



Stephanie Jacobs
Berufsmäßige Stadträtin

An die
BAYERNPARTEI
Stadtratsfraktion

Rathaus

21.08.2018

Umweltreferentin contra Bundeskanzlerin – Wer hat Recht in Sachen Luftreinhaltung?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO

Anfrage Nr. 14-20 / F 01202 von Herrn StR Johann Altmann, Herrn StR Dr. Josef Assal, Frau StRin Eva Maria Caim, Herrn StR Richard Progl, Herrn StR Mario Schmidbauer vom 18.05.2018, eingegangen am 22.05.2018

Sehr geehrter Herr Stadtrat Altmann,
sehr geehrter Herr Stadtrat Dr. Assal,
sehr geehrte Frau Stadträtin Caim,
sehr geehrter Herr Stadtrat Progl,
sehr geehrter Herr Stadtrat Schmidbauer,

Ihrer Anfrage liegt folgender Sachverhalt zu Grunde:

„Die Reaktionen auf die EU-Umwelt-Klage gegen Deutschland fallen vollkommen unterschiedlich aus – auch innerhalb der Union. Während die Bundeskanzlerin Deutschland 'auf einem sehr, sehr guten Weg' sieht und auf die Verantwortung der Kommunen hinweist, die aufgelegten Förderprogramme vor Ort auch umzusetzen, erklärt die Münchner Umweltreferentin Stephanie Jacobs, 'Die Klage war leider absehbar' und erklärt, der Bund müsse endlich Maßnahmen ergreifen. Offenbar versuchen hier alle Ebenen, sich aus der Verantwortung zu stehlen und den 'Schwarzen Peter' dem jeweils anderen zuzuschieben.“

Herr Oberbürgermeister Reiter hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet. Die darin aufgeworfenen einzelnen Fragen beantworte ich unter Berücksichtigung von Rückmeldungen

Bayerstr. 28a
80335 München
Telefon: 089 233-4 75 00
Telefax: 089 233-4 75 05

des Direktoriums, des Kreisverwaltungsreferats, des Referats für Arbeit und Wirtschaft, des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, der Stadtkämmerei sowie der Stadtwerke München. Für die zwischenzeitlich gewährte Fristverlängerung bedanke ich mich.

Frage 1:

Welche Maßnahmen und Förderprogramme des Bundes gab es bislang und welche Konsequenzen erfolgten daraus für die Landeshauptstadt München?

Antwort:

Mit dem Gipfel der Kanzlerin mit den betroffenen Kommunen im November 2017 hat der Bund das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ im Umfang von 1 Mrd. Euro aufgelegt, das von Luftgrenzwertüberschreitungen betroffene Kommunen dabei unterstützen soll, Maßnahmen zur Verbesserung der jeweiligen Luftsituation kurzfristig zu ergreifen. Zunächst war im November 2017 von Seiten des Bundes geplant, dass die betroffenen Kommunen bis zum 31.07.2018 einen Masterplan erstellen, um in dessen Rahmen mit Hilfe von Berechnungen zu NO₂-Minderungspotentialen gezielte Maßnahmen erarbeiten und im Nachgang beim Bund zur Förderung beantragen zu können. Diesen Weg hat auch die Landeshauptstadt München eingeschlagen (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218). Der mit Hilfe eines externen Dienstleisters erstellte Masterplan für die Landeshauptstadt München wird zu 100 Prozent vom Bund gefördert. Entgegen des im November 2017 vorgesehenen Verfahrens hat der Bund zwischenzeitlich mit verschiedenen zeitlich beschränkten Förderaufrufen bereits die Möglichkeit zur Antragstellung zu einzelnen Schwerpunkten des Sofortprogramms gegeben. Trotz der Kurzfristigkeit der verschiedenen Calls hat die Landeshauptstadt München verschiedene Anträge gestellt (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11357, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11452). Über das Verfahren wurde der Stadtrat zudem mit Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11441 informiert. Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die verschiedenen Förderaufrufe des Bundes sowie die bisherige Beteiligung der Landeshauptstadt München. Selbstverständlich beobachtet die Stadtverwaltung die Förderaufrufe des Bundes kontinuierlich, prüft mögliche Förderprojekte und stellt ggf. die entsprechenden – zum Teil äußerst umfänglichen und aufwändigen – Anträge beim Bund. Parallel hierzu wurden von der Landeshauptstadt München auch Anträge im Rahmen des „Bayerischen Maßnahmenpaket für saubere Luft in Innenstädten“ des Freistaats Bayern erarbeitet und eingereicht, wie zur Einführung von Expressbuslinien und zum CityRing.

Tabelle 1: Zusammenstellung der bislang erfolgten Antragstellungen der LHM (Stand Ende Juli 2018).

Thema	Förderrichtlinie	Anträge der LHM
Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020		
Elektrifizierung des urbanen Wirtschaftsverkehrs	Elektromobilität (BMVI)	SWM/MVG: Beschaffung von 4 E-Solobussen und 4 E-Gelenkbussen und Ladeinfrastruktur (Antrag gestellt)
Elektrifizierung der kommunalen Flotte	Elektromobilität (BMVI)	SKA/DIR: Umstellung des städtischen Fudparks, div. Förderaufträge, derzeit Förderzusage für rund 155 Fahrzeuge, ein weiterer Antrag für 83 Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur
	Elektromobilität (BMVI)	SKA/DIR: Umrüstung des städtischen Fuhrparks, insgesamt 200 E-Fahrzeuge (3 Anträge gestellt)
	Erneuerbar Mobil (BMUB)	SWM/MVG: Umrüstung Busbetriebshof München-Moosach mit Ladeinfrastruktur für E-Busse (Projektskizze abgelehnt, derzeit Förderantrag für Landesmittel in Vorbereitung)
	Kleinserien-Richtlinie (BMUB)	RGU/diverse Partner: München elektrisiert (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11452, Antrag gestellt) Antragstellung in Prüfung
Elektrifizierung der Busse im ÖPNV	Elektrobusse ÖPNV (BMUB)	MVG: Beschaffung 4 E Solo- und 4 E Gelenkbusse mit Option auf weitere 32 Busse, inkl. Ladeinfrastruktur (Antrag gestellt)
Nachrüstung von Dieselnissen im ÖPNV	Nachrüstung von Diesel-Bussen im ÖPNV (BMVI)	Antragstellung in Prüfung
Digitalisierung des Verkehrs	Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (BMVI)	RAW: Datenpool Mobilität (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11357, Antrag genehmigt)
		SWM/MVG: Fahrgastinformationssystem in Bussen nachrüsten mit echtzeitfähigen TFT-Monitoren und echtzeitfähigen Streckenverlaufsschildern (Antrag genehmigt)
	Förderung für intelligente Verkehrssteuerung (BMU)	(wurde noch nicht veröffentlicht)
Anträge bei weiteren entsprechenden Fördermöglichkeiten des Bundes		
Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur	Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (BMVI)	SKA: Errichtung von Ladesäulen mit insgesamt 86 Normalladepunkten (Antrag gestellt)
	Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (BMVI)	SKA/RAW: Errichtung von Ladesäulen mit insgesamt 134 Ladepunkten (2 Anträge gestellt)
Mobility Sharing	Förderrichtlinie "Automatisiertes und vernetztes Fahren" (BMVI)	PLAN: Projekt „EASYRIDE“ (Antrag gestellt)
Anträge bei entsprechenden Landesförderprogrammen		
Förderung der Ladeinfrastruktur		SKA/RAW: 15 Normalladesäulen mit insgesamt 30 Ladepunkten (Antrag gestellt)
Busförderung		SWM/MVG: Beschaffung von 45 Bussen (Antrag gestellt)
Tram-Förderung		SWM/MVG: Beschaffung von 13 Trambahn-Zügen (Antrag gestellt)
U-Bahn-Förderung		SWM/MVG: Beschaffung 9 U-Bahn-Züge (Antrag gestellt)
Anreize für Tangential- und Expressbusverbindungen in Ballungsräumen		SKA: Einführung Expressbusse X50 und X80, CityRing sowie Nord-Ost-Tangente (Antrag gestellt)

Frage 2:

Wurden von der Bundesregierung für die Umsetzung der geforderten Maßnahmen den Kommunen Gelder zur Verfügung gestellt? Wenn ja, in welchem Umfang?

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 1.

Frage 3:

Ist die Landeshauptstadt München ihrer Verantwortung, Förderprogramme der Bundesregierung umzusetzen, nicht nachgekommen?

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 1.

Frage 4:

Wo sieht die LH München Versäumnisse der Bundesregierung zur Luftreinhaltung?

Antwort:

Mit Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07383 und Nr. 14-20 / V 10628 hat sich der Münchner Stadtrat mit großer Mehrheit im Sinne des Gesundheitsschutzes der Münchner Bevölkerung für die Möglichkeit zur Weiterentwicklung der Münchner Umweltzone ausgesprochen. Das Instrument Umweltzone war bundesweit ein erfolgreiches Instrument, um die jeweilige Feinstaubbelastung in den Städten entscheidend zu reduzieren und großteils – wie in München seit 2012 – die Grenzwerte einzuhalten. Dieses erfolgreiche Instrument bietet sich aus fachlicher, wie auch aus Sicht der betroffenen Kommunen und des Deutschen Städtetags und des Bayerischen Städtetags als Blaupause für ein Vorgehen zur Reduzierung der NO₂-Werte an. Das Instrument Umweltzone hat den großen Vorteil, dass mit Ausnahmeregelungen und Übergangsfristen dem auch zuletzt vom Bundesverwaltungsgericht stark betontem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprochen und eine für die Bevölkerung akzeptable Vorgehensweise ermöglicht wird. Zudem ist das Vorgehen verursachergerecht, denn die Zufahrtsbeschränkungen beziehen sich nur auf die stark NO₂-emittierenden Fahrzeuge. Wie in den oben genannten Beschlussvorlagen ausgeführt, ist für einen entsprechenden, bundeseinheitlichen Vollzug die Kennzeichnung der NO₂-armen Fahrzeuge notwendig. Dazu ist eine Novellierung der Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV) durch den Bund notwendig.

Streckenbezogene Fahrverbote sind abzulehnen, da der Verkehr nur verlagert wird und an anderer Stelle zur erhöhten Luftbelastung führt.

Zudem ist vom Bund ein klares Signal in Richtung Automobilindustrie zu fordern. Diese sollte zur Nachrüstung und Übernahme der daraus entstehenden Kosten verpflichtet werden.

Frage 5:

Wie erklärt die Umweltreferentin die eklatanten Widersprüche in ihren Aussagen zu denen der Bundeskanzlerin?

Antwort:

siehe Antwort zu Frage 4.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stephanie Jacobs