.
2.3	<b>Erhöhung der Parkgebühren</b> als verkehrslenkende Maßnahme: Auch wenn diese Maßnahme teilweise im Luftreinhalteplan enthalten ist, wird eine konsequente Erhöhung im gesamten Innenstadtbereich gefordert. Konkret wird vorgeschlagen, dass das Parken künftig bis zu fünf Euro pro Stunde kosten kann. Das Tagesticket soll auf 30 Euro steigen.	siehe 1.11
2.4	<b>Einführung einer Emissions-Maut</b> Hierdurch werden die Verursacher der Luftverschmutzung, die Fahrer von Autos mit Verbrennungsmotor, direkt belangt. Im Gegensatz zu Fahrverboten greift eine Emissions-Maut auch bei Autos mit Benzinmotoren, denn auch diese belasten die Umwelt erheblich.	<p>Gemeint dürfte hier eine Art „City Maut“ sein. Dieser Vorschlag war bereits Gegenstand verschiedener Öffentlichkeitsbeteiligungen, zuletzt im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Bekanntmachung des Konzepts für eine 7. Fortschreibung vom 17.01. bis 05.03.2018.</p> <p>Die Bewertung dieser Anregung hat sich im Ergebnis seit der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München nicht geändert.</p> <p>Die Münchner Stadtverwaltung hat in einer umfassenden Szenarienuntersuchung auch Vorüberlegungen für eine City-Maut angestellt und den Stadtrat hierzu befasst (Sitzungsvorlage Nr. 14 -20 / V 07383). Diese Maßnahme wird seitens der Landeshauptstadt München derzeit aus folgenden Gründen nicht weiter verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die derzeitige Rechtslage sieht eine City-Maut nicht vor. Eine straßenverkehrsrechtliche Umsetzungsmöglichkeit besteht nicht, insbesondere kann das in Anlage 3 Abschnitt 9 Nr. 35 zu § 42 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung (StVO) enthaltene Zeichen 391 zur Beschilderung einer Streckenmaut für privat betriebene Bundesfernstraßen nicht herangezogen werden.</li> <li>• Mangels rechtlicher Umsetzungsmöglichkeit für den nach § 47 Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) gebundenen</li> </ul>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>Rechtsträger stellt eine City-Maut auch kein taugliches Mittel im Rahmen eines Luftreinhalteplanes dar und kann deshalb in einem solchen auch nicht Gegenstand sein.</p> <p>Abgesehen davon ist die Erhebung einer City-Maut weder verursacherbezogen noch sozial gerecht. Zur Umsetzung und Kontrolle wäre zudem die Installation von ausgedehnten Kamerasystemen notwendig, was sowohl einen hohen finanziellen Aufwand bedeutet als auch zahlreiche datenschutzrechtliche Fragestellungen aufwirft.</p>
2.5	<p><b>Weitreichender Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).</b> Gefordert wird ein weitreichender Ausbau des MVG-Netzes, beispielsweise durch den Bau von Tramtangenten und eines flächendeckendes Expressbussystems mit eigenen Fahrspuren. Ein Bürgerticket nach dem 365 Euro-Modell ermöglicht sozial verträgliche und leistbare Mobilität für alle.</p>	<p>Zum geforderten weitreichenden Ausbau des MVG-Netzes ist auf die im gültigen Nahverkehrsplan der LHM enthaltenen Infrastrukturplanungen hinzuweisen. Diese umfassen zum einen verschiedene U-Bahn-Neubaustrecken, die mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.01.2019 zur weiteren U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12213) in zwei Prioritäten eingeteilt wurden. Insbesondere mit der in der höchsten Priorität A eingestuften „U-Bahn-Entlastungsspanne U9 (Impler-/Poccistraße - Hauptbahnhof - Münchner Freiheit - Dietlindenstraße, mit einer Länge von ca. 10,5 km und voraussichtlich sieben neuen Bahnhöfen) soll der ÖPNV im Hinblick auf die Überlastungserscheinungen im Innenstadtbereich noch deutlich leistungsfähiger werden. Mit der Verlängerung der U5 nach Pasing und später bis in den neuen Stadtteil Freiam erhält der Münchner Westen ein attraktives Angebot zum Umstieg auf den ÖPNV.</p> <p>Zum anderen soll zur Entlastung der Innenstadt eine Aufwertung der Tangentialbeziehungen erfolgen und zwar insbesondere mit dem Ziel, direkte Verbindungen zwischen den Schnellbahnknoten und den Stadtbezirken herzustellen. Dazu sind nach wie vor die Realisierung der im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München enthaltenen Tram-Westtangente (Neuhausen – Laim – Obersendling) und der Tram-Nordtangente (Neuhausen – Schwabing – Bogenhausen) sowie eine weitere Ertüchtigung der Metrobuslinien, die vor allem die tangentialen Verbindungen außerhalb der von S-, U-Bahn und Tram bedienten Routen befahren, vorgesehen. Zudem ist von Seiten der MVG ein weiterer Ausbau</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>des Express-Bussystems geplant (z. B. X 30 Verlängerung Ostbhf. - Arabellapark und X 36 Allach Bhf. - Alte Heide). Im Hinblick auf die weiter angesprochenen eigenen Fahrspuren hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München bereits am 24.10.2018 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 12597) dem Projekt „Maßnahmen zur Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs“ zugestimmt. Im Herbst 2019 soll ein zweites und dann in den Folgejahren weitere Maßnahmenbündel vom Stadtrat zur Umsetzung beschlossen werden.</p> <p>SWM/MVG arbeiten bereits an der Umsetzung des Vorschlags zum Bau von Tramtangente (z. B. Tramwesttangente, Tramnordtangente) und zum Ausbau eines flächendeckenden Expressbusnetzes.</p> <p>Weiterhin arbeiten SWM/MVG kontinuierlich daran, ihr Angebot im Stadtgebiet auszubauen und damit attraktiver zu machen. Die klassischen Verkehrsträger U-Bahn, Bus und Tram sorgen wegen ihrer hohen Verkehrsleistung für eine Bündelung und effiziente Bewerkstellung des Verkehrs. Die neuen Sharingangebote, z. B. MVG Rad oder das Ridepoolingangebot IsarTiger, werden vor allem als ergänzende Verkehre und Zubringer gesehen, um vor allem die erste und letzte Meile zu überbrücken, eine ganzheitliche Mobilitätskette für die Kunden zu ermöglichen und damit den Komfort zu erhöhen.</p> <p>Zudem wird auf die Antwort zu 1.5 hingewiesen.</p>
2.6	<p><b>Pendlerverkehr optimieren.</b> Besonders wichtig zur Luftreinhaltung ist es, Maßnahmen über die Gemeindegrenzen hinaus zu realisieren. Deshalb werden die Realisierung einer Stadt-Umland-Bahn sowie die Öffnung des Nord- und Südrings für die S-Bahn und die Optimierung der Radinfrastruktur für Fahrradfahrer gefordert.</p>	<p>Die interkommunalen Busverbindungen werden in enger Zusammenarbeit zwischen SWM/MVG, MVV und den umliegenden Landkreisen ständig weiterentwickelt. Dadurch konnten bereits neue attraktive Stadt-Umland-Verbindungen kurz- und mittelfristig geplant und in alle Himmelsrichtungen realisiert werden. Zudem werden im Rahmen dieser Zusammenarbeit auch Fragen zum Thema „Infrastruktur“ - z. B. bei begrenzten Kapazitäten in Busbahnhöfen (z. B. Studentenstadt oder Ostbahnhof) oder bei Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. Busspur Carl-Wery-Straße, Buseinfädelspur Rosenheimer Straße für X213) - behandelt.</p> <p>Aktuell gibt es auch bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>Landkreises München eine enge Einbindung der SWM/MVG, u. a. bezüglich der Entwicklung eines interkommunalen Express-Busnetzes. Hierfür finden derzeit gesonderte Abstimmungsgespräche statt, auch mit Berücksichtigung von Ergebnissen aus dem Arbeitskreis „ÖV-Tangenten in der Region“ (= Nachfolge Stadt-Umland-Bahn-Planung).</p> <p>Zu den weiter angesprochenen - in die Zuständigkeit des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) fallenden - S-Bahn-Planungen ist zunächst auf die bereits in Planung bzw. Realisierung befindlichen 28 Ausbaumaßnahmen hinzuweisen (aktuelle Sachstände siehe unter: <a href="https://www.bahnausbau-muenchen.de/home.html">https://www.bahnausbau-muenchen.de/home.html</a>).</p> <p>Darüber hinaus werden derzeit im Auftrag des StMB zahlreiche weitere Vorhaben im Rahmen einer umfassenden Machbarkeitsstudie untersucht. Dazu gehört u. a. der Ausbau des DB-Süd- und Nordrings. Mit ersten Zwischenergebnissen der Machbarkeitsstudie ist Ende 2019 zu rechnen.</p> <p>Zu diesem Punkt siehe auch 2.5.</p>

### 3. Stellungnahme Bürgerinitiativen Mobilität (BüMobil) e. V.

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
3.1	<p><b>Behelfsbahnsteige</b> Behelfsbahnsteige sind aus Sicht von BüMobil an folgenden Stellen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Linie S20</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Haltepunkt Harras (Strecken-Nr. 5530); vor- dringlich</li> <li>○ Haltepunkt Laim Süd (Strecken-Nr. 5521); vordringlich</li> </ul> </li> <li>• <u>Linien S3/S7 Ost</u> Bahnhofsteil Giesing (Strecken-Nr. 5616); dringlich</li> </ul> <p>Begründung: Trotz der seit Jahrzehnten versprochenen nachhaltigen Ausbaumaßnahmen im S-Bahnnetz München, sei es zu keinerlei Verbesserung bei der Haltestellenerweiterung gekommen. Ebenso wenig seien bisher die simplen Synergieeffekte mit anderen Öffentlichen Verkehrsmitteln, die durch diese Haltestellenerweiterungen möglich seien, genutzt. Dadurch verweigere man tausenden Fahrgästen die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs. Selbiges sei bei den täglichen Störfällen (oder bei Baumaßnahmen) festzustellen, da dort eine weitere Flexibilisierung des Störfallnetzes zum Vorteil des Fahrgastes ungenutzt bleibe. Damit seien und blieben auch in Zukunft die in- zwischen mehrmals täglichen Schienenverkehrsstörfälle, stundenlange Zusammenbrüche des S-Bahnnetzes und die wochenlangen Baumaßnahmen mit umständlichem S-Bahn-Umleitungsverkehr bestehen, obwohl es einfache, schnelle und preiswerte Linderung gäbe. Man solle sich daher zu einer kurzfristigen Finanzierung von Behelfsbahnsteigen entschließen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• um damit die Haltestellendichte zu erhöhen</li> </ul>	<p><b>Stellungnahme MVV:</b> Der MVV begrüßt und unterstützt den Vorschlag, den ÖPNV weitreichend auszubauen. Nur ein Ausbau ermöglicht einen leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV, der auch den künftigen Anforderungen und steigenden Fahrgastzahlen gerecht wird. Der MVV wirkt daher u. a. im Arbeitskreis barrierefreier Ausbau S-Bahn München mit. Dieser fordert, dass alle Neubaumaßnahmen – auch Behelfsbahnsteige - vollständig barrierefrei sein müssen. Nur vollständig barrierefreie Bahnhöfe können von Mobilitätseingeschränkten Personen, wie z. B. Mütter mit Kinderwägen, Rollstuhlfahrern usw. ohne fremde Hilfe genutzt werden. Behelfsbahnsteige müssen zusätzlich ebenfalls Mindeststandards z. B. hinsichtlich der Fahrgastinformation, Erreichbarkeit, Sicherheit usw. erfüllen (Tarifinformation, Beschilderung, Entwerter, Sitzgelegenheit, Wetter- schutz, Zu- und Abgang) und auch wenn Sie nur temporär bzw. im Störfall genutzt werden selbstverständlich ganzjährig vorgehalten, sprich gereinigt, geräumt und gestreut (usw.) werden. In jedem Fall steigen die Unterhalts- und Betriebskosten insgesamt an. Es sollte vorab geklärt werden, ob hier den Kosten ein ausreichender (ganzjähriger?) verkehrlicher Nutzen gegenübersteht und ob „richtige“ Bahnhöfe, sprich ansprechende, leistungsfähige und vollständig barriere- freie Bahnhöfe die bessere Lösung darstellen. Zudem sind zusätzliche Bahnhöfe/Haltepunkte oft betrieblich schwer oder gar nicht machbar, da sich dadurch die Fahrtzeit verlängert und sich damit auch die Wendezeit um vsl. mind. 3 Minuten verkürzt. Das hochbelastete S-Bahnnetz weist hierfür nur bedingt Freiheitsgrade auf. Dort wo zusätzliche Haltepunkte betrieblich machbar und verkehrlich sinnvoll sind hat ggf. eine Bestellung, Planung und Umsetzung durch die BEG bzw. DB zu erfolgen. Dies war zuletzt beim S-Bahnnetz bei den neuen Haltepunkten „Untermenzing“, „Am Hirschgarten“ und „Freiham“ der Fall.  Tägliche Störfälle gilt es zu vermeiden. Ob das durch Behelfsbahnsteige oder besser durch Ertüchtigung des Bestandnetzes erfolgt muss ebenfalls durch eine Einzelfallprüfung geklärt werden.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• die Stadtviertel besser an bestehende (Verkehrs-) Linien anzubinden</li> <li>• um die Synergiewirkungen an den U-/S-/Trambahnknotenpunkten zu erhöhen</li> <li>• um bei Hochbelastungen/Großveranstaltungen (beispielsweise Oktoberfest) und bei langen Streckensperrungen durch Baustellen der S-Bahnstrecken im MVV-Ring 1-3 Linderung und Abhilfe für die Fahrgäste zu schaffen.</li> </ul> <p>Damit könne ein starker Beitrag zu einer besseren Fahrgastfreundlichkeit hergestellt werden. Es werde ein stabileres S-Bahnnetz geschaffen sowie die Leistungsfähigkeit im Störfall deutlich erhöht, was den Fahrgastzuwachs fördere. Mit wenig Geld könne man einen zusätzlichen wertvollen Beitrag zur Förderung der Elektromobilität im Öffentlichen Nahverkehr und damit folglich einen glaubwürdigen kleinen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Die Behelfsbahnsteige könnten bis zu mehreren Jahrzehnten bestehen bleiben, bis die bereits seit vielen Jahrzehnten versprochenen festen Bahnsteiganbindungen (z. B. Harras) realisiert werden.</p>	<p>Die Anregung wurde an die Deutsche Bahn weitergegeben.</p> <p>Zudem wird auf 2.5 hingewiesen.</p>
3.2	<p><b>Weitere mögliche ergänzende Maßnahme:</b> Bahnhof Pasing Gleis (derzeit Gleis 0) 1 als Primärlösung oder als alternativ westlicher Gleisstumpf Gleis 2 für Voll-/Langzugabstellreserve; dringlich</p>	<p>siehe 2.5</p> <p>Die Anregung wurde an die Deutsche Bahn weitergegeben.</p>

#### 4. Stellungnahme Deutsche Umwelthilfe e. V.

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
4.1	<p>Der gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> wird an allen verkehrsnahen Messstationen in München überschritten. An den Verkehrsstationen Stachus und Landshuter Allee lagen die Werte im Jahre 2018 mit 48 bzw. 66 µg/m<sup>3</sup> nach wie vor deutlich über dem Grenzwert. Messungen mit Passivsammlern und Modellierungen zeigen überdies eindeutig, dass sich die hohe Belastung der Münchener Luft nicht auf diese beiden Hotspots beschränkt.</p> <p><u>Die vorliegende 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München wird diesen Tatsachen nicht gerecht und ignoriert die vorliegenden rechtskräftigen Gerichtsurteile (inklusive des Grundsatzurteils des BVerwG Leipzig vom 27.2.2018) in dieser Sache.</u></p> <p>Ziel eines Luftreinhalteplans ist die Erstellung eines effektiven Maßnahmenplans, der geeignet ist, die NO<sub>2</sub>-Immissionen „schnellstmöglich“ so zu verringern, dass die seit 2010 geltenden NO<sub>2</sub>-Grenzwerte flächendeckend, dauerhaft und deutlich unterschritten werden. Die Regierung von Oberbayern hat hierzu im Entwurf der aktuellen Fortschreibung des Luftreinhalteplans einen Maßnahmenplan aufgestellt, den die Deutsche Umwelthilfe (DUH) erneut als ungeeignet und bei weitem nicht ausreichend ansieht.</p> <p>Die DUH nimmt zum aktuellen Entwurf der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wie folgt Stellung:</p>	<p>Zur Immissionssituation siehe Kapitel 3 des Luftreinhalteplans. Feinstaubüberschreitungen liegen in München nicht mehr vor.</p>
4.2	<p><b>Grundsätzliche Anmerkungen</b></p> <p>Auch die im vorliegenden Entwurf der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München aufgeführten Maßnahmen werden nicht dazu führen, dass die seit 2010 recht-</p>	<p>Vom LfU wurde eine NO<sub>2</sub>-Immissionsprognose vorgenommen (siehe Kapitel 7.3). Zudem wird auf Kapitel 7.4 des Luftreinhalteplans hingewiesen. Demnach beträgt die geschätzte Länge der Überschreibungsbereiche im Hauptstraßennetz Münchens (511 km) im Jahr 2020 voraussichtlich etwa</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>lich verbindlichen – für die Betroffenen auch grundsätzlich einklagbaren – Grenzwerte für die Konzentration von Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) kurzfristig eingehalten werden. Damit verstößt der vorliegende Entwurf nicht nur gegen die EU Luftreinhalterichtlinie bzw. ihre nationale Umsetzung, sondern auch gegen Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes (Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit), denn er gewährt weiterhin den Bürgerinnen und Bürgern keinen ausreichenden, d. h. gesetzlich zwingend vorgeschriebenen Schutz vor den zu Erkrankungen und vorzeitigen Todesfällen führenden Luftschadstoffen. Er ignoriert darüber hinaus die vorliegenden rechtskräftigen Entscheidungen des Bayerischen Verwaltungsgerichtes München (29. Juni 2016, M 1 V 15.5203) sowie den Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes (27. Februar 2017, 22 C 16.1427). Beide Gerichte fordern den Freistaat unmissverständlich auf, den Luftreinhalteplan mit effektiven Maßnahmen fortzuschreiben und drohten bei Nichterfüllung ein Zwangsgeld an. Dieses Zwangsgeld wurde nun bereits zwei Mal durch das Bayerische Verwaltungsgericht München festgesetzt (26. Oktober 2017, M 19 X 17.3931 sowie 29. Januar 2018, M 19 X 17.5464).</p> <p>Auch der von der Bundesregierung über die Änderung des BImSchG vorgenommene Versuch der Aufweichung der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte bei Jahresmittelwerten zwischen 40 und 50 µg/m<sup>3</sup> ist durch alle seitdem ergangenen Gerichtsbeschlüsse von VG und OVG und implizit auch durch Entscheidungen des EuGHs vom 26.6.2019 als rechtswidrig bewertet worden. Der relevante Grenzwert ist nach wie vor 40 µg/m<sup>3</sup>, der nach Entscheidung des BVerwG Leipzig vom 27.2.2018 bis spätestens Ende 2019 zwingend einzuhalten ist.</p> <p>Der Europäische Gerichtshof hat mit seinem Urteil vom</p>	<p>6,1 km (entspricht ca. 1,2 % des Hauptverkehrsstraßennetzes). Zum Thema Feinstaubbelastung: Laut den Ergebnissen des LÜB (vgl. <a href="https://www.lfu.bayern.de/luft/immissionsmessungen/luftthygienische_berichte/index.htm">https://www.lfu.bayern.de/luft/immissionsmessungen/luftthygienische_berichte/index.htm</a>) werden die gesetzlichen Vorgaben zur Feinstaubbelastung in München sowohl für PM<sub>10</sub> als auch PM<sub>2,5</sub> eingehalten. Für die gesetzlich vorgeschriebene Luftreinhalteplanung sind die in der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte und nicht die Empfehlungen der WHO maßgeblich.</p> <p>Im Übrigen wird auf Antwort zu 1.2 verwiesen.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>26. Juni 2019 (AZ: C-723/17) das Recht aller europäischen Bürger auf ‚Saubere Luft‘ gestärkt. Er hebt hervor, dass die Richtlinie <b>zwingenden Charakter hat</b>, also strikt umzusetzen ist (Rn. 31-32). Dabei betont der Gerichtshof stärker als zuvor die besondere Bedeutung der Richtlinie für den Gesundheits- und Umweltschutz (Rn. 33). Er stellt fest, dass die <b>„Regelungen über die Qualität der Umgebungsluft die Schutzpflichten der Union im Bereich des Schutzes der Umwelt und öffentlichen Gesundheit (...) konkretisieren“</b>.</p> <p>Die Verpflichtungen haben also sogar eine primärrechtliche Grundlage (EuGH zitiert hier „u. a. Art. 3 Abs. 3 EUV und Art. 191 Abs. 1 und 2 AEUV). Dies ist eine Absage an die von interessierter Seite geltend gemachten Zweifel an der Gesundheitsrelevanz der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte. Auch mit der Feststellung, dass die NO<sub>2</sub>-Belastung nicht gemittelt werden darf, sondern es auf den Verschmutzungsgrad an jeder Probenahmestelle ankommt (Rn. 66), zeigt der EuGH, dass der Grenzwert ernst zu nehmen ist. Damit wird erneut von Gerichten hervorgehoben, dass das Beharren der planaufstellenden Behörde darauf, dass nicht „in jedem Hinterhof und jeder Nebenstraße“ Grenzwertüberschreitungen vorliegen, juristisch irrelevant ist. Jede einzelne Grenzwertüberschreitung ist ernst zu nehmen und schnellstmöglich zu beseitigen. Demnach haben die Bürgerinnen und Bürger einen Rechtsanspruch darauf, dass an den Orten mit der höchsten NO<sub>2</sub>-Belastung gemessen wird. Außerdem müssen die Grenzwerte auch an diesen Orten mit den höchsten Belastungen zwingend eingehalten werden. Auch Berechnungen, dass die Belastung der Umgebungsluft unmittelbar an der Häuserfront der umliegenden Wohnbebauung ggf. niedriger ausfällt, sind rechtlich irrelevant – der Grenzwert von NO<sub>2</sub> in Höhe von</p>	

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>40 µg/m<sup>3</sup> ist am Ort der höchsten Belastung, also auch auf dem Gehweg einzuhalten.</p> <p>Die Aussage, dass die vom VG München auferlegte und vom Bayerischen VGH konkretisierte Verpflichtung zur Erstellung eines vollständigen Verzeichnisses aller Straßenabschnitte mit Grenzwertüberschreitung durch nun vorliegende Messwerte überholt sei, ist eine Farce. Das Screening-Verfahren ergab, dass an 123 km von 511 km des Hauptverkehrsstraßennetzes im Jahr 2015 Überschreitungen vorlagen. Dass dann im Jahr 2018 an einer überschaubaren Anzahl selektiver Messstellen eine niedrigere Belastung vorherrschte, als für das Jahr 2015 berechnet, überrascht nicht. Ganz im Gegenteil wäre es ein Trauerspiel, wenn die Belastung zwischen 2018 und 2015 nicht gesunken wäre. Dass der Grenzwert nicht in jeder Nebenstraße überschritten wird, ist – wie mittlerweile von EuGH geklärt – jedoch vollkommen irrelevant für die Verpflichtung, jede einzelne Grenzwertüberschreitung schnellstmöglich zu beseitigen. Auch entlässt eine allgemein sinkende Belastung eine Behörde nicht von der Verpflichtung zur schnellstmöglichen und flächendeckenden Grenzwerteinhaltung.</p> <p>Die Regierung von Oberbayern präsentiert jedoch erneut einen Plan mit einem Maßnahmenpaket, das lediglich den selbstgesteckten Anspruch hat, „einen Beitrag zur Verbesserung der Schadstoffbelastung zu leisten“. Dies steht außer Frage, zeigt aber erneut, dass die planaufstellende Behörde immer noch nicht verstanden hat, dass eine langjährige Annäherung an Grenzwerte nicht weiter hinnehmbar ist, sondern sofort mit allen geeigneten Maßnahmen sicherzustellen ist, dass die gesetzlichen Anforderungen an die Luftqualität auch tatsächlich schnellstmöglich eingehalten werden. Die DUH hält es vor diesem Hintergrund für unverzichtbar, die vorgese-</p>	

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>hener Maßnahmen zu verschärfen und um zusätzliche Regelungen zu ergänzen.</p> <p>Mit dem Grundsatzurteil vom 27. Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) entschieden, dass strecken- oder gebietsbezogene Fahrverbote für Dieselfahrzeuge geboten und zulässig sind, wenn andere Maßnahmen eine schnellstmögliche Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte nicht sicherstellen. Aus diesen Gründen ist es nicht akzeptabel, dass dieses wirksame Instrument weiterhin keine Anwendung in München findet. Wir fordern Sie daher auf, unverzüglich Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 4/IV oder älter sowie für Euro 5/V ab 1. September 2019 in den Luftreinhalteplan aufzunehmen. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hatte bereits mit Beschluss vom 27. Februar 2017 auferlegt, dass bis zum 31. Dezember 2017 ein umsetzungsfähiges Konzept für diese Maßnahmen vorliegen muss. Die anhaltende Weigerung, diesem Beschluss Folge zu leisten, hat im laufenden Zwangsvollstreckungsverfahren der DUH gegen den Freistaat zu wiederholten Strafzahlungen geführt, allerdings ohne dass der Freistaat die damit vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof rechtskräftig angeordneten Maßnahmen getroffen hätte.</p> <p>Diese Missachtung von nationalem und europäischem Recht sowie rechtskräftigen Entscheidungen des höchsten bayerischen Gerichts wurde von der Vorsitzenden Richterin im laufenden Zwangsvollstreckungsverfahren der DUH gegen den Freistaat Bayern als „Novum in der Rechtsgeschichte“ bezeichnet. Aufgrund dieses andauernden Rechtsbruchs verhandelt der Europäische Gerichtshof am 3. September über die Frage, welche weitergehenden Vollstreckungsmaßnahmen gegenüber den verantwortlichen Amtsträgern zulässig und notwendig sind. Die Deutsche Umwelthilfe appelliert eindringlich an</p>	

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>die Bayerische Staatsregierung, unverzüglich alle Maßnahmen umzusetzen, die zu einer schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte führen und damit einer schallenden Ohrfeige des Europäischen Gerichtshofes zuvorzukommen.</p> <p>Neben dem ganz klar rechtswidrigen Gebaren der Bayerischen Staatsregierung weist dieser Luftreinhalteplan auch zahlreiche handwerkliche und inhaltliche Fehler auf. In der europäischen Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa ist festgelegt, dass für alle beschlossenen Maßnahmen oder Vorhaben die Angabe von Schätzungen der angestrebten Verbesserung der Luftqualität und des für die Verwirklichung dieser Ziele veranschlagten Zeitraums notwendig ist. Bereits an dieser Grundvoraussetzung scheitert der Entwurf des Luftreinhalteplans. Stattdessen heißt es, in der Summe sei „davon auszugehen, dass mit dieser Vielzahl an Maßnahmen die Grenzwerteinhaltung möglich ist“. Einen Luftreinhalteplan auf die bloße Hoffnung zu stützen, dass sich der seit 2010 geltende Grenzwert irgendwann einhalten lasse, ohne auf Basis nachvollziehbarer Kalkulationen zu prognostizieren, wann diese Grenzwerteinhaltung realistisch ist, ist schlicht rechtswidrig.</p> <p><u>Die DUH lehnt den Plan in der vorliegenden Form daher als ungeeignet ab. Keine einzige der aufgeführten sogenannten Maßnahmen ist geeignet, kurzfristig eine nennenswerte Reduktion der Luftschadstoffbelastung zu erzielen.</u></p> <p>Darüber hinaus sind Maßnahmen zur spezifischen Minderung der Feinstaubbelastung im Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans überhaupt nicht beinhaltet. Diese wären jedoch dringend geboten: An der Messstation „Landshuter Allee“ wurde der EU-Tagesgrenzwert für PM<sub>10</sub> im Jahr 2018 an 16 Tagen</p>	

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>überschritten; der PM<sub>2,5</sub>-Jahresmittelwert betrug 15 µg/m<sup>3</sup>. Auch die drei weiteren Münchner Messstationen (Johanneskirchen, Lothstraße und Stachus) weisen PM<sub>2,5</sub>- Jahresmittelwerte von über 10 µg/m<sup>3</sup> auf. Damit werden zwar die aktuell geltenden EU- Grenzwerte eingehalten – allerdings liegt die Feinstaubbelastung deutlich über den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO). Die WHO hält maximal drei Überschreitungen des PM<sub>10</sub>-Tagesgrenzwertes pro Jahr für tolerabel und betont, dass der Jahresmittelwert für PM<sub>2,5</sub> maximal 10 µg/m<sup>3</sup> betragen sollte.</p> <p>Einige Länder, wie z. B. die Schweiz, haben mittlerweile die WHO-Empfehlungen in ihre Gesetzgebung übernommen. Auch in Deutschland wächst die Erkenntnis, dass die EU-Vorgaben keinesfalls ausreichen: Das Umweltbundesamt und die Experten der Internationalen Gesellschaft für Umweltepidemiologie (ISEE) halten eine Debatte über schärfere Grenzwerte für erforderlich. Der amtierende EU-Umweltkommissar Vella hat in einem Schreiben an die Bundesregierung in diesem Frühjahr angekündigt, dass die EU derzeit die Absenkung der Grenzwerte für Luftschadstoffe erwäge. Wir erwarten, dass sich die Landesregierung auf diese möglicherweise kurzfristig kommende Luftreinhaltevorgabe entsprechend vorbereitet.</p> <p>Neben den notwendigen verkehrlichen Maßnahmen, die zur Minderung von größeren Partikeln aus dem Brems- und Reifenabrieb beitragen können, müssen insbesondere die Vorgaben für Kleinf Feuerungsanlagen verschärft werden. Denn bei der Verbrennung von Holz entstehen vor allem ultrafeine Partikel, welchen in der Forschung besonders große Wirkung auf die Gesundheit zugeschrieben wird. Hinzu kommen klimaschädliche Rußemissionen sowie krebserregende polyzyklische aroma-</p>	

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>tische Kohlenwasserstoffe (PAK). Darüber hinaus halten wir eine sehr weitreichende und über die beabsichtigten bzw. beschlossenen Regelungen für München hinausgehende Verbotsregelung für private Silvester-Böller im Innenstadtbereich für unverzichtbar und werden Ihnen in den kommenden Tagen einen getrennten Antrag sowie ein Rechtsgutachten zukommen lassen.</p> <p>Die DUH erachtet es vor diesem Hintergrund als dringend notwendig, zusätzliche Maßnahmen zur Reduktion der Feinstaubbelastung im Luftreinhalteplan zu integrieren. Ziel muss es sein, dass die Konzentration verschiedener Luftschadstoffe die wissenschaftlich fundierten Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation nicht überschreitet.</p> <p>Im Rahmen der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München hat die DUH bereits mit Schreiben vom 07.02.2019 und 05.03.2018 umfangreich Stellung zur Maßnahmenplanung bezogen, die hier nicht wiederholt werden muss. Dennoch sehen wir uns dazu veranlasst, einzelne Maßnahmen erneut anzuregen, die immer noch keine adäquate Berücksichtigung im Entwurf des Luftreinhalteplans finden:</p>	
4.3	<p><b>Verkehrsbeschränkungen für schmutzige Diesel Pkw und Nfz unterhalb Euro 6/VI</b></p> <p>Auf unsere konsequent vorgetragene Empfehlung der Einführung eines zonalen Fahrverbotes für besonders schmutzige Diesel-Fahrzeuge reagieren Sie mit der bereits mehrfach durch höchste deutsche und europäische Gerichte widerlegten Behauptung, dass diese unverhältnismäßig seien. Stattdessen wird der Fokus auf streckenbezogene Fahrverbote gelegt, die anschließend auch wieder verworfen werden: „Streckenbezogene Fahrverbote, wie sie zum Beispiel die Freie und Hanse-</p>	siehe 1.2

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>stadt Hamburg seit Ende Mai 2018 an zwei Straßenabschnitten erlassen hat, erscheinen in München aufgrund der hohen Anzahl an Straßenabschnitten mit Grenzwertüberschreitungen nicht zielführend. Die Sperrung dieser betroffenen Straßenabschnitte würde die Luftbelastung lediglich örtlich verlagern.“ Diese Einschätzung teilen wir uneingeschränkt. Streckenbezogene Fahrverbote sind aufgrund der hohen und flächendeckenden Belastung in München nicht zielführend. Daher ist eine zonale Regelung einzuführen.</p> <p>Weiter führen Sie aus: „Zudem würde die zum Schutz der Wohngebiete gewünschte Bündelungsfunktion der Hauptverkehrsstraßen aufgehoben werden“. Diese Wohngebiete können selbstverständlich in eine Fahrverbotszone mit aufgenommen werden. Dadurch kann der Schutz der Wohngebiete verbessert, ungewünschte Umleitungsverkehre vermieden und die Hintergrundbelastung gesenkt werden. Dies ist sogar zwingend notwendig, da alleine streckenbezogene Fahrverbote keine ausreichende Minderungswirkung mit sich bringen.</p> <p>An der Rechtsauffassung der Deutschen Umwelthilfe, die auch das Bayerische Oberverwaltungsgericht teilt, hat sich während der letzten Jahre nichts geändert. Es ist Aufgabe der Bayerischen Staatsregierung, das bereits seit 2014 rechtskräftige Urteil für „Saubere Luft“ in München endlich umzusetzen und zonale Diesel-Fahrverbote in den Luftreinhalteplan der bayerischen Landeshauptstadt aufzunehmen.</p>	
4.4	<p><b>Nachrüstung aller ÖPNV-Busse auf Euro VI Standard</b></p> <p>Um die Stickoxidemissionen der Busflotte deutlich zu reduzieren, sind keine beschränkt einsatzfähigen und</p>	<p>Der Entwurf des Luftreinhalteplans enthält zahlreiche Maßnahmen, die dazu beitragen werden die Stickoxidemissionen der Busflotte deutlich zu reduzieren (siehe Maßnahmen LRP7-39 bis 41, LRP7-63 und LRP7-64) zudem wird die Privilegierung von Euro VI-Bussen am Zentralen Omni-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>teuren Neuananschaffungen von E-Bussen notwendig – so begrüßenswert diese Maßnahme mittelfristig auch ist, sondern vielmehr die kurzfristig realisierbare Nachrüstung der bestehenden Dieselbusflotte. Das Ziel muss sein, noch in diesem Jahr 2019 alle in München operierende ÖPNV-Busse aber auch die beauftragten Verkehre, die Regiobusse der DB AG sowie private Fern- und Reisebusse in die Hardware-Nachrüstung mit aufzunehmen.</p> <p>Die seit vielen Jahren von der DUH massiv beklagte Zurückhaltung bei der Nachrüstung der herstellerseitig nicht im Realbetrieb ordnungsgemäß funktionierenden NO<sub>x</sub>-Katalysatoren von ÖPNV-Bussen ist umso unverständlich, als dass das Bundesverkehrsministerium die Hardware-Nachrüstung mit 80% bezuschusst und der Freistaat weitere 15 % Zuschuss gewähren kann. Die Landesregierung NRW hat gerade per Pressemitteilung bekanntgegeben, dass sie angesichts dieser 95% Kostenübernahme alle ÖPNV-Busbetreiber auffordert, ihre Busse sauber zu machen. Nicht so in der bayerischen Landeshauptstadt:</p> <p>So beschränkt sich die für das kommende Jahr angekündigte Nachrüstung ausschließlich auf einen kleinen Teil der schmutzigen Busflotte der Stadtwerke München, und diese soll auch erst „voraussichtlich Ende 2020“ auf Euro VI-Standard nachgerüstet sein. Eine Komplett-Nachrüstung der Bestands-ÖPNV-Busse mit im Realbetrieb funktionierenden Partikel- und NO<sub>x</sub>-Filtersystemen (SCRT) ist jedoch binnen weniger Monate möglich. Städte wie Mainz und Aachen haben vergleichbare Zahlen an Nachrüstungen bereits bis Ende 2018 bzw. Anfang 2019 erledigt.</p>	<p>busbahnhof (ZOB) geprüft (siehe Maßnahme LRP7-105).</p> <p>Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat in seiner Vollversammlung am 25.01.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383) die MVG dazu aufgerufen, ihren Fuhrpark so umzugestalten, dass bis zum Jahr 2020 dieselbetriebene Fahrzeuge – sofern sie nicht durch E-Fahrzeuge ersetzt werden können – mindestens mit Euro VI-Norm in Betrieb sind. Zudem wird die MVG dazu aufgefordert, ab dem Jahr 2020 nur noch elektrisch betriebene Busse anzuschaffen, sofern entsprechende Fahrzeugtypen für die jeweilige Anforderung auf dem Markt angeboten werden. Darüber hinaus ist die notwendige Infrastruktur auszubauen.</p> <p>Zum derzeitigen Zeitpunkt befinden sich bei der MVG (Fahrzeuge von SWM und Kooperationspartner) 650 Fahrzeuge im Bestand. Davon hat bereits fast die Hälfte die Schadstoffklasse Euro VI oder einen Elektroantrieb. SWM/MVG arbeiten mit Hochdruck daran, die derzeit in der Flotte noch verbliebenen Euro IV- (89), EEV- (257) und Euro V- (3) Fahrzeuge in den Jahren 2019 und 2020 vollständig durch ein Filternachrüstsystem auf Euro VI-Niveau zu verbessern oder durch Euro VI-Fahrzeuge oder Elektrofahrzeuge auszutauschen. Ab Ende 2020 werden also nur noch Fahrzeuge mit einer Schadstoffklasse auf Euro VI-Niveau und besser für die MVG unterwegs sein. Mit den privaten Kooperationspartnern wurde vereinbart, dass bis 2020 ebenfalls nur noch Fahrzeuge auf Euro VI-Niveau unterwegs sein werden. Limitierende Faktoren bei der sukzessiven Umstellung sind vor allem die Kapazitäten des mit der Umrüstung beauftragten Unternehmens sowie die Betriebspflicht, d. h. es ist zwingend zu gewährleisten, dass SWM/MVG ihre Leistung im täglichen Linienbetrieb erbringen können.</p> <p>Im Übrigen wurde mit der Elektrifizierung der Busflotte begonnen. Zwei E-Busse sind bereits im Einsatz. Vier E-Normalbusse werden nach Auskunft des Herstellers noch 2019 ausgeliefert. Vier weitere E-Gelenkbusse werden 2020 erwartet. Darüber hinaus sollen im Jahr 2020 weitere 8 E-Busse aus bestehenden Optionen abgerufen werden.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung									
	<p>Von insgesamt 650 Bussen, die zurzeit durch die Stadtwerke München und Kooperationspartner betrieben werden, entsprechen lediglich ca. 300 Busse der Schadstoffklasse Euro VI. Von den 350 Fahrzeugen mit schlechterer Abgasnorm sollen nach uns vorliegenden Informationen bis Ende 2020 auch nur 122 Fahrzeuge nachgerüstet werden.</p> <p>Angesichts der starken Nachfrage nach ÖPNV-Fahrleistungen bezweifelt die DUH auch, dass 70 Busse durch Ersatzbeschaffungen bis Ende 2020 aus dem Verkehr gezogen werden. Erfahrungsgemäß werden solche Fahrzeuge meist länger genutzt. Da diese in der Regel auch nicht verschrottet, sondern an andere europäische oder deutsche Städte verkauft und dort weiterbetrieben werden, bietet es sich an, diese Fahrzeuge ebenfalls noch in 2019 nachzurüsten. Erlaubt sei hier der Hinweis, dass die Haltefrist als Voraussetzung für die Bundesförderung von 4 auf 2 Jahre verkürzt wurde.</p> <p>Schließlich sollen aber selbst nach dieser optimistischen Darstellung im LRP im Jahr 2021 immer noch über 150 Busse in München verbleiben, die auf der Straße immer noch nicht dem Abgasstandard Euro VI entsprechen. Sollte diese Darstellung zutreffen so müssen selbstverständlich auch diese Busse noch in 2019 nachgerüstet werden.</p> <p>Nach Information der DUH existieren zudem mehrere Dutzend schmutzige Busse der Abgasklassen EEV/Euro V bei beauftragten Verkehren (Subunternehmen Baumann, Walzinger, Novak), die ohne Hardware-Nachrüstung auch weiterhin die Münchner Luft verpesten</p>	<p><b>Anmerkung/Stellungnahme MVV:</b> Die Aufgabenträger des MVV-Regionalbusverkehrs schreiben seit Jahren im Rahmen von Linienneuvergaben die Beschaffung von i. d. R. Neufahrzeugen vor, welche aufgrund der Rechtsgrundlage über den höchstmöglichen Abgasstandard EURO VI verfügen müssen. Mit Stand August 2019 sind im MVV-Regionalbusverkehr 751 Busse eingesetzt, von welchen 465 dem EURO VI Standard (61,9 %), 221 dem EEV Standard (29,4 %), 32 dem EURO V Standard (4,3 %) und 33 dem EURO IV Standard oder geringer (4,4 %) entsprechen. Fahrzeuge, welche nicht dem EURO VI Standard entsprechen, werden vorrangig in den Nachfragespitzen als Taktverdichter oder Schülerverstärker eingesetzt.</p> <div data-bbox="1070 671 1883 1129" data-label="Figure"> <table border="1"> <caption>aktuell (August 2019)</caption> <thead> <tr> <th>Standard</th> <th>Anzahl</th> <th>Prozent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Euro 6</td> <td>465</td> <td>61,92%</td> </tr> <tr> <td>EEV oder älter</td> <td>286</td> <td>38,08%</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p>Bereits zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2019 werden von den dann 767 fahrenden Bussen 547 mit EURO VI, 178 mit EEV, 15 mit EURO V und 24 mit EURO IV oder weniger ausgestattet sein. Die Verkehrsverträge im MVV-Regionalbusverkehr laufen i. d. R. acht bis zehn Jahre. Mit Linienneuvergaben werden, wie bereits oben erwähnt, stets Neufahrzeuge gefordert. Die positive Entwicklung hin zu einer nahezu vollständigen Ausstattung mit EURO VI Abgasstandards setzt sich in den kommenden Jahren kontinuierlich fort.</p>	Standard	Anzahl	Prozent	Euro 6	465	61,92%	EEV oder älter	286	38,08%
Standard	Anzahl	Prozent									
Euro 6	465	61,92%									
EEV oder älter	286	38,08%									

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung												
	<p>sollen. Die DUH fordert zudem, dass der Freistaat sicherstellt, dass alle in München einfallenden Fernbusse ebenso mit einbezogen werden wie alle im ÖV der Stadt München verkehrenden Busse (DB-Regio Busse, Private Fernbuslinien wie Flixbus etc.).</p> <p>Schließlich müssen auch alle privaten Reisebusse, die im realen Betrieb nicht den Euro VI Abgas-Standard erreichen, mit einem Dieselfahrverbot konsequent von der Einfahrt in den Innenstadtbereich ausgeschlossen werden.</p>	<div data-bbox="1070 268 1892 742" style="text-align: center;"> <p><b>Stand Dezember 2019</b></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>Bus Fleet Composition - Stand Dezember 2019</caption> <thead> <tr> <th>Kategorie</th> <th>Anzahl</th> <th>Anteil (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Elektobus</td> <td>3</td> <td>0,39%</td> </tr> <tr> <td>Euro 6</td> <td>547</td> <td>71,32%</td> </tr> <tr> <td>EEV oder älter</td> <td>217</td> <td>28,29%</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p>Die Nach- bzw. Umrüstung mit NO<sub>x</sub>-Filtersystemen ist an sich möglich und durch das KBA freigegeben. Auf dem Markt bieten verschiedene Hersteller entsprechende Lösungen an. Die für die im MVV-Regionalbusverkehr fahrenden privaten Verkehrsunternehmen anfallenden Umrüstungskosten wären durch die jeweiligen Aufgabenträger zu übernehmen. Die Umrüstungen an sich würden längere Zeit in Anspruch nehmen, da die Fahrzeuge sukzessive aus der Disposition herausgenommen werden müssen um die Linienbedienung sicherzustellen.</p> <p>In Anbetracht der bis Dezember 2021 erwarteten Ausstattungsquote mit EURO VI Standard von über 95 % ist festzustellen, dass für eine Nachrüstung noch verbleibender nicht EURO VI Dieselsebusse im MVV-Regionalbusverkehr mit NO<sub>x</sub>-Filtersystemen aufgrund der verbleibenden geringen Einsatzzeit zum jetzigen Zeitpunkt Aufwand und Nutzen in keinem sinnvollem Verhältnis stehen.</p> <p>Die Stellungnahme wurde an die Deutsche Bahn weitergegeben.</p>	Kategorie	Anzahl	Anteil (%)	Elektobus	3	0,39%	Euro 6	547	71,32%	EEV oder älter	217	28,29%
Kategorie	Anzahl	Anteil (%)												
Elektobus	3	0,39%												
Euro 6	547	71,32%												
EEV oder älter	217	28,29%												
4.5	<p><b>Parkraummanagement</b> Im vorliegenden Planentwurf wird vollkommen ausgeblendet,</p>	<p>Zu den bestehenden 62 Parklizenzgebieten in München werden von der Landeshauptstadt München mit der Umsetzung des letzten Beschlusses</p>												

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>welche Möglichkeiten mit einem ambitionierten Parkraummanagement, das die Teilgebiete Parkraumkontrolle, Parkraumverknappung und Parkraumbewirtschaftung enthält, einhergehen. Die Verringerung der Anzahl der Parkplätze und gleichzeitige deutliche Verteuerung des Parkraumes ist eine zentrale Stellgröße für die Verkehrsmittelwahl und stellt zudem eine potentielle Finanzierungsquelle für den schnelleren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dar. Eine spürbare Reduzierung der innerstädtischen Parkmöglichkeiten führt anerkanntermaßen zu einem verstärkten Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV und den Radverkehr. Die gleichzeitige deutliche Anhebung der Parkgebühren über die Kosten für eine Einzelfahrkarte des MVV hinaus, kann kurzfristig beschlossen und unmittelbar umgesetzt werden, um so den Umstieg auf den Umweltverbund weiter zu fördern. Die DUH verweist auf die in Wien oder Zürich gesammelten Erfahrungen. Neben der Reduzierung von Parkraum im öffentlichen Raum ist auch die Begrenzung privater Stellplätze notwendig. Von diesen Maßnahmen ist im Entwurf des Luftreinhalteplans leider nichts zu finden, stattdessen werden mit der Entwicklung von Apps und Mobilitätskonzepten wirkungslose Pseudo-Maßnahmen aufgeführt.</p>	<p>(Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12345) zur Fortschreibung des Parkraummanagements in München - Sektor V - weitere 14 Lizenzgebiete eingerichtet.</p> <p>Mit der Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerbevorrechtigung fördert die Stadt München den Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr bzw. auf den nicht-motorisierten Individualverkehr durch die Erhebung von Parkgebühren, durch Begrenzung der Parkdauer und durch Privilegierung der Anwohner in Teilen der Gebiete.</p> <p>Im Übrigen siehe auch Antwort zu 1.1.</p>
4.6	<p><b>Masterplanmaßnahmen</b> Von insgesamt 116 im Luftreinhalteplan aufgeführten Maßnahmen sind 106 Maßnahmen aus dem Masterplan übernommen. Zu allen Masterplanmaßnahmen gilt die Einschränkung, dass die Projekte „unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, sowie ggfs. des Erhalts einer ausreichenden Förderung des Bundes/Freistaates“ stehen. Da in der Maßnahmenbeschreibung nur im Ausnahmefall auf eine erfolgte Zustimmung des Stadtrates beziehungsweise ei-</p>	<p>Der überwiegende Anteil der Maßnahmen (82 von 114) ist den Kategorien A (kurzfristig wirksame Maßnahmen der 7. Fortschreibung, welche zudem als verbindliche Maßnahmen gemäß § 47 Abs. 6 BImSchG festgelegt wurden) und B (bereits laufende Maßnahmen der 7. Fortschreibung mit kurzfristiger Wirkungsentfaltung) zuzuordnen. Diese befinden sich bereits in Umsetzung oder werden spätestens im Laufe des Jahres 2020 umgesetzt. Bei den Maßnahmen dieser beiden Kategorien bestehen keinerlei Vorbehalte. Eine Zustimmung weiterer Gremien und/oder die Zusage von Fördermitteln sind hier nicht mehr erforderlich.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>nen erfolgreichen Förderbescheid hingewiesen wurde, müssen wir davon ausgehen, dass der überwiegende Teil aller Maßnahmen weiterhin vollkommen unverbindlich ist und damit juristisch gänzlich irrelevant.</p>	<p>Für die übrigen 32 mittel- bis langfristig wirkenden Maßnahmen (Kategorie C) bedarf es noch weiterer Zustimmung von Gremien sowie Zuweisung von Finanzmitteln. Der Grund hierfür ist bei den betroffenen Maßnahmen größtenteils in deren teilweise sehr komplexen und zeitaufwendigen Planung und Umsetzung zu sehen. Hier seien insbesondere der Neubau und die Verlängerung von U-Bahn- und Tramstrecken genannt (LRP7-05 bis LRP7-14). In diesen Fällen sind Gremien- und Finanzierungsvorbehalte zwingend erforderlich, um rechtliche Vorgaben wie z. B. Ausschreibungsrichtlinien einzuhalten.</p>
<p><b>4.7</b></p>	<p><b>Nachrüstung aller Kommunalfahrzeuge</b> Die praktisch zu 100% von besonders abgasintensiven Dieselmotoren angetriebenen schweren Kommunalfahrzeuge wie Müll- oder Straßenreinigungsfahrzeuge (&lt; Euro VI) sind überwiegend in Städten unterwegs. Hardware-Nachrüstungen bei solchen Kommunalfahrzeugen sind effektiv, weil die Abgasemissionen aufgrund der höheren Leistung und des spezifischen Nutzungsprofils um ein Mehrfaches höher liegen als bei schmutzigen Diesel-Pkw. Mit einer Hardware-Nachrüstung lassen sich bis zu 85 Prozent der NO<sub>x</sub>-Emissionen dieser Fahrzeuge einsparen.</p> <p>Seit dem 1. Januar 2019 fördert das BMVI die Hardware-Nachrüstungen von schweren Kommunalfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 Tonnen mit 80 Prozent der Kosten. Auch hier kann der Freistaat weitere 15 Prozent der Gesamtkosten fördern, so dass die Gesamtförderquote 95% beträgt. Dennoch finden sich im LRP keinerlei Aussagen zu einer geplanten Ertüchtigung. Eine Nachrüstung aller Kommunalfahrzeuge auf den Euro VI Abgasstandard ist dank der Fördermittel des Bundes ohne Finanzierungsvorbehalt im Jahr 2019 möglich und nach Ansicht der DUH auch durchführbar.</p>	<p>Der Abfallwirtschaftsbetrieb München verfügt über 186 Mülleinsammelfahrzeuge, 50 Containerfahrzeuge und 25 sonstige Lastkraftwagen. An und um Straßenabschnitten, an denen 2018 NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen festgestellt wurden, werden künftig nur noch städtische Müllfahrzeuge des AWM eingesetzt, die mindestens Euro VI-Niveau erreichen (vgl. LRP7-111 [siehe Kapitel 7.2.1 und 7.2.2]).</p> <p>Der Bestand an Mülleinsammelfahrzeugen nach Schadstoffklassen gliedert sich wie folgt auf: Schadstoffklasse Euro VI (124 Stück):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 26 Fahrzeuge mit Erdgasantrieb</li> <li>• 98 Fahrzeuge mit Dieselmotor</li> </ul> <p>Schadstoffklasse Euro V und EEV (63 Stück)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 Fahrzeuge mit Erdgasantrieb</li> <li>• 60 Fahrzeuge mit Dieselmotor</li> </ul> <p>2020/2021 werden von den 63 Mülleinsammelfahrzeugen mit der Schadstoffklasse Euro V/EEV 37 Fahrzeuge ausgesondert und durch Fahrzeuge mit der Schadstoffklasse Euro VI ersetzt. Die restlichen 26 Mülleinsammelfahrzeuge werden bis Ende 2023 ausgesondert und durch Fahrzeuge mit der dann gültigen Abgasnorm/Schadstoffklasse ersetzt.</p> <p>Der Bestand an Containerfahrzeuge nach Schadstoffklassen gliedert sich wie folgt auf:</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>Die Anzahl der betroffenen Kommunal- und Landesfahrzeuge ist vierstellig. Nachfolgend nur dargestellt der Fahrzeugpark der AWM München: 186 Müllfahrzeuge und 50 Containerfahrzeuge.</p>	<p>Schadstoffklasse Euro VI (18 Stück)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 18 Fahrzeuge mit Dieselmotor</li> <li>• Schadstoffklasse Euro V und EEV (24 Stück)</li> <li>• 1 Fahrzeuge mit Hybrid-Dieselantrieb</li> <li>• 23 Fahrzeuge mit Dieselmotor</li> </ul> <p>Schadstoffklasse Euro IV (8 Stück) 8 Fahrzeuge mit Dieselmotor</p> <p>2020/2021 werden von den 32 Containerfahrzeugen mit der Schadstoffklasse Euro IV und V/EEV 15 Fahrzeuge ausgesondert und durch Fahrzeuge mit der Schadstoffklasse Euro VI ersetzt. Die restlichen 17 Containerfahrzeuge werden bis Ende 2023 ausgesondert und durch Fahrzeuge mit der dann gültigen Abgasnorm/ Schadstoffklasse ersetzt.</p> <p>Der Bestand an sonstigen Lastkraftwagen nach Schadstoffklassen gliedert sich wie folgt auf:</p> <p>Schadstoffklasse Euro VI (5 Stück) 5 Fahrzeuge mit Dieselmotor</p> <p>Schadstoffklasse Euro V und EEV (18 Stück) 18 Fahrzeuge mit Dieselmotor</p> <p>Schadstoffklasse Euro IV (2 Stück) 2 Fahrzeuge mit Dieselmotor</p> <p>2020/2021 werden von den 20 Lastkraftwagen mit der Schadstoffklasse Euro IV und V/EEV 10 Fahrzeuge ausgesondert und durch Fahrzeuge mit der Schadstoffklasse Euro VI ersetzt. Die restlichen 10 Lastkraftwagen werden bis Ende 2023 ausgesondert und durch Fahrzeuge mit der dann gültigen Abgasnorm/ Schadstoffklasse ersetzt.</p> <p>Grundsätzlich wird derzeit für alle leichten und schweren dieselbetriebenen Nutzfahrzeuge des städtischen Fuhrparks, die noch mehr als zwei Jahre</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>im Bestand sind, geprüft, ob eine Nachrüstung mit einem NO<sub>x</sub>-Minderungssystem technisch möglich ist. Parallel dazu werden bereits die entsprechenden Förderanträge vorbereitet. Gleichzeitig wird die Erneuerung des Fuhrparks weiter vorangetrieben und nach Möglichkeit alternativ angetriebene Fahrzeuge beschafft.</p> <p>Bei den Pkw und leichten Nutzfahrzeugen liegt der Fokus derzeit auf einer schnellstmöglichen Elektrifizierung der Gesamtflotte. Auch hier werden die entsprechenden Förderprogramme genutzt.</p>
<p><b>4.8</b></p>	<p><b>Fehlende Vorgaben für Handwerkerfahrzeuge und Lieferverkehre</b> Obwohl das BMVI die Nachrüstung leichter Nutzfahrzeuge mit über 3.000 € pro Fahrzeug finanziell fördert, wenn diese durch Diesel-Fahrverbote betroffen sind und zudem im April 2019 die Fördervoraussetzung und das Antragsverfahren spürbar vereinfacht hat, finden sich im LRP keine Maßnahmen zur Aussperrung schmutziger Handwerker- und Lieferfahrzeuge. Die DUH fordert deren Einbeziehung unterhalb der Abgasstufe Euro 6/VI in die Diesel-Fahrverbotsregelung, um eine konsequente Aussperrung dieser besonders schmutzigen Fahrzeuge sicherzustellen und diese erst einfahren zu lassen, wenn sie durch eine Hardware-Nachrüstung nicht zur weiteren Vergiftung der innerstädtischen Atemluft beitragen. Die DUH erinnert an die von ihr seit 2008 erfolgreich in etwa 70 deutschen Städten initiierte Einführung zonaler Umweltzonen für schmutzige Diesel-Pkw ohne Partikelfilter aber eben auch Nutzfahrzeuge. Nur durch die Einbeziehung konnte erreicht werden, dass diese schnell nachgerüstet wurden, eine grüne Plakette erhielten und sich die Belastung mit PM<sub>10</sub> in der Folge auch deutlich verringerte.</p>	<p>Die Landeshauptstadt München hat bereits auf mehreren zielgruppenspezifischen Veranstaltungen die Fördermöglichkeiten zur Hardwarenachrüstung von Dieselfahrzeugen und auch zum Umstieg auf alternative Antriebe, z. B. Elektro-Antrieb informiert. Darüber hinaus werden noch im Jahr 2019 weitere Infoveranstaltungen zu dieser Thematik in Kooperation mit der Handwerkskammer für München und Oberbayern sowie der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern durchgeführt.</p> <p>Im Übrigen siehe auch Antwort zu 1.2.</p>
<p><b>4.9</b></p>	<p>Verschärfte Anforderungen für Kleinf Feuerungsanlagen Die Münchner Brennstoffverordnung (BStV) wurde im</p>	<p>Die Landeshauptstadt München hat bereits im Jahr 1999 mit der Verordnung über die Errichtung und den Betrieb von Einzelfeuerstätten für feste</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>November 2014 geändert und beinhaltet für Öfen, die vor dem 30.10.1999 in Betrieb genommen wurden, strengere Anforderungen als die 1. BImSchV (Erste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes): Bis spätestens zum 31.12.2018 (6 Jahre früher als in der Verordnung für kleine und mittlere Feuerungsanlagen – 1. BImSchV - vorgesehen) mussten Altanlagen außer Betrieb genommen oder nachgerüstet werden.</p> <p>Die Regierung von Oberbayern hat angekündigt, dass nun die „Erforderlichkeit weiterer Maßnahmen“ geprüft werde. Diese ist angesichts der fortwährenden Überschreitung der WHO-Richtwerte für Feinstaub und der hohen Emissionen ultrafeiner Partikel aus der Holzverbrennung zweifellos gegeben. Entsprechende Maßnahmen sind im bestehenden luftreinhalterrechtlichen Rahmen möglich. So zeigt ein von der DUH in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten, dass Bundesländer und Städte strengere Vorgaben zur Holzfeuerung auch für Gebiete erlassen können, in denen die laxen EU- Vorgaben zur Feinstaubbelastung eingehalten werden. (Siehe auch: Rechtsgutachten zu rechtlichen Grundlagen für die Einführung spezifischer Beschränkungen für Holzfeuerungsanlagen auf lokaler Ebene [verfügbar unter: <a href="https://www.clean-at.eu/de/aktivitaeten/infomaterial/download/rechtsgutachten-lokale-beschaerungen-fuer-holzfeuerungsanlagen-19.html">https://www.clean-at.eu/de/aktivitaeten/infomaterial/download/rechtsgutachten-lokale-beschaerungen-fuer-holzfeuerungsanlagen-19.html</a>])</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass sich insbesondere Kaminöfen weiterhin großer Beliebtheit erfreuen und viele Altanlagen durch neue Feuerstätten ersetzt werden. Zahlreiche Tests, die u. a. vom Technologie- und Förderzentrum Straubing durchgeführt wurden, zeigen jedoch,</p>	<p>Brennstoffe (Brennstoffverordnung – BStV) den rechtlichen Rahmen geschaffen, die von Einzelfeuerstätten verursachten Feinstaubemissionen stark zu beschränken.</p> <p>Diese Vorgaben wurden 2014 nochmals verschärft und die Regelungen erstmals auch auf Altanlagen ausgeweitet.</p> <p>So waren Einzelfeuerstätten, welche vor dem 30.10.1999 errichtet und in Betrieb genommen wurden, bis spätestens 31.12.2018 auszutauschen oder mit einem Staubfilter nachzurüsten, wenn sie den Grenzwert von 0,04 g Staub pro m<sup>3</sup> ausgestoßener Luft nicht einhalten konnten (§ 4 Abs. 1 BStV).</p> <p>Im Vergleich dazu räumt die bundesweit geltende 1. BImSchV (Verordnung über kleinere und mittlere Feuerungsanlagen) den Betreibern älterer Einzelraumfeuerungsanlagen, die die dort genannten Grenzwerte nicht einhalten können, eine zeitlich gestaffelte Übergangsfrist bis spätestens 31.12.2024 ein.</p> <p>Die Landeshauptstadt München hat somit die Frist für die Außerbetriebnahme älterer Einzelfeuerstätten, die nicht mehr den aktuellen gesetzlichen Anforderungen entsprechen, drastisch um bis zu sechs Jahre vorgezogen.</p> <p>Diese Münchner Regelung leistet damit einen erheblichen Beitrag zur Reduzierung der Emissionen von Feinstaub. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme zeigt sich insbesondere daran, dass der Grenzwert für Feinstaub (PM<sub>10</sub>), der bundeseinheitlich in der 39.BImSchV vorgegeben wird, im gesamten Stadtgebiet München seit dem Jahr 2012 konstant eingehalten wird.</p> <p>Dies zeigt deutlich, dass die aktuellen Regelungen der BStV ausreichend sind und es daher keine Veranlassung zu einer weiteren Anpassung gibt. Die im Schreiben der DUH genannten Grenzwerte der WHO sind dagegen rechtlich nicht relevant und daher auch nicht anwendbar.</p> <p>Die gegenüber der 1. BImSchV verschärften Fristen sind erst zum 31.12.2018 ausgelaufen und daher ist zu erwarten, dass sich erst in den kommenden Heizperioden der durch die Stilllegung oder den Ersatz der Altanlagen entstandene positive Effekt auf die Feinstaubbelastung ab-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>dass neue, marktübliche Scheitholzöfen in der Praxis erheblich höhere Emissionen aufweisen als vom Hersteller angegeben. Dies gilt selbst bei optimalem Brennstoff und ordnungsgemäßer Bedienung.</p> <p>Der Betrieb einer Scheitholzeinzelraumfeuerung sollte daher nur gestattet sein, wenn die Anlage über ein wirksames Abgasreinigungssystem verfügt, zudem mit einer Verbrennungsluftregelung ausgestattet ist und unter praxisnahen Bedingungen nachgewiesen werden kann, dass das Gesamtsystem einen vergleichbar niedrigen Schadstoffausstoß wie emissionsarme Kesselanlagen erreicht. Auf Initiative der DUH und des Deutschen Biomasseforschungszentrums (DBFZ) werden derzeit im Rahmen eines Forschungsvorhabens (UFOPLAN FKZ: 3717 37 314 0) Kriterien für die Vergabegrundlage eines neuen Blauen Engels für Kaminöfen ausgearbeitet. Diese Kriterien könnten perspektivisch als Minimalstandard für kommunale Vorgaben dienen. Das Land Berlin sieht in seinem aktuellen Entwurf zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans den geplanten Blauen Engel für Kaminöfen bereits als perspektivisches Mindestkriterium auf lokaler Ebene vor und beabsichtigt u.a. mit dieser Maßnahme bis spätestens 2030 die WHO-Richtwerte einzuhalten.</p> <p>Für bestehende und neue Pellet- und Hackschnitzelfeuerungen sowie Scheitholzvergaserkessel ist eine zusätzliche Partikelabscheidung mit einem Mindestabscheidegrad von 75 % geboten. Anlagen mit integriertem Abscheider oder Holzvergasertechnik müssen unter Praxisbedingungen Staubemissionen von weniger als 4 mg/m<sup>3</sup> aufweisen (vgl. Empfehlung zur Förderung von emissionsarmen Biomasseanlagen in: BMWi (2018), Evaluation</p>	<p>schließlich bemerkbar machen wird.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>des Marktanzreizprogramms zur Förderung von Maßnahmen zur Nutzung erneuerbarer Energien im Wärmemarkt im Förderzeitraum 2015 bis 2017, S. 50.) – Anlagen mit Holzvergasertechnik könnten dann ggf. vom verpflichtenden Einsatz eines zusätzlichen Staubabscheiders ausgenommen werden.</p>	
<p><b>4.10</b></p>	<p><b>Fazit</b>                  Der vorliegende Entwurf des Luftreinhalteplans München ist nicht geeignet, kurzfristig eine messbare Verbesserung des illegalen Zustands der Luftqualität in München zu erreichen. Er wird nicht dazu führen, dass die seit Jahren überstiegenen Grenzwerte eingehalten werden.</p> <p>Die neusten Urteile nationaler und europäischer Gerichte zeigen eindringlich, dass alle Bürgerinnen und Bürger ein Recht auf Saubere Luft haben. Diese Missachtung von nationalem und europäischem Recht sowie rechtskräftigen Gerichtsentscheidungen stellt ein Novum in der Rechtsgeschichte dar.</p> <p>Die Deutsche Umwelthilfe fordert Sie auf, den vorliegenden Plan grundsätzlich auf Basis der gültigen Rechtsprechung und unserer Anregungen zu überarbeiten und damit einer schallenden Ohrfeige des Europäischen Gerichtshofes zuvorzukommen.</p>	<p>siehe 1.2</p>