



An den Vorsitzenden des
Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 12 –
Schwabing-Freimann

Herr Werner Lederer-Piloty
Tal 13
80331 München

**Projektteam Luftreinhaltung
RGU-RL-LRP**

Bayerstr. 28a
80335 München
Telefon: 089 233-47376
Telefax: 089 233-47508
Zimmer: 5011
Sachbearbeitung:

E-Mail:
lrp.rgu@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
27.07.2018

Emissionsabhängige Regelungen zur Schadstoffbegrenzung

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03821 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 12 –
Schwabing-Freimann vom 18.07.2017

Sehr geehrter Herr Lederer-Piloty,

der o. g. Antrag wurde uns vom Direktorium mit der Bitte um weitere Bearbeitung zugeleitet; er bezieht sich auf ein Geschäft der laufenden Verwaltung i.S.d. Art. 37 Abs. 1 Satz 1 GO und § 12 Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung. Zunächst bitten wir die verspätete Beantwortung zu entschuldigen.

Im o. a. Antrag werden emissionsabhängige Regelungen zur Schadstoffbegrenzung im Stadtbezirk Schwabing-Freimann gefordert:

„Der BA 12 beantragt bei der LH München nachfolgenden Stufenplan zum Schutz der Bewohner der Stadtbezirke, exemplarisch des Stadtbezirks 12, vor schädlichen Emissionen und fordert die Umsetzung einer Emissionsregelung für den Stadtbezirk 12.“

Der Antrag umfasst zwei Stufen mit jeweils zahlreichen Unterpunkten. Diese werden nachfolgend zitiert und direkt im Anschluss an die einzelnen Punkte wird der einschlägige fachliche Sachverhalt aufgeführt. Hierbei ist auch die Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferats eingeflossen.

„Erste Stufe:

1. Stadtbezirksrelevante Emissionen sind engmaschig zu erheben („Emissions-Atlas“), und zwar für die Schadstoff-Fraktionen, getrennt nach NOX, CO2 und Feinstäuben. Die Messdaten sind an der Quelle (beim Verursacher) zu erheben. Für den geforderten Emissionsatlas sind alle Emissions-Quellen aus der Verbrennung von fossilen Energieträgern und Holz zu berücksichtigen.“

Zu diesem Punkt ist der folgende Sachverhalt auszuführen:

Bei CO₂ handelt es sich um ein Treibhausgas, nicht aber um einen Luftschadstoff im engeren Sinn. Zwei Luftschadstoff-Grenzwerte stehen derzeit in der öffentlichen Diskussion: der für Feinstaub und der für Stickstoffdioxid. Die Feinstaubwerte werden in München seit 2012 dank der erfolgreichen Umweltzone eingehalten. Bei Stickstoffdioxid kann der Jahreshgrenzwert von 40 µg/m³ nicht flächendeckend eingehalten werden. Die folgenden Ausführungen beziehen sich daher schwerpunktmäßig auf NO₂.

Gemäß der 39. BImSchV ist eine Verursacheranalyse als Teil der Luftreinhaltepläne vorgeschrieben. Anlage 13 der 39. BImSchV regelt dabei klar, dass im Luftreinhalteplan sowohl der Ursprung der Verschmutzung inklusive Liste der wichtigsten Emissionsquellen (Punkt 5) als auch eine Analyse der Lage mit Einzelheiten über Faktoren, die zu den Überschreitungen geführt haben (Punkt 6) enthalten sein muss.

Eine Verursacheranalyse wurde von der Regierung von Oberbayern im Luftreinhalteplan für die Stadt München und seinen Fortschreibungen wie gesetzlich vorgeschrieben erstellt (<https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/02716/>).

Die vorgenommenen Verursacheranalysen entsprechen dabei dem Stand der Technik. Es werden Verursachergruppen sowie sektorale Ergebnisse dargestellt (vgl. Kapitel 2.5 der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München). Demnach verursachen Diesel-Pkw und sonstige Nutzfahrzeuge insgesamt 91 % des lokalen NO₂-Verkehrsanteils (Immissionen) in der Landshuter Allee. Nur etwa 30 % der Gesamtbelastung stammt aus der Summe aller übrigen Quellen.

Im Luftreinhalteplan für die Stadt München aus dem Jahr 2004 wurde analysiert, dass der Verkehr insgesamt zu 66 % aller NO₂-Emissionen im Stadtgebiet beiträgt, während der geringere Anteil an den Emissionen aus Hausbrand (ca. 26 %) und genehmigungsbedürftigen Anlagen (ca. 8 %) stammt. Für Feinstaub (PM10) ist der Verkehr mit ca. 60 % der Hauptemittent, gefolgt vom Hausbrand (ca. 26 %) und den genehmigungsbedürftigen Anlagen, die mit ca. 5 % hier nur eine untergeordnete Rolle spielen.

In einer Großstadt wie München gibt es eine unüberschaubare Anzahl an Einzelquellen oder potenzieller Einzelquellen für Luftschadstoffe. So sind allein im Stadtgebiet mit Stand 31.01.2018 knapp 750.000 Kraftfahrzeuge (nur Pkw und Lkw) gemeldet, die allesamt Einzelquellen darstellen. Pendler aus dem Umland, Firmenwagen oder Kraftfahrzeuge im Bau- oder Logistikbereich mit anderer Zulassungsadresse sind hierbei nicht eingerechnet. Hinzu

kommen die Heizungen, Kaminöfen, Gartenkleingeräte usw. aller etwa 820.000 Privathaushalte in München (Stand 31.12.2017), wobei die Gesamtanzahl dieser Einzelquellen aus dem privaten Bereich nicht realistisch geschätzt werden kann. Als weitere Einzelquellen sind die in München ansässigen Firmen bzw. Produktionsstätten (z. B. Emissionen durch Heizungen in Bürogebäuden, Emissionen durch Industrieunternehmen, Emissionen aus dem Energiesektor) zu nennen. Hinzu kommen temporäre Quellen wie Baustellen oder Brände.

Eine Erfassung all dieser Einzelemissionen mithilfe von Messungen an der Quelle, wie im Antrag gefordert, ist aufgrund der Vielzahl an Quellen weder finanziell noch technisch darstellbar.

Im Internetportal des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wird eine deutschlandweite Verteilung der Schadstoffe aus diffusen Quellen (PRTR) des Umweltbundesamtes über eine Kartenvisualisierung zugänglich gemacht. Emissionsdaten (in kg/km²) sind mit einer Rasterung von 3x3 km² verfügbar. Nicht nur einzelne Betriebe, sondern auch diffuse Quellen setzen Emissionen frei. Darunter zählen zum Beispiel die Landwirtschaft, der Straßen- und Schienenverkehr und private Haushalte. Es ist aufgrund der genannten Rasterweite von 3x3 km² nicht möglich, individuelle Beiträge aus diesen diffusen Quellen zu entnehmen, sodass diese Datenquelle nicht für die im Antrag geforderte Erfassung der Einzelquellen verwendet werden kann.

„(Erste Stufe)

2. Die einen verbindlichen Grenzwert überschreitenden Emissionsbelastungen sind durch angemessene Maßnahmen zu mindern. Das Minderungs-Ziel der Reduktion der Emissionen ist entsprechend der Vorgaben der Europäischen Kommission bis 2030 verbindlich zu machen. Ein jährlich zu erstellender Emissionsbericht weist die Effektivität der Maßnahmen im Emissionsatlas aus.“

Zu diesem Punkt ist der folgende Sachverhalt auszuführen:

Die Richtlinie über nationale Emissionshöchstmenge der EU (NEC-Richtlinie) legt verbindliche Emissionsgrenzwerte fest, sodass Deutschland für NO_x ab 2010 eine Emissionshöchstmenge von 1,05 Mio. t einzuhalten hat. Die Novellierung der Richtlinie aus 2016 nennt auch Reduktionsziele gegenüber 2005 sowohl für 2020 (-39 %) als auch für 2030 (-65 %). Diese gelten jedoch als Summe der bundesweiten Emissionen, können somit nicht auf die Landeshauptstadt München oder gar Einzelverursacher heruntergebrochen werden. Verursacherbezogene Emissionsgrenzwerte existieren beispielsweise auch für Kaminanlagen, Industrieanlagen usw., sodass hier zum Beispiel im Rahmen der Genehmigungsverfahren eine Kontrollmöglichkeit vorliegt (siehe hierzu auch Punkt 1c weiter unten).

Als weitere von der EU festgelegte Emissionsgrenzwerte sind beispielsweise die Emissionsgrenzwerte für die Typ- und Seriengenehmigung von Kraftfahrzeugen (Verordnung (EG) 715/2007) zu nennen.

Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218), der zum Ziel hat, die stadtweiten Aktivitäten zur Luftreinhaltung referatsübergreifend zu bündeln, weiterzuentwickeln und besser zu vernetzen. Im Rahmen des Masterplans wurden auch die Stickstoffdioxid-Minderungspotenziale einzelner Maßnahmenpakete analysiert und dargestellt, sodass auf dieser Basis bereits die Effektivität der Maßnahmen abgeschätzt werden kann, was der Intention des Antrags entspricht.

Um ein klareres Bild der Luftbelastung und deren Entwicklung an stark frequentierten Straßenabschnitten in München zu bekommen und somit eine möglichst breite Datenbasis für die Bewertung der Wirksamkeit von Luftreinhaltungs-Maßnahmen zu erhalten, hat der Stadtrat im Juli 2017 zudem beschlossen, auf eigene Kosten 20 eigene Messstellen für Stickstoffdioxid aufzustellen. Diese ergänzen die bereits bestehenden fünf Messstationen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern des bayerischen Ladesamtes für Umwelt (LfU) in München seit 01.01.2018. Zwischenergebnisse können unter www.muenchen.de/messergebnisse abgerufen werden. Anhand der Messdaten kann, wie es der Intention des Antrags entspricht, die Effektivität der Maßnahmen abgeschätzt werden.

Eine darüber hinausgehende Bewertung oder Effektivitätskontrolle von Maßnahmen auf Basis der Daten von allen Einzel-Emittenten im Stadtgebiet, wie im Antrag gefordert, ist, wie oben ausgeführt, nicht darstellbar.

„(Erste Stufe)

3. Die zu ergreifenden Maßnahmen müssen sich am Verursacherprinzip orientieren und alle Emittenten treffen, und zwar jeweils nach den Prinzipien der a. Gerechtigkeit (jeder nach seinem Anteil), b. Transparenz (Offenlegung der konkreten Emission) c. Funktion (adaptive Maßnahmen)“

Zu diesem Punkt ist der folgende Sachverhalt auszuführen:

Wie weiter oben aufgeführt, ist der Straßenverkehr, und hier insbesondere der Diesel-Verkehr, der Hauptverursacher für die derzeit herrschende NO₂-Problematik im Stadtgebiet.

Im Sinne von verursachergerechten Maßnahmen zur Lösung der NO₂-Situation hat sich die Landeshauptstadt München dementsprechend mit Stadtratsbeschlüssen im Januar 2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383) und erneut im Januar 2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10628) für eine stufenweise Weiterentwicklung der Münchner Umweltzone mit Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen ausgesprochen, die die Zufahrt von stark NO₂-emittierenden Fahrzeugen beschränken soll.

Darüber hinaus werden und wurden zahlreiche weitere Maßnahmen zur Luftreinhaltung durchgeführt, die in der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10628 zusammenfassend dargestellt werden.

Die Entwicklung von verursachergerechten Maßnahmen ist, wie es dem Sinn des Antrags entspricht, dementsprechend bereits Beschlusslage des Stadtrats.

„Zweite Stufe

1. Zur konkreten Umsetzung im Stadtbezirk gehören unter anderem folgende Maßnahmen:

- a. Ausrüstung/ Zulassung von Taxiständen mit Ladesäulen*
- b. Privilegierte Genehmigung von E-Taxis und Taxiständen mit Ladesäulen*
- c. Regelungen für Kraftwerke, besonders im Münchner Norden. Dabei ist ein Ausgleich mit anderen Bezirken anzustreben. Kraftwerksbetreiber beteiligen sich an allgemeinen, also gesamtstädtischen Maßnahmen zur Emissionsminderung. Im BA 12 sollen die SWM nach dem Ausbau des HKW Freimanns zum Ausgleich für erhöhte Schadstoffemissionen zusätzliche schienengebundene ÖPNV Projekte umsetzen (S-Bahn Nordring, U-Bahnverbindung U2-U6), um die ortsansässige Bevölkerung zu entlasten.*
- d. Kleine Lieferfahrzeuge auf Elektroantrieb umstellen (Vorbild Post)*
- e. Einbeziehung der BA-Initiative zur Lade-Infrastruktur für E-Mobilität in die Emissionsregelung.*
- f. Bei der Rentabilitätsberechnung von Schienenverkehrsprojekten ist ein angemessener Emissionsfaktor einzurechnen, der den Beitrag zur Emissionsminderung widerspiegelt.*
- g. Erfassung der individuellen Fahrleistungen der Verkehrsteilnehmer mit Verbrennungsmotor im Stadtgebiet („Fahrtenschreiber“) entsprechend dem Stand der Technik.“*

Zu diesen Punkten sind die folgenden Sachverhalte auszuführen:

1a) Ausstattung von Taxiständen mit Ladesäulen:

Die Landeshauptstadt München befördert die Umstellung der Münchner Taxiflotte auf emissionsfreie Fahrzeuge bereits aktiv. Seit 01.09.2017 existiert das Förderprogramm „E-Taxi München“ in dessen Rahmen die Fahrleistung von E-Taxis gefördert wird. Alle näheren Informationen zum Förderprogramm und die notwendigen Antragsunterlagen sind online abrufbar unter: www.muenchen.de/emobil.

Weiter errichtet die Landeshauptstadt im Zuge des Ausbaus öffentlicher Ladeinfrastruktur drei Schnellladesäulen, die sich an den Bedarfen des Taxiverkehrs orientieren und damit in unmittelbarer Nähe zu stark frequentierten Taxiständen entstehen.

1b) Privilegierte Genehmigung von E-Taxis und Taxiständen mit Ladesäulen:

Eine privilegierte Ausgabe von Taxikonzessionen an E-Fahrzeugen ist nicht möglich.

Das generelle Funktionsfähigkeitsgutachten der Landeshauptstadt München aus dem März 2015 hat ergeben, dass im Stadtgebiet der LH München ca. 700 bestehende Taxikonzessionen eingezogen werden müssten, da sonst eine weitere Schieflage der Funktionsfähigkeit im Taxigewerbe drohen würde.

Aus diesem Grund werden momentan keine Taxikonzessionen von der Landeshauptstadt München ausgegeben. Sollte ein Gewerbetreibender an der Erteilung einer Taxikonzession interessiert sein, so hat er nur die Möglichkeit, eine Taxikonzession vom freien Markt zu übernehmen (Kauf) oder sich auf die Warteliste der LH München setzen zu lassen.

Aufgrund des Funktionsfähigkeitsgutachtens kann eine Ausgabe von zusätzlichen

Konzessionen über die Warteliste derzeit jedoch nicht erfolgen.

Zudem wurde bereits umfassend geprüft, ob den Unternehmerinnen und Unternehmern bei der Wahl ihrer Fahrzeuge konkrete Vorgaben gemacht werden können. Gemäß § 17 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) müssen zur Personenbeförderung dienende Fahrzeuge min. 2 Achsen und 4 Räder haben. Weitere Regularien sind nicht vorgeschrieben, sodass den Unternehmen keine weiterführenden Vorgaben über die Fahrzeugbeschaffenheit gemacht werden können.

Aufgrund dieser Erkenntnisse und des bestehenden Funktionsfähigkeitgutachtens ist eine Privilegierung bei der Ausgabe von Taxikonzessionen durch die LH München nicht umsetzbar. Ob eine Privilegierung zudem mit dem Grundgesetz (Gleichheitsgrundsatz) vereinbar wäre, müsste im Vorfeld juristisch geprüft werden, da die Wartelistenanträge und somit Taxikonzessionen chronologisch nach ihrem Eingangsdatum auszugeben sind.

1c) Regelungen für Kraftwerke:

Genehmigungsbehörde für die angesprochenen Kraftwerke für die öffentliche Versorgung ist nicht die Stadt, sondern die Regierung von Oberbayern. Entsprechend hat die Landeshauptstadt München selbst hier keine Regelungsmöglichkeiten, z. B. über immissionsschutzrechtliche Genehmigungen.

Generell sieht das Immissionsschutzrecht jedoch auch die Möglichkeit von Ausgleichsmaßnahmen nicht vor. Für den Anlagenbetreiber gibt es ein Anrecht auf Genehmigung, wenn die Anlage die gesetzlichen Bestimmungen, z. B. der TA Luft zu den Schadstoffemissionen, einhält. Die Genehmigungsbehörde kann die derzeit geltenden Emissionsbegrenzungen dabei auch nicht gegen den Willen der Betreiberinnen und Betreiber verschärfen. Dies könnte nur in Absprache zwischen Betreiberinnen und Betreiber und Genehmigungsbehörde (ROB) auf freiwilliger Basis geschehen.

1d) Kleine Lieferfahrzeuge auf Fahrzeuge mit Elektroantrieb umstellen:

Es wird auf die Deutsche Post als Vorbild verwiesen, die zur Auslieferung vermehrt emissionsfreie Streetscooter einsetzt.

Die Landeshauptstadt München hat die Verlagerungspotentiale der Elektromobilität erkannt und setzt seit Mai 2015 das deutschlandweit größte kommunale Handlungsprogramm im Bereich Elektromobilität mit einem Gesamtbudget von rund 60 Mio.€ um. Zentraler Bestandteil des sogenannten „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM)“ ist das Förderprogramm „München emobil“. Münchner Privatpersonen, Gewerbetreibende und gemeinnützige Organisationen können sich die Anschaffung von Elektrofahrzeugen wie beispielsweise (Lasten)Pedelects oder E-Roller, die Errichtung von Ladeinfrastruktur und Beratungsleistung zum Thema Elektromobilität fördern lassen. Gerade durch den Einsatz von Lastenpedelecs und Elektroleichtfahrzeugen können im Lieferverkehr auf der sogenannten „letzten Meile“ Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ersetzt werden. Alle näheren Informationen zum Förderprogramm und die notwendigen Antragsunterlagen sind

online abrufbar unter: www.muenchen.de/emobil.

Zusätzlich testet die Landeshauptstadt München in sogenannten Modellquartieren unterschiedliche E-Logistikkonzepte.

Gemeinsam mit der BMW AG und UPS wird im Rahmen des Pilotprojekts „City2Share“ der Einsatz von Lastenrädern (konventionelle und elektronisch unterstützte) für Paketzustellung in Untersending und der Isarvorstadt getestet.

Im Rahmen des EU-Projekts „CIVITAS ECCENTRIC“ richtet die Landeshauptstadt München Mikrodepots im Projektgebiet Domagkpark/Parkstadt Schwabing zur Übergabe von Lieferungen zwischen motorisierten Kurierern und Lastenfahrrädern ein, um den innerstädtischen Lieferverkehr zu entlasten. Weiter wird im Projektgebiet ein Conciergedienst als zentrale Annahme- und Abholstelle für Paketdienste mit Option der emissionsfreien Lieferung im Viertel erprobt.

1e) Bonussystem für E-Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur:

Gemäß Antrag soll die Nutzung von E-Fahrzeugen und die zum Betrieb notwendige Strombetankung an der Ladeinfrastruktur als Bonus in eine zu entwickelnde Emissionsregelung eingebunden werden. Eine Voraussetzung hierfür wäre eine exakte Kenntnis über alle privaten und öffentlichen Verbrauchsstellen. Die Landeshauptstadt hat aber keine Kenntnis über die Anzahl privater Ladepunkte und über Strombezug an öffentlichen und privaten Ladepunkten, sodass es an der Datengrundlage hierfür fehlt.

1f) Erfassung der individuellen Fahrleistung einzelner Bürgerinnen und Bürger:

Für eine Erfassung der individuellen Fahrleistung einzelner Bürgerinnen und Bürger (die auch die Erfassung von personenbezogenen Daten mit sich bringt), fehlt momentan eine gesetzliche Rechtsgrundlage. Diese ist daher aus datenschutzrechtlichen Gründen ausgeschlossen.

Selbst für eine stichprobenartige Kontrolle mittels Videoüberwachung mit fest installierten Kameras fehlt in Deutschland, ungeachtet datenschutzrechtlicher Fragen, ebenfalls die Gesetzesgrundlage.

Daher scheidet dieser Vorschlag des Antrags als unrealisierbar aus.

Die übrigen Antragspunkte 1a bis 1g werden, nach Maßgabe der oben stehenden Ausführungen, zumindest der Intention des Antrags entsprechend bereits geprüft und soweit möglich umgesetzt.

„(Zweite Stufe)

2. Die im städtischen Emissionsatlas erfassten Quellen (individuelle Verursacher) sind verpflichtet, sich entsprechend ihren individuell ermittelten Emissionen an der Minderung der Gesamtemissionen zu beteiligen, um das gemeinsame Emissionsziel zu erreichen. Verfehlungen können mit Bußgeldern belegt werden ("Malus-System"). Andererseits sollte

Bürgern für außerordentliche Minderungen ein Bonus angeboten werden (zB Freikarte MVV für Verzicht auf Auto, Umstellung auf E-Auto oder Umstellung auf solare Heizung etc).“

Zu diesem Punkt ist der folgende Sachverhalt auszuführen:

Es wird vorgeschlagen, individuelle Verursacher von schädlichen Emissionen mit einem Bußgeld zu bestrafen, sowie im umgekehrten Fall, für eine außerordentliche Minderung schädlicher Emissionen, einen Bonus zu gewähren. Als Fallbeispiel für einen Bonus wird u. a. die „Umstellung auf solare Heizung“ genannt.

Den geforderten Bonus gibt es bereits als Fördermaßnahme „Thermische Solaranlage“ im Förderprogramm Energieeinsparung „FES“ der Stadt München seit dessen Einführung im Jahr 1989. Bei Neubau oder Bestandsgebäuden wird die Neuinstallation von Solarkollektoren zur Gewinnung von Wärme für Heizung und Warmwasser mit einem Zuschuss gefördert, der sich nach der Kollektorfläche der Solaranlage bemisst. Von der Förderung ausgeschlossen sind thermische Solaranlagen, die gesetzlich, nach EEWärmeG, gefordert sind. Die technischen und allgemeinen Förderbedingungen sind der FES-Förderrichtlinie zu entnehmen.

Ergänzend zu den Solarkollektoren werden im FES die zur solaren Wärmespeicherung erforderlichen Schichtpufferspeicher in Abhängigkeit von ihrer Energieeffizienz-Klasse gefördert. Besonders große Wärmespeicher zur saisonalen Energiespeicherung können als Sondermaßnahme gefördert werden.

Es gibt also neben den bestehenden gesetzlichen Vorgaben zum Einsatz erneuerbarer Energien zusätzliche Anreize für die Gebäudeeignerinnen und -eigner, den Anteil erneuerbarer Energien bei der Heizwärmeerzeugung durch Solarthermie zu erhöhen und damit den CO₂-Ausstoß von Heizungen mit fossilen Energieträgern (Öl, Gas) zu reduzieren.

Zwischen 2009 und 2012 wurden im Schnitt pro Jahr ca. 3.500 m² Kollektorfläche gefördert mit einer Fördersumme von 635.000 Euro pro Jahr, und damit eine Einsparung von rund 500 t CO₂ erzielt.

Zudem wird die Einführung eines Bonus bei Umstellung auf ein E-Fahrzeug gefordert. Die Anschaffung von E-Fahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen L1e bis L7e wird im Rahmen des Förderprogramms „München emobil“ gefördert. Es wird auf die Ausführungen unter 1a) verwiesen.

Daneben bietet der Bund den sogenannten „Umweltbonus“ zur Förderung der Anschaffung von E-Pkws an. Förderfähig ist der Erwerb eines neuen, erstmals zugelassenen, elektrisch betriebenen Fahrzeuges gemäß § 2 des Elektromobilitätsgesetzes. Alle Informationen zur Antragstellung sind online abrufbar unter:

http://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/elektromobilitaet_node.html“.

Unter Maßgabe der oben stehenden Ausführungen wurde dieser Antragspunkt also dem Sinn nach bereits umgesetzt.

Fazit:

Der Grundgedanke des Antrags sieht vor, die Luftqualitätssituation in München durch verursachergerechte Maßnahmen und die Entwicklung eines Bonus-Malus-Systems zu verbessern, sowie die Effektivität der Maßnahmen zu erfassen und zu evaluieren. Wie weiter oben ausführlich dargelegt, liegt eine Verursachermanalyse bezüglich NO₂ und Feinstaub für die Landeshauptstadt München bereits vor. Ebenso wurden verursachergerechte Maßnahmen entwickelt und teils bereits umgesetzt. Eine fortlaufende Überprüfung der Luftqualitätssituation findet durch Messungen des Landesamtes für Umwelt und die Landeshauptstadt München statt. Ebenso bietet die Stadt bereits Bonus-Anreize (städtische Förderprogramme „Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München“ oder „Münchner Förderprogramm Energieeinsparung“) an und der Stadtrat hat sich für die Weiterentwicklung der Umweltzone ausgesprochen. Insofern sind die Grundgedanken des Antrags zu den Themen Verursachergerechtigkeit, Maßnahmenentwicklung und -überprüfung bereits aufgegriffen und soweit möglich in der Umsetzung.

Die Idee des Antrags, dieses Schema auf Basis der jeweiligen Einzelemittenten herunterzubrechen, ist wie oben dargelegt nicht durchführbar. Es ist weder technisch möglich, die Emissionen aller deutlich über 1 Mio. Einzelemittenten individuell zu erfassen und mit Strafen oder Belohnungen zu belegen, zudem bestehen insbesondere rechtliche Hinderungsgründe. Dem Antrag kann dementsprechend nicht vollumfänglich entsprochen werden.

Der Antrag Nr. 14-20 / B 03821 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann vom 18.07.2017 ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stephanie Jacobs
berufsm. Stadträtin