

**Luftreinhalteplan München
Entscheidungen Bayerisches Verwaltungsgericht München;
Sachstand und weiteres Vorgehen**

Eine Citymaut für München

Antrag Nr. 14-20 / A 02446 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN – rosa Liste vom 09.09.2016

Appell an die Verkehrsministerkonferenz zur Rettung der Blauen Plakette

Anträge Nr. 14-20 / A 02447 und Nr. 14-20 / A 02504 der Stadtratsfraktion
DIE GRÜNEN – rosa Liste vom 09.09.2016 und vom 27.09.2016



**Urbane Logistik und Güterversorgung sicherstellen – Luftreinhaltung ohne wirtschaftli-
chen Ruin der Münchner Unternehmen**

Antrag Nr. 14-20 / A 02427 der Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte - BAYERNPARTEI / FREIE
WÄHLER vom 01.09.2016

9 Anlagen

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates
vom 15.11.2016
Öffentliche



Inhaltsverzeichnis



Seite

I. Vortrag der Referentin	2
1. Anlass	2
2. Grundlagen	3
3. Entscheidungen Bayerisches Verwaltungsgericht München	6
4. Entscheidung des Verwaltungsgerichts Düsseldorf zur Parallelproblematik in Düsseldorf	9
5. Weiteres Vorgehen	10
6. Verursacher der Immissionsbelastung	11
7. Handlungsoptionen zur Einhaltung der Grenzwerte unter Berücksichtigung der Entscheidungen des Verwaltungs- gericht München	11
7.1. Rechtliche Grundlagen	12

7.2.	Verschärfung der Umweltzone („Blaue“ Plakette)	14
7.3.	Differenzierte Aussperrung des Diesel-Verkehrs auf Basis Straßenverkehrsordnung	16
7.4.	Fahrverbot für Dieselfahrzeuge (Umweltzone ohne Zusatzschild „frei für ..“)	16
7.5.	Fahrverbot für Dieselfahrzeuge auf Basis der StVO mit Einfahrtsverbotszeichen „Gilt für Diesel“	18
7.6.	Fahrverbot kennzeichenbasiert	19
7.7.	Fahrverbot nach Besetzungsgrad	19
7.8.	Sperrung einzelne Fahrspuren	20
7.9.	Citymaut	20
7.10.	Zuflussdosierung	21
7.11.	Ergänzende Ausführungen	22
7.12.	Bewertung	25
8.	Handlungsvorschläge	26
8.1.	Entwicklung eines integrierten Gesamtkonzepts	26
8.2.	Austausch des städtischen Fuhrparks	27
8.3.	Austausch des Fuhrparks der MVG	31
8.4.	Maßnahmen zur Verbesserung der Automobiltechnik	32
8.5.	Münchner Unternehmen für einen sauberen Wirtschaftsverkehr	32
9.	Zusammenfassung	33
II.	Antrag der Referentin	34
III.	Beschluss	36

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

In München können nicht alle Grenzwerte der Luftreinhaltepläne eingehalten werden. Vor diesem Hintergrund hat das Verwaltungsgericht München mit Entscheidung vom 21.06.2016 einschneidendere Maßnahmen innerhalb eines Jahres gefordert. Gleichzeitig hat der Bund seine Planungen für die Einführung einer „Blauen“ Plakette auf Eis gelegt. Dadurch entfällt eine einschlägige Maßnahme der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans des Freistaates Bayern für die Landeshauptstadt München. Es stellt sich nun die Frage, welche Maßnahmen die Landeshauptstadt zusätzlich zum Luftreinhalteplan ergreifen kann, um die Münchner Luft zu verbessern.

Mit dieser Beschlussvorlage wird ein Überblick über die entsprechenden Grenzwerte der Luftreinhaltepläne und über die einschlägigen Urteile gegeben. Die wesentlichen der-

zeit in der Diskussion befindliche Maßnahmenvorschläge werden aufgeführt und bewertet. Daraufhin werden mehrere Handlungsempfehlungen vorgestellt und beantragt.

2. Grundlagen

In Bezug auf die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität wurde bereits vor der Jahrtausendwende ein europaweit einheitlicher rechtlicher Rahmen geschaffen. Als Teil des so genannten 4. Aktionsprogramms für den Umweltschutz der EU-Mitgliedsstaaten wurde diesen mit der Richtlinie 1999/30/EG vom 22.04.1999¹ verpflichtend aufgegeben, diejenigen Verwaltungs- und Rechtsvorschriften zu erlassen, welche erforderlich sind, um bestimmte Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit vor verschiedenen Luftschadstoffen, u.a. Feinstaub und Stickstoffdioxid, einzuhalten.

Als Grenzwerte wurden u.a. festgelegt:

Feinstaub (PM ₁₀): Jahresmittelwert	40 µg/m ³
Feinstaub (PM ₁₀): Tagesmittelwert	50 µg/m ³ (darf nicht öfter als an 35 Tagen im Jahr überschritten werden)
Feinstaub (PM _{2,5}): Jahresmittelwert	25 µg/m ³
Stickstoffdioxid (NO ₂): Jahresmittelwert	40 µg/m ³
Stickstoffdioxid (NO ₂): Mittelwert über 1 Stunde	200 µg/m ³ (darf nicht öfter als 18 mal im Kalenderjahr überschritten werden)

Die Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀) sind einzuhalten ab 01.01.2005, die für Stickstoffdioxid (NO₂) ab 01.01.2010 und die für Feinstaub (PM_{2,5}) ab dem 01.01.2015.

Die Bundesrepublik Deutschland hat die Vorgaben der Richtlinie mit dem Siebten Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (22. BImSchV) vom 11. September 2002 in nationales Recht umgesetzt.

Im Jahr 2008 wurde die oben genannte und weitere, andere Luftschadstoffe betreffende EU-Richtlinien mit Wirkung zum 11.06.2010 aufgehoben und durch die Richtlinie 2008/50/EG vom 21.05.2008 über Luftqualität und saubere Luft in Europa ersetzt. Die damit einhergehenden Änderungen wurden im August 2010 mit dem Achten Gesetz zur Änderung des BImSchG und der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) in nationales Recht umgesetzt. Die für die Luftreinhaltung seit 1999 bekannten maßgeblichen o. g. Grenzwerte blieben indes unverändert.

¹ Richtlinie 1999/30EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffdioxide, Partikel und Blei in der Luft.

In München werden die Grenzwerte für Feinstaub sowohl für den Jahresmittelwert als auch die Überschreitungshäufigkeiten des Tagesmittelwertes **seit 2011 eingehalten** (2011 aufgrund einer Sonderregelung wegen Fristverlängerung zur Einhaltung der Feinstaubgrenzwerte).

Im Zeitraum von 2011 bis 2015 wurde das LÜB-Messnetz in München umstrukturiert. Dabei wurden die Stationen Prinzregentenstraße und Moosach abgebaut und die Station Allach neu eingerichtet. In den nachfolgenden Tabellen sind nur diejenigen Stationen aufgeführt, die während des gesamten Zeitraumes betrieben wurden.

Tagesmittelwerte Feinstaub PM₁₀ (Grenzwert 50 µg/m³, bei 35 zulässigen Überschreitungen pro Jahr)

LÜB-Station	2011	2012	2013	2014	2015
Stachus	35 (9)**	14 (11)*	19 (17)*	14 (13)*	7 (6)*
Johanneskirchen	9 (2)**	4	8	6	1
Lothstraße	11 (2)**	5	11	8	1
Landshuter Allee	48 (17)**	27 (17)*	39 (30)*	17 (16)*	13 (9)*

** eingehalten wegen Fristverlängerung * abzüglich Streusalzanteil

Jahresmittelwerte Feinstaub PM_{2,5} (Grenzwert 25 µg/m³, einzuhalten ab 01.01.2015)

LÜB-Station	2014	2015
Stachus	15	14
Johanneskirchen	12	12
Lothstraße	12	12
Landshuter Allee	16	15

Bei Stickstoffdioxid stellt sich die Situation grundlegend anders dar. Hier wird seit Jahren der Grenzwert für den Jahresmittelwert (40 µg/m³) an den hoch verkehrsbelasteten Stellen z.T. deutlich überschritten.

Jahresmittelwerte Stickstoffdioxid (NO₂) Grenzwert 40 µg/m³

LÜB-Station	2011	2012	2013	2014	2015
Stachus	76	60	64	62	64
Johanneskirchen	23	22	22	22	23
Lothstraße	33	31	31	31	33
Landshuter Allee	85	81	81	83	84

An der Landshuter Allee wird bei Stickstoffdioxid auch das Kriterium für den 1-Stunden Wert (200 µg/m³, 18 Überschreitungen pro Jahr zulässig) nicht eingehalten (2015 30 Überschreitungen).

Aus den Ergebnissen von Modellberechnungen ist darüber hinaus bekannt, dass der NO₂-Grenzwert für das Jahresmittel an einer Reihe weiterer stark verkehrsbelasteter Straßen mit Randbebauung nicht eingehalten werden kann. Zu diesen Straßen zählen z.B. Tegernseer Landstraße, Prinzregentenstraße, Humboldtstraße, Kapuzinerstraße, Lindwurmstraße, Frauenstraße und weitere.

Werden diese Grenzwerte überschritten, hat nach § 47 Abs. 1 BImSchG die zuständige Behörde (in Bezug auf München ist dies seit 01.09.2016 die Regierung von Oberbayern) einen Luftreinhalteplan aufzustellen, welcher die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt. Die Maßnahmen eines Luftreinhalteplans müssen geeignet sein, den Zeitraum einer Überschreitung von bereits einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten.

Gemäß § 47 Abs. 4 BImSchG sind dabei die Maßnahmen entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen.

Aufgrund der Überschreitungen der Beurteilungswerte wurde für München bereits im September 2004 ein Luftreinhalteplan erstellt. Dieser wurde inzwischen sechsmal, zuletzt im Dezember 2015 fortgeschrieben.

Hinweis: Die Europäische Kommission hat am 18. Juni 2015 mit einem Aufforderungsschreiben zudem ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wegen Überschreitung der NO₂-Grenzwerte eingeleitet. Sie hat das Aufforderungsschreiben auf

29 Gebiete bezogen, in denen 2010 bis 2013 der Jahresmittelgrenzwert, in drei Fällen, darunter auch München, auch der Stundenmittelgrenzwert, überschritten wurde. In diesem Aufforderungsschreiben wird u.a. darauf hingewiesen, dass Deutschland vor Inkrafttreten der Grenzwerte mindestens 10 Jahre Zeit hatte, um die Einhaltung der Vorschriften vorzubereiten.

Wegen Überschreitung des Tagesmittelgrenzwertes von Feinstaub in Leipzig und Stuttgart läuft seit 26. April 2013 ein weiteres Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland.

Aufgrund der Nichteinhaltung der Grenzwerte wurden darüberhinausgehend für eine Reihe deutscher Städte Klageverfahren von Umweltverbänden (insbesondere der Deutschen Umwelthilfe) und betroffenen Bürgern eingereicht.

3. Entscheidungen des Bayerischen Verwaltungsgerichts München (VG München)

Gegen den Freistaat Bayern als Beklagten liefen seit 2012 drei die Luftreinhalteplanung betreffende verwaltungsgerichtliche Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgericht München (VG München). Dabei handelte es sich zum einen um eine Klage der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH) sowie den nachfolgenden Antrag auf Androhung eines Zwangsgelds, zum anderen um eine Klage des Verkehrsclubs Deutschland (VCD). Die Landeshauptstadt München (LHM) wurde, da vom Ausgang der Verfahren auch ihre Interessen tangiert sein könnten, vom VG München zu den Verfahren lediglich beigeladen, sie war und ist somit nicht Beklagte.

a) Rechtskräftige Verurteilung des Freistaats Bayern aufgrund Klage der DUH gegen den Freistaat Bayern

Mit Urteil des VG München vom 09.10.2012 (M 1 K 12.1046) wurde der Freistaat Bayern aufgrund einer Klage der DUH verpflichtet,

„den für die Landeshauptstadt München geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwertes für NO₂ [Stickoxid] in Höhe von 40 µg/cbm, des über eine volle Stunde gemittelten Immissionsgrenzwertes für NO₂ von 200 µg/cbm und bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr und des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwertes für Partikel PM₁₀ [Feinstaub der Partikelgröße 10] von 50 µg/cbm bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr im Stadtgebiet München enthält“.

Das Urteil ist zwischenzeitlich in Rechtskraft erwachsen.

b) Vollstreckungsantrag der DUH gegen den Freistaat Bayern

Während in München die Grenzwerte für Feinstaub seit 2011 eingehalten werden, ist bei NO₂ wie oben dargestellt eine Grenzwertüberschreitung zu verzeichnen. Aus Sicht der DUH ist der Freistaat Bayern deshalb in Bezug auf Stickoxide bislang noch nicht seiner Verpflichtung aus dem o.g. Urteil des VG München vom 09.10.2012 nachgekommen, so dass nach dem Willen der DUH nun diesbezüglich dessen tatsächliche Umsetzung erzwungen werden soll. Zu diesem Zweck hat die DUH mit Schriftsatz vom 17.11.2015 beim VG München beantragt, dem Freistaat „zur Erfüllung der sich aus dem Urteil des VG München vom 09.10.2012 resultierenden Verpflichtungen unter Fristsetzung ein angemessenes Zwangsgeld von bis zu EUR 10.000 anzudrohen“.

Mit Beschluss des VG München vom 21.06.2016 (M 1 V 15.5203)² ist dem Antrag der DUH stattgegeben und dem Freistaat ein Zwangsgeld in Höhe von EUR 10.000 angedroht worden, wenn dieser dem o.g. Urteil aus dem Jahr 2012 nicht innerhalb einer Frist von einem Jahr nachkommt.

Der Freistaat Bayern hat gegen den Beschluss das Rechtsmittel der Beschwerde eingelegt. Über diese ist noch nicht entschieden.

c) Klage des VCD gegen den Freistaat Bayern

Mit der Klage des VCD gegen den Freistaat Bayern sollte dieser verpflichtet werden, *„den für die Landeshauptstadt München geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Grenzwertes für NO₂ in Höhe von 40 µg/cbm im Stadtgebiet München enthält“*.

Das VG München hat mit Entscheidung vom 21.06.2016 (M 1 K 15.5714) der Klage stattgegeben und den Freistaat antragsgemäß verurteilt.³

Das VG München macht in der Urteilsbegründung insbesondere geltend, dass die NO₂-Belastung an den Messstellen Landshuter Allee und Stachus im Jahresmittel erheblich über dem gesetzlich festgelegten Grenzwert liege. Der Freistaat Bayern sei daher in der Pflicht, in den Luftreinhalteplan (LRP) geeignete Maßnahmen aufzunehmen, um die Grenzwerte schnellstmöglich einzuhalten. „Schnellstmöglich“ bedeute nicht „sofort“, anzustreben sei aber eine zeitnahe Verwirklichung der Luftqualitätsziele.

² Entscheidung abrufbar unter: www.gesetze-bayern.de/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2016-N-48118.

³ Entscheidung abrufbar unter: www.gesetze-bayern.de/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2016-N-48117.

Das Gericht führt weiter aus, dass es dem Freistaat möglich sei, Maßnahmen zu ergreifen, die über die in der 6. Fortschreibung des LRP genannten hinausgehen. So wäre es „ohne weiteres möglich, ein konkretes Gutachten, in dem einschneidende Maßnahmen benannt und zur Überprüfung gestellt werden, in Auftrag zu geben“. Darüber hinaus lasse sich dem klägerischen Vortrag „eine Vielzahl an möglichen einschneidenden Maßnahmen entnehmen“. Neben der „Blaue Plakette“ sowie der „City-Maut“ sei „eine Vielzahl weiterer Optionen“ denkbar, auch temporäre Maßnahmen. Wegen des behördlichen Gestaltungsspielraums habe der Kläger keinen Anspruch auf Aufnahme einer konkreten Maßnahme in den LRP. Er habe jedoch angesichts der fortdauernden Grenzwertüberschreitung einen Anspruch darauf, dass der Freistaat zur schnellstmöglichen, zeitnahen Grenzwerteinhaltung geeignete, „einschneidende Maßnahmen“ prüfe und zur weiteren Verringerung der Werte in sein Luftreinhaltekonzept aufnehme. Dem Freistaat sei es rechtlich und tatsächlich möglich, Maßnahmen zu ergreifen, die über die in der 6. Fortschreibung des LRP genannten hinausgehen.

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 20.07.2016 wurde das RGU beauftragt, gegen das Urteil das Rechtsmittel des Antrags auf Zulassung der Berufung einzulegen. Denn zum einen hat die Angelegenheit nicht zuletzt wegen der Vielzahl der betroffenen Kommunen grundsätzliche Bedeutung und sollte deshalb obergerichtlich geklärt werden. Zum anderen bestanden auch ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils, welche sich wie folgt skizzieren lassen (in Bezug auf die Einzelheiten wird auf die genannte Beschlussvorlage verwiesen):

- Das Urteil verkennt die Relevanz des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit (Grundrechtsbeeinträchtigungen etwa der Verkehrsteilnehmer, der Gewerbetreibenden, der Beschäftigten auf dem Weg zur Arbeit, die auf die Benutzung des PKW angewiesen sind)
- Das Urteil verkennt die derzeit fehlenden Rechtsgrundlagen für „Blaue Plakette“ und „City-Maut“
- Das Gericht hat es fehlerhaft unterlassen, Beweis zu erheben über das Ausmaß der Belastung um die Messstellen herum
- Das Gericht hat die in der 6. Fortschreibung des LRP vorgesehene Maßnahme M 1⁴, ein Gutachten zur wissenschaftlichen Aufbereitung möglicher Maßnahmen, fehlerhaft nicht als geeignete Maßnahme angesehen, obwohl ein solches Voraussetzung für die Gesamtkonzeption von Fortschreibungen des LRP ist.
- Das Gericht hat die in der 6. Fortschreibung des LRP vorgesehene Maßnahme M 2 (Einführung einer NO₂-ausgerichteten Umweltzone)⁵ fehlerhaft nicht als ge-

⁴ Vgl. Maßnahme 1 der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans des Freistaates Bayern für die Landeshauptstadt München, S.32, Anlage 8.

⁵ In Maßnahme 2 der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans des Freistaates Bayern für die Landeshauptstadt München heißt es (vgl. Anlage 9):

„Sobald die Voraussetzungen zur Einführung einer NO₂-ausgerichteten Umweltzone geschaffen sind, soll die Maßnahme nach Prüfung der Modalitäten (wie Ausnahmeregelungen, Umgriff, Übergangsfristen) vorbehaltlich eines Stadtratsbeschlusses durchgeführt werden.“

eignete Maßnahme angesehen.

Auch der Freistaat als Beklagter hat in Bezug auf das Urteil Antrag auf Zulassung der Berufung gestellt. Über diesen ist noch nicht entschieden.

4. Entscheidung des VG Düsseldorf zu Parallelproblematik in Düsseldorf

Eine der weiteren Städte, in welchen aufgrund der Nichteinhaltung der NO₂-Grenzwerte Klagen von Umweltverbänden eingereicht wurden, ist Düsseldorf. Hier wurde das Land Nordrhein-Westfalen auf Klage der DUH am 13.09.2016 dazu verurteilt,

„den Luftreinhalteplan Düsseldorf 2013 so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Grenzwertes für NO₂ in Höhe von 40 µg/cbm im Stadtgebiet Düsseldorf enthält“.

Aus den Urteilsgründen ergibt sich dabei, dass das Gericht für die „schnellstmögliche“ Umsetzung einen „zeitlichen Orientierungsrahmen“ von etwa einem Jahr für angemessen hält. In seiner Argumentation stützt sich das Urteil auf vorangegangene Urteile anderer Verwaltungsgerichte, darunter auch das vor dem VG München gegenüber dem Freistaat ergangene.

Das Urteil des VG Düsseldorf leidet letztlich unter denselben Mängeln wie diejenigen des VG München. Es wird das Bundesland zusammen mit der betroffenen Kommune in die Verantwortung für die Versäumnisse auf Bundesebene (Dieselskandal, fehlende bundeseinheitliche Rechtsgrundlage) genommen. Eine detaillierte Auseinandersetzung mit Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten oder Fragen der Umsetzbarkeit erfolgt nicht. Dies zeigt sich eklatant in der Ausführung des VG Düsseldorf, dass Kontrollen, ob es sich um ein Dieselfahrzeug handele, anhand einer Einsicht in den Fahrzeugschein erfolgen könnten. Dass dies zu einem völligen Erliegen des fließenden Verkehrs führen würde, bleibt unberücksichtigt. Anders als das VG München bezieht das VG Düsseldorf indes detailliert Stellung zur Frage, ob eine Verkehrsbeschränkung über das Zeichen 251 (roter Kreis auf weißem Grund) in Verbindung mit einem Zusatzzeichen „Nur Diesel“ möglich ist und bejaht diese Frage.

Allerdings greifen diese rechtlichen Erwägungen nach Ansicht der Landesrechtsanwaltschaft, welche den Freistaat in dem gegen diesen geführten oben skizzierten Vollstreckungsverfahren vertritt, nicht durch. Diese führt in ihrem Schriftsatz vom 19.09.2016 folgen-

Sollten in den Entwurf der anstehenden Novellierung der 35. BImSchV keine Regelungen zur Einfahrtsbegrenzung von stark NO₂-emittierenden Fahrzeugen („Diesel“) aufgenommen werden, wird sich der Freistaat Bayern im Bundesrat dafür einsetzen, dass entsprechende Voraussetzungen für die Schaffung einer neuen Plakette (Blaue Plakette) zur NO₂-Minderung geschaffen werden.“

des aus:

Maßnahmen wie Einfahrtsverbote basierend auf Zeichen 251 (roter Kreis auf weißem Grund), versehen mit Zusatzzeichen 'Nur Diesel' seien nicht möglich. Zusatzzeichen (wie das nicht existierende 'Nur Diesel') dürften nur nach Maßgabe der StVO vorgesehen und eingesetzt werden. Im fließenden Verkehr könnten jedoch nur Verkehrs- (also z.B. Lastverkehr, Radverkehr, PKW-Verkehr), nicht jedoch Antriebsarten verboten werden, so dass ein solches Zusatzzeichen nach der StVO prinzipiell nicht vorgesehen sei und bereits deshalb auch nicht vom Land bzw. den Kreisverwaltungsbehörden geschaffen werden könne. In der 35. BImSchV gebe es außerdem dezidierte Verkehrsbeschränkungen und -verbote für bestimmte Fahrzeuge aufgrund deren Schadstoffausstoßes. Die Länder bzw. Straßenverkehrsbehörden könnten auch im Zusammenhang mit Zeichen 251 von diesem Rahmen nicht abweichen und deshalb die erforderlichen Zusatzzeichen zu Zeichen 251 nicht selbst kreieren, da so die Zuständigkeit des Bundes umgangen würde. Ausnahmeregelungen in Form von Allgemeinverfügungen seien per se nicht zulässig, da solche in der amtlichen Erläuterung zum Zeichen nicht vorgesehen seien.

Das KVR teilt ausweislich der Stellungnahme zu dieser Beschlussvorlage im Ergebnis die obige Argumentation, vgl. dazu im Einzelnen die nachfolgenden Ausführungen unter Punkt 6.

5. Weiteres Vorgehen

Bei einer Besprechung im Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz, an der die seit 01.09.2016 für den Luftreinhalteplan zuständige Regierung von Oberbayern, das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, das Bayerische Landesamt für Umwelt und das Referat für Gesundheit und Umwelt teilnahmen, wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz und der Regierung von Oberbayern festgelegt, dass ungeachtet der eingelegten Rechtsmittel zeitnah Maßnahmen im Sinne der Gerichtsentscheidung zu prüfen und ggf. zu ergreifen sind.

Die Ergebnisse des Gutachtens (Maßnahme 1 der 6. Fortschreibung des LRP München⁶) können, um die Vorgaben des Verwaltungsgerichtes einzuhalten, zur Diskussion der dafür erforderlichen Maßnahmen nicht abgewartet werden, da diese voraussichtlich erst Mitte 2017 vorliegen.

⁶ Vgl. S. 32 der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München, https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Luft_und_Strahlung/Luftreinhalteplan.html.

6. Verursacher der Immissionsbelastung

Wesentliche Verursacher der Grenzwertüberschreitungen sind die Emissionen des Dieserverkehrs. In der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München wird dazu u.a. ausgeführt, dass an der Landshuter Allee Diesel-Pkw 41 % und Schwere Nutzfahrzeuge 20 % der NO₂-Gesamtbelastung verursachen; bezogen auf den lokalen Verkehrsanteil verursachen Diesel-Pkw (61 %) und der Schwere Nutzverkehr (30 %) insgesamt 91 % des lokalen Verkehrsanteils, Benzin-Pkw 9 %.

Gemäß § 47 Abs. 4 BImSchG sind demzufolge Maßnahmen vorrangig gegen den Dieserverkehr zu richten.

Nach einer Abschätzung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (Auftaktbesprechung „Münchner Untersuchungen“ 14.04.2015) könnte der Grenzwert an der Landshuter Allee eingehalten werden, wenn

- sämtliche Diesel-Pkw durch Benzin PKW (E-Fahrzeuge) ersetzt werden und
- der Schwere Nutzverkehr ausgeschlossen wird.

7. Handlungsoptionen zur Einhaltung der Grenzwerte unter Berücksichtigung der Entscheidungen des VG München

Wie unter 5. dargestellt ist der Diesel-Verkehr wesentlicher Verursacher der NO₂-Belastung. Das VG München hat dazu in den Begründungen zu den o.a. Entscheidungen ausgeführt, dass es die bisher im Luftreinhalteplan München und seinen Fortschreibungen festgelegten Maßnahmen als nicht ausreichend erachtet, um die Grenzwerte schnellstmöglich einzuhalten. Wie oben ausgeführt, hat es u.a. moniert, dass nach wie vor kein hinreichendes Konzept vorläge, das einen Katalog an einschneidenden Maßnahmen zum Ergebnis hätte, die geeignet wären, eine Grenzwertüberschreitung schnellstmöglich auszuschließen.

In den Entscheidungen vom 2012 und 2016 wird darüber hinausgehend die Einhaltung der Grenzwerte „im Stadtgebiet“ gefordert; der Katalog an einschneidenderen Maßnahmen kann sich demnach nicht auf die Landshuter Allee beschränken.

In der allgemeinen politischen Diskussion befinden sich derzeit Ideen und Vorschläge, die Thematik der Überschreitung der Grenzwerte für die Luftreinhaltung anzugehen. Diese münden letztendlich in nachfolgende Auflistung von Vorschlägen, die auch in den Schriftstücken der Klägerseite und bei dem unter 4. aufgeführten Gespräch mit dem Freistaat Bayern bzw. der Regierung von Oberbayern aufgegriffen wurden (ohne weitere Prüfung der rechtlichen und fachlichen Möglichkeiten zur Umsetzung). Diese Aufzählung ist nicht vollständig und abschließend, sie spiegelt lediglich den aktuellen Diskussionsstand wieder:

- Verschärfung der Umweltzone mit Hilfe einer „Blauen“ Plakette (s.a. Maßnahme 2 der 6. Fortschreibung LRP München)
- Einführung einer City-Maut
- Räumlich und zeitlich differenzierte Sperrung des Dieserverkehrs (Pkw und Lkw) in München auf Basis § 45 StVO
- Fahrverbot auf Basis der jetzigen Umweltzonenregelung durch Entfernen des Zusatzschildes „frei für ..“ (Grüne Plakette); Vorschlag Bundesverkehrsminister Dobrindt
- Fahrverbot für Diesel mit Einfahrtsverbotzeichen (Zeichen 251 StVO mit Zusatzschild „Gilt für Diesel“); dies entspricht dem Vorschlag aus dem aktuellen Urteil aus Düsseldorf vom 13.09.2016
- Fahrverbot kennzeichenbasiert (gerade/ungerade)
- Fahrverbot nach Besetzungsgrad
- Sperrung einzelner Fahrspuren
- Zuflusdosierung (Pfortnerampel)

Die Wirkungen dieser Maßnahmen auf die verkehrliche und lufthygienische Situation an und im Umfeld der von diesen Maßnahmen betroffenen Straßen können aufgrund der Komplexität der zusammenwirkenden Faktoren nur auf Basis umfangreicher Betrachtungen (externes Gutachten, wie z.B. das Gutachten zu Maßnahme 1 der 6. Fortschreibung des LRP München) prognostiziert werden.

7.1 Rechtliche Grundlagen

Zur Umsetzung dieser verkehrsbeschränkenden Maßnahmen werden als rechtliche Grundlagen diskutiert:

§ 40 Abs. 1 BImSchG

„Die zuständige Straßenverkehrsbehörde beschränkt oder verbietet den Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, soweit ein Luftreinhalteplan oder ein Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 dies vorsehen. Die Straßenverkehrsbehörde kann im Einvernehmen mit der für den Immissionsschutz zuständigen Behörde Ausnahmen von Verboten oder Beschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs zulassen, wenn unaufschiebbare und überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern.“

Zuständig für die Erstellung eines Luftreinhalteplans ist seit 01.09.2016 die Regierung von Oberbayern.

§ 45 Straßenverkehrsordnung (StVO)

Dessen Abs. 1 lautet:

„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

- 1. zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,*
- 2. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,*
- 3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,**
- 4. zum Schutz der Gewässer und Heilquellen,*
- 5. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie*
- 6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“*

Die Anwendung des § 45 StVO ist an weitere Bedingungen geknüpft (s. dazu nachfolgende Bewertung der o.a. Punkte).

Zuständig für Maßnahmen nach § 45 StVO ist die untere Straßenverkehrsbehörde, also das Kreisverwaltungsreferat.

Die Referentin für Umwelt und Gesundheit hatte die für die Umsetzung der obigen Vorschläge zuständigen Fachreferate mit Schreiben vom 14.09.2016 um Stellungnahme zu den o.a. Maßnahmen gebeten. Diese haben die in den Anlagen 1 bis 3 aufgeführten Stellungnahmen abgegeben.

Bei dieser Bewertung der Maßnahmenvorschläge sind aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates nicht nur rechtliche, sondern auch fachliche und operative Aspekte abzuwägen und zu berücksichtigen. Jede vorgeschlagene Maßnahme muss verhältnismäßig und in letzter Konsequenz auch umsetzbar sein. Nachdem die drei Kategorien ineinander greifen, können die Bewertungen nicht isoliert voneinander, sondern nur in einer integrierten Betrachtungsweise vorgenommen werden. Das Kreisverwaltungsreferat hatte daher kurzfristig die beteiligten Referate auf fachlicher und juristischer Ebene zu einem Abstimmungsgespräch eingeladen. Teilgenommen haben Vertreterinnen und Vertreter des Referates für Gesundheit und Umwelt, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und der Münchner Verkehrsgesellschaft. Dabei wurde Einvernehmen in der fachlichen und juristischen Einschätzung der einzelnen Maßnahmen erzielt. Die wesentlichen Ergebnisse sind nachfolgend zusammengefasst.

Auf Basis der Stellungnahmen und der Ergebnisse dieses Abstimmungsgesprächs kann zu den einzelnen o.a. Maßnahmen folgender Sachverhalt festgestellt werden:

7.2 Verschärfung Umweltzone (Blaue Plakette)

In der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, die am 08.12.2016 in Kraft getreten ist, wurde unter Maßnahme 2 die „Anpassung der bestehenden Umweltzone zur Reduzierung der NO₂-Belastung“ festgelegt. Wie der Beschreibung der Maßnahme in Anlage 9 zu entnehmen ist, soll diese Maßnahme, sobald die Voraussetzungen zur Einführung einer NO₂-ausgerichteten Umweltzone geschaffen sind, nach Prüfung der Modalitäten (wie Ausnahmeregelungen, Umgriff, Übergangsfristen) vorbehaltlich eines Stadtratsbeschlusses eingeführt werden.

Den die Landeshauptstadt München betreffenden Maßnahmen der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, darunter auch die o.a., wurde im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 25.03.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02198) zugestimmt.

Hierzu führt das Kreisverwaltungsreferat aus:

„Die Umweltzone ist eine Maßnahme des Luftreinhalteplans (LRP). Änderungen der Maßnahme müssten in einer Fortschreibung des LRP festgelegt werden. Zuständig für den LRP ist die Regierung von Oberbayern, die Federführung städtischerseits liegt beim Referat für Gesundheit und Umwelt.

Eine Umsetzung der Maßnahme durch die LHM steht zudem unter dem Vorbehalt einer Verschärfung der Umweltzonenregelung (z.B. Einführung einer Blauen Plakette mit entsprechenden Regelungen) mittels Erlass einer Rechtsverordnung nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) durch den Bund. Bundesverkehrsminister Dobrindt hat dies erst kürzlich abgelehnt. Insofern fehlen derzeit sowohl Erstzuständigkeit der LHM als auch Rechtsgrundlage.

Die Abschätzung der verkehrlichen Wirkung hängt zum einen von den Regelungen für eine mögliche Blaue Plakette ab, zum anderen auch von der künftigen Ausdehnung der Umweltzone. Für detailliertere Abschätzungen müssten sorgfältige modellgestützte Untersuchungen angestellt werden.“

Im Antrag Nr. 14-20 / A 02447 (Anlage 5) zur dringlichen Behandlung in der Sitzung der Vollversammlung vom 28.09.2016 fordert die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN – rosa Liste, dass die Landeshauptstadt München an die Konferenz der Verkehrsminister appelliert, die Blockade der Blauen Plakette aufzugeben und den Weg zur Schaffung einer entsprechenden Rechtsgrundlage freizumachen.

Dieser Antrag wurde auch als Dringlichkeitsantrag (Nr. 14-20 / A 02504, Anlage 6) zur

Vollversammlung des Stadtrates vom 28.09.2016 eingebracht, mit Entscheidung der Vollversammlung des Stadtrates vom 28.09.2016 wurde dem Antrag die Dringlichkeit nicht zugesprochen.

Die Federführung zur Thematik Luftreinhaltung und Einführung einer „Blauen“ Plakette liegt beim Bundesumweltministerium. Daher war auch die Umweltministerkonferenz und nicht die Verkehrsministerkonferenz das für die Forderung nach Einführung einer „Blauen“ Plakette zuständige Gremium (s. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 28.09.2016). Wie das weitere Verfahren zu dem Beschluss der Umweltministerkonferenz zeigt, wird letztendlich in den zuständigen Bundesministerien über die Forderungen nach Einführung einer „Blauen“ Plakette entschieden.

Daher wurde es als zielführender erachtet, sich direkt an diese zu wenden. Herr Oberbürgermeister Reiter hat bereits mit Schreiben vom 08.09.2016 an die Bundesumweltministerin Frau Dr. Barbara Hendricks und den Bundesverkehrsminister Herrn Alexander Dobrindt gegenüber dem Bund verdeutlicht, dass die Einführung einer „Blauen“ Plakette München die Möglichkeit geben würde, der Situation vor Ort angemessen und verhältnismäßig begegnen zu können. Mit der Entscheidung der Bundesregierung, die Einführung der „Blauen“ Plakette nicht weiter zu verfolgen, wurde den Kommunen die Möglichkeit genommen, auf einheitlicher rechtlicher Grundlage entsprechende Maßnahmen zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen. Es wäre hilfreich gewesen, keine pauschalen Zufahrtsverbote oder allgemeine Innenstadtsperren erwägen zu müssen. Auch gelte es, einen nicht zu vermittelnden und vor allem für überörtlich agierende Wirtschaftsbetriebe nicht handhabbaren „Flickenteppich“ unterschiedlichster Regelungen zu vermeiden. Abschließend bat der Oberbürgermeister in diesem Schreiben die zuständige Bundesministerin bzw. den Bundesminister, die Einführung der „Blauen“ Plakette nicht nur weiter zu verfolgen, sondern auch aktiv zu befördern.

Aus Sicht des Referats für Gesundheit und Umwelt ist eine Verschärfung der bestehenden Umweltzone um eine NO_x-ausgerichtete Plakette eine geeignete, zielführende, verhältnismäßige und auch umsetzbare Maßnahme. Grundvoraussetzung für eine vom BImSchG geforderte verursachergestützte, langfristig wirkende Maßnahme ist die vollziehbare Unterscheidungsmöglichkeit der Fahrzeuge. Eine Verschärfung ist damit erforderlich, um nicht pauschal mit Zufahrtsverboten für alle Fahrzeugtypen, sondern nach dem Verursacherprinzip vorgehen zu können. Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen entsprechen dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit und sind daher notwendig, um bei der Einführung der erweiterten Umweltzone Planungssicherheit und Akzeptanz zu schaffen sowie wirtschaftliche und soziale Härten zu vermeiden. Nach aktuellem Stand fehlt die notwendige bundeseinheitliche Rechtsgrundlage. Eine verursacherbasierte Verschärfung der Umweltzone bleibt dennoch das geeignetste und wirksamste Mittel zur Einhaltung der Grenzwerte der Luftreinhaltung in München.

7.3 Differenzierte Aussperrung des Dieserverkehrs auf Basis der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Hierzu führt das Kreisverwaltungsreferat aus:

„Eine umfängliche Prüfung durch die Rechtsabteilung des KVR hat ergeben, dass eine räumlich und zeitlich differenzierte Aussperrung des Dieserverkehrs (auf einzelnen hochbelasteten Strecken) derzeit auf Grundlage der StVO nicht möglich ist. Zum einen fehlt die dafür erforderliche akute Gefahrenlage für die Anwohner und Verkehrsteilnehmer, die erheblich über einem allgemeinem Risiko einer Gesundheitsgefährdung liegen muss (vgl. § 45 Abs. 9 StVO).

Zum anderen ist die StVO grundsätzlich Privilegienfeindlich, d.h. es darf kein Fahrzeug mit einer bestimmten Antriebsart (Benzinmotor) bevorzugt werden.

Durch die zahlreichen nötigen Ausnahmegenehmigungen, Umwegverkehren in das nachgeordnete Netz und massive Stauerscheinungen bis hin zum Zusammenbruch des Verkehrs, werden die verkehrliche Wirkung zudem als sehr gering, möglicherweise sogar negativ eingeschätzt. Auch ist nicht zu erwarten, dass raumzeitlich beschränkte Aussperrungen des Dieserverkehrs relevante Auswirkungen auf die flächige Überschreitung von NOx-Jahresmittelwerten hätte.

Zudem sind Dieselfahrzeuge nicht immer von außen erkennbar, was eine effektive Kontrolle nahezu unmöglich macht. Die nötige Verhältnismäßigkeit der Maßnahme ist in der Gesamtschau nicht gegeben, so dass eine solche Maßnahme auch nicht ermessensgerecht wäre.“

7.4 Fahrverbot für Dieselfahrzeuge (Umweltzone ohne Zusatzschild „frei für...“)

Zur Frage, ob ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge auch ohne Verschärfung der Umweltzone durch Einführung einer 'Blauen Plakette' realisierbar ist, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in einem Schreiben an den Verkehrsminister von Baden-Württemberg seine Rechtsauffassung kundgetan. Danach stehe für ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge insoweit eine ausreichende Rechtsgrundlage zur Verfügung, als dass das Zusatzzeichen 'Grüne Plakette' unter dem Zeichen 'Umweltzone'⁷ abgedeckt werden könne. Dadurch würden sämtliche KFZ - auch Benziner mit grüner Plakette - von der Einfahrt in die Umweltzone ausgeschlossen. 'Damit einhergehenden Härtefällen' könnte nach den Ausführungen durch entsprechende Ausnahmeregelungen begegnet werden, welche auch in Form von so genannten Allgemeinverfügungen ergehen könnten. Allerdings berücksichtigen diese Ausführungen weder sämtliche relevanten tatsächlichen noch rechtlichen Umstände. Dazu im Einzelnen:

7 Zeichen 270.1 der Anlage 2 zu § 41 StVO.

Insoweit ist zunächst anzumerken, dass in Bezug auf Stickstoffdioxid sowohl der Stundenmittelwert als auch der Jahresmittelwert zu beachten sind (vgl. dazu die Ausführungen unter I. 1.). Um Überschreitungen des Stundenmittelwertes zu vermeiden, wären exakte Vorhersagen und ein sehr kurzfristiges 'Verdecken' des Zusatzzeichens 'Grüne Plakette' notwendig. Ein solches Vorgehen scheitert indes bereits daran, dass derartige Vorhersagen für das Stadtgebiet Münchens nicht zuverlässig zu treffen sind. Bereits aus diesem Grund bleibt in der Praxis allein die Möglichkeit, das Zusatzzeichen zur Reduzierung des Jahresmittelwertes langfristig abzudecken.

Hierzu führt das Kreisverwaltungsreferat weiter aus:

„Die Umweltzone ist eine Maßnahme des Luftreinhalteplans (LRP). Änderungen der Maßnahme müssten in einer Fortschreibung des LRP festgelegt werden. Zuständig für den LRP ist die Regierung von Oberbayern, die Federführung städtischerseits liegt beim Referat für Gesundheit und Umwelt.

Die verkehrliche Wirkung würde aus Gründen der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit durch zahlreiche Ausnahmen zur Befriedigung unabweisbarer Mobilitätsbedürfnisse mit langen Übergangsfristen sehr geschmälert. Dazu sind insbesondere Dieselfahrzeuge derzeit nicht von Außen erkennbar, was eine effektive Kontrolle nahezu unmöglich macht. Die nötige Verhältnismäßigkeit der Maßnahme ist in der Summe nicht gegeben.

Zudem müssten zur Vermeidung massiver Stauerscheinungen bzw. dem Zusammenbruch des Straßenverkehrssystems Restriktionen durch die Verbesserung alternativer Angebote für die Verkehrsteilnehmer ausgeglichen werden. Dies wären in erster Linie eine spontane massive Erhöhung der Transportkapazitäten des Öffentlichen Verkehrs. Hiervon wären nicht nur Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen, sondern sehr stark auch die S-Bahn und der Regionalverkehr und damit der Verantwortungsbereich des Freistaats betroffen.“

Im Rahmen der oben skizzierten verwaltungsgerichtlichen Verfahren (vgl. I. 3.) vertritt die Landesadvokatur Bayern den Freistaat. Sie stimmt ihre Rechtsauffassung in den Verfahren eng mit dem Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (oberste Straßenverkehrsbehörde in Bayern) ab. Die Landesadvokatur Bayern hat sich in den Verfahren verschiedentlich zu der hier angesprochenen Thematik geäußert. Zusammenfassend führte sie dabei aus, dass eine dauerhafte 'Abdeckung' des bestehenden Zusatzzeichens (grüne Plakette = Freistellung vom Verkehrsverbot) zur Umweltzone (Zeichen 270.1) und die damit verbundene Aussperrung des gesamten Verkehrs 'vollkommen unverhältnismäßig' sei. Denn hierdurch würde die Versorgung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaftsbereiche unmöglich. Auch

verstoße ein solches Vorgehen gegen das Verursacherprinzip, da auch Benziner und E-KFZ ausgeschlossen würden (welche nur untergeordnete NO₂-Emittenten sind). Zudem würde damit entgegen dem Widmungszweck der Straßen gehandelt. Die Verhältnismäßigkeit einer solchen Aussperrung könne, so die Landesadvokatur, auch nicht durch Ausnahmeregelungen in Form von Allgemeinverfügungen hergestellt werden. Solche seien nur personenbezogen denkbar (etwa für Handwerker, Lieferfirmen), nicht jedoch fahrzeugbezogen (und damit auch nicht Schadstoff- bzw. antriebsartbezogen) möglich. Außerdem habe der Bund mit der 35. BImSchV dezidierte Verkehrsbeschränkungen und -verbote für bestimmte Fahrzeuge aufgrund deren Schadstoffausstoßes vorgesehen und dafür entsprechende Kennzeichnungen durch Plaketten vorgesehen. Die Länder bzw. Straßenverkehrsbehörden könnten von diesem auf der Kennzeichnung durch Plaketten basierenden System nicht abweichen, da sonst die Zuständigkeit des Bundes umgangen würde.

Im Ergebnis widerlegt die Landesadvokatur damit die seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgebrachten rechtlichen Ansätze grundlegend.

7.5 Fahrverbot für Dieselfahrzeuge auf Basis der StVO mit Einfahrtsverbotszeichen „Gilt für Diesel“

Hierzu führt das Kreisverwaltungsreferat aus:

„Eine flächenhafte Aussperrung des Dieserverkehrs kann nicht auf Grundlage der StVO erfolgen. Bei der Umsetzung der Maßnahme würde die Privilegienfeindlichkeit der StVO verletzt. Normalerweise werden Privilegien für Fahrzeuge mit bestimmten Antriebsarten deshalb in einem eigenen Gesetz geregelt, wie z.B. mit dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG). Eine solche Rechtsgrundlage fehlt im Falle der Dieselfahrzeuge. Ein Zusatzschild „Gilt für Diesel“ oder ähnliches existiert bislang nicht. Ein eigenes Zusatzschild kann nur für Verkehrsarten, nicht aber für Antriebsarten angeordnet werden.

Die verkehrliche Wirkung würde aus Gründen der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit durch zahlreiche Ausnahmen mit langen Übergangsfristen sehr geschmälert.

Zudem müssten zur Vermeidung massiver Stauserscheinungen bzw. des Zusammenbruchs des Straßenverkehrssystems Restriktionen durch die Verbesserung alternativer Angebote für die Verkehrsteilnehmer ausgeglichen werden. Dies wären in erster Linie eine spontane massive Erhöhung der Transportkapazitäten des Öffentlichen Verkehrs. Hiervon wären nicht nur Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen, sondern sehr stark auch die S-Bahn und der Regionalverkehr und damit der Verantwortungsbereich des Freistaats betroffen.“

7.6 Fahrverbot kennzeichenbasiert

Hierzu führt das Kreisverwaltungsreferat aus:

„Die Verhängung eines Fahrverbots von Fahrzeugen mit bestimmten Kennzeichen, z.B. abwechselnd gerade und ungerade Kennzeichen, ist auf Grundlage der StVO nicht möglich, weil weder eine akute Gefahrenlage erkennbar ist, noch die nötige zeitliche und räumliche Begrenzung sinnvoll umsetzbar und gegeben ist. Nachdem alle Verkehrsteilnehmer unabhängig davon getroffen werden, ob sie Verursacher sind oder nicht, wird auch gegen das Verursacherprinzip verstoßen.

Ein entsprechendes Zusatzschild existiert bislang nicht. Ein eigenes Zusatzschild kann nur für Verkehrsarten, nicht aber für die Kennzeichnung von Fahrzeugen angeordnet werden.

Die verkehrliche Wirkung wird überdies als gering eingeschätzt, denn es würden nicht alle Dieselfahrzeuge, sondern nur etwa die Hälfte getroffen. Die verkehrliche Wirkung würde darüber hinaus aus Gründen der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit durch zahlreiche Ausnahmen zum Beispiel für den Wirtschaftsverkehr mit langen Übergangsfristen sehr geschmälert. Vor allem aber ist zu befürchten, dass sogar ein negativer Effekt dadurch eintritt, dass ein Anreiz zur Anschaffung von Zweitfahrzeugen (mit Wunsch Kennzeichen, einmal gerade, einmal ungerade Nummer) gegeben wird.

Angesichts der zweifelhaften Wirkung wäre auch die Verhältnismäßigkeit nicht gegeben.

Zudem müssten zur Vermeidung massiver Überlastungserscheinungen vor allem im ÖPNV die Transportkapazitäten des Öffentlichen Verkehrs erhöht werden. Hiervon wären nicht nur Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen, sondern sehr stark auch die S-Bahn und der Regionalverkehr und damit der Verantwortungsbereich des Freistaats betroffen.“

7.7 Fahrverbot nach Besetzungsgrad

Hierzu führt das Kreisverwaltungsreferat aus:

„Die Verhängung eines Fahrverbots von Fahrzeugen mit nur einem Insassen ist auf Grundlage der StVO nicht möglich, weil nach § 45 Abs. 9 nur bei akuter Gefahrenlage solche Maßnahmen angeordnet werden können.

Eine Steigerung des Besetzungsgrades von Fahrzeugen und damit eine Reduktion der absoluten Fahrzeugzahl wäre durchaus wünschenswert. Die verkehrliche Wirksamkeit würde durch zahlreiche Ausnahmegenehmigungen geschmälert. Zudem wird gegen das Verursacherprinzip verstoßen, weil nicht zwischen Fahrzeugen unterschiedlicher Antriebsarten unterschieden wird.

Die Kontrollierbarkeit und damit die Wirksamkeit der Maßnahme wird stark bezweifelt. Damit würde auch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verletzt.“

7.8 Sperrung einzelner Fahrspuren

Hierzu führt das Kreisverwaltungsreferat aus:

„Die Sperrung einzelner Fahrspuren aus Gründen der Luftreinhaltung ist auf Grundlage der StVO ebenfalls nicht möglich, weil eine akute Gefahrenlage nicht erkennbar ist. Nachdem alle Verkehrsteilnehmer unabhängig davon getroffen werden, ob sie Verursacher sind oder nicht, wird auch gegen das Verursacherprinzip verstoßen.

Die Frage, ob eine solche Maßnahme im Luftreinhalteplan vorgeschlagen werden könnte, ist vom Freistaat zu prüfen.

Die verkehrliche Wirkung wird aber als gering oder gar negativ eingeschätzt, denn betroffen wären im wesentlichen das Hauptstraßennetz, das zum Schutz des nachgeordneten Straßennetzes eine Bündelungsfunktion übernimmt, die dadurch zerstört würde.

Nachdem Sperrungen nur örtlich und punktuell möglich wären, würden Umweg-verkehre in das nachgeordnete Netz und massive Stauerscheinungen bis hin zum Zusammenbruch des Verkehrs drohen, was gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstößt.“

7.9 Citymaut

Hierzu führt das Kreisverwaltungsreferat aus:

„Hierfür fehlt die Rechtsgrundlage. Sie müsste vom Bund geschaffen werden.“

Nach gegenwärtiger Rechtslage besteht keine straßenverkehrsrechtliche Umsetzungsmöglichkeit, insbesondere kein entsprechendes Verkehrszeichen für eine City-Maut.

Zudem wäre die Einführung einer City-Maut wegen eines Verstoßes gegen die gesetzlich getroffene straßenrechtliche Nutzungsentscheidung unzulässig, da in Bayern durch die straßenrechtliche Widmung zur Gemeindestraße zugleich eine Nutzungsentscheidung zum unentgeltlichen und gebührenfreien Gemeingebrauch getroffen wurde.

Zu berücksichtigen ist auch, dass es keine gesetzliche Rechtsgrundlage für die Erhebung von Geldleistungen im Rahmen einer City-Maut gibt.

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN – rosa Liste fordert Antrag Nr. 14-20 / A 02446 „Eine Citymaut für München“ (Anlage 4) u.a., dass der Oberbürgermeister den Frei-

staat Bayern auffordert, die gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine Citymaut für bayerische Kommunen zu schaffen.

Wesentliche Voraussetzung zur weiteren Diskussion der Forderungen im o.a. Stadtratsantrag sind neben der rechtlichen Situation fachliche Fragestellungen zur Citymaut. Erste Ausführungen dazu, u.a. zur Citymaut in anderen europäischen Städten, zu deren Ausgestaltung und der Randbedingungen sowie einer potenziellen Übertragbarkeit auf München, werden von den Ergebnissen des Gutachtens zu Maßnahme 1 der 6. Fortschreibung des LRP München, die voraussichtlich Mitte 2017 vorliegen, erwartet.

Diese Ergebnisse sind daher abzuwarten und darauf aufbauend das weitere Vorgehen der LHM festgelegt werden. Davon unabhängig ist die Steuerungswirkung für die Luftreinhalteplanung durch eine City-Maut fraglich, da diese zwar die Zufahrt mengenmäßig regulieren, aber nicht nach dem Verursacherprinzip zielgenau steuern kann.

7.10 Zuflussdosierung

Hierzu führt das Kreisverwaltungsreferat aus:

„Die Wirkungen von räumlich und zeitlich beschränkten Zuflussdosierungsstrategien auf den Verkehr und die NO_x-Werte werden derzeit bereits im Rahmen des umweltorientierten Verkehrsmanagements als Teil des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplans (VMP) vom Kreisverwaltungsreferat untersucht.

Dabei wurden im Münchner Südosten beispielhaft 5 konkrete Planfälle definiert und untersucht, jeweils mit dem Ziel, durch die Dosierung des zufließenden Verkehrs an der Stadtgrenze im zuführenden Straßennetz die NO_x-Werte im Hot-Spot-Bereich der Humboldtstraße-Kapuzinerstraße zu senken. Die Modellberechnungen ergaben lediglich eine Abnahme des Verkehrs um bis zu 2 %, was nur zu einer geringen Reduktion der NO_x-Werte führte. Grund ist der relativ hohe lokale Quell-Zielverkehr und dass frei werdende Kapazitäten sofort wieder durch neue Relationen ausgenutzt und kompensiert werden.

Wenn Zuflussdosierung eine Wirkung erzielen soll, dann müsste sie großflächig untersucht werden. Es ist geplant dem Stadtrat abschließende Ergebnisse unter Berücksichtigung der Ergebnisse des thematisch verwandten Gutachtens des Landesamtes für Umwelt im Sommer 2017 vorzulegen.

Zur Vermeidung massiver Stauerscheinungen bzw. des Zusammenbruchs des Straßenverkehrssystems v.a. auf den zuführenden Autobahnen müssten derartige Restriktionen durch die Verbesserung alternativer Angebote für die Verkehrsteilnehmer ausgeglichen werden. Dies wären neben einem vorwarnenden Kommunikationskonzept in erster Linie eine spontane massive Erhöhung der Transportkapazitäten des

Öffentlichen Verkehrs. Hiervon wären nicht nur Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen, sondern sehr stark auch die S-Bahn und der Regionalverkehr und damit der Verantwortungsbereich des Freistaats betroffen.

7.11 Ergänzende Ausführungen

Ergänzend zu den o.a. Bewertung der Vorschläge haben das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Referat für Arbeit und Wirtschaft u.a. auf folgende Punkte hingewiesen:

Kreisverwaltungsreferat:

„Auf Ebene der beteiligten Experten herrscht Einigkeit, dass derart einschneidende Maßnahmen mit hohen juristischen, verkehrlichen, wirtschaftlichen und politischen Risiken und zudem fragwürdigen Wirkungen verbunden sind. Es wird daher angeregt, dem Stadtrat ein integriertes und abgestimmtes Gesamtkonzept vorzuschlagen, das auf einem massiven, schnellen und entschlossenen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs, des CarSharings und einer Anpassung des Parkraummanagements beruht. Einschneidend daran wäre die partiell nötige Umverteilung von Straßenraum des KFZ-Verkehrs zugunsten der genannten Verkehrsarten. Die Wirkung auf die NOx-Grenzwerte würden zwar nicht so schnell, aber dafür dauerhaft, nachhaltig und planbar für alle Beteiligten eintreten.“

Um den Vorgaben des Gerichts gerecht zu werden, sollte zudem der Freistaat Bayern gebeten werden, seine Aufträge an die Gutachter zu konkretisieren und zu den Maßnahmenvorschlägen, v.a. zu der Frage der Sperrung einzelner Fahrspuren, Stellung zu nehmen. Eine Art Beschleunigungsbeschluss in den genannten Themenfeldern sollte dann entsprechend vor Gericht kommuniziert und verargumentiert werden.“

Referat für Stadtplanung und Bauordnung:

„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 genauen 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.“

Referat für Arbeit und Wirtschaft einschließlich MVG:

„Eine abschließende Einschätzung durch das RAW kann erst erfolgen, wenn die rechtlichen Rahmenbedingungen geklärt sind und konkrete Maßnahmen und deren Wirkungspotentiale vorliegen.

Allgemein ist festzustellen, dass räumliche und zeitliche Sperrungen oder Fahrverbote für alle Dieselfahrzeuge im Münchner Stadtgebiet den öffentlichen Nahverkehr (Busse) und den Wirtschaftsverkehr stark beeinträchtigen bzw. zum Erliegen bringen.

- Die MVG könnte ihre Busse nicht einsetzen und ihre gesetzliche Betriebspflicht nicht erfüllen, solange keine anderen Antriebssysteme eingeführt sind.
- Die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen in den gesperrten Bereichen könnte nicht mehr oder nur noch teilweise gewährleistet werden.
- Handwerkliche Leistungen können nicht mehr erbracht und abgerufen werden.
- Die Andienung der Geschäfte und Unternehmen wäre nicht mehr möglich oder stark erschwert.
- Die Kundenströme des Einzelhandels der Münchner Innenstadt oder Stadt würden dadurch auf periphere Standorte oder Umlandstandorte umgeleitet.

Daher lehnt das Wirtschaftsreferat grundsätzlich weitgreifende, einschränkende Maßnahmen für den öffentlichen Nahverkehr und den Wirtschaftsverkehr ab, da sie die Mobilität und Versorgung der Bevölkerung und den Wirtschaftsstandort München gefährden. Zudem würden sie einen massiven Eingriff in den Wettbewerb der Handels- und Gewerbestandorte bedeuten.

Soweit es zu Einschränkungen des Verkehrs bei Dieselfahrzeugen kommen sollte bzw. müsste, müssen der öffentliche Nahverkehr und Wirtschaftsverkehr bevorrechtigt werden.

Im Einzelfall wären dann geeignete Ausnahmeregelungen und Übergangsregelungen für die Wirtschaft festzulegen, um konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Luftreinhaltung umsetzen zu können und dabei die Wirtschaftskraft des Standortes und die Nahversorgung der Bevölkerung mit Gütern, Dienstleistungen und Handwerksleistun-

gen zu erhalten.

Begleitend zu allen Maßnahmen der Luftreinhaltung ist der konsequente Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs unerlässlich.

Die MVG setzt langfristig gesehen als Zukunftskonzept auf batterieelektrische Busse mit Nachladung („overnight charging“). Diese Busse sind ebenso freizügig einsetzbar wie Dieselbusse und benötigen außerdem keine zusätzliche und teure Ladeinfrastruktur auf dem Linienweg. Bis E-Busse und Ladeinfrastruktur serienreif und letztlich wirtschaftlich einsetzbar sind, setzen die MVG für den Serieneinsatz auf die vorhandenen hochmodernen Dieselbusse als erste Wahl.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft befürwortet jedoch einen schnelleren Umstieg auf E-Busse und wird dementsprechend im Rahmen der Maßnahmenvorschläge für Mittelschichtungen im Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung von Elektromobilität (IHFEM) 2015-2018 die weitere Förderung von E-Bus-Projekten empfehlen.“

Die Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte - BAYERNPARTei / FREIE WÄHLER fordert im Antrag Nr. 14-20 / A 02427 „Urbane Logistik und Güterversorgung sicherstellen – Luftreinhaltung ohne wirtschaftlichen Ruin der Münchner Unternehmen“ (Anlage 7), dass die städtische Verwaltung im Rahmen der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München ein Konzept erarbeitet, wie der Wirtschaftsverkehr von Umweltauflagen, die kleine und mittelständische Betriebe in ihrer Existenz gefährden oder erheblich belasten, ausgenommen werden kann.

Die Intentionen dieses Antrags gehen letztendlich in die gleiche Richtung, wie die in der obigen Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft gestellte grundsätzlich Ablehnung weitgreifender, einschränkender Maßnahmen für den öffentlichen Nahverkehr und den Wirtschaftsverkehr.

Diese Forderungen werden, falls die dafür zuständige Regierung von Oberbayern den konkreten Auftrag zur Erarbeitung einer 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans erteilt, in die Maßnahmenplanung eingebracht werden.

7.12 Bewertung

Wie zuvor ausgeführt, fehlen für die in der Diskussion befindlichen Maßnahmen die Rechtsgrundlagen, so dass die Kommune keinen Handlungsspielraum hat.

Gemäß § 47 Abs. 4 BImSchG sind Maßnahmen entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu

richten, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen.

Wesentliche Verursacher der Grenzwertüberschreitungen sind in München die Emissionen des Dieserverkehrs (vgl. I. 6. Verursacher der Immissionsbelastung). Um nach dem Verursacherprinzip gezielt den Verkehrsfluss von Dieselfahrzeugen steuern zu können, bedarf es einer Regelung, die Dieselfahrzeuge entsprechend ihrer Emissionen kennzeichnet. Nur so ist eine differenzierte Zufahrtsregelung in allen betroffenen Kommunen in der Praxis umsetzbar. Eine solche Regelung kann nur und muss der Bund treffen, um eine bundeseinheitliche Handhabung zu gewährleisten. Auch liegt es in der Hand des Bundesgesetzgebers, die Verhältnismäßigkeit sicherzustellen. Wie bei der Schaffung der Umweltzonen sind Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen für Anwohner vorzusehen. Mit entsprechenden Übergangsfristen wird der Eingriff in das Eigentum abgemildert und Planungssicherheit ermöglicht. Mit Ausnahmeregelungen für Anwohner können zudem soziale Härten abgefedert werden. Die Einführung der Umweltzone in München im Jahr 2008 hat zur Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub entscheidend beigetragen. Aufgrund der Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen hat diese Maßnahme auch zur Akzeptanz in der Bevölkerung geführt, was letztendlich für den Erfolg maßgeblich ist. Damit zeigt sich, dass die Steuerung über eine Umweltzone ein wirksames und zielgerichtetes Mittel ist.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Landeshauptstadt München derzeit keine Rechtsgrundlage hat, die Vorgaben des VG München nach einschneidenderen Maßnahmen umzusetzen. Auch der Vorschlag des Bundesverkehrsministeriums, durch Abdecken des Zusatzschildes 'Grüne Plakette' die Umweltzone grundsätzlich für sämtliche KFZ zu sperren, ist weder in der Praxis vollzieh- noch rechtlich haltbar.

Es liegt deshalb allein in der Hand des Bundes, unter Beachtung des Verursacherprinzips und des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes eine bundeseinheitliche Rechtsgrundlage zu schaffen.

8. Handlungsvorschläge

Für die unter I. 6. aufgeführten Maßnahmen fehlen der Landeshauptstadt München die entsprechenden Rechtsgrundlagen. Die Stadt kann jedoch auf freiwilliger Basis verschiedenste Maßnahmen ergreifen, um die bisher im Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen zu beschleunigen, ihren eigenen Fuhrpark zu erneuern und die Münchner Wirtschaft für eine Umstellung ihres Fuhrparks zu gewinnen.

8.1 Entwicklung eines integrierten Gesamtkonzepts

Wie vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf Seite 24 ausgeführt, ist für eine stadt- und umweltgerechte Verkehrsbewältigung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse

der Bevölkerung und der Wirtschaft und zur Verbesserung der lufthygienischen Situation zum Schutz der Bevölkerung der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Umweltverbundes, insbesondere der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Öffentlichen Verkehrs, eine Grundvoraussetzung.

Die Verwaltung sollte daher beauftragt werden, unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung die laufenden Fortschreibungen zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2030+) und zum Nahverkehrsplan (NVP) als integrierte und abgestimmte Grundlagen mittel- und langfristig wirksamer Maßnahmen zur Verbesserung der lufthygienischen Situation zügig weiter zu betreiben.

Dabei wird im Sinne einer stadt- und umweltgerechten Bewältigung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft ein massiver, schneller und entschlossener Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (insbesondere ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Verflüssigung der Hauptverkehrsachsen), des CarSharings, des Parkraummanagements und speziell der Elektromobilität angestrebt.

8.2 Austausch des städtischen Fuhrparks

Zudem kann die Landeshauptstadt München ihren eigenen Fuhrpark entsprechend umrüsten, so dass stark emittierende Diesel-Fahrzeuge schnellstmöglich – im Idealfall mit sauberen E-Fahrzeugen, aber zumindest mit alternativen Antriebsarten – ausgetauscht werden, sofern auf dem Markt entsprechende Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Mit Beschluss des Verwaltungs- und Personalausschuss vom 12.10.2016 (14-20 / V 06739) wurde bereits das Potential des städtischen Fuhrparks für batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge dargestellt und der Austausch von ca. 250 (von insgesamt ca. 2.200) Fahrzeugen im Rahmen von Ersatzbeschaffungen bis zum Jahr 2023 vorgeschlagen vorbehaltlich der erst noch vom Stadtrat über die Fortschreibung des IHFEM 2018 zu beschließenden Finanzierung.

Zudem hat der Stadtrat mit der vorstehend genannten Beschlussvorlage eine „Beschaffungsrichtlinie für städtische Dienstfahrzeuge“ beschlossen. Danach werden zukünftig Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 2,5 t zulässigem Gesamtgewicht ausschließlich in Form batterie-elektrischer Fahrzeuge beschafft, da für diesen Fahrzeugbereich ein entsprechendes Angebot an Fahrzeugen auf dem Markt zur Verfügung steht.

Die Richtlinie sieht zudem Ausnahmen von der Verpflichtung zur Beschaffung batterie-elektrischer Fahrzeuge vor. Insbesondere gilt dieses für Fahrzeuge, die eine

tägliche Fahrleistung von mehr als 80 km haben. In diesen Fällen sind, soweit verfügbar und wirtschaftlich vertretbar, in der Regel Hybridfahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit Erdgasbetrieb zu beschaffen.

Für den Bereich der ca. 1.600 Lkw, Arbeitsmaschinen und Sonderfahrzeuge werden in der Beschaffungsrichtlinie hingegen keine Vorgaben gemacht, da hier anders als bei Pkw in der Regel kein Angebot an alternativen Antrieben besteht:

Ziffer 2 Beschaffungsrichtlinie für städtische Dienstfahrzeuge

„Leichte Nutzfahrzeuge über 2,5 t zulässigem Gesamtgewicht, Lkw, Spezialfahrzeuge und Arbeitsmaschinen

In diesem Bereich stehen derzeit keine serienreifen Fahrzeuge mit elektrischem oder Hybridantrieb auf dem Markt zur Verfügung, die den erforderlichen Einsatzzweck ausreichend abdecken können, so dass die Einführung von konkreten Beschaffungsvorgaben nicht möglich ist. ... In jedem Fall sind auch hier bei der Beschaffung die bestmöglichen Abgasgrenzwerte zu fordern... .“

Ergänzend zu den vorstehend genannten vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmen zur Elektromobilität werden mit dieser Vorlage weitergehende Maßnahmen gezielt für Dieselfahrzeuge vorgeschlagen.

Betroffen von dem nachstehenden Vorschlag sind daher die Fahrzeuge, die in dem Beschluss zur Elektromobilität (Beschluss des Verwaltungs- und Personalausschuss vom 12.10.2016 Nr. 14-20 / V 06739) aus wirtschaftlichen Gründen (ca. 350 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, die mehr als 80 km/Tag fahren (siehe nachfolgende Punkte 1 und 2)) nicht zur Ersatzbeschaffung durch batterie-elektrische Fahrzeuge vorgeschlagen worden sind, sofern es sich bei diesen Fahrzeugen dann jeweils um Dieselfahrzeuge handelt.

Wegen des Fehlens serienreifer Fahrzeuge mit Alternativantrieb kann eine Umstellung der ca. 1.600 Lkw, Arbeitsmaschinen und Sonderfahrzeuge (siehe nachfolgende Punkte 3 und 4) derzeit noch nicht erfolgen.

1. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 2,5 t zulässigem Gesamtgewicht

In dieser Kategorie sind ohnehin nur wenige Fahrzeuge mit Dieselantrieb im Bestand. Der überwiegende Teil ist mit Ottomotor (Benzin und einige Erdgasfahrzeuge) ausgeführt. Im Rahmen der laufenden Fuhrparkerneuerung wurden bereits zahlreiche Fahrzeuge als Elektro- oder Hybridfahrzeug beschafft bzw. bestellt. Nachdem die Euro 6-Norm in dieser Fahrzeugkategorie erst Ende 2015 gesetzlich verpflichtend wurde, entsprechen nahezu alle Fahrzeuge des städtischen Fuhrparks der Euronorm 4 und 5.

Die Dieselfahrzeuge mit Abgasnorm schlechter als Euro 6 sollen bis 2020 durch elektrisch betriebene Fahrzeuge ersetzt - oder falls dies nicht möglich ist - mit

alternativen Antriebsarten wie z. B. Hybrid oder den für die Luftreinhaltung immer noch besseren benzinbetriebenen Fahrzeugen ausgetauscht werden. Im schlechtesten Fall sollten die Fahrzeuge – sofern möglich - mit zumindest im Realbetrieb weniger emittierenden Diesel-Fahrzeugen nach Euro-6-Norm ersetzt werden.

Auf dem Markt sind Fahrzeuge mit alternativen Antrieben vorhanden. Zur Beurteilung einer möglichen Umstellung auf solche Antriebe, Ottomotoren oder Dieselfahrzeuge der Euro 6-Norm muss zuerst die genaue Stückzahl an Dieselfahrzeugen und die genaue Ausführung ermittelt, die technische Umsetzbarkeit im Einzelfall geprüft und die damit verbundenen Kosten von der Vergabestelle 1 eingeschätzt werden. Das Ergebnis wird dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Es muss allerdings davon ausgegangen werden, dass aus heutiger Sicht bei einer Umstellung auf alternative Antriebe eine deutliche Erhöhung der Finanzmittel im Bereich der Fahrzeugbeschaffung erforderlich wird. Dieses wird in der Stadtratsvorlage näher dargestellt werden.

Für die bereits von dem oben genannten Stadtratsbeschluss vom 12.10.2016 zur Elektromobilität erfassten Fahrzeuge, bei denen eine Ersatzbeschaffung bis zum Jahr 2023 vorgesehen ist, bleibt es bei diesem späterem Umsetzungszeitpunkt.

2. Leichte Nutzfahrzeuge von 2,5 bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht

In dieser Kategorie besteht der Fuhrpark zum überwiegenden Teil aus Dieselfahrzeugen.

Alternative Antriebe oder Ottomotoren sind derzeit nur in sehr geringem Umfang erhältlich, teilweise stehen Elektroantriebe jedoch kurz vor der Serienreife.

Ein Großteil des Fuhrparks besteht aus Fahrzeugen der Abgasnorm Euro 4 und 5. Teilweise mussten mangels Alternativen und der späten Einführung der Euro 6-Norm bis ins Jahr 2015 noch Euro 5- Fahrzeuge beschafft werden.

Die Dieselfahrzeuge mit Abgasnorm schlechter als Euro 6 sollen bis 2025 durch elektrisch betriebene Fahrzeuge ersetzt - oder falls dies nicht möglich ist - mit alternativen Antriebsarten wie z. B. Hybrid oder den für die Luftreinhaltung immer noch besseren benzinbetriebenen Fahrzeugen ausgetauscht werden. Im schlechtesten Fall sollten die Fahrzeuge – sofern möglich - mit zumindest im Realbetrieb weniger emittierenden Diesel-Fahrzeugen nach Euro-6-Norm ersetzt werden.

Zur Beurteilung einer möglichen Umstellung auf alternative Antriebe, Ottomotoren oder Dieselfahrzeuge der Euro 6-Norm muss zuerst die genaue Stückzahl an Dieselfahrzeugen und die genaue Ausführung ermittelt, die technische Umsetzbarkeit

im Einzelfall geprüft und die damit verbundenen Kosten von der Vergabestelle 1 eingeschätzt werden. Das Ergebnis wird dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Auch hier ist zu berücksichtigen, dass aus heutiger Sicht bei einer Umstellung auf alternative Antriebe eine deutliche Erhöhung der Finanzmittel im Bereich der Fahrzeugbeschaffung erforderlich wird. Dieses wird in der Stadtratsvorlage näher dargestellt werden.

3. Lkw sowie Arbeitsmaschinen und Sonderfahrzeuge auf Lkw-Basis (z. B. Großkehrmaschinen, Feuerwehrfahrzeuge)

In dieser Kategorie sind - von einigen Erdgas- und Prototypenfahrzeugen (Hybrid-fahrzeuge) abgesehen - ausschließlich Fahrzeuge mit Dieselantrieb im Fuhrpark der Landeshauptstadt München. Die Fahrzeuge entsprechen mit wenigen Ausnahmen den Abgasnormen Euro IV, Euro V, EEV und Euro VI.

Ab dem Jahr 2009 wurden fast ausschließlich Fahrzeuge der Abgasnorm EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle), die die Abgaswerte von Erdgasfahrzeugen abbildet und ab 2013 der nochmals besseren Abgasnorm Euro VI beschafft.

Eine Umstellung auf Elektrofahrzeuge oder alternative Antriebe scheidet - wie schon in der o. g. Beschlussvorlage zur Elektromobilität dargestellt - derzeit aufgrund nicht vorhandener bzw. nicht serienreifer Produkte auf dem Markt aus. Zwar gibt es vereinzelt erste Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken, aber bei einer Umstellung des Lkw-Fuhrparks auf diese Antriebe könnte aufgrund der derzeit noch hohen Störanfälligkeit (vgl. Beschlussvorlage zur Elektromobilität) die Erfüllung der kommunalen Aufgaben, wie z. B. Winterdienst, Feuerwehr, Mülleinsammlung, nicht sicher gewährleistet werden. Zudem sind komplexe Sonderaufbauten, wie z. B. Kanalspülfahrzeuge, aufgrund fehlender Ausstattungen auf diesen Fahrgestellen technisch noch nicht darstellbar. Der Einsatz von Erdgasfahrzeugen erfolgt, wie in der o. g. Beschlussvorlage dargestellt, bereits, sofern sich der Betrieb technisch und wirtschaftlich sinnvoll darstellen lässt.

Aufgrund der laufenden Neubeschaffung von Fahrzeugen wird der Fuhrpark bis zum Jahre 2020 ohnehin fast ausschließlich aus umweltfreundlichen Fahrzeugen der Abgasnormen EEV und Euro VI bestehen. Bei einigen Fahrzeugen der Branddirektion wird die Umstellung aufgrund der längeren Laufzeiten der Fahrzeuge sowie der Vorgaben der Fördermittelgeber nicht bis zu diesem Zeitpunkt erfolgen können.

Die Vergabestelle 1 wird die Entwicklungen auf diesem Markt weiterhin aufmerksam beobachten und die technische Entwicklung bei den Neubeschaffungen entsprechend berücksichtigen..

4. Sonstige Arbeitsmaschinen und Sonderfahrzeuge (z. B. Mähmaschinen, Geräteträger, Baumaschinen, Traktoren)

In dieser Kategorie sind - von elektrisch betriebenen Gabelstaplern und einigen Elektro-Schleppern abgesehen - nahezu ausschließlich Fahrzeuge mit Dieselantrieb im Fuhrpark vorhanden. Diese sind der Abgasnormen für mobile Maschinen und Geräte, Baumaschinen und Traktoren (97/68/EG) zugeordnet; die Einstufung erfolgt auf Grundlage der Motorleistung.

Eine Umstellung auf Elektrofahrzeuge oder alternative Antriebe scheidet auch hier - wie unter Punkt 3 dargestellt - derzeit aufgrund nicht vorhandener bzw. nicht serienreifer Produkte auf dem Markt aus.

Die Vergabestelle 1 wird die Entwicklungen auf diesem Markt weiterhin aufmerksam beobachten und die technische Entwicklung bei den Neubeschaffungen entsprechend berücksichtigen.

5. Fazit

Die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben stellt sich daher in der Gesamtschau folgendermaßen dar:

Diesel-Pkw und leichte Diesel-Nutzfahrzeuge bis 2,5 t
_____ ▶ bis 2020

250 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gem. Beschluss E-Mobilität
_____ ▶ bis 2023

Diesel-Nutzfahrzeuge zwischen 2,5 t und 3,5 t
_____ ▶ bis 2025

8.3. Austausch des Fuhrparks der MVG

Auch die Münchner Verkehrsgesellschaft kann mit dem Austausch ihrer diesel-basierenden Busflotte einen signifikanten Beitrag zur Luftreinhaltung in München leisten. Auch wenn schon eine beachtliche Anzahl an Bussen der MVG die Euro-6-Norm erfüllt, so ist es im Sinne der Luftreinhaltung sinnvoll, den Fuhrpark schnellstmöglich weg von diesel- hin zu elektrisch-betriebenen Fahrzeugen umzustellen.

Auch der weitere Fuhrpark der MVG sollte analog zum städtischen Fuhrpark sukzessive umgerüstet werden.

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) ist daher aufgerufen, ihren Fuhrpark (Busse und PKW) so umzugestalten, dass dieselbetriebene Fahrzeuge schrittweise durch

Fahrzeugtypen mit geringeren Stickstoffoxidemissionen – mind. Euro 6 Norm oder im Idealfall durch E-Fahrzeuge – ersetzt werden.

Ziel sollte es zum einen sein, bis zum Jahr 2020 den Fuhrpark soweit erneuert zu haben, so dass diesel-betriebene Fahrzeuge – sofern überhaupt noch notwendig – mindestens mit Euro-6-Norm im Betrieb sind. Ziel sollte es zum anderen auch sein, ab dem Jahr 2020 nur noch elektronisch betriebene Busse und PKW anzuschaffen, soweit diese am Markt zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen beschafft werden können. Zudem ist die notwendige Ladeinfrastruktur auszubauen.

8.4. Maßnahmen zur Verbesserung der Automobiltechnik

Wie bereits oben ausgeführt, sind die wesentlichen Verursacher der erhöhten Stickoxidbelastung die Emissionen des Kfz-Verkehrs, insbesondere mit Diesel-Fahrzeugen. Daher sollte neben den o.a. behördeninternen Maßnahmendiskussion versucht werden, mit den Akteuren der Verursacher der Luftschadstoffbelastung geeignete Minderungsmaßnahmen zu entwickeln. Insbesondere müssen die Fahrzeuge auch im Realbetrieb die angegebenen Abgaswerte einhalten. Es wird daher vorgeschlagen, unter Leitung des Herrn Oberbürgermeisters eine Gesprächsrunde einzurichten, um alle Beteiligten, also Vertreterinnen und Vertreter der Verursacher (Automobilhersteller), Vertreterinnen und Vertreter der Bundespolitik, Oberbürgermeister und Vertreter ebenfalls betroffener Kommunen, Mobilitätsverbände, betroffene städtische Referate und ggf. weitere wichtige Akteure an einen Tisch zu bringen. Dabei soll insbesondere auch mit der Automobilindustrie gemeinsam nach Lösungen gesucht werden, um das Thema „Mobilität“ umfassend unter dem Aspekt eines größtmöglichen Schutzes der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger zu beraten.

8.5. Münchner Unternehmen für einen sauberen Wirtschaftsverkehr

Neben dem städtischen Fuhrpark und dem des ÖPNV ist der Münchner Wirtschaftsverkehr eine weitere Ziel- und mengenmäßige relevante Gruppe. Im Sinne der Luftreinhaltung muss es Bestreben sein, die emissionsstarken Diesel-Fahrzeuge des Münchner Wirtschaftsverkehrs schnellstmöglich auszutauschen. Im Idealfall steigen z.B. Lieferdienste, Taxibetriebe, Handwerker, aber auch die Unternehmen mit größeren Fuhrparks auf saubere E-Fahrzeuge um.

Für den Umstieg auf elektrisch betriebene Fahrzeuge hat die Landeshauptstadt München bereits ein eigenes Förderprogramm für den Wirtschaftsverkehr aufgelegt. Auch der Bund ist inzwischen mit einem eigenen Programm in die Förderung eingestiegen. Doch neben der Förderung gilt es, das Bewusstsein und die Bereitschaft zur Umstellung des Diesel-Fuhrparks auf emissionsärmere Fahrzeuge bei den Münchner Unternehmen noch zu stärken.

Hierfür soll gemeinsam mit Münchner Unternehmen ein Aktionsplan für einen sauberen Wirtschaftsverkehr erarbeitet werden. Ziel dieses Aktionsplans muss es sein, die teilnehmenden Unternehmen und Betriebe zu einer freiwilligen Selbstverpflichtung zur Umrüstung ihrer Fahrzeugflotten und derer ihrer Be- und Zulieferer zu gewinnen.

Zudem werden in den bereits bestehenden Klimapakt der Landeshauptstadt München mit der Münchner Wirtschaft, in dem sich bereits 15 Großunternehmen zur freiwilligen gemeinsamen Emissionsreduktion von mindestens 40.000 Tonnen Kohlenstoffdioxid bis Ende 2017 verpflichtet haben, von der Landeshauptstadt weitere Maßnahmen eingebracht, die sich auf Luftreinhaltung und dabei insbesondere die Umstellung der Fuhrparks der Unternehmen fokussieren

9. Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass gemäß der obigen Ausführungen von den beteiligten Fachreferaten für die hier zur Debatte stehenden Maßnahmen (Kapitel 7) grundsätzlich bzw. kurzfristig keine Möglichkeiten für eine wirksame Umsetzung zur Verbesserung der Luftqualität im Verkehrsbereich gesehen werden.

Der Landeshauptstadt München fehlen als Kommune die notwendigen Rechtsgrundlagen, die im Wesentlichen der Bund nur schaffen kann. Vor dem Hintergrund der Gerichtsentscheidung (Kapitel 3 und 4) ist die Notwendigkeit einer bundeseinheitlichen Rechtsgrundlage aktueller denn je. Mit dieser sollten die Kommunen in die Lage versetzt werden, ihre Umweltzone verursacherbezogen mit Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen – somit verhältnismäßig – weiterzuentwickeln.

In der Hand der Landeshauptstadt München liegt es jedoch, ein integriertes und abgestimmtes Gesamtkonzept zu entwickeln, das auf einen massiven, schnellen und entschlossenen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs, des CarSharings und einer Anpassung des Parkraummanagements beruht.

Zudem kann die Landeshauptstadt München ihren eigenen Fuhrpark entsprechend umrüsten, ebenso wie die MVG. Weiterhin ist der Dialog mit der Autoindustrie zu suchen, um die Notwendigkeit von Fahrzeugen, die die Emissionswerte auch im Realbetrieb einhalten, zu unterstreichen. Da der Erfolg der Luftreinhaltung im Wesentlichen von der Beteiligung abhängt, ist ein Bündnis mit der Münchner Wirtschaft zur Umstellung der Fahrzeugflotten zudem sinnvoll.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie dem Direktorium


abgestimmt.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Nachtragsbegründung:

Aufgrund der notwendigen umfangreichen Abstimmung innerhalb der Stadtverwaltung konnte die Beschlussvorlage nicht fristgerecht fertiggestellt werden. Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung der Thematik und insbesondere vor dem Hintergrund der Urteile des VG München ist eine zeitnahe Stadtratsbefassung notwendig.

Die Korreferentin des Referates für Gesundheit und Umwelt, Frau Stadträtin Sabine Krieger, die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Heide Rieke, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Arbeit und Wirtschaft  sowie die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin


1. Vom Vortrag der Referentin wird Kenntnis genommen.
2. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, zusammen mit den zuständigen Fachreferaten, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, weiterhin Maßnahmen im Sinne der Entscheidung des VG München zu prüfen und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung die laufenden Fortschreibungen zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2030+) und zum Nahverkehrsplan (NVP) als integrierte und abgestimmte Grundlagen mittel- und langfristig wirksamer Maßnahmen zur Verbesserung der lufthygienischen Situation zügig weiter zu betreiben.

Dabei wird im Sinne einer stadt- und umweltgerechten Bewältigung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft ein massiver, schneller und entschlossener Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (insbesondere ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Verflüssigung der Hauptverkehrsachsen), des CarSharings, des Parkraummanagements und speziell der Elektromobilität angestrebt.

4. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, an den Freistaat heranzutreten, um den Auftrag an den Gutachter im Sinne der Forderungen des VG München zu konkretisieren und zu den Maßnahmenvorschlägen Stellung zu nehmen.
5. Die Landeshauptstadt München setzt sich zum Ziel, ihren eigenen Fuhrpark im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 2,5 t soweit möglich bis spätestens zum Jahr 2020 (bzw. 2023 im Rahmen der Umsetzung des Beschlusses zur Elektromobilität) und für leichte Nutzfahrzeuge zwischen 2,5 t und 3,5 t bis 2025 soweit umzurüsten, so dass dieselbetriebene Fahrzeuge durch alternative Antriebsarten (Elektromobilität, Hybrid, Benzin) ersetzt werden. Sofern Fahrzeuge mit alternativen Antriebsarten die Anforderungen nicht erfüllen können, werden die entsprechenden dieselbetriebenen Fahrzeuge sofern technisch möglich soweit ersetzt, so dass sie zumindest Euro-6-Norm erfüllen.
6. Das Direktorium wird beauftragt, die zur Umsetzung des Antragspunkte 5. notwendigen Schritte und Finanzmittel zu erheben und dem Stadtrat zur endgültigen Beschlussfassung vorzulegen.
7. Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) wird aufgerufen, ihren Fuhrpark (Busse und Pkw) so umzugestalten, dass bis zum Jahr 2020 dieselbetriebene Fahrzeuge – sofern sie nicht durch E-Fahrzeuge ersetzt werden können – mindestens mit Euro-6-Norm im Betrieb sind.
8. Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) wird aufgerufen, ab dem Jahr 2020 nur noch elektronisch betriebene Busse und Pkw anzuschaffen, sofern entsprechende Fahrzeugtypen für die jeweilige Anforderung auf dem Markt angeboten werden. Zudem ist die notwendige Infrastruktur auszubauen.
9. Der Oberbürgermeister wird gebeten, wie im Vortrag der Referentin unter Punkt 8 dargestellt, einen Austausch mit allen relevanten Akteuren – insbesondere der Automobilindustrie – und mit Vertreterinnen/Vertretern anderer betroffener Städte in Kooperation mit dem Deutschen Städtetag zur Beurteilung und Erarbeitung von Handlungsmaßnahmen durchzuführen.
10. Der Oberbürgermeister wird gebeten, über den Deutschen Städtetag sowie bei sich bietenden Gelegenheiten gegenüber Bund und Freistaat die Schaffung einer bundesweiten Rechtsgrundlage zur Weiterentwicklung der Umweltzone einzufordern, damit die LHM die Möglichkeit bekommt, die Stadtluft nachhaltig zu verbessern. Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen sollen wie bei der Einführung der Umweltzonen für Verhältnismäßigkeit, Abfederung sozialer Hürden und damit Akzep-

tanz sorgen.

11. Das Referat für Gesundheit und Umwelt und das Referat für Arbeit und Wirtschaft werden beauftragt, einen Aktionsplan für einen sauberen Wirtschaftsverkehr ins Leben zu rufen, der insbesondere auf Selbstverpflichtungen zur Umstellung der Fuhrparke von Lieferdiensten, Taxibetrieben, Handwerkern, aber auch der Unternehmen mit größeren Fahrzeugbeständen zielt.
12. Wie im Vortrag der Referentin dargestellt, werden derzeit Untersuchungen zur Wirksamkeit einer City-Maut im Sinne des Antrags Nr. 14-20 / A 02446 durchgeführt. Vor weiteren Schritten sollten die Ergebnisse dieser Arbeiten abgewartet werden. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02446 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN – rosa Liste vom 09.09.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß aufgegriffen.
13. Wie im Vortrag der Referentin ausgeführt, wurde den Intentionen der Anträge Nr. 14-20 / A 02447 und Nr. 14-20 / A 02504 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN – rosa Liste mit Schreiben des Herrn Oberbürgermeisters an die Bundesumweltministerin Dr. Barbara Hendricks und den Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt bereits entsprochen.
Der Antrag Nr. 14-20 / A 02447 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN – rosa Liste vom 09.09.2016 ist geschäftsordnungsgemäß erledigt.
Der Antrag Nr. 14-20 / A 02504 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN – rosa Liste vom 27.09.2016 ist geschäftsordnungsgemäß erledigt.
14. Wie im Vortrag der Referentin dargestellt, werden die Forderungen aus dem Antrag Nr. 14-20 / A 02427 „Urbane Logistik und Güterversorgung sicherstellen – Luftreinhaltung ohne wirtschaftlichen Ruin der Münchner Unternehmen“ in die Maßnahmenplanung eingebracht, sobald ein Auftrag zur Erstellung der 7. Fortschreibung des LRP München erteilt ist. Der Antrag der Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte - BAYERNPARTEI / FREIE WÄHLER vom 01.09.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß aufgegriffen.
15. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag. 

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Stephanie Jacobs
Berufsmäßige Stadträtin

- IV. Abdruck von I. mit III. (Beglaubigungen)
über den stenographischen Sitzungsdienst
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-RL-RB-SB
- V. Wv Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-RL-RB-SB
zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail).