

Ekkehard Pascoe
Unterausschuss Umwelt und Verkehr
Vorsitzender

Antrag
an den BA 12 zur Sitzung am 21.06.2017

Die LH München wird aufgefordert, emissionsabhängige Regelungen zur Schadstoffbegrenzung umzusetzen.

1. Für den Stadtbezirk 12 (und die Stadt München) sind Regelungen zur Vermeidung von Emissionen (NOx, Feinstäube, CO2) im Rahmen eines gerechten, transparenten und funktionierenden **Konzepts für Klimaschutz und Emissionsschutz** einzuführen. Es sollte allgemein für Ballungsräume gelten, in denen insbesondere der Emissionsschutz die Kommunen - aktuell - zum Handeln zwingt. Dabei wäre über den Städtebund an den Bundes-Gesetzgeber heranzutreten, um einheitliche Regelungen zu bekommen.
2. Die Emissions-Regelungen müssen in eine **Gesamtrechnung**, geordnet nach den Schadstoff-Fraktionen, integriert sein, die alle Emissionen erfasst und Regelungen nach dem Verursacherprinzip ermöglicht. Dies kann die Stadt ohne den Gesetzgeber leisten.
Grundsätzlich gilt hierbei: In der Gesamtrechnung ist die lokale (im Stadtbezirk) wie gesamtstädtische Emission erfasst. **Die Gesamtemission muss bis 2030 schrittweise mindestens auf das Niveau der EU-Vorgaben abgesenkt werden.** Hierbei steht das Interesse der Stadtbewohner im Vordergrund.
3. Für den Stadtbezirk BA 12 ist eine Emissions-Gesamtrechnung aufzustellen und vorzulegen. Sie erfasst u.a. auch die Emissionen für die Energieerzeugung. Sie soll einen Vergleich der Belastung des Stadtteils mit anderen Stadtteilen nach dem Vorbild des Lärmschutz-Atlas ermöglichen („Emissionsatlas“).
4. Ein integriertes Konzept für Emissionsregeln, das auch im Stadtbezirk gilt, enthält drei wesentliche Komponenten:
 - 3.1. Gerechtigkeit.
Emissionsschützende Regelungen müssen alle Emittenden gemäß ihrem Anteil an den Emissionen treffen (Verursacherprinzip).
Ausnahmen sollten nur für anteilig geringfügig beteiligte Emittenden gelten dürfen.
Es soll angestrebt werden, die Stadtbezirke entsprechend ihrem Anteil an den Emissionen gleichmäßig zu ent- bzw. belasten.
Flächendeckende Verbote, die eine bestimmte Emittendengruppe – aktuell: Eigentümer von Dieselfahrzeugen – betreffen sollen und sie individuell erheblich benachteiligen, sind ungerecht und stellen im Grundsatz keine geeignete Maßnahme zum Emissionsschutz dar.
 - 3.2. Transparenz.
Emissionsschützende Regelungen müssen den Emittenden als solchen erkennbar und nachweislich identifizieren. Der jeweilige Anteil an der Gesamtemission - individuell wie industriell - ist auszuweisen und in den anstehenden und notwendigen Ausgleich einzubeziehen.
Entsprechende technische Maßnahmen sind.

3.3. Funktionsfähigkeit.

Nach Verursacherprinzip sind Emissionen an der Quelle zu messen. Für den Fahrzeugverkehr sind die Angaben zu den Emissionen lange Zeit strittig (und gelogen) gewesen („Abgas-Skandal“) und sollten künftig valide ermittelbar sein. Zu erfassen ist künftig die Fahrleistung eines emittierenden Fahrzeugs, die es in der Stadt bzw. im Stadtbezirk zurücklegt, um seine tatsächlichen Emissionen zu messen. Dies kann über einen **elektronischen Fahrtenschreiber** erfolgen, der geeignet ist, zurückgelegte Strecken – und damit Emissionsmengen – zu messen. Es wäre sinnvoll, hier einen Grenzwert zu setzen. Betroffen hiervon vorwiegend Pendler, die zum Umstieg auf ÖPNV veranlasst werden sollen.

5. Für Fahrzeuge, die gewerbsmäßig große Strecken **IM** Stadtbezirk (-gebiet) zurücklegen, wie Taxis und Lieferfahrzeuge, und die somit zu den Hauptverursachern von Emissionen aus dem Straßenverkehr zu zählen sind, sind strenge Auflagen zu erlassen.

Für den Stadtbezirk 12 wird hiermit gefordert, dass dort bis zum Jahr 2020 **nur noch** Taxis und Lieferfahrzeuge verkehren dürfen, die mit E-Motor betrieben sind (zB. Toyota Prius, Tesla, BMW I3 etc).

Begründung

Nach EU-Vorgaben soll der Ausstoß von Feinstaub bis zum Jahr 2030 um 49 Prozent reduziert werden gegenüber dem Ausstoß im Jahr 2005; die von Dieselfahrzeugen ausgestoßenen Stickoxide sollen um 63 Prozent sinken. Diese Ziel gilt es zu erreichen.

Das Verbot von Diesel-Fahrzeugen für die Stadtbewohner ist ein grandioser Unsinn. Weder erfasst es die tatsächlichen Verursacher der Verkehrs-Emissionen (Pendler, Lieferverkehr, Taxis) noch ist es geeignet, die Vorgabe der EU zu erreichen. So macht es die Betroffenen der Verschmutzung verantwortlich, die ihre Fahrzeuge am Straßenrand abgestellt haben, während die stinkenden Verkehrsströme ungehindert vorbeirauschen (Landshuter Allee).

Zum Antrag: Fossile Energie-Erzeugungs-Anlagen mit ihren erheblichen Emissionen sind zB über das Stadtgebiet ungleich verteilt und tragen maßgeblich zum Schadstoff-Eintrag bei. Besonders betroffen ist Freimann, das neuerdings ein Kraftwerk ertragen soll, dass deutlich mehr Schadstoffe als bisher emittiert, während der Münchner Süden dadurch erheblich entlastet wird (Aussage der SWM an den Antragsteller). Gleichzeitig wären die Freimanner ungleich von einem Diesel-Verbot betroffen, wenn der vermutliche der Anteil an hoch emittierenden Diesel-SUV dort geringer ist. Genaue Zahlen lassen sich aus den KFZ-Anmeldungen ablesen und können in den Emissions-Atlas eingetragen werden.

Dieselfahrzeuge, die nach Berechnungen von BMW mehr als 95% ihrer Lebenszeit stehend verbringen, sind zwar eine Belastung für das Stadtbild, emittieren dann aber kaum. Es wird gefordert, dass nur die tatsächlichen Emissionen erfasst werden. Der Antragsteller nutzt sein Fahrzeug im Stadtgebiet nur, um die Stadt zu verlassen und wieder zurückzukehren. Mit einem **Fahrtenschreiber mit GPS-Funktion** wäre er einverstanden; der Einbau wäre deutlich kostengünstiger als der Wertverlust durch ein

generelles Dieserverbot. Die Technik ist simpel und wird von Versicherungen praktiziert. Das hier vorgeschlagene Emissions-Regime stellt gegenüber einem Totalverbot oder einer City-Maut eine nachvollziehbare und zumutbare Alternative dar, die auch den Datenschutz berücksichtigt.

Um **Emissionen an der Quelle zu erfassen**, sind - wie bei jedem Kraftwerk, als das auch ein KFZ-Verbrennungsmotor angesehen werden muss -, tatsächliche **Emissionsmengen** zu messen. Bei KFZ sind dies gefahrene Kilometer, so, wie es bei einem Kraftwerk Betriebsstunden sind. Es ist Autobesitzern nicht zu vermitteln, sie angesichts der offenkundigen Ungleichheit eine faktische Enteignung hinnehmen sollten. Es kann nicht angehen, dass die Haupt-Emittenden (vulgo „Dreckschleudern“) verschont bleiben, während brave ÖPNV- und Fahrradfahrer zur Kasse gebeten werden. Allein in München geht es um einen möglichen **Wertverlust von 600.000.000 EUR** (300.000 Fahrzeuge, je 2000 EUR Wertverlust - zurückhaltend berechnet).

Wer sich einen verbrauchsarmen Diesel angeschafft hat, tat dies, den Aussagen von Politik und Herstellern folgend, auch als Maßnahme zum Klimaschutz. Jede kommunale Regelung, die dem Prinzip des Vertrauensschutzes folgend ein flächendeckendes Dieserverbot vermeidet, ist daher gerecht, zumal die Hersteller ihre Kunden maßgeblich betrogen und belogen haben, was die Emissionen der Autos betrifft.

Schließlich werden durch die ersatzweise Anschaffung von Benzin-Fahrzeugen die CO₂-Emissionen angehoben, was dem Klimaschutz abträglich ist. Der BA 12 hat mit seiner Initiative für eine neue Ladeinfrastruktur aufgezeigt, dass E-Mobilität die praktikable Alternative darstellt.

Daher ist jede kluge und zielführende Regelung, die zur Reduzierung der Emissionen führt, unüberlegten, juristisch äußerst fragwürdigen Verboten vorzuziehen.

Ekkehard Pascoe