

**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

3 Anlagen

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383



Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates

vom 25.01.2017

Öffentliche



I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

Die als Anlage 3 angefügte Sitzungsvorlage sollte ursprünglich in die Vollversammlung am 15.11.2016 eingebracht werden, wurde jedoch zunächst in die Vollversammlung am 14.12.2016 und dann erneut in die heutige Vollversammlung vertagt.

Der beiliegende Änderungsantrag der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE vom 14.12.2016 (Anlage 1) gilt als eingebracht.

2. Behandlung des Änderungsantrags der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE

Der Vortrag der Referentin ergibt sich aus der als Anlage 3 angefügten Sitzungsvorlage für die Vollversammlung am 14.12.2016. Zu den einzelnen Punkten des o.g. Änderungsantrags (die beantragten Änderungen sind jeweils in **fett** dargestellt) ist unter Einbindung von Stellungnahmen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, des Referates für Arbeit und Wirtschaft und des Direktoriums ergänzend folgender Sachverhalt festzustellen:

2.1 Punkt 2 ergänzt

„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 **bis Juni 2017** zur Beschlussfassung vorzulegen.“

Wesentliche Informationen, Grundlagen und Wirkungsabschätzungen für weitere und über die bislang festgelegten Maßnahmen hinausgehende Vorschläge werden vom Gutachten der Maßnahme 1 der 6. Fortschreibung des LRP München erwartet. Das Ergebnis dieses Gutachtens liegt voraussichtlich erst Mitte 2017 vor. Erst nach Vorlage und verwaltungsinterner Prüfung der Ergebnisse dieses Gutachtens können dem Stadtrat voraussichtlich Ende 2017 neue Maßnahmen zur Prüfung und Entscheidung vorgelegt werden.

2.2 Punkt 3 geändert

~~„Die Verwaltung wird beauftragt, unter Federführung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung die laufenden Fortschreibungen zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2030+) und zum Nahverkehrsplan (NVP) als integrierte und abgestimmte Grundlagenmittel und langfristig wirksamer Maßnahmen zur Verbesserung der lufthygienischen Situation weiter zu betreiben.~~

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

dem Stadtrat bis Juni 2017 ein integriertes und abgestimmtes Gesamtkonzept vorzuschlagen, das folgendes erreichen soll: mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet sollen bis zum Jahr 2025 durch abgasfreie

Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden und die Landeshauptstadt München wird verpflichtet für diese Verkehrswende schnellstmöglich Maßnahmen zu ergreifen sowie jährlich über deren Fortschritt zu berichten.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt zu diesem Punkt aus:

„Die Entwicklung eines integrierten und abgestimmten Gesamtkonzepts erfolgt durch die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP 2030+) und des Nahverkehrsplans (NVP), die die integrierten und abgestimmten Grundlagen mittel- und langfristig wirksamer Maßnahmen zur Verbesserung der lufthygienischen Situation bilden.

Es ist beabsichtigt, dem Stadtrat bis Juli 2017 einen Beschluss zum Sachstand und zum weiteren Vorgehen zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2030+ vorzulegen. Die Vollversammlung hat am 29.07.2015 dem Sachstandbericht und dem weiteren Vorgehen zur Aktualisierung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München zugestimmt.

Zur Einrichtung einer E-Allianz mit Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Teilbereichen der Elektromobilität in München (z.B. Taxi, Carsharing, Logistik, Ladeinfrastruktur) mit dem Ziel einer Förderung der Elektromobilität im Verkehrsbereich ist die Stadtverwaltung beauftragt, einen Vorschlag zu den Zielen, Aufbau, Arbeitsweise, Untergruppen sowie den jeweils beteiligten Partnern aus Industrie und Unternehmen, der Stadtverwaltung, SWM, Wissenschaft sowie aus Verbänden und Vereinigungen zu unterbreiten und eine Gründung vorzubereiten. Es ist vorgesehen, dass bis Juli 2017 dem Stadtrat eine eigene Beschlussvorlage zum Sachstand „E-Allianz“ vorgelegt wird.

Bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes als auch des Nahverkehrsplans und den Konzepten zur Förderung der Elektromobilität wird im Sinne einer stadt- und umweltgerechten Bewältigung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft ein massiver und entschlossener Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (insbesondere ÖPNV, Rad- und Fußverkehr), des Carsharings, des Parkraummanagements und speziell der Elektromobilität angestrebt.“

2.3 Punkt 4 neu

„Es werden schnellstmöglich Maßnahmen umgesetzt. Dazu werden folgende Sofortmaßnahmen ergriffen:

- **Umverteilung des Straßenraums zugunsten von Fuß-, Rad- und öffentlichen**

Nahverkehr

- **Sofortiger Ausbau des Busnetzes (Ausbau der Busspuren und Einführung der nach MVG 5 wichtigsten Bus-Express-Spuren, inklusive abgestimmter Ampelschaltungen, zum Bsp. Vorläufer für die Tram-West-Tangente Boschetsrieder-Fürstenrieder-Straße und Prinzregentenstraße zwischen Friedensengel und Haus der Kunst**
- **Einführung des 5-Minuten-Taktes bei der U-Bahn**
- **Reduktion von Nicht-Anwohner*innenparkplätzen in der Innenstadt (z.B. Maximilianstraße)**
- **zügige Umsetzung der Ladesäuleninfrastruktur für Elektrofahrzeuge“**

Nach Aussage des Referates für Stadtplanung und Bauordnung werden im Rahmen des Beschlusses zum Sachstand und zum weiteren Vorgehen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2030+ und im Rahmen der Aktualisierung des Nahverkehrsplans die in Punkt 4 genannten einzelnen Maßnahmen behandelt werden.

Zu den weiteren Unterpunkten nimmt das Referat für Arbeit und Wirtschaft wie folgt Stellung:

„Zu Punkt 4 neu (Busspuren und U-Bahntakt):

Die MVG begrüßt den Antrag, Busspuren auszubauen und hat im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine Liste mit ca. 50 erforderlichen Busspuren im gesamten Stadtgebiet vorgelegt. Diese soll in den kommenden Wochen mit dem Planungsreferat priorisiert und abgestimmt werden. Eine Umsetzung jeder einzelnen Busspur würde die Qualität und damit Attraktivität des Busnetzes deutlich erhöhen und v.a. vor dem Hintergrund der Überlastung der U-Bahn im Stadtzentrum auch zusätzliche Kapazitäten schaffen.

Eine Liste der nach Ansicht der MVG wichtigsten Busspuren, priorisiert nach betroffenen Fahrgästen, Taktdichte, Aufwand und derzeitigem Fahrzeitverlust liegt bei¹. Die fünf von der MVG priorisierten Busspuren sind:

- 1. Brudermühlstraße (zwischen Gerhard- und Schäftlarnstraße)*
- 2. in der Waldwiesenstraße (zwischen Gräfelfinger Straße und Haderunstraße)*
- 3. Wilhelm-Hale-Straße, Friedenheimer Brücke (zwischen Schloßschmidstraße und Landsbergerstraße)*
- 4. Brudermühlstraße (zwischen Esswurm- und Schäftlarnstraße)*
- 5. Hanauer Straße (zwischen Pelkovenstraße und Triebstraße)*

1 Vgl. Anlage 2 Prioritätenliste für die Einrichtung neuer Busspuren in der Landeshauptstadt München

Zur Einführung des 5-Minuten Takts bei der U-Bahn (Takt 5):

Zum Antrag an sich: Grundsätzlich wird der Fahrplan der Münchner U-Bahn auf Basis des Standards des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München und der Entwicklung der Fahrgastzahlen stetig weiterentwickelt. Im Zuge der in 2010 gestarteten Angebotsinitiative wurden bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt bzw. sind in Planung. Eine pauschale Umsetzung eines ganztägigen 5-Minuten-Takts (Takt 5) bei der U-Bahn ist grundsätzlich denkbar, wäre aber an mehrere Voraussetzungen geknüpft, die im Folgenden kurz dargelegt werden. Eine Umsetzung wäre nur dann möglich, wenn alle genannten Punkte erfüllt sind.

1. Die MVG geht davon aus, dass sich der Antrag eines Takt 5 jeweils auf die Verkehrstage Montag bis Freitag (Schulzeit und Ferien) und den Zeitraum zwischen den beiden Berufsverkehrszeiten bezieht, so dass ein ganztägiger Takt 5 zwischen ca. 6 Uhr und 19 Uhr auf allen Streckenabschnitten entsteht. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass nur Maßnahmen geprüft werden sollen, die mit dem aus dem täglichen Spitzeneinsatz (Berufsverkehrszeit) jeweils vorhandenen Wagenpark gefahren werden könnten. Die Betrachtung schließt nur die Strecken innerhalb der Landeshauptstadt München ein. Die Strecke in die Nachbarstadt Garching wird nicht betrachtet.

2. Je nach Verkehrstag und Streckenabschnitt wird bereits heute über den Berufsverkehr hinaus ein Takt 5, partiell sogar ein 3 1/3-Minuten-Takt ganztags im Kernbereich des Netzes mit hoher Fahrgastnachfrage gefahren.

3. Im Folgenden wird ein Netz skizziert, in dem ein ganztägiger Takt 5 gefahren werden könnte:

U1: Weiterhin ganztägig Takt 10. Abschnittsweise Verdichtung zu einem Takt 5 durch Einsatz der U7 (siehe dort)

U2: Takt 5 von ca. 6 Uhr bis 19 Uhr auf der gesamten Linie (wie heute im Berufsverkehr); zusätzlich wird bereits heute der Takt 5 im Berufsverkehr zwischen Milbertshofen und Kolymbusplatz zu einem 3 1/3 Takt verdichtet

U3: Takt 5 von ca. 6 Uhr bis 19 Uhr zwischen Olympiazentrum und Fürstenried West (wie heute im Berufsverkehr)

U4: Takt 5 von ca. 6 Uhr bis 19 Uhr zwischen Arabellapark und Theresienwiese (wie heute im Berufsverkehr)

U5: Takt 5 von ca. 6 Uhr bis 19 Uhr auf der gesamten Linie (wie heute im Berufsverkehr)

U6: Takt 5 von ca. 6 Uhr bis 19 Uhr zwischen Fröttmaning und Klinikum Großhadern (wie heute im Berufsverkehr)

U7: Takt 10 zwischen 6 Uhr und 19 Uhr zwischen Westfriedhof und Sendlinger Tor; zusätzlich wird bereits heute durch eine Verlängerung im Berufsverkehr an Schultagen bis Neuperlach Zentrum ein 3 1/3 Takt zwischen Hauptbahnhof und Neuperlach Zentrum durch Über-lagerungen mit der U2 bzw. U5 angeboten (U8: verkehrt regulär nur samstags)

Diese angebotsorientierten Maßnahmen stehen unter folgenden Vorbehalten bzw. zu prüfenden Voraussetzungen:

- Fahrplantechnische Details der Fahr-, Umlauf- und Dienstplanung inkl. Ausrück- sowie Abstellplanungen müssen durchgeführt werden.*
- Eine entsprechende Fahrzeug-, Werkstatt- und Infrastrukturverfügbarkeit muss zuverlässig und im ausreichenden Maße sichergestellt sein*
- Das Fahrer-, Werkstatt- und Servicepersonal muss in einem ausreichenden Maße zur Verfügung stehen.*
- Die Finanzierung der zusätzlichen Fahrplanleistungen muss sichergestellt sein.*

Auf Grund des großen Umfangs der Maßnahmen wäre eine schrittweise Umsetzung erforderlich, da für alle genannten Punkte ein ausreichender Planungsvorlauf berücksichtigt werden muss. Ein konkreter Zeitplan einer Umsetzung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht genannt werden.

Die Kosten können in der Kürze der Zeit wegen des großen Planungsaufwands ebenfalls bis zum Termin der Vollversammlung am 15.1.2017 nicht genannt werden. Eine Kostenschätzung, die unter anderem die betrieblichen und technischen Belange sowie die Auswirkungen auf Instandhaltungszyklen berücksichtigt, kann bis Mitte des Jahres 2017 erfolgen, wobei diese Leistungsausweitung voraussichtlich nicht aus Fahrgeldeinnahmen finanzierbar wäre.

Aktuell wird im Rahmen des Arbeitskreises Angebotskoordination auf Grund eines Antrags von Herrn Pretzl ein ganztägiger 10-Minuten-Takt geprüft. Sollte darüber hinaus ein 5-Minuten-Takt - mit den von der MVG genannten Einschränkungen - angestrebt werden, würden auch diese Frage im Arbeitskreis vertieft und mit dem Beschluss zum Leistungsprogramm 2018 im Juli behandelt werden. -

Zu Punkt 4 Neu, Unterpunkt 5 (Ladesäuleninfrastruktur):

Der Aufbau der öffentlichen Ladesäuleninfrastruktur auf Grundlage des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015-2018) erfolgt nach Plan, wie vom Stadtrat beschlossen.

Mit der am 14.12.2016 durch die Vollversammlung des Münchner Stadtrats beschlossenen Mittelumschichtung innerhalb des IHFEM 2015-2018 wurden die für öffentliche Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehenden städtischen Investitionsmittel auf ca. 6,6 Mio. Euro verdoppelt. Damit besteht die Perspektive für eine Erweiterung der bisher geplanten rund 100 Ladesäulen und für eine Ergänzung um Schnellladeinfrastruktur. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird 2017 hierzu einen eigenen Umsetzungsbeschluss in den Stadtrat einbringen. In seiner Sitzung vom 10.11.2016 hat der Steuerkreis der Inzell-Initiative den Aufbau von rund 500 öffentlichen Ladesäulen bis 2020 empfohlen (ca. 150 Ladesäulen pro Jahr). Die Finanzierung des Ladesäulenaufbaus in den Jahren 2018 bis 2020 soll Gegenstand eines Nachfolgeprogramms zu IHFEM 2015-2018 werden.“

2.4 Punkt 6 wie Punkt 5 des Antrags der Referentin ergänzt

*„Die Landeshauptstadt München setzt sich zum Ziel, schnellstmöglich ihren eigenen Fuhrpark bis spätestens zum Jahr 2020 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 soweit ersetzt, so dass sie zumindest Euro-6-Norm **(im Realbetrieb getestet)** erfüllen.“*

Das Direktorium führt zu diesem Punkt in seiner Stellungnahme aus:

„Wie in der Beschlussvorlage unter Punkt 8.2 dargestellt, ist nach derzeitigem Stand eine Umstellung des städtischen Fuhrparks auf alternative Antriebsarten nur in Teilbereichen (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 2,5 t) möglich.

Im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge bis 3,5 t ist eine teilweise Umstellung des Fuhrparks bis 2025 denkbar, da bis zu diesem Zeitpunkt wohl für einige Einsatzbereiche geeignete Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zur Verfügung stehen könnten.

Bei Lkw und Arbeitsmaschinen werden inzwischen vereinzelt Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf dem Markt angeboten. Diese sind jedoch aufgrund der zahlreichen technischen Einschränkungen (z. B. zu geringe Nutzlast, fehlende

Nebenantriebe zum Betrieb der Aufbauten, zu geringe Reichweite, kein Anhängerbetrieb möglich etc.) kaum im städtischen Fuhrpark einsetzbar. Zudem handelt es sich fast durchwegs um Prototypen, die nur zu sehr hohen Preisen und in geringen Stückzahlen beschafft werden können. Deren Einsatzverfügbarkeit liegt bedingt durch die noch störanfällige Technik deutlich unter der von Serienfahrzeugen, wodurch zur Sicherstellung der kommunalen Aufgaben in jedem Fall eine erhebliche Ausweitung des Fuhrparks nötig wäre. In den nächsten Jahren wird sich an der Sachlage nach unserer Einschätzung nur wenig ändern.

Benzinbetriebene Fahrzeuge sind als alternative Antriebsart im ökologischen Sinne kritisch zu sehen. Auch stehen diese in letzter Zeit teilweise wegen hoher Partikelemissionen in der Kritik. Hinzu kommen bei Nutzfahrzeugen erhebliche Verbräuche (bei Transporten im städtischen Fuhrpark wurden zum Teil mehr als 20 l/100 km gemessen). Zudem stehen auf dem Markt kaum benzinbetriebene Typen zur Verfügung. In Einzelfällen (z. B. bei geringer Laufleistung) kann der Einsatz sinnvoll sein.

Ersatz durch Fahrzeuge der Abgasnorm „Euro 6“ (im Realbetrieb getestet), falls Fahrzeuge mit alternativen Antriebsarten die Anforderungen nicht erfüllen können

Vorab sei nochmals darauf hingewiesen, dass die Abgasnorm „Euro 6“ ausschließlich für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht gültig ist (Richtlinie EG 715/2007).

Lkw oder Arbeitsmaschinen können nicht nach dieser Norm eingestuft werden, sondern werden gemäß EG 595/2009 („Euro VI“) für Lkw bzw. EU 2016/1628 bzw. 97/68/EG (Stufe IV, Stufe V) für mobile Maschinen getestet. Aufgrund der völlig unterschiedlichen Prüfanforderungen und Grenzwerte gegenüber „Euro 6“ ist hier kein direkter Vergleich möglich.

Bezüglich der geforderten Tests im Realbetrieb muss differenziert werden.

*- Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht:
Der Gesetzgeber wird in dieser Fahrzeugkategorie nach derzeitigem Stand erst im Jahre 2018 Emissionsgrenzwerte (sog. NTE-Grenzwerte) festlegen, die eine Beurteilung der Emissionen von Euro 6-Fahrzeugen im Realbetrieb ermöglichen. Vor diesem Zeitpunkt typgenehmigte Fahrzeuge werden nur unter den derzeit vorgeschriebenen Laborbedingungen getestet und abgenommen. Somit gibt es momentan auf dem Markt keine Fahrzeuge, die auf Grundlage der Emissionen im Realbetrieb typgenehmigt worden sind. Vsl. werden erste Fahrzeuge im Herbst 2018 verfügbar sein; eine komplette Marktdurchdringung wird aus unserer Sicht allerdings erst ab ca. 2025 erfolgt sein.*

*-Lkw sowie Arbeitsmaschinen und Sonderfahrzeuge auf Lkw-Basis (z. B. Großkehrmaschinen, Feuerwehrfahrzeuge):
Bei Lkw der Abgasnorm Euro VI werden die Abgaswerte bereits im Realbetrieb ermittelt und mittels On-Board-Diagnose (OBD) im Betrieb laufend überwacht. Die Forderung ist hier bereits umgesetzt.*

*-Sonstige Arbeitsmaschinen und Sonderfahrzeuge (z. B. Mähmaschinen, Geräteträger, Baumaschinen, Traktoren):
Eine Überwachung der Emissionen im Realbetrieb ist erst mit Einführung der Stufe V der Richtlinie EU 2016/1628 vorgesehen. Die Umsetzung erfolgt, gestaffelt nach Motorleistung, vsl. 2018 bis 2020. Aufgrund längerer Übergangsregelungen können Motoren mit schlechterer Abgaseinstufung noch ca. 24 Monate weiter verbaut werden. Somit ist erst ab ca. 2020 damit zu rechnen, dass entsprechende Fahrzeuge verfügbar sind.*

Letztlich ist die Umsetzung der Forderung nach im Realbetrieb getesteten Fahrzeugen derzeit nur bei Lkw möglich.

Fazit:

Nach erster grober Abschätzung würde die Umsetzung des Antragspunktes 6 zu einer weitgehenden Neubeschaffung des städtischen Fuhrparks führen. Alleine der Finanzbedarf hierfür dürfte - selbst bei einer nur teilweisen Umstellung auf alternative Antriebe - mindestens im mittleren dreistelligen Millionenbereich liegen. Weiter muss darauf hingewiesen werden, dass derzeit weder die personellen Ressourcen im Bereich der Fahrzeugbeschaffung noch die finanziellen Mittel auf den betreffenden Haushaltsstellen ausreichen, um den Antrag umsetzen zu können. Ein Austausch der zahlreichen Sonderfahrzeuge z. B. im Bereich der Feuerwehr wäre schon aufgrund der langen Vorplanungs-, Konstruktions- und Fertigungszeiten nicht bis zum Jahre 2020 umsetzbar.

Es ist zu bedenken, dass mit den geforderten Maßnahmen ein Großteil des städtischen Fuhrparks in sehr kurzer Zeit (bis 2020) ausgetauscht werden müsste. Die Folge wäre, dass zahlreiche, zum Teil erst wenige Jahre alten Fahrzeuge weit vor Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer ausgesondert werden müssten. Dies ist ökologisch und wirtschaftlich kritisch zu sehen. Bei den Fahrzeugen ist mit hohen Wertverlusten beim Verkauf zu rechnen.

Die Vergabestelle 1 schlägt deshalb vor, den unter Punkt 8.2 dargestellten Zeitplan (vgl. Punkt 5. Fazit)² beizubehalten.“

² Beschlussvorlage vom 14.12.2016, Kapitel 8.2, S.31 siehe auch Anlage 3.

2.5 Punkt 7 wie Punkt 6 des Antrags der Referentin ergänzt

„Das Direktorium wird beauftragt, die zur Umsetzung des Antragspunkte 5. notwendigen Schritte und Finanzmittel zu erheben und dem Stadtrat zur Beschlussfassung **bis Juni 2017** vorzulegen.“

Das Direktorium führt in seiner Stellungnahme dazu aus:

„Für die Ermittlung der zur Umsetzung der Antragspunkte erforderlichen Schritte wäre eine Einzelfallbetrachtung aller ca. 2200 Fahrzeuge des städtischen Fuhrparks erforderlich. Insbesondere müsste in jedem Fall der konkrete Fahrzeugeinsatz geprüft werden, um aktuell bzw. für die Zukunft festlegen zu können, ob und wenn ja, welche alternativen Antriebsarten jeweils geeignet sind. Zusätzlich müsste jeweils noch geprüft werden, ob - falls Elektrofahrzeuge möglich sind - die Ladeinfrastruktur am jeweiligen Fahrzeugstandort eingerichtet werden kann und welcher Aufwand hierfür nötig wäre.“

Die erforderliche Recherchearbeit kann mit den in der Vergabestelle 1 vorhandenen Personalkapazitäten nicht geleistet werden. Selbst bei Einschaltung eines externen Beraters wäre eine erhebliche Zuarbeit nötig.

Die Vergabestelle 1 schlägt deshalb vor, dass bis zur Beschlussfassung im Juni 2017, wie ursprünglich vorgesehen, die notwendigen Schritte und Finanzmittel erhoben werden, die zur Umstellung des Fuhrparks im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 2,5 t 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 nötig wären. Lkw und Arbeitsmaschinen würden aus den vorgenannten Gründen derzeit nicht betrachtet.“

2.6 Punkt 8 wie Punkt 7 des Antrags der Referentin ergänzt

„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 Realbetrieb getestet**) im Betrieb sind.“

Hier wird auf die Ausführungen in Ziffer 2.4 verwiesen.

2.7 Punkt 13 wie Punkt 12 des Antrags der Referentin geändert

~~„Wie im Vortrag der Referentin dargestellt, werden derzeit Untersuchung 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 Oberbürgermeister fordert den Freistaat Bayern auf, die gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine City-Maut für bayerische Kommunen zu schaffen.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 02446 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste vom 09.09.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß aufgegriffen.“

Hier wird verwiesen auf Punkt 7.9³ im Vortrag der Referentin der Beschlussvorlage zum 14.12.2016. Dort wird dargestellt, dass für die Einführung einer Citymaut die rechtliche Grundlage fehlt und diese vom Bund geschaffen werden müsste.

Hinzu kommen offen fachliche Fragestellungen wie z.B. zu den Steuerungsmöglichkeiten oder der lufthygienischen Wirkung einer Citymaut. Erste Ergebnisse dazu werden vom Gutachten der Maßnahme 1 der 6. Fortschreibung des LRP erwartet. Darauf aufbauend soll das weitere Vorgehen der LHM festgelegt werden.

2.8 Punkt 16 wie Punkt 15 des Antrags der Referentin geändert

~~„Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.“~~

Mit Stadtratsbeschluss vom 06.10.2004 (SV-Nr. 02-08 / V 04981 auch SV-Nr. 02-08 / V08437) wurde festgesetzt, dass in jedem Antrag jeder Beschlussvorlage ein eigener Punkt aufzunehmen ist, mit welchem der Stadtrat (auf Vorschlag der Verwaltung) explizit darüber entscheidet, ob der Beschluss in das Verfahren der Beschlussvollzugskontrolle aufgenommen werden soll.

Vorliegend ist indes aus Sicht der Verwaltung kein Grund zu erkennen, diesen Beschluss der Beschlussvollzugskontrolle zu unterstellen. Denn die entsprechenden Antragspunkte sehen bereits eine erneute Befassung des Stadtrates vor. So ist in Bezug auf die in der Vorlage behandelten Themen eine enge Information und Einbindung des Stadtrates sichergestellt.

Die Referentin übernimmt aus den hier genannten Gründen den Änderungsantrag der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE nicht und hält ihren Antrag aus der Vorlage für die Vollversammlung vom 14.12.2016 mit einer redaktionellen Änderung (Antragspunkt 8, fett) aufrecht (s. II. Antrag der Referentin).

³ Beschlussvorlage vom 14.12.2016, Kapitel 7.9, S. 20, siehe auch Anlage 3.

Die Korreferentin des Referates für Gesundheit und Umwelt, Frau Stadträtin Sabine Krieger, der zuständige Verwaltungsbeirat, Herr Jens Röver, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Kreisverwaltungsreferat, das Direktorium 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 **elektrisch** 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 Akzeptanz 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.

Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

II. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Stephanie Jacobs
Berufsmäßige Stadträtin

- III. Abdruck von I. mit II. (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

- IV. Wv Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-RL-RB-SB
zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail).