

Datum: 29.09.2016  
 Telefon: 0 233-24463  
 Telefax: 0 233-989 24463

**Referat für Stadtplanung  
 und Bauordnung**

PLAN-HA1-31-3

plan.ha1-31@muenchen.de

**Luftreinhalteplan München  
 Entscheidung VG München  
 Weiteres Vorgehen  
 Befassung des Stadtrates**

Rln	S	GS	GVO	UW	SFM	E	
VR	Az:					EA	VA
BdR	Referat für Gesundheit und Umwelt Bayarstr. 28a - Postleinfußstele						Rep
PÖA	09. Okt. 2016						zwV
RDA							Sign
Vermerke:							
Kopie an:							
Termin:							

**An das Referat für Gesundheit und Umwelt**

*el. von S-SB I 0110*

Zum Schreiben des Referates für Gesundheit und Umwelt vom 14.09.2016 (übermittelt mit Mail vom 16.09.2016) zum weiteren Vorgehen zum Luftreinhalteplan München nach den Entscheidungen des Verwaltungsgerichts wird wie folgt Stellung genommen:

Die Thematik wurde in einem Abstimmungsgespräch auf fachlicher Ebene am 27.09.2016 im Kreisverwaltungsreferat und in einem Abstimmungsgespräch auf Leitungsebene am 29.09.2016 im Referat für Gesundheit und Umwelt besprochen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde in beiden Gesprächen durch Herrn Georg Dunkel vertreten. Auf die gemeinsam erzielten Ergebnisse der Abstimmungen wird verwiesen (siehe Protokoll des Kreisverwaltungsreferates und des Referates für Gesundheit und Umwelt).

Grundsätzlich wird zu den vorgeschlagenen Handlungsoptionen folgendes ausgeführt:

**Künftige Verkehrsentwicklungsplanung**

Die Anforderungen an die Luftqualität im Ballungsraum München beeinflussen angesichts der Gerichtsverfahren und -urteile wegen Überschreitung der Luftqualitätswerte in immer stärkerem Maße den Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung. Die Rahmenbedingungen für eine stadt- und umweltgerechte Verkehrsbewältigung und Mobilität sind künftig vor allem daran auszurichten, wie vor dem Hintergrund der Zuwachsraten bei der Einwohner- aber auch bei der Arbeitsplatzentwicklung den Ansprüchen der Bevölkerung auf Einhaltung der Grenzwerte Rechnung getragen werden kann. Die Diskussion und die Planung zum neuen Verkehrsentwicklungsplan 2030+ werden daher den Fokus verstärkt auf den Umwelt- und Klimaschutz richten und dafür geeignete Maßnahmenpakete aufnehmen. Neben der sozialen und ökonomischen Verkehrsabwicklung wird somit die ökologische Verkehrsbewältigung eine immer größere Rolle spielen und mittel- bis langfristig eine nachhaltige Veränderung im Verkehrsgeschehen der Stadt München bewirken.

Im Rahmen dieses Veränderungsprozesses ist ein starker und funktionierender öffentlicher Nahverkehr die Grundvoraussetzung für die Erschließung der Region München. Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs im Verbund mit der Förderung des Rad- und Fußverkehrs ist der wichtigste Baustein für eine künftige umweltverträgliche und qualitätsvolle Verkehrsentwicklung. Dabei reicht es nicht aus, das bestehende ÖV-Verkehrssystem zu verbessern. Vielmehr sind infrastrukturelle Verkehrsmaßnahmen umzusetzen, damit Kapazitätsengpässe heute und Überlastungen künftig vermieden werden. Ein öffentlicher Nahverkehr wird ohne größere Infrastrukturmaßnahmen die Anforderungen an die Umweltqualität nicht erfüllen können.

### **Einzelne Handlungsoptionen**

Für die im Einzelnen angesprochenen restriktiven Handlungsoptionen gilt, dass abgesehen von der rechtlichen Bewertung jede Maßnahme hinsichtlich ihrer Ausgestaltung, ihren Wirkungen und ihren Umsetzungsmöglichkeiten qualifiziert geprüft werden muss. Kurzfristig durchgeführte Wirkungsanalysen werden als nicht zielführend und zeitlich nicht realistisch betrachtet. Es empfiehlt sich in jedem Fall, die derzeit laufenden Gutachten und Potenzialanalysen abzuwarten, auf deren Basis wirkungsvolle Maßnahmen entwickelt werden können.

Bei der Maßnahmendiskussion/-bewertung ist die Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft ein wichtiges Ziel. Ein fließender Wirtschaftsverkehr ist Voraussetzung für das Funktionieren des Wirtschaftsstandortes München. Die Verkehrsbedingungen für den Wirtschaftsverkehr sind so zu gestalten, dass er möglichst ungehindert, effizient und stadtverträglich abgewickelt werden kann.

Evtl. mögliche Fahrverbote sollten insbesondere so gestaltet sein, dass sie dazu beitragen, die Verkehrsmittel im öffentlichen Verkehr größtmöglich zu stärken im Sinne eines leistungsstarken Alternativangebots. Sämtliche Verkehrssysteme von MVV/MVG sind von Fahrrestriktionen auszunehmen.

Darüber hinaus sind bei der Bewertung der einzelnen Maßnahmen insbesondere die sozialen Auswirkungen (bezahlbare Mobilität für alle), die Auswirkungen hinsichtlich einer Reduzierung des Fahrzeugbestandes (evtl. mehr Zulassungen bei Fahrverbot kennzeichenbasiert) als auch die Auswirkungen im Hinblick auf Verkehrsverlagerungen (räumlich, zeitlich, modal) und Auswirkungen in der Änderung der Zielwahl zu prüfen. Diese Bewertungen bedürfen einer genaueren Analyse.

Schließlich ist darauf zu achten, dass sich Einzelmaßnahmen sinnvoll in das vorhandene Gesamtkonzept an verkehrlichen Maßnahmen integrieren lassen und einen spürbaren Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten.

### **Vorschlag Autogipfel**

Der Vorschlag, einen „Autogipfel“ beim Oberbürgermeister unter Teilnahme von Vertreterinnen und Vertretern der Verursacher, der Bundespolitik, Vertretern ebenfalls betroffener Kommunen, Mobilitätsverbänden, betroffenen städtischen Referaten und ggf. weiteren Akteuren einzurichten, wird grundsätzlich begrüßt. Allerdings sollten die Zielrichtung und die Aufgabenstellung eines derartigen Gipfels klar definiert sein. Der Gipfel sollte unter Beteiligung der Automobilindustrie stattfinden und das Thema „Mobilität“ umfassend unter dem Aspekt eines größtmöglichen Schutzes der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger diskutieren.

Es wird gebeten, den Entwurf des Beschlusses für den Umweltausschuss am 08.11.2016 dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Mitzeichnung vorzulegen.