

Anlage 3:

6. Fortschreibung LRP München

Liste der gemäß Änderungsantrag von CSU und SPD und dem Diskussionsbeitrag von Frau StRin Rieke zu Maßnahme 15 überarbeiteten Maßnahmenvorschläge:

Verbesserung beim ÖPNV  
5 b Beitrag MVG

15 Autoarme Stadtquartiere

16 c Intensivierung der Mobilitätsberatung und Öffentlichkeitsarbeit

neu: 18 Verschärfung der Münchner Brennstoffverordnung (BstV)  
Emissionsminderung bei Kaminöfen – Informationskampagne des RGU mit der  
Kaminkehrerinnung Oberbayern

Maßnahme Nr. 5b	Verbesserung beim ÖPNV Beitrag MVG
<p><b>Ziel:</b> Verstärkte Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich ergänzender Mobilitätsformen zur signifikanten Verringerung der Schadstoffbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr.</p> <p><b>Beschreibung:</b> Mit neun Fahrgastrekorden in Folge verzeichnet die MVG einen Zuwachs von über 84 Millionen Fahrgästen. Um auch zukünftig ein nachhaltiges und kundenorientiertes Mobilitätsangebot zu bieten wurden in den letzten Jahren bereits eine Vielzahl von Infrastrukturmaßnahmen sowie eine damit verbundene Ausweitung des Angebotes umgesetzt. Dadurch konnte eine Steigerung auf Basis der Nutzplatzkilometer um rund 12% erreicht werden. Hinzukommt der kontinuierliche Ausbau unserer ÖPNV-Beschleunigung sowie die Neubeschaffung emissionsarmer und energieeffizienter Fahrzeuge. Auch im Hinblick auf die Reduktion des Stadt-Umland-Verkehrs werden kontinuierliche Verbesserungen umgesetzt.</p> <p>Neben der Verbesserung der existierenden Verkehrsstrukturen ist die Weiterentwicklung der MVG hin zu einem multimodalen Mobilitätsanbieter unabdingbar. Beispiele dafür sind die für 2015 geplante Einführung des Mietradsystems MVG Rads und die Planung von Mobilitätsstationen, die Mobilitätsformen ohne eigenes Auto fördern sowie die MVG App, die durch Bündelung sämtlicher Mobilitätsangebote einen erleichterten Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsformen. Ergänzend unterstützen zielgruppenspezifische Projekte wie das Neubürgerprojekt, verschiedene Schülerprojekte und das Mobilitätstraining für Senioren die Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens.</p> <p><b>I. Ausweitung der Infrastruktur</b></p> <p><b>U-Bahn-Netz</b></p> <p><u>In Planung ist:</u> Streckenverlängerung U6-Süd Klinikum Großhadern - Martinsried, Streckenlänge ca. 1,3 km. Die Gemeinde Planegg übernimmt laut Gemeinderatsbeschluss die Maßnahmenträgerschaft, der Planfeststellungsbeschluss ist erteilt. Für den Bau wird eine Projektgesellschaft unter Beteiligung des Freistaates, des Landkreises München, der Stadt München sowie der Gemeinde Planegg gegründet.</p> <p><u>Im Nahverkehrsplan enthalten ist:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• U4-Ost Arabellapark - Englschalking, Streckenlänge ca. 1,9 km. In der Fortschreibung des NVP ist eine alternative Untersuchung einer möglichen Trambahnverlängerung enthalten.</li> <li>• U5-West Laimer Platz - Pasing, Streckenlänge ca. 3,6 km.</li> </ul> <p><u>Im Regionalen Nahverkehrsplanes (RNP) - MVV-Verbundraum ist enthalten:</u> Eine zusätzliche zentrale U-Bahn-Strecke mit dem Arbeitstitel „U9“. Die weitere Untersuchung der „U9“ soll im Rahmen der anstehenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München erfolgen.</p> <p><b>Tram-Netz</b></p> <p><u>In Planung ist:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neubaustrecke Tram-Nordtangente (mit Querung des Englischen Gartens), Streckenlänge ca. 2,2 km (Realisierung nach 2012).</li> <li>• Neubaustrecke Tram-Westtangente (Romanplatz – Fürstenrieder Straße – Aidenbachstraße), Streckenlänge ca. 8,7 km.</li> <li>• Verlängerung der Tramlinie 23 über den bisher geplanten Endpunkt am Frankfurter Ring hinaus nach Norden, Streckenlänge ca. 5,7 km sowie Neubau einer tangentialen Tramlinie 24, die die beiden U-Bahnhöfe Am Hart und Kieferngarten und somit die U-Bahnlinien 2 und 6 verbindet.</li> </ul> <p><u>In Untersuchung ist:</u></p>	

- Verlängerung der Linie 19 über Pasing hinaus über Neuaubing West bis zum S-Bahn-Haltepunkt Freiham, Streckenlänge ca. 6,1 km als Grundlage für die verkehrliche Erschließung Freiham. Diese Verlängerung ist Grundlage des Bebauungsplans.

#### In Realisierung ist:

- Tram-Verlängerung nach Steinhausen, Streckenlänge ca. 2,7 km (Realisierung voraussichtlich Dezember 2015).

### **Bus-Netz**

Das bestehende Netz wird kontinuierlich optimiert bzw. erweitert. Neben einer angepassten Taktverdichtung gibt es zahlreiche Verbesserungen im Nachtnetz sowie eine bessere Anbindung ans Umland. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wurde das Angebot um 4,6% erweitert, zudem erfolgte die Einführung der ersten ExpressBuslinie X30.

Durch alle diese Maßnahmen bietet das Busnetz eine leistungsfähige und attraktive Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw. Es wird ständig den Gegebenheiten und Erfordernissen angepasst.

## **II. ÖPNV-Beschleunigung**

### **Busbeschleunigung**

#### **Für folgende Linien geplant:**

- Inbetriebnahme 2014, Linie 154, Abschnitt Nordbad – Bruno-Walter-Ring
- Inbetriebnahme 2014, Linie 54, Abschnitt Hohenzollernstraße – Prinzregentenplatz
- Inbetriebnahme 2014, Linie 153, Abschnitt Infanteriestraße Süd – Universität
- Inbetriebnahme 2014, Linie 184, Abschnitt Cosimabad – Westerlandanger
- Linie 56 mit voraussichtlicher Inbetriebnahme im Dezember 2015 und
- Linie 166 mit voraussichtlicher Inbetriebnahme im Dezember 2015.

Die Beschleunigung der Linien 56 und 166 stehen noch unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München.

Daneben werden Buslinien im Rahmen des Lichtzeichenanlagen-Austauschprogramms der Landeshauptstadt München (ca. 20 bis 30 LZA pro Jahr) punktuell beschleunigt.

### **Beschleunigung Tram**

In München sind in 10 Projekten alle Trambahnlinien beschleunigt worden. Bei Neubaustrecken ist die ÖPNV-Beschleunigung ein integrativer Bestandteil der Projektdurchführung. Gegenwärtig wird die Tram Steinhausen mit ÖPNV-Beschleunigung geplant.

## **III. Neubeschaffung von Fahrzeugen**

### **Busse**

#### Neue Technologien

Bereits seit 2008 werden Hybridbusse verschiedener Hersteller mit unterschiedlichen Antriebskonzepten und Speichermedien getestet. Die Hersteller haben die Technik in dieser Zeit zwar optimiert, nur die beiden (unterschiedlichen) Solobusse erreichen allerdings bisher die prognostizierten Kraftstoffersparnisse. Seit Ende 2013 werden ebenfalls Elektrobusse getestet. Für Hybridbusse und Elektrobusse gilt grundsätzlich: Sie sind bisher noch nicht wirtschaftlich, weil die deutlich höheren Anschaffungs- und ggf. Infrastrukturkosten noch nicht durch Ersparnisse bei den Energiekosten kompensiert werden können. Allen Hybridbussen gemein ist außerdem die schlechtere Verfügbarkeit, die unter der Verfügbarkeit von Dieselnissen liegt. Im Interesse ihrer Fahrgäste, denen angesichts weiter steigender Fahrgastzahlen für die erzielbaren Fahrgeldeinnahmen ein möglichst hohes Leistungsangebot zur Verfügung gestellt werden soll, beschaffen SWM/MVG daher bis auf weiteres für den regulären Linieneinsatz ausschließlich die wirtschaftlicheren Dieselnisse, natürlich mit dem besten verfügbaren Umweltstandard.

#### Umweltstandards

Alle MVG-Busse sind mit Keramik- oder Sintermetall-Vollfiltern ausgestattet und liegen damit bei der Partikelemission unter dem vom Gesetzgeber vorgegebenen Grenzwert bzw. unter der Nachweisgrenze. Jeder Bus besitzt die grüne Umweltplakette. Ab 2014 in Dienst gestellte

Busse halten hinsichtlich ihrer Antriebs- und Abgasnachbehandlungstechnik bereits den Euro VI Grenzwert ein und sind mit einem komplexen Abgasnachbehandlungssystem (DeNox-Kat, Partikelvollfilter, Abgasrückführung etc.) ausgestattet.

### Buszüge

Um Kapazitätsengpässe durch die stetigen Fahrgastzuwächse zu vermeiden wird das Leistungsangebot kontinuierlich durch mehr Fahrten und größere Fahrzeuge ausgeweitet. Damit stieg u.a. der Anteil der 18 Meter langen Gelenkbusse an der Gesamtflotte der SWM/MVG stark an. Zu den Hauptverkehrszeiten mit Berufs- und Schülerverkehr reicht der Einsatz von Gelenkbussen auf immer mehr Buslinien dennoch nicht mehr aus. Um die steigenden Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen, wurden Busse mit Anhängern, sogenannte Buszüge beschafft. Die Lieferung und Inbetriebnahme der ersten Fahrzeugserie mit 10 Buszügen erfolgte 2013. Die rund 23 Meter langen Gespanne bestehen aus einem 12 Meter-Solobus als Zugfahrzeug und einem Personenanhänger mit rund 11 Meter Länge. Buszüge bieten eine gute Möglichkeit, das Platzangebot durch An- und Abkuppeln des Anhängers ohne großen Aufwand flexibel und bedarfsgerecht auf die Nachfragesituation auszurichten. Mit Anhänger bietet das Gespann rund 130 Fahrgästen Platz. Es hat damit ca. 30 % mehr Kapazität als ein herkömmlicher Gelenkbus (ca. 100 Plätze), aber immer noch deutlich weniger als ein moderner Tramzug (220 Plätze). Der Buszug kann geometrisch überall dort fahren, wo Standardbusse im Einsatz sind. Ökologische Vorteile ergeben sich durch einen verringerten Kraftstoffverbrauch und verringerte Schadstoffemissionen, als Ergebnis eines Anhängereinsatzes nur zu den Zeiten mit entsprechend hoher Fahrgastnachfrage. Seit Oktober 2013 werden täglich bis zu zehn Buszüge eingesetzt. Die Gespanne helfen vor allem dabei, Nachfragespitzen im Berufs- und Schülerverkehr abzudecken, und zwar auf den MetroBus-Linien 53 und 60 sowie auf den StadtBus-Linien 140, 141 und 170. Eine zweite Fahrzeugserie mit 12 Fahrzeugen wird ab 2014 auf den oben genannten Linien sowie den Buslinien 51, 151 und 160 eingesetzt werden und das Angebot dort weiter ergänzen. In den nachfolgenden Jahren können sukzessive weitere Linien folgen.

### **Tram**

Die neuen Tramzüge vom Siemens-Typ Avenio bestehen aus jeweils vier Wagenteilen und bietet 216 Fahrgästen Platz. Die Bahnen speisen, wie bereits ihre Vorgänger und die U-Bahnen vom Typ B und C, beim Bremsen einen Teil der Energie zurück ins Netz. Überschüssige Energie verpufft daher nicht als Wärme, sondern kann von anderen Zügen genutzt werden. Laut Hersteller ist die Konstruktion besonders wartungsfreundlich, 90 Prozent des Fahrzeugs sind recyclingfähig. Mittelfristig (vsl. ab 2018) sollen längere Fahrzeuge auf den Linien 20 und 21 zum Einsatz kommen. Diese Züge haben eine Kapazität von bis zu 270 Personen. Im Gegenzug sollen die heute auf diesen Linien eingesetzten Fahrzeuge vom Typ R3 auf den Linien 16 und 17 eingesetzt werden, um die Kapazität dort ebenfalls zu erhöhen und dem steigenden Fahrgastaufkommen Rechnung zu tragen.

### **U-Bahn**

Der neue Zugtyp C2 ist eine Weiterentwicklung des C1, der seit 2002 erfolgreich im Münchner U-Bahnnetz unterwegs ist. Er besteht aus sechs Teilen und bietet 940 Fahrgästen Platz. Bis 2015 sollen 126 neue U-Bahnwagen beschafft werden. Sieben Züge sind erforderlich, um Taktverdichtungen zu realisieren, 14 ersetzen Altwagen vom Typ A, die seit über 40 Jahren in Dienst sind. Die neuen Züge sind laut Herstellerangabe instandhaltungsarm, so dass weniger Wartungsintervalle notwendig sind und sich eine noch bessere Verfügbarkeit ergibt. Verbesserte Diagnosemöglichkeiten unterstützen eine rasche Störungsbehebung. Dank Rückspeisung von gut 50 Prozent Bremsenergie ist der neue Zug besonders energieeffizient. Bemerkenswert ist außerdem, dass der C2 in Aluminium-Leichtbauweise zu mehr als 95 Prozent recycelbar ist.

### **IV. Stadt-Umland-Verkehr**

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird das Zugangebot der U-Bahn nach Garching erheblich erweitert. So verkehrt die U6 künftig von Montag bis Freitag statt bisher nur im Berufsverkehr neu von ca. 6 Uhr bis 19 Uhr durchgängig alle 10 Minuten. Auch das Busnetz wird verbessert: eine neue Buslinie 189 ermöglicht eine neue Verbindung aus dem Stadtgebiet in das Gewerbegebiet Unterföhring, die Linie 199 verbindet Unterbiberg,

das Campeon sowie die Bundeswehr-Universität mit dem Stadtgebiet. Im Landkreis München werden mit dem neuen Nahverkehrsplan neue tangentielle Buslinien geschaffen und das Angebot auf vielen bestehenden Linien erweitert, wodurch das Angebot des ÖV im stadtnahen Bereich deutlich aufgewertet wird.

## **V. Multimodale Mobilitätsangebote**

### **Plattform für vernetzte Mobilität: MVG multimobil**

Der neue Internetservice „MVG multimobil“ vernetzt CarSharing und ÖPNV auf einen Klick: die aktuellen Standorte von Fahrzeugen der größten Münchner CarSharing-Anbieter und alle ÖPNV-Haltestellen mit Live-Abfahrtszeiten für Bus und Bahn. Bei MVG multimobil handelt sich um eine browserbasierte WebApp, die unabhängig von bestimmten Betriebssystemen und Browsern auf allen gängigen Smartphones oder Tablets und im Internet funktioniert. Hierüber ist es bereits jetzt möglich sich ein Auto des Anbieters DriveNow direkt aus der Anwendung heraus für 15 Minuten zu reservieren. In dieser Kombination ist der neue MVG-Service bisher einzigartig und bietet damit ein erstes intermodales Element. Der Ausbau der Plattform ist in kontinuierlicher Weiterentwicklung.

#### MVG CarSharing

Jedes CarSharing-Fahrzeug ersetzt laut Bundesverband CarSharing e.V. mindestens vier Privatwagen und reduziert so den innerstädtischen Verkehr und Parkdruck. Deshalb kooperiert die MVG dazu ab sofort mit den CarSharing-Anbietern DriveNow, CiteeCar, STATTAUTO und Car2go. Abo-Kunden der MVG, die sich über MVG multimobil bei einem CarSharing-Anbieter registrieren, können Sonderkonditionen nutzen.

#### MVG Rad

Die MVG wird im Frühjahr 2015 ihr Mobilitätsangebot um die Einführung des Mietradsystems „MVG Rad“ ergänzen. Mit 1200 Rädern an 125 Stationen und einer engen Verknüpfung mit dem ÖPNV steht Bürgern und Besuchern der Landeshauptstadt München damit künftig ein Angebot zur Verfügung, das insbesondere räumliche und zeitliche Angebotslücken im ÖV schließt und die Nutzer so im Wechsel zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten unterstützt. Zum Start des Mietradsystems ist die Integration der Echtzeit-Standorte der Räder sowie deren Buchung in MVG multimobil geplant.

### **Mobilitätsstationen**

Zur ganzheitlichen Bereitstellung von Mobilitätsangeboten, die den Verzicht auf das eigene Kfz möglich machen, sollen ausgewählte U- und Trambahn-Haltestellen zu Mobilitätsstationen ausgebaut werden. Hierfür werden zur optimalen Verknüpfung der Mobilitätsformen aber auch zur alleinigen Nutzung in räumlicher Nähe zur Haltestelle MVG Rad Stationen und ausgewiesene CarSharing-Stellplätze sowie ggf. weitere Mobilitätsangebote wie Taxi etc. bereit gestellt und die Haltestellen so zu Mobilitätsstationen ausgebaut. Die Bereitstellung von Ladesäulen für E-CarSharing ermöglicht zudem den Ausbau von E-Mobilitätsangeboten. Darüber hinaus sollen im Zuge von Stadtentwicklungen ganzheitliche Mobilitätskonzepte entstehen, die die spezifischen quartiersbezogenen Bedürfnisse der Bewohner und Beschäftigten berücksichtigt und ortsangepasste vernetzbare Angebote bereithält. In Kooperationen mit Wohnungsbauunternehmen und/oder Arbeitgebern sollen z.B. wohnort- bzw. arbeitsplatznahe Mobilitätsstationen in Kombination mit ÖV Angeboten bereitgestellt werden.

## **VI. Mobilitätsberatung, -bildung und -training**

### **Münchner Neubürgerberatung**

Die Mobilitätsberatung für Neubürger ist ein Angebot der MVG und des Kreisverwaltungsreferats. Es ist Teil des städtischen Mobilitätsmanagements und der dafür geschaffenen Dachmarke »München – Gscheid mobil«. Neubürger erhalten dabei einen kostenlosen Informationsordner zum Thema Mobilität und Verkehr in München direkt nach Hause geschickt. Zusätzlich werden individuelle Informationsmedien und Beratungen angeboten. Die Projektkennzahlen und Evaluationsergebnisse des Pilotprojekts im Jahr 2005 waren ein voller Erfolg. 5.000 Neubürger, die das Informationsangebot nutzten, legten anschließend deutlich mehr Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln (+ 7,6 Prozent) und weniger Fahrten mit dem Pkw (- 3,3 Prozent) zurück. Aufgrund der positiven Ergebnisse aus der Evaluation des Pilotprojekts wurde das Beratungsangebot dauerhaft etabliert. Die erneuten

Befragungen in den Jahren 2010 und 2011 bestätigten die Weiterführung des Projekts.

### **Mobilitätsbildung in der Schule**

Seit über zehn Jahren bietet die MVG Schulprojekte zur Mobilitätsbildung an. In verschiedenen Projekten wurden bisher mehr als 25.500 Münchner Kinder zum sicheren und rücksichtsvollen Verhalten im Straßenverkehr geschult. Das MVG Schulprojekt »Mobi-Race« fördert seit 2005 in Kooperation mit Green City e.V. den Erwerb von Mobilitätskompetenz und die eigenständige Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Den Viert- und Fünftklässlern wird spielerisch vermittelt, wie sie sich im städtischen Raum orientieren und selbstständig sowie sicher fortbewegen können. Gleichzeitig unterstützt die kritische Auseinandersetzung mit Umwelt- und Klimaschutz eine intelligente Verkehrsmittelwahl. Im Rahmen einer Stadtrallye setzen die Kinder das Gelernte in die Praxis um. Das MVG Schulprojekt Bus sowie das Schulprojekt U-Bahn vermittelt Münchner Kindergartenkindern und Schülern das Thema Sicherheit und Verhalten im ÖPNV.

### **Mobilitätstraining für Senioren**

Etwa 30 Prozent der Fahrgäste in München sind älter als 60 Jahre – Tendenz steigend. Die Möglichkeit zur Nutzung des ÖPNVs sichert vielen Seniorinnen und Senioren die Grundlage der Mobilität – gerade wenn neben dem PKW auch das Fahrradfahren oder Zufußgehen für längere Strecken nicht mehr in Frage kommt. Erstmals wurde 2010 ein Mobilitätstraining für Senioren als Beitrag der MVG im Rahmen eines EU-geförderten Projekts durchgeführt. Um Vorbehalte abzubauen und einen sicheren Umgang mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu üben, bietet die MVG seitdem in Zusammenarbeit mit Green City e.V. kostenlos aktive Fahrgasttrainings für ältere Menschen an. Die Termine werden in Absprache mit den Alten- und Servicezentren Münchens organisiert und in kleinen Gruppen durchgeführt. So kann individuell auf die Teilnehmer eingegangen und eine optimale Betreuung garantiert werden. Die sehr positiven Rückmeldungen der durchschnittlich 78 Jahre alten Teilnehmer sprechen für den Erfolg des Angebots.

**Realisierung - Zeitplan:** Siehe oben

**Veranlassende Behörde:** Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG); KVR

**Kontrolle:** Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)

**Minderungspotenzial:** Durch Ausbau und Verbesserungsmaßnahmen beim ÖPNV werden Anreize geschaffen, die Bürger zum Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV zu motivieren. Dadurch werden die Emissionen des MIV verringert und die Immissionsbelastung verbessert. Unterstützend wirkt dabei die Umrüstung von Verkehrsmitteln auf möglichst emissionsarme Antriebstechnologien.

<b>Maßnahme Nr. 15</b>	<b>Autoarme Stadtquartiere</b>
<p><b>Ziel:</b></p> <p>Ziel der autoarmen Stadtquartiere ist es, durch vielseitige Mobilitätsangebote, kurze Wege sowie eine wohnortnahe fußläufige Nahversorgung möglichst viele Wege auf flächen- und ressourcenschonende Verkehrsmittel zu verlagern und damit die Anzahl der notwendigen Fahrten im motorisierten Verkehr zu reduzieren. Fahrten im motorisierten Individualverkehr werden dadurch von Beginn an vermieden. Die im Stadtquartier vorhandenen Angebote sollen dabei den Besitz eines Privat-PKW weitestgehend überflüssig machen.</p> <p>Ein weiteres Ziel ist die Verringerung des Stellplatzschlüssels im Wohnungsbau durch ein der jeweiligen örtlichen Situation angepasstes, geeignetes Mobilitätskonzept. Die Wirksamkeit derartiger Mobilitätskonzepte soll in sogenannten Modellquartieren nachhaltige Mobilität untersucht und optimiert werden.</p> <p><b>Beschreibung:</b></p> <p>Im INZELL-Plenum X (Juni 2013) präsentierte BMW die aus der „Vision 2050. Region München“ abgeleitete Idee eines „Modellquartiers nachhaltige Mobilität“. Dazu wurden verschiedene mögliche Inhalte und Orte diskutiert und im Plenum vorgestellt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde mit der Leitung der Konzeptentwicklung „Modellquartier“ beauftragt.</p> <p>Dabei sollen für ausgewählte Modellquartiere passende Mobilitätskonzepte entwickelt werden, die den wechselnden Anforderungen der Bewohner und der Besucher Rechnung tragen soll. Ziel ist dabei, durch vielseitige Angebote den Besitz eines Privat-PKW weitestgehend überflüssig zu machen und möglichst viele Wege auf den Umweltverbund zu verlagern. Die Modellquartiere bieten die Möglichkeit, wirksame Konzepte zu entwickeln und hinsichtlich ihrer Ziele zu untersuchen sowie auf weitere Gebiete übertragbare Erkenntnisse abzuleiten.</p> <p>Herausforderungen zur Entwicklung der Modellquartiere sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ein anhaltendes Wachstum der Stadt München sowie des Umlands</li> <li>• die Flächenknappheit im Stadtgebiet</li> <li>• die daraus resultierenden hohen Flächenkonkurrenzen auch im Verkehrsraum → Verteilung des knappen Raums</li> <li>• mangelnde Aufenthaltsqualitäten</li> <li>• Emissionsproblematik</li> <li>• Luftreinhalteplan → Überschreitung Grenzwerte Luftschadstoffe</li> <li>• Lärmaktionsplan – Lärmentwicklung</li> </ul> <p>Mit den Modellquartieren werden folgende Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung des motorisierten (Gesamt-)Verkehrsaufkommens im Personenindividual- und im Wirtschaftsverkehr</li> <li>• Förderung des Modal-Shift zu flächen- und ressourcenschonenden Mobilitätsformen</li> <li>• Verringerung des Parkraumbedarfs und damit Gewinn von Flächen für anderweitige Nutzungen</li> <li>• Verringerung des Stellplatzschlüssels im Wohnungsbau</li> <li>• Etablierung einer aktiven Partizipation der Bewohnerinnen und Bewohner im gesamten Prozess, um Akzeptanz zu schaffen und zu erhalten</li> </ul> <p>Im Münchner Norden wird aktuell das Gebiet Domagkpark als Modellquartier für ein autoarmes Stadtquartier gestaltet. Das Mobilitätskonzept sieht vor, dass es vor Ort ein ausgeprägtes Sortiment an Carsharing-Fahrzeugen, Leihrädern aller Art und Fahrradzubehör geben soll, das um weitere Angebote wie Gruppentickets ÖPNV, Mitfahrgelegenheiten, privates CarSharing etc. ergänzt wird.</p>	

Ein Teil der Tiefgaragen wird in ein flexibles Parkraummanagement einbezogen. Gestützt auf eine Mobilitätsstation und eine virtuelle Plattform ist es den Bewohnern möglich, den jeweils passenden Weg und das individuell günstigste Verkehrsmittel zum gewählten Ziel zu finden. Ein Großteil davon kann vor Ort gebucht und genutzt werden.

Weitere mögliche Modellquartiere im Münchner Norden stellen die Entwicklung der Bayernkaserne, die Erweiterung des FIZ der BMW AG (FIZ Future) sowie im Umland Bereiche in Unterschleißheim/Oberschleißheim sowie in Garching dar.

**Realisierung - Zeitplan:**

Modellquartier Domagkpark

**Veranlassende Behörde:**

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

**Kontrolle:**

Stadtrat München

**Minderungspotenzial:**

Wird über Fördermittel im Beschluss IHFEM evaluiert. Derzeit nicht quantifizierbar.



<b>Maßnahme Nr. 16 a-c</b>	<b>Intensivierung der Mobilitätsberatung und Öffentlichkeitsarbeit</b>
<p>Ziel: Vermeidung und Verlagerung von KFZ-Verkehr in Stadt und Region</p> <p>Beschreibung:</p> <p>Durch Maßnahmen der Information, Beratung, Bildung und Erziehung sowie Motivation kann der private und geschäftliche Ziel- und Quellverkehr in einem Gebiet nach einer Faustformel um etwa 5% reduziert werden, in Einzelfällen kann die Reduktion noch höher ausfallen. Die LH München unterhält mit Partnern, wie der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG, seit 2006 das Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement unter dem Namen „München – Gscheid Mobil“ sowie seit 2010 die Fahrradkampagne „Radlhauptstadt München“. Nach verschiedenen Methoden werden Zielgruppen wie Neubürger, Kinder und Jugendliche, Senioren, Migranten und Unternehmen sowie manchmal auch nicht zielgruppen- sondern themenspezifisch alle Bewohnerinnen und Bewohner angesprochen. Die Wirkung ist wissenschaftlich belegt und die Programme sind vielfach ausgezeichnet worden. Allerdings sind sie zeitlich, räumlich und vom Umfang her bislang sehr begrenzt.</p> <p>16a: Als Vorschlag einer relativ einfachen, sicher wirksamen und politisch gut vermittelbaren (weil nicht restriktiven) und auch relativ kostengünstigen (weil nicht technikbasierten) Maßnahme, wird das Programm „München – Gscheid Mobil“ flächendeckend auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet, so dass jedes Mitglied der Stadtgesellschaft regelmäßig in angemessener Form angesprochen werden kann. Wie bereits im Rahmen eines wieder eingestellten Bundesförderprogramms („effizient mobil“) 2011 schon einmal begonnen, kann diese Maßnahme relativ einfach auch auf die Region ausgeweitet werden, da ein entsprechendes Netzwerk zum regionalen Mobilitätsmanagement unter dem Dach der europäischen Metropolregion München reaktiviert werden könnte.</p> <p>16b: Zudem wird vorgeschlagen, die bislang auf den Zeitraum von 2010 bis 2014 befristete Kampagne zur Förderung des Radverkehrs „Radlhauptstadt München“ in eine dauerhaft wirksame Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs mit den erfolgreichen Elementen der letzten Jahre weiter zu führen und weiter zu entwickeln.</p> <p>16c: Zur kurzfristigen Intervention im Falle einer drohenden Überschreitung der Stickoxidgrenzwerte („NOx-Alarm“) wird vorgeschlagen, ein Konzept zur Vorwarnung der städtischen, v.a. aber regionalen Öffentlichkeit zu entwickeln, das zum einen (analog der Warnungen bei zu hohen Ozonwerten) die Bevölkerung dazu anhält nicht unbedingt nötige KFZ-Fahrten zu unterlassen oder zu verschieben. Vor allem aber soll auch über Alternativen informiert werden, wie z.B. zusätzliche Angebote im Öffentlichen Verkehr, Mitfahrgelegenheiten oder Möglichkeiten des Radverkehrs. Es wird angenommen, dass gemäß der Regel, dass angekündigte Katastrophen nicht eintreffen, allein durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit eine messbare Entlastung der Verkehrsmenge und der Emissionen erreicht werden kann.</p> <p>Für alle drei Handlungsfelder der Maßnahme 16 ist festzuhalten, dass ein hochqualitatives Angebot im Umweltverbund die Grundlage für den Erfolg bildet.</p>	
Realisierung – Zeitplan: Stadtratsbeschluss	
Veranlassende Behörde Kreisverwaltungsreferat, in Abstimmung mit regionalen und übergeordneten Behörden	

<b>Maßnahme Nr. 18</b>	<b>Weitere Verschärfung der Münchner Brennstoff-Verordnung (BStV) Emissionsminderung bei Kaminöfen – Informationskampagne des RGU mit der Kaminkehrerinnung Oberbayern</b>
----------------------------	--

**Ziel:**

In München sollen die Luftschadstoffbelastungen durch eine weitere Verschärfung der lokalen Brennstoffverordnung (BStV) vom 30.10.1999 reduziert und damit die schnellstmögliche Einhaltung der EU-Luftqualitätsvorgaben unterstützt werden.

**Beschreibung:**

In der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München hat sich der Stadtrat u.a. dazu verpflichtet, in München die Luftschadstoffbelastung durch eine weiteren Verschärfung der lokalen Brennstoffverordnung zu reduzieren. Mit der letzten Änderung der Brennstoffverordnung vom 09.09.2011 wurden verschärfte Vorgaben für Neuanlagen gestellt. Seitdem wurden in München ca. 2000 neue feststoffbefeuerte Einzelraumfeuerungsanlagen zugelassen, die im Durchschnitt nur mehr die halben der bundesweit nach der 1. BImSchV noch bis zum 31.12.2014 zulässigen Feinstaubemissionen aufweisen bzw. diese sogar noch weiter unterschreiten. Mit der weiteren Verschärfung werden auch Regelungen für Altanlagen in die BStV aufgenommen.

Regelungen der verschärften Brennstoffverordnung

a) Altanlagen – Regelung BStV

Im Wege einer Verschärfung der BStV wird zum 01.01.2015 die für die Außerbetriebnahme bzw. Nachrüstung der Altanlagen bundesweit bis zum 31.12.2024 geltende Übergangsfrist der 1. BImSchV für die im Stadtgebiet betriebenen Altanlagen einheitlich auf den 31.12.2018 festgelegt und ein Weiterbetrieb ab dem 01.01.2019 nur dann zuzulassen, wenn der Grenzwert für Staub von 0,04 g/m<sup>3</sup> und für CO von 1,25 g/m<sup>3</sup> (= Anlage 4 Ziff. 1, Stufe 2 der 1. BImSchV für Neuanlagen) nicht überschritten wird.

Altanlagen, für welche die Einhaltung der Grenzwerte der 1. BImSchV gemäß § 26 Abs. 1 (Staub 0,15 g/m<sup>3</sup> und CO 4 g/m<sup>3</sup>) bis 31.12.2013 nicht nachgewiesen werden konnte, sind auf Basis des Baujahrs auf dem Typschild wie folgt außer Betrieb zu nehmen (§ 26 Abs. 2 der 1. BImSchV):

Datum auf dem Typschild	Zeitpunkt der Nachrüstung oder Außerbetriebnahme
1. Bis einschließlich 31.12.1974 oder Datum nicht mehr feststellbar	31.12.2014
2. 01.01.1975 bis 31.12.1984	31.12.2017
3. 01.01.1985 bis 31.12.1994	31.12.2020
4. 01.01.1995 bis einschließlich 21.03.2010 (Inkrafttreten der 1. BImSchV)	31.12.2024

Diese Übergangsfrist wird durch die vorgesehene Verschärfung der BStV grundsätzlich für Anlagen nach Ziff. 3 und 4 der Tabelle auf den 31.12.2018 verkürzt. Im Regelfall wird damit in München die Frist für die Außerbetriebnahme dieser Anlagen im Verhältnis zur 1. BImSchV um 6 Jahre verkürzt.

b) Neuanlagen

Für neuerrichtete Anlagen ab 2015 ist derzeit noch keine Verschärfung der Grenzwerte über die 1. BImSchV (= Anlage 4 Ziff. 1, Stufe 2 der 1. BImSchV für Neuanlagen) hinaus geplant, da die notwendige Technologie noch nicht technisch ausgereift ist. Das Anzeigeverfahren für

Neuanlagen wird beibehalten.

#### Förderprogramm

Diese Maßnahme wird begleitet von einem Förderprogramm mit dem ein kommunales monetäres Anreizsystem („Sprinterbonus“) geschaffen werden soll. Je früher ein Ersatz alter durch neue Öfen erfolgt, umso höher und nachhaltiger ist der Effekt für die Luftqualität in München. Ferner soll dadurch eine bessere Akzeptanz der Maßnahme bei den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern erreicht sowie Aufmerksamkeit auf die Thematik gelenkt werden.

Die Fördermitteln betragen insgesamt 500.000 € begrenzt auf das Jahr 2015. Gefördert werden 30 % der förderfähigen Gesamtkosten, max. 300.- € beim Austausch der Einzelraumfeuerungsanlagen „Alt gegen Neu“. Wenn die Summe verbraucht ist, ist das Förderprogramm beendet.

#### Informationskampagne

Ergänzend dazu führt das RGU in Zusammenarbeit mit der Kaminkehrer-Innung Oberbayern im Jahr 2015 eine Informationskampagne durch mit folgenden Inhalten durch:

- Information über das Inkrafttreten und die Inhalte einer verschärften BstV
- Information zum richtigen und emissionsarmen Anzünden von Kamin- und Kachelöfen sowie sauberen Heizen mit Holz (inkl. Information über die Verwendung von Brennstoffen und deren Lagerung)
- Information über das Förderprogramm 2015 für den Ersatz alter Einzelraumfeuerungsanlagen „alt gegen neu“

#### **Realisierung - Zeitplan:**

- Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.02.2014 wurden die Eckdaten für den Maßnahmenbeschluss zur zukünftigen Verschärfung der Münchener Brennstoffverordnung festgelegt.
- Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 22.10.2014 wurde die Münchener Brennstoffverordnung durch Einbeziehung der Altanlagen verschärft und ein Förderprogramm für den Ersatz alter Öfen „alt gegen neu“ sowie eine Informationskampagne festgelegt.
- Umsetzung ab 2015

#### **Veranlassende Behörde:**

Referat für Gesundheit und Umwelt / UW-24

#### **Kontrolle:**

Referat für Gesundheit und Umwelt / UW-24

#### **Minderungspotenzial:**

In der Heizperiode (Oktober bis April) dürfte bei Feststofffeuerungsanlagen der saisonale Feinstaubanteil an der lokalen PM<sub>10</sub>-Immissionsbelastung einen nicht unerheblichen Anteil an der städtischen Hintergrundbelastung haben (ca. 20 % nach einer Feinstaubuntersuchung des LfU für das Gebiet der Stadt Augsburg, 2008). Mit einer Entsorgung bzw. Nachrüstung der Altanlagen ist ein hohes Potential der Schadstoffminimierung verbunden. Moderne umweltfreundliche Holzfeuerungsanlagen verursachen ganz erheblich geringere PM<sub>10</sub>-Emissionen als Holz- oder Kohlefeuerungen mit veralteter Technik. Maßnahmen bei den Altanlagen können zusammen mit den Vorgaben bei Neuanlagen ein effektives Mittel zur Senkung der Luftschadstoffbelastung darstellen.