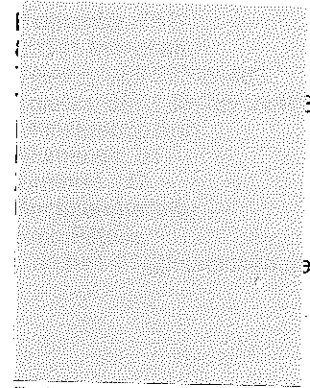




Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstr. 28 b, 80331 München

PLAN-HAI-31-3

- I. An die Vorsitzende
des Bezirksausschusses 05 – Au-Haidhausen
Frau Adelheid Dietz-Will
Friedenstraße 40
81660 München



Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
09.08.2018

Betreff. Fortschrittsbericht zur Umsetzung des „Sauba Sog I“ Bürgerbegehrens
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04926 des Bezirksausschusses 05 – Au-Haidhausen
vom 16.05.2018

Sehr geehrte Frau Dietz-Will,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet. Die Antwort ist mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt abgestimmt.

Das Planungsreferat wird gebeten, einen kurzen Fortschrittsbericht zur Umsetzung des „Sauba Sog I“-Bürgerbegehrens bzw. des daraus resultierenden Stadtratsentscheides zu geben. Die Antwort soll sich auf konkrete Zahlen konzentrieren. Die Ziele des Bürgerbegehrens sollen in Au-Haidhausen anteilig umgesetzt werden. Die Reduktion um 50 % in sieben Jahren soll durch Maßnahmen, wie Förderung des ÖPNV, Einsatz von Elektrobussen, Förderung der Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad, Elektroladesäulen, erreicht werden.

Vorab wird in Absprache mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt die aktuelle Situation sowie die Herangehensweise im Zusammenhang mit der Umsetzung des Bürgerbegehrens „Sauba Sog I“ erläutert.

Gesamtstädtischer Ansatz zur Reduzierung der Luftschadstoff-Grenzwerte

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 Jahresgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht flächendeckend eingehalten werden. Gemäß der von der Regierung von Oberbay-

ern veröffentlichten Karte (NO₂-Jahresmittelwerte an der Randbebauung für den Analysefall 2015) werden auf rund einem Viertel der untersuchten Münchner Hauptverkehrsstraßen die Stickstoffdioxidwerte überschritten (www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/02716/).

Aus Sicht der Luftreinhaltung sind daher vor allem gesamtstädtische Ansätze sinnvoll. Maßnahmen, die auf einzelne Stadtbezirke oder Straßenabschnitte beschränkt sind, werden als nicht zielführend erachtet, da lokale Maßnahmen zwangsläufig zur Bildung von Ausweichsverkehr und damit zu Grenzwertüberschreitungen oder Verschärfungen der Luftqualitätssituation an anderer Stelle führen würden.

In diesem Sinne hat sich der Stadtrat der Landeshauptstadt München bereits im Januar 2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383) und erneut im Januar 2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10628) dafür ausgesprochen, das erfolgreiche Instrument der Umweltzone um neue Plaketten weiter zu entwickeln und die dafür notwendige Rechtsgrundlage vom Bund einzufordern. Ziel ist es dabei, emissionsarme Dieselfahrzeuge, welche die gesetzlichen vorgeschriebenen Abgaswerte einhalten, kennzeichnen zu können. Diese Fahrzeuge können dann auch künftig in die Umweltzone einfahren. Umgekehrt müssen emissionsstarke Dieselfahrzeuge außerhalb der Umweltzone bleiben.

Mit dieser Methode und der auch über den Umgriff der Umweltzone hinaus reichenden Strahlkraft konnte bereits bei der Einführung der Umweltzone in München ab dem Jahr 2008 schrittweise eine Verbesserung der Fahrzeugflotten erreicht und damit die Feinstaubbelastung entscheidend reduziert werden. Daher spricht sich die Stadt München dafür aus, bei der Reduzierung der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid analog vorzugehen. Mit Ausnahmeregelungen beispielsweise für Anwohner, Gewerbetreibende oder mobilitätseingeschränkte Menschen könnte nicht nur die Mobilität und Stadtlogistik im notwendigen Rahmen erhalten bleiben, sondern auch die Akzeptanz der Bevölkerung durch verhältnismäßige Übergangsfristen erlangt werden.

In einer Grundsatzentscheidung hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) am 27.02.2018 entschieden, dass das nationale Recht im Zweifel so ausgelegt und angewendet werden muss, dass die europarechtlich vorgegebenen Grenzwerte zur Luftreinhaltung im Interesse des Gesundheitsschutzes eingehalten werden können. Strecken- oder flächenbezogene Fahrverbote sind daher im Rahmen der Luftreinhalteplanung grundsätzlich möglich, wenn sie zur Einhaltung der Grenzwerte notwendig sind und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit über Ausnahmeregelungen und Übergangsfristen berücksichtigt wurde.

In die Zuständigkeitsregelung hat das BVerwG nicht eingegriffen, so dass weiterhin nicht die betroffene Kommune, sondern die jeweils zuständige Landesbehörde über die Notwendigkeit und ggf. Aufnahme von Fahrverboten mit entsprechenden Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen in einen Luftreinhalteplan entscheiden muss.

Eine detaillierte Analyse der Entscheidungsgründe des BVerwG kann der Bekanntgabe „Luftreinhaltung; Informationen zu den Entscheidungsgründen des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.02.2018 betreffend die Sprungrevisionen in Sachen Luftreinhalteplan Düsseldorf und Stuttgart in der Vollversammlung des Münchner Stadtrats am 27.06.2018 (Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 11920) entnommen werden.

Über die konkreten Fortschritte in Bezug auf den o. g. Beschluss des Stadtrats zum Bürgerbegehren „Saubere Sog I“ wurde bereits im Januar 2018 (Vollversammlung am

24.01.2018) im Rahmen einer Fragestunde berichtet.

Bisher wichtige gesamtstädtische Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoff-Grenzwerte

Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHfEM)

Im Juli 2017 hat der Stadtrat entschieden, ein zweites Förderprogramm für die Elektromobilität aufzulegen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860). Allen voran investiert München so viel wie keine andere deutsche Kommune in die Förderung der sauberen Elektromobilität. Im Zeitraum von 2015 bis 2020 stehen 60 Millionen Euro bereit für die Förderung von Fahrzeugen, Bussen, E-Taxis oder den Ausbau der Ladesäulen in unserer Stadt. Die Stadtverwaltung selbst rüstet ihre Fahrzeuge wo immer möglich auf Elektrofahrzeuge um. Aber auch der Ausbau des ÖPNV und des Radverkehrs haben höchste Priorität in der Stadt. Darüber hinaus bezuschusst die LHM in einem Pilotprojekt den Umbau eines Busses auf Elektroantrieb für Sightseeing-Touren. Waren es im Dezember 2004 noch bescheidene 24 Fahrzeuge mit einem Elektroantrieb, so stieg die Anzahl zum 01.01.2017 bereits auf 1.570 Fahrzeuge. Da dieser Trend nicht abnimmt, belegt der Stand vom 31.12.2017 mit 2.687 zugelassenen Fahrzeugen, die batterieelektrisch angetrieben in München fahren. Das Förderprogramm Elektromobilität der LHM hat seit dem Beginn im April 2016 rund 2.300 E-Fahrzeuge und 300 Ladepunkte im privaten, nicht öffentlich zugänglichen Bereich gefördert. Daneben wurden 152 Ladesäulen mit 304 Ladepunkten auf öffentlichem Grund errichtet, mit dem Ziel, diese Zahl bis 2020 auf mindestens 550 zu erhöhen.

Das RGU startet demnächst die Kommunikationsoffensive "München e'zapft is!", um das Thema E-Mobilität in der Öffentlichkeit und bei den Münchner Bürgerinnen und Bürgern noch präsenter zu machen.

Die Vergabe einer Dienstleistungskonzession für den Aufbau und den Betrieb von Ladeeinrichtungen auf öffentlichem Grund, die als Markttest gedacht ist, ist in Vorbereitung.

Eigene NO₂-Passivsammler-Messungen der LHM

Um ein klareres Bild von der Luftbelastung und deren Entwicklung an stark frequentierten Straßenabschnitten in München zu bekommen und somit über eine möglichst breite Datenbasis für die Bewertung der Wirksamkeit von Luftreinhalte-Maßnahmen zu erhalten, hat der Stadtrat im Juli 2017 zudem beschlossen, auf eigene Kosten 20 eigene Messstellen für Stickstoffdioxid aufzustellen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09397). Diese ergänzen die bereits bestehenden fünf LÜB-Messstationen des bayerischen Ladesamtes für Umwelt in München seit 01.01.2018. Die ersten vorläufigen Zwischenergebnisse des ersten Halbjahres 2018 konnten kürzlich online veröffentlicht werden: www.muenchen.de/messergebnisse.

Masterplan der Luftreinhaltung

Am 23.11.2017 stimmte der Stadtrat der Erstellung eines Masterplans zu und beauftragte das Referat für Gesundheit und Umwelt einen entsprechenden Förderantrag zur Erstellung des Masterplans beim Bund zu stellen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09819). Der Antrag wurde vom Bund bewilligt, und die Stadtverwaltung bereitete bis Ende Juli 2018 einen Masterplan zur Luftreinhaltung vor. Mit dem Masterplan werden alle bestehenden Planungsgrundlagen, wie zum Beispiel den Luftreinhalteplan mit seinen sechs Fortschreibungen oder den Verkehrsentwicklungsplan, gebündelt, die stadtweiten Aktivitäten zur Luftreinhaltung referatsübergreifend vernetzt und konkrete Maßnahmen priorisiert und entwickelt. In der Vollversammlung des Stadtrates vom 25.07.2018 wurde u. a. beschlossen, den Masterplan als Grundlage für Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Luftsituation in München zu verstehen und beauftrag-

te die Stadtverwaltung, entsprechende Projekte aus dem Masterplan aufzugreifen und dem Stadtrat sobald als möglich, jedoch bis spätestens 2020, zur Entscheidung vorzulegen.

Förderantrag M^a

Unter Federführung des RGU wird mit Einreichung des Förderantrags „M^a - München elektrifiziert“ ein weiterer wichtiger Schritt zur Förderung der Elektromobilität gemacht. Mit diesem Verbundvorhaben sollen für die LHM zentrale Bereiche des Ladeinfrastrukturaufbaus zusätzlich gefördert und wissenschaftlich begleitet werden.

Hierbei ist die Errichtung von privater, gewerblicher und öffentlicher Ladeinfrastruktur in Wohneigentümergeinschaften, im Gewerbe und in öffentlichen Parkhäusern sowie die Errichtung von öffentlicher Ladeinfrastruktur durch einen oder mehrere private Anbieter als Pilotprojekt als Demonstrationsraum bzw. Reallabor vorgesehen. Der Antrag wurde fristgerecht am 28.06.2018 beim Bund eingereicht.

Elektrobusse

Die Stadtwerke München und die Münchner Verkehrsgesellschaft beschließen mit der MAN eine Innovationspartnerschaft, um die Entwicklung von Linienbussen mit alternativen Antrieben gemeinsam voranzutreiben. Die Ergebnisse dieses Austausches fließen bei MAN in die geplante Entwicklung erster Prototypen-Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb ein, die ab 2018 gebaut werden sollen. 2019 könnten diese Busse im MVG-Netz in München erstmals in den Testeinsatz gehen und unter realen Bedingungen im Liniënbetrieb erprobt werden. Eine vollständige Serienreife strebt MAN derzeit für das Jahr 2020 an.

Auswirkungen auf den Stadtbezirk 05 – Au-Haidhausen

Die Bemühungen zur Verbesserung der Luftsituation in München wirken sich auch auf die Verkehrssituation im Stadtbezirk Au-Haidhausen mit seinen örtlichen Hauptverkehrsstraßen aus. Derzeit läuft der Verkehrsversuch „Tempo 30 auf der Rosenheimer Straße“, um ganz konkret Verbesserungsmöglichkeiten für den Radverkehr in Haidhausen zu untersuchen. Im Rahmen des Versuchs werden dabei auch die Auswirkungen auf die Lärm- und Luftschadstoffbelastung evaluiert. Des Weiteren sind die neue Ringbus-Linie und der Ausbau der Elektro-Ladesäuleninfrastruktur wirkungsvolle Maßnahmen zur Reduzierung des MIV und damit zur Verringerung der Luftbelastung.

Mit dem seit Aufstellung des Luftreinhalteplans 2004 festgelegten gesamtstädtischen Ansatz und den bisher getroffenen Maßnahmen bzw. Entscheidungen wurde eine Verbesserung der Luftsituation in München erreicht. Dieser gesamtheitliche Ansatz wird im Sinne einer weiteren dringend notwendigen Reduzierung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid fortgeführt, damit die Grenzwerte für die Münchner Bevölkerung so schnell wie möglich eingehalten werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 04926 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

