



Wortprotokoll

über die 46. Sitzung der

Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München

vom 24. April 2024

(öffentlich)

Oberbürgermeister

Reiter

2. Bürgermeister

Krause

3. Bürgermeisterin

Dietl

bfm. Stadtratsmitglieder

siehe Anwesenheitsliste

ea. Stadtratsmitglieder

siehe Anwesenheitsliste

ferner

Mitarbeiter*innen der Verwaltung

Anwesenheitsliste der Vollversammlung vom 24. April 2024

Oberbürgermeister	Reiter
2. Bürgermeister	Krause
3. Bürgermeisterin	Dietl

Ehrenamtliche Stadtratsmitglieder:

Die Grünen:

StR Balidemaj, StRin Berger, StR Bickelbacher, StR Brem, StRin Fuchs, StRin Gökmenoğlu, StRin Greif, StRin Hanusch, StRin Harper, StRin Langmeier, StRin Lüttig, StRin Lux, StRin Nitsche, StRin Pilz-Strasser, StR Dr. Roth, StR Schönemann, StR Smolka, StRin Stöhr, StR Süß, StR Voßeler, StR Weisenburger;

CSU:

StR Agerer, StR Babor, StRin Bär, StRin Burkhardt, StR Dzeba, StR Ewald, StRin Gaßmann, StRin Grimm, StR Hammer, StRin Kainz, StR Kaum, StR Luther, StRin Dr. Menges, StRin Mirlach, StR Pretzl, StR Reissl, StR Schall, StR Schmid, StR Stadler, StR Prof. Dr. Theiss;

SPD:

StRin Abele, StRin Burger, StR Gradl, StR Hefter, StRin Hübner, StR Köning, StRin Likus, StR Mentrup, StR Naz, StRin Odell, StR Offman, StR Rupp, StRin Dr. Schmitt-Thiel, StRin Schönfeld-Knor, StR Schuster, StR Vorländer,

AfD:

StR Stanke, StR Walbrunn, StRin Wassill;

FDP:

StR Prof. Dr. Hoffmann, StRin Neff, StR Roth;

DIE LINKE.:

StR Jagel, StR Lechner (parteilos); StRin Wolf;

ÖDP:

StRin Haider, StRin Holtmann, StR Ruff;

FREIE WÄHLER:

StR Mehling, StR Schabl;

BAYERNPARTEI:

StR Progl;

München-Liste:

StR Höpner;

Die PARTEI:

StRin Burneleit;

Rosa Liste:

StR Niederbühl;

Volt:

StR Sproll;

Berufsmäßige Stadtratsmitglieder:

bfm. StR Baumgärtner

bfm. StR Biebl

bfm. StR Dunkel

bfm. StRin Dr. Dornheim

bfm. StRin Dr.-Ing. Ehbauer

bfm. StRin Frank

Stadtkämmerer Frey

Stadtschulrat Kraus

bfm. StRin Kugler

Stadtbaurätin Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk

bfm. StR Mickisch

bfm. StRin Dr. Sammüller-Gradl

bfm. StRin Schiwy

bfm. StRin Zurek

Inhaltsverzeichnis

A1: Benennung von Frau Stadträtin Gudrun Lux für das Präsidium der deutschen Sektion	8
StRin Wassill:.....	8
A2: Umbesetzung im Kinder- und Jugendhilfeausschuss	9
A3: Umbesetzung im Kinder- und Jugendhilfeausschuss	9
A6: Stadtwerke München GmbH Bericht zum kostenlosen Freibadeintritt	10
Bestätigung von Ausschussbeschlüssen.....	10
B1: Gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung: Umsetzung in der Praxis	11
B6: Änderung der Satzung über die Benutzung der Entwässerungseinrichtung	11
StR Pretzl:.....	11
StRin Wassill:	11
B7: Überprüfung eines Erlasses einer Erhaltungssatzung	12
StR Jagel:	12
StR Jagel:	12
B8: Erlass einer Erhaltungssatzung nach § 172 Abs 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB im Stadtbezirk 24	13
StR Pretzl:.....	13
B9: Überprüfung eines Erlasses einer Erhaltungssatzung	14
StR Jagel:	14
B10: Fachexkursion des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung.....	14
StRin Wassill:.....	14
B12: Transparenz in Grundstücksgeschäfte des Freistaat Bayerns	15
StRin Wassill:.....	15
B14: Stiftung "Münchner Bürgerpreis für Demokratie - gegen Vergessen"	16
StRin Wassill:.....	16
B21: Neugestaltung der Wettbewerbe und Preisverleihungen.....	17
StRin Wassill:.....	17
B24: Klimaschutz konkret Moore – CO 2 Speicher und Lebensraum	18
StRin Wassill:.....	18
B29: Erlass einer Verordnung der Landeshauptstadt München.....	19
StR Pretzl:.....	19
StR Ruff:	19
StRin Burneleit:.....	19
C1: Salafistentreffen in Freimann - Kein Raum dem Islamismus!.....	20
OB Reiter:	20
StR Wallbrunn:.....	20
StR Pretzl:.....	20
C2: Klärung der Gesundheitsgefährdung von 5.000 Teilnehmer:innen der Fahrraddemo	21
OB Reiter:	21
StRin Haider:	21
A4: Luftreinhalteplanung	22
StRin Hübner:	22
StRin Hanusch:.....	26
StRin Burneleit:.....	28
StR Schall:.....	30
StR Ruff:	32

StR Stanke:.....	34
StR Dr. Roth:.....	35
StR Pretzl:.....	40
StRin Hübner:.....	41
StR Roth:.....	42
StRin Burneleit:.....	45
StR Gradl:.....	46
StR Mehling:.....	48
Bfm. StRin Kugler:.....	48
OB Reiter:.....	53
Bfm. StRin Kugler:.....	53
Bfm. StR Dunkel:.....	53
StR Ruff:.....	54
OB Reiter:.....	55
OB Reiter:.....	57
StR Prof. Dr. Hoffmann:.....	57
OB Reiter:.....	57
Bfm. StR Dunkel:.....	59
StR Stanke:.....	59
A5: In die Zukunft wirtschaften II – Stadtverwaltung mittelstandsfreundlich ausrichten	61
StR Reissl:.....	61
StR Brehm:.....	62
StRin Burger:.....	63
StRin Wassill:.....	63
Bfm. StR Baumgärtner:.....	63
BM Krause:.....	64
StR Reissl:.....	64
Bfm. StR Baumgärtner:.....	64
A7: Beitritt zur Initiative living-in.eu.....	65
StR Mentrup:.....	65
StR Stanke:.....	66
StRin Greif:.....	68
B5 Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 57 cl Teil 1	69
StRin Wassill:.....	69
StR Reissl:.....	71
StR Prof. Dr. Hoffmann:.....	71
B20 Ein besseres Mobilitätskonzept für das Oktoberfest.....	72
StRin Wassill:.....	72
B22 Re:lektro	73
StRin Wassill:.....	73
B23 Evaluierung und Weiterentwicklung der.....	74
StRin Wassill:.....	74
StR Ruff:.....	75
BM Krause:.....	75
StR Prof. Dr. Hoffmann:.....	75
StR Pretzl:.....	75
B26 Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen	76
StRin Fuchs:.....	76

StR Gradl:	78
StR Hoffmann:	78
BM Krause:	78
StRin Wolf:	79
StR Pretzl:	79
B27 Ergebnisse der Machbarkeitsstudien Pasing Nord	80
StRin Haider:	80
StR Stanke:	81
StR Bickelbacher:	83
StR Kaum:	85
Bfm. StR Dunkel:	86

Öffentliche Sitzung

Beginn: 09:20

Vorsitz: OB Reiter

A1: Benennung von Frau Stadträtin Gudrun Lux für das Präsidium der deutschen Sektion des Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE)

Aktensammlung Seite 6347

Beschluss (gegen die Stimmen der AfD):

nach Antrag

Erklärung zur Abstimmung:

StRin Wassill:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr verehrte Damen und Herren! Es geht nicht um Frau Lux als Person, sondern darum, dass wir als AfD übergangen worden sind. Danke.

A2: Umbesetzung im Kinder- und Jugendhilfeausschuss

- Abberufung zweier beratender Mitglieder
- Bestellung zweier beratender Mitglieder

Aktensammlung Seite 6349

Beschluss:

nach Antrag

A3: Umbesetzung im Kinder- und Jugendhilfeausschuss

- Abberufung eines in Stellvertretung stimmberechtigten Mitgliedes
- Wahl eines in Stellvertretung stimmberechtigten Mitgliedes

Aktensammlung Seite 6351

Beschluss:

nach Antrag

**A6: Stadtwerke München GmbH Bericht zum kostenlosen Freibadeintritt
für Kinder und Jugendliche bis 12 Jahren sowie Ferienpass- und
MünchenPass-Inhaber*innen
Antrag Nr. 4623 von CSU mit FREIE WÄHLER vom 07.02.2024**

Aktensammlung Seite 6357

Beschluss:

nach Antrag

Bestätigung von Ausschussbeschlüssen

Die Anträge der Referentinnen und Referenten zu den Tagesordnungspunkten
B3, B4, B11, B13, B15,
werden **einstimmig beschlossen**.

Die Bekanntgaben der Referentin und des Referenten zu den Tagesordnungspunkten
B28 und B 30 werden zur Kenntnis genommen.

(Aktensammlung Seite 6363, 6365, 6379, 6383, 6387, 6403 und 6407)

B1: Gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung: Umsetzung in der Praxis

Antrag Nr. 3784 von SPD/Volt vom 04.04.2023 und

Antrag Nr. 3789 von Die Grünen – Rosa Liste vom 05.04.2023

Aktensammlung Seite 6361

Beschluss (gegen die Stimmen der AfD):

Nach Antrag

**B6: Änderung der Satzung über die Benutzung der Entwässerungseinrichtung
der Landeshauptstadt München (Entwässerungssatzung - EWS) und
der Satzung über Abgaben beim Anschluss an städtische Kanäle und für die Benutzung
der städtischen Entwässerungseinrichtung (Entwässerungsabgabensatzung - EAS)**

Aktensammlung Seite 6369

Beschluss (gegen die Stimmen der AfD):

Nach Antrag

Erklärungen zur Abstimmung:

StR Pretzl:

Erklärung wie im Ausschuss.

StRin Wassill:

Herr Oberbürgermeister, sehr verehrte Damen und Herren! Die Satzung mag sinnvoll sein, aber Sie haben wieder gegendert. Eigentlich hätte ich erwartet, dass die CSU mit FREIE WÄHLER dagegen stimmt, nachdem die Fraktion einen Antrag zur Abschaffung des Genderns gestellt hat.

**B7: Überprüfung eines Erlasses einer Erhaltungssatzung
gemäß § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB
Antrag Nr. 6828 von Die Grünen – Rosa Liste vom 20.02.2020 und
Antrag Nr. 2392 von DIE LINKE./Die PARTEI vom 15.02.2022**

Aktensammlung Seite 6371

StR Jagel:

Wir stellen unseren Änderungsantrag aus dem Ausschuss erneut zur Abstimmung.

Der Änderungsantrag von DIE LINKE./Die PARTEI wird gegen die Stimmen der Antragstellenden und von ÖDP/München-Liste **abgelehnt**.

Ziffer 2 des Antrags der Referentin wird gegen die Stimmen von FDP BAYERNPARTEI, DIE LINKE./Die PARTEI und ÖDP/München-Liste **beschlossen**.

Die restlichen Ziffern des Antrags der Referentin werden gegen die Stimmen von DIE LINKE./Die PARTEI und ÖDP/München-Liste **beschlossen**.

Erklärung zur Abstimmung:

StR Jagel:

Erklärung wie im Ausschuss.

B8: Erlass einer Erhaltungssatzung nach § 172 Abs 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB im Stadtbezirk 24 (Feldmoching-Hasenberg)

a) Satzungsbeschluss Satzung „Hasenberg“ der Landeshauptstadt München zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung gemäß § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2

BauGB (Erhaltungssatzung „Hasenberg“)

Stadtbezirk 24 Feldmoching – Hasenberg

Antrag Nr. 0947 von DIE LINKE./Die PARTEI vom 21.01.2021

Aktensammlung Seite 6373

Beschluss (gegen die Stimmen von CSU mit FREIE WÄHLER, FDP BAYERNPARTEI, ÖDP und der AfD):

Nach Antrag

Erklärung zur Abstimmung:

StR Pretzl:

Erklärung wie im Ausschuss.

**B9: Überprüfung eines Erlasses einer Erhaltungssatzung
nach § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB im Stadtbezirk 12 (Schwabing-Freimann)
Antrag Nr. 1868 von DIE LINKE./Die PARTEI vom 08.09.2021**

Aktensammlung Seite 6375

StR Jagel:

Wir stellen unseren Änderungsantrag aus dem Ausschuss erneut zur Abstimmung.

Der Änderungsantrag von DIE LINKE./Die PARTEI wird gegen die Stimmen der Antragstellenden und ÖDP/München-Liste **abgelehnt**.

Der Antrag der Referentin wird gegen die Stimmen von DIE LINKE./Die PARTEI und ÖDP/München-Liste **beschlossen**.

**B10: Fachexkursion des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
zur IBA 27 Stadtregion Stuttgart, Freitag, 18.10.2024**

Aktensammlung Seite 6377

Beschluss (gegen die Stimmen der AfD):

nach Antrag

Erklärung zur Abstimmung:

StRin Wassill:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr verehrte Damen und Herren! Wir fragen uns, warum 40 Personen, davon 27 Stadträte, mitfahren. Einer pro Fraktion und die Spezialisten aus den

Referaten hätte gereicht. Zudem stellt sich die Frage, wenn ein normaler Arbeitnehmer 14 € Verpflegungspauschale steuerlich absetzen kann, wieso erhalten Sie 75 € für die Verpflegung? Ein Lunchpaket hätte es getan, vor allem da München sparen muss. Danke.

**B12: Transparenz in Grundstücksgeschäfte des Freistaat Bayerns
im Münchner Stadtgebiet bringen
Antrag Nr. 3764 von Die Grünen - Rosa Liste vom 30.03.2023**

Aktensammlung Seite 6381

Beschluss (gegen die Stimmen der AfD):

nach Antrag

Erklärung zur Abstimmung:

StRin Wassill:

Herr Oberbürgermeister, sehr verehrte Damen und Herren! Es gibt die Website [immobilien.bayern.de](https://www.immobilienscout24.de) auf der man sich bereits informieren kann. Dort können Angebote für entbehrliche Liegenschaften abgegeben werden. Es ist nicht notwendig, dass wir eine extra Wurst verlangen. Es ist fair, wenn alle die gleichen Chancen haben und nicht die Stadt München bevorzugt wird. Sind Sie sicher, dass diese Frage wettbewerbsrechtlich zulässig ist?

B14: Stiftung "Münchener Bürgerpreis für Demokratie - gegen Vergessen"
Satzungsänderung

Aktensammlung Seite 6385

Beschluss (gegen die Stimmen der AfD):

nach Antrag

Erklärung zur Abstimmung:

StRin Wassill:

Herr Oberbürgermeister, sehr verehrte Damen und Herren! Wir sind dagegen, da sie den Titel gegendert haben. Danke.

**B21: Neugestaltung der Wettbewerbe und Preisverleihungen
durch das Referat für Klima- und Umweltschutz**

Aktensammlung Seite 6391

Beschluss (Ziffer 3 gegen die Stimmen von CSU mit FREIE WÄHLER und AfD,
die restlichen Ziffern gegen die Stimmen der AfD):

nach Antrag

Erklärung zur Abstimmung:

StRin Wassill:

Herr Oberbürgermeister, sehr verehrte Damen und Herren! Wir finden es nicht in Ordnung, dass Sie bei der Jury Besetzung die AfD ausgelassen haben. Außerdem können wir uns nicht mit einem Klimaschutzpreis anfreunden. Wir sind auch dagegen, dass die Geschäftsordnung gegendert werden soll. Danke.

B24: Klimaschutz konkret Moore – CO 2 Speicher und Lebensraum

Antrag Nr. 1801 der CSU vom 05.08.2021

Aktensammlung Seite 6397

Beschluss (gegen die Stimmen der AfD):

nach Antrag

Erklärung zur Abstimmung:

StRin Wassill:

Sehr verehrte Damen und Herren! Unsere Vorfahren hatten gute Gründe – wie die Nahrungsmittelherstellung – Moore zu entwässern. Wir sind der Meinung, wir benötigen Nahrungsmittel dringender als Moore. Außerdem entsteht ein Verkehrswertverlust und die Möglichkeit der Rückabwicklung entfällt. Das ist keine gute Idee. Vielen Dank.

**B29: Erlass einer Verordnung der Landeshauptstadt München
über das Verbot des Verzehrs und des Mitführens alkoholischer Getränke auf
öffentlichen Flächen im Bereich des Hauptbahnhofs**

Aktensammlung Seite 6405

StR Pretzl:

Wir stellen unseren Änderungsantrag aus dem Ausschuss erneut zur Abstimmung.

StR Ruff:

Wir auch.

StRin Burneleit:

Ich stelle meinen mündlichen Änderungsantrag aus dem Ausschuss erneut zur Abstimmung.

Der Änderungsantrag von CSU mit FREIE WÄHLER wird gegen die Stimmen der Antragstellenden und von ÖDP/München-Liste **abgelehnt**.

Der Änderungsantrag von ÖDP/München-Liste wird gegen die Stimmen der Antragstellenden **abgelehnt**.

Der mündliche Änderungsantrag von StRin Burneleit wird gegen die Stimmen von DIE LINKE./Die PARTEI **abgelehnt**.

Ziffer 2 des Antrags der Referentin wird gegen die Stimmen von DIE LINKE./Die PARTEI **beschlossen**.

Die restlichen Ziffern des Antrags der Referentin werden gegen die Stimmen von DIE LINKE./Die PARTEI und FDP BAYERNPARTEI **beschlossen**.

C1: Salafistentreffen in Freimann - Kein Raum dem Islamismus!

Dringlichkeitsantrag Nr. 4781 der AfD für die Vollversammlung am 24. April 2024

Aktensammlung Seite 6409

OB Reiter:

Der Antrag ist nicht dringlich, da er auf einer Meinungsäußerung basiert. Die Verwaltung wird den Antrag zeitnah per Brief beantworten.

StR Walbrunn:

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren! Die Veranstaltung werden wir nicht verhindern können, aber wenn wir uns vorher dazu positionieren wollen, müssen wir das heute tun, da wir danach keine Vollversammlung mehr haben. Zudem geht es darum, die Bürger in Freimann und Am Hart zu informieren. Die würden gerne etwas hören, bevor die Veranstaltung vorbei ist. Vielen Dank.

StR Pretzl:

Laut Berichterstattung in der Zeitung – in diesem Fall traue ich der Presse – wurde die Veranstaltung abgesagt. Deswegen werden wir gegen die Dringlichkeit stimmen.

Dem Dringlichkeitsantrag Nr. 4781 wird die Dringlichkeit **nicht zuerkannt**.

Der Antrag bleibt aufgegriffen und wird per Brief beantwortet.

**C2: Klärung der Gesundheitsgefährdung von 5 000 Teilnehmer:innen der Fahrraddemo
Dringlichkeitsantrag Nr. 4785 von ÖDP/München-Liste für die Vollversammlung am
24. April 2024**

Aktensammlung Seite 6411

OB Reiter:

Der zweite Dringlichkeitsantrag ist laut meiner Rechtsabteilung auch nicht dringlich, da es um eine nachträgliche Aufklärung geht. Ich habe die Kreisverwaltungsreferentin gefragt, ob sie etwas dazu sagen kann, aber sie will zuerst mit der Polizei reden. Sie erhalten per Brief die Auskunft darüber, warum sich die Weiterfahrt verzögert hat.

StRin Haider:

Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte die Dringlichkeit begründen. Damit Umstände aufgeklärt werden können, ist es wichtig, möglichst schnell zu reagieren, da man sonst nicht mehr genau weiß, was passiert ist. Deswegen bitte ich um eine schnelle Aufklärung. Wenn Sie auf einem Rad sitzen und eine Stunde bei 0 Grad, Schnee und Regen warten müssen, ist das bitter kalt und ernst. Die Menschen waren massiven Gesundheitsgefährdungen ausgesetzt. Das ist unglaublich!

Dem Dringlichkeitsantrag Nr. 4781 wird die Dringlichkeit gegen die Stimmen der Antragstellenden und von DIE LINKE./Die PARTEI **nicht zuerkannt**.

Der Antrag bleibt aufgegriffen und wird per Brief beantwortet.

A4: Luftreinhalteplanung**Umsetzung der Anpassung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans****Antrag Nr. 4717 von ÖDP/München-Liste vom 21.03.2024,****Antrag Nr. 0905 von ÖDP/München-Liste vom 21.03.2024 und****Antrag Nr. 4718 von ÖDP/München-Liste vom 21.03.2024**

Aktensammlung Seite 6353

StRin Hübner:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Tempo 30 für saubere Luft ist der Vorschlag, den wir letzte Woche in die Diskussion eingebracht haben. Ich möchte an dieser Stelle begründen, warum wir ihn im Gegensatz zur Einschätzung des Referats für Klima- und Umweltschutz für zielführend halten.

Die Gesundheitsreferentin hat uns vorhin zugeworfen, dass heute der Tag gegen den Lärm ist. Wir befinden uns an der Landshuter Allee, wo wir die Grenzwerte im Rahmen des Luftreinhalteplans noch überschreiten, und wo die Bewohnerinnen und Bewohner ein umfassendes Recht auf Gesundheitsschutz haben. Sie haben das Recht auf eine bessere Luft, auf weniger Lärm und auf Maßnahmen die ihre Gesundheit langfristig schützen.

Ich werde auf die Vor- und Nachteile der vor Gericht diskutierten Varianten eingehen. Wir befinden uns in einem Abwägungsprozess, bei dem die Politik jedes Recht, aber auch eine Verpflichtung hat. Wir wurden als Stadtrat im Vorfeld der Gerichtsbesetzung nicht einbezogen. Das ist in Ordnung, weil die Abläufe und Zuständigkeiten zwischen Verwaltung und Stadtrat so sind. Trotzdem müssen wir wenigstens im Nachgang die Möglichkeit haben, Dinge in die Debatte einzubringen. Am Ende sind wir diejenigen, die für die Münchnerinnen und Münchner politische Verantwortung tragen und Entscheidungen begründen müssen, deswegen muss es uns möglich sein, neue Ideen in die Debatte einzuführen.

Warum bringen wir heute einen Änderungsantrag ein? Es gibt aus diversen Städten Erfahrungen, wie Tempo 30 die Stickstoffdioxidwerte beeinflusst. Es gibt gute Erfahrungen auf der Leipziger Straße in Berlin. Die Leipziger Straße ist wahrscheinlich die einzige Straße, die halbwegs vergleichbar mit unserem Mittleren Ring ist. Auf der Leipziger Straße waren zu Beginn der Maßnahmen 2018 ungefähr 50 000 Fahrzeuge pro Tag unterwegs. Auf dem Mittleren Ring sind es

ungefähr 100 000 Fahrzeuge. Der Anteil des Schwerlastverkehrs, um den es in der Argumentation des RKU entscheidend geht, betrug damals auf der Leipziger Straße 7 %, hier sind es 5 %. Das sind die besten Vergleichswerte, die wir haben.

Ich hätte mir in der Argumentation des Referats für Klima- und Umweltschutz mehr Ausgewogenheit und unterschiedliche Erfahrungen aus unterschiedlichen Städten gewünscht. Es ist nicht zuletzt die uns verklagende Deutsche Umwelthilfe, die auf ihrer eigenen Webseite – gleich an zweiter Stelle nach dem Lärmschutz – ausführt, dass Tempo 30 ein Beitrag zu sauberer Luft ist.– (Beifall von SPD/Volt) – Daher verstehe ich nicht, warum die Deutsche Umwelthilfe die von uns vorgeschlagene Maßnahme als Alibimaßnahme bezeichnet. Das ist für mich nicht schlüssig.

Ob sich Tempo 30 an dieser Stelle auch positiv auf die NOx-Werte auswirkt, können wir nur herausfinden, indem wir es ausprobieren. Was hält uns davon ab, es auszuprobieren? Wir beantragen, diese Maßnahme so schnell wie möglich einzuführen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz muss dann noch ausführen, ob der Luftreinhalteplan dafür geändert werden muss. Vermutlich schon. Außerdem brauchen wir noch eine Öffentlichkeitsbeteiligung. Das soll dann aber bitte das Referat klären.

Für uns ist auch klar, dass wir diese Maßnahme auf Dauer wollen. Es geht nicht nur um die NOx - Werte, sondern auch um den Lärmschutz und um die Anwohnerinnen und Anwohner.

Ich möchte kurz auf die Alternativen eingehen, die auch vor Gericht diskutiert wurden. Wie gut sind diese Alternativen? Das zonale Fahrverbot hat sehr viele Ausnahmen und lässt sich nur bei Tempoüberschreitungen oder bei Parkverstößen kontrollieren. Flächendeckend so zu kontrollieren, dass das Auswirkungen hätte, ist unmöglich. Deswegen sind die Werte noch nicht so, wie wir sie uns vorstellen.

Ein streckenbezogenes Fahrverbot an dieser Stelle ist für uns noch nicht abschließend vom Tisch. Wäre es durchsetzbar, würde es die Bewohnerinnen und Bewohner der Landshuter Allee vermutlich am effektivsten schützen. Auch dabei wäre aber offen, wie gut man es kontrollieren kann und welchen Ausweichverkehr es nach sich zieht. Als Stadtpolitik dürfen wir nicht nur eine Stelle in der Stadt betrachten. Wir müssen auch immer schauen, was unsere Maßnahmen in der Gesamtheit bewirken. – (Beifall von SPD/Volt) – Deshalb müssen wir natürlich auch den Ausweichverkehr oder Effekte wie den Lärmschutz im Auge behalten. In der Abwägung mit den Fahrverboten erscheint uns diese Maßnahme in der Gesamtheit am schlüssigsten.

Alle, die an dieser Stelle über den Mittleren Ring fahren, leisten einen Beitrag für einen besseren Gesundheits- und Lärmschutz, weil auf einem Streckenabschnitt von 2,5 km alle solidarisch eben nur 30 statt 50 km/h fahren. Das RKU führt aus, diese Maßnahme wäre nicht verhältnismäßig, weil sie dem Verursacherprinzip widerspräche. An den Grenzwertüberschreitungen seien primär Dieselfahrer schuld, deswegen könnte man die anderen Verkehrsteilnehmer*innen nicht mit Tempo 30 belasten. In vielen Städten wurde im Rahmen der Luftreinhaltepläne Tempo 30 eingeführt. Trotz vieler Klagen von Fahrerinnen und Fahrern hat kein Gericht eine solche Maßnahme wieder abgeschafft. Das ist für alle zumutbar und alle leisten einen Beitrag.

Wir sprechen bei Dieselfahrzeugen der EU-Norm 5 über Autos, die vor zehn Jahren in dem Vertrauen gekauft wurden, sie seien umweltfreundlich. Wir sprechen nicht von uralten Karren, sondern von relativ neuen Autos, die damals von der Industrie als relativ umweltfreundlich beworben wurden. Auch die Münchnerinnen und Münchner mit solchen Fahrzeugen haben ein Recht auf Vertrauensschutz. Es steht uns allen gut an, in einer solidarischen Gemeinschaftsaktion mit Tempo 30 allen Münchnerinnen und Münchnern gerecht zu werden.

Sie können sich die Erfahrungswerte aus anderen Städten anschauen. Wir müssen die Einführung von Tempo 30 auf der Landshuter Allee gut begleiten. In Berlin haben sich schon allein durch die große mediale Berichterstattung von Beginn an sehr viele Autofahrerinnen und Autofahrer an das Tempo 30 gehalten. Die Compliance mit der Maßnahme war sehr hoch, weil viele schon wussten: Das gilt an der Stelle, da wird auch geblitzt und überprüft. Die Akzeptanz der Autofahrerinnen und Autofahrer war sehr hoch.

Man könnte begleitend noch weitere Maßnahmen einführen, z. B. mit Dialogdisplays arbeiten oder darauf hinweisen, möglichst untertourig zu fahren. Es wird ganz entscheidend auf die Fahrweise, die Beschleunigungsprozesse und den Verkehrsfluss ankommen. Deshalb schlagen wir auch einige Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses vor.

Bei Tempo 30 gibt es viel weniger Spielraum für Beschleunigung als bei Tempo 50. In Berlin kam man ganz klar zu dem Ergebnis, dass weniger Spielraum für Beschleunigung den Verkehrsfluss verbessert. Es wurde festgestellt, dass der Verkehr auf der Leipziger Straße vor Einführung von Tempo 30 zu 38 % flüssig war, danach sogar zu 43 %. Es haben sich substantielle Entwicklungen ergeben. Auch im Vergleich zu anderen Straßen in Berlin sind im gleichen Zeitraum die NOx - Werte bei Tempo 30 auf der Leipziger Straße stärker zurückgegangen. Es ergeben sich auch

Effekte aus dem Flottentausch, im Vergleich hat Tempo 30 auf der Leipziger Straße deutlich mehr gebracht.

Ich möchte auch in die Zukunft schauen. Wir befinden uns an einem Punkt, an dem wir knapp über dem Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NOx sind. Aber es gibt Beschlüsse des EU-Parlaments und des EU-Rates, die die Einzelstaaten verpflichten, innerhalb von zwei Jahren Rechtsnormen für einen NOx-Grenzwert von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ab 2030 zu schaffen. Wir dürfen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter nicht erneut wie vor zehn Jahren glauben lassen: Wenn Ihr Euch einen Diesel kauft, ist alles gut und Ihr haltet die Grenzwerte ein. 2024 muss ganz deutlich gesagt werden: Selbst viele neuere Dieselfahrzeuge werden mit den ab 2030 geltenden Grenzwerten Probleme bekommen. Unsere Fraktionsexpertin sagt immer: Wer sich kein E-Auto leisten kann, sollte sich zur Überbrückung lieber einen alten Benziner kaufen als einen neueren Diesel. Der Benziner produziert deutlich weniger Schadstoffe. Die Münchnerinnen und Münchner müssen gut informiert werden, um für die Zukunft entscheiden zu können, was sie sich kaufen und was nicht. Darauf hinzuweisen, ist mir wichtig.

Eines darf in der heutigen Debatte nicht verloren gehen: Wir streiten über die Wege, wie wir in München zu saubererer Luft kommen, aber dass wir den Weg beschreiten müssen, ist unstrittig. Die Studien sagen deutlich: Jedes Mikrogramm NOx, das eingeatmet wird, ist gesundheitsschädlich. – (Beifall von SPD/Volt) – Es gibt in Europa viele zehntausend Menschen, die wegen schlechter Luft frühzeitig sterben. Deshalb möchte ich von mir weisen, dass das heute eine Maßnahme allein für Autofahrerinnen und Autofahrer ist. Aus unserer Sicht ist es der Versuch, den Interessen der Menschen, die an der Landshuter Allee leben, bestmöglich gerecht zu werden. Wir als Stadt möchten einen Beitrag dazu leisten, dass sie nachts besser schlafen können und dass die Luft sauberer wird. – (Beifall von SPD/Volt)

Der Ausblick ist natürlich ungewiss. Ob wir mit unserer Nichtzulassungsbeschwerde Erfolg haben, werden die Gerichte zeigen. Gegebenenfalls müssten wir auch noch einmal nachsteuern und später noch einmal über Fahrverbote diskutieren. Aber in einem ersten Schritt erscheint uns das Tempo 30 für sauberere Luft als der bestmögliche Schritt.

Es ist uns auch wichtig, dass die Kommunen mehr Gestaltungsspielraum bei Tempo 30 bekommen. An dieser Stelle tun wir es für die Luftreinhaltung. Es kann auch andere Orte geben, an denen wir eine Geschwindigkeitsbeschränkung brauchen. Es ist wichtig, dass wir das jetzt machen und dass wir es auch machen dürfen. Die Menschen an der Landshuter Allee, aber auch alle

anderen Münchnerinnen und Münchner haben Anspruch auf eine Politik, die ganzheitlich funktioniert und alles in den Blick nimmt, die auf den Ausweichverkehr genauso schaut wie auf die Situation an der Landshuter Allee.

In diesem Sinne bringen wir unseren Vorschlag in die Debatte ein und hoffen auf breite Zustimmung. – (Beifall von SPD/Volt)

StRin Hanusch:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Ich habe nicht extra Rederecht beantragt, spreche heute aber auch als Vorsitzende des Bezirksausschusses Neuhausen-Nymphenburg, den das Problem betrifft. Zu den Luftreinhalteplänen werden die Bezirksausschüsse leider nicht angehört. Das war aus unserer Sicht auch schon in den letzten Jahren ein Ärgernis, weil sich an der Landshuter Allee viele Maßnahmen konzentrieren. Wir hatten leider immer wenig Möglichkeiten, vorab angehört zu werden oder Stellung zu beziehen. Trotzdem stand das Thema bei unserer gestrigen Bezirksausschusssitzung auf der Tagesordnung und wir haben eine Stellungnahme beschlossen. Es ist leider noch nicht gelungen, sie zu verteilen, deshalb möchte ich die Punkte mündlich einbringen.

In Bezug auf die Landshuter Allee ist unser Stadtbezirk besonders betroffen. Insofern wirken sich auch alle heutigen Entscheidungen massiv auf die Menschen in unserem Viertel aus. Bei den letzten Entscheidungen, darunter die zur Busspur, wurden wir nicht angehört. Jetzt muss nachgebessert werden. Das ist ein Beispiel für eine Maßnahme, die über uns hinweg durchgesetzt wurde und bei der sich jetzt zeigt, dass wir als Betroffene vor Ort die Probleme, die jetzt auftreten, schon vorher hätten besser einschätzen können. – (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste) – Daher fordern wir, dass bei allem, was heute entschieden wird, ausführlich und möglichst frühzeitig mit uns kommuniziert wird. Wir kennen die Situation vor Ort, gerade was den Verkehr angeht.

Unser größtes Anliegen ist, dass der Gesundheitsschutz endlich konsequent umgesetzt wird. – (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste) – Ich bin sogar persönlich betroffen. Ich bin 2010 an die Ecke Landshuter Allee – Schlörstraße gezogen. 2010 sollten die Grenzwerte, die die EU 1999 festgesetzt hat, endlich eingehalten werden. Heute, 2024, haben wir das immer noch nicht geschafft. Soeben war von Vertrauensschutz die Rede. Die Menschen, die an dieser Straße wohnen, vertrauen darauf, dass etwas passiert, wenn die Politik Maßnahmen zum Gesundheitsschutz beschließt. – (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste) – Es ist ein Armutszeugnis, dass dieser Grenzwert 14 Jahre später immer noch überschritten wird, weil niemand dazu in der Lage war,

konsequente Maßnahmen zu ergreifen. Das betrifft viele Ebenen, die Autoindustrie, das Dieselpri- vileg und Ähnliches. Aber es ist unser Ziel, endlich konsequent zu handeln, und das Urteil zwingt uns dazu. – (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste)

Punktuelle Maßnahmen wie diese Busspur führen nur zu einer Verlagerung des Problems. Das ha- ben wir inzwischen gemerkt. Punktuell etwas zu tun, damit diese eine Messstelle künftig niedrigere Werte liefert, ist keine Lösung. Dann bremsen die Autos davor ab und es gibt zwei- oder dreihun- dert Meter vorher immer wieder Stausituationen. Dann stehen die Autos dort und belasten dort die Menschen mit ihren Abgasen.

Die erste Stufe, die bereits als flächendeckende Maßnahme gezündet wurde, hat bei uns im Viertel wenig Aufregung verursacht. Die einzige Problemstelle war eine punktuelle Lösung, bei der nur für eine kurze Strecke eingegriffen wurde. Das ist auch der Grund, weshalb wir uns gestern mehrheit- lich gegen eine streckenbezogene Lösung entschieden haben. Die würde zu Ausweichverkehr füh- ren, der unseren großen Stadtteil an anderen Stellen treffen würde. Mit der Tram-Westtangente an der Fürstenrieder Straße und der Sanierung der Arnulfstraße haben wir auch noch andere Baustel- len. Das alles drängt den Verkehr in unsere Wohnviertel.

Auch wir haben das Urteil gelesen. Wir sind verpflichtet, schnell zu handeln und nicht erst zu tes- ten und vorzubereiten. – (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste)

Zum Thema Ausweichverkehr kann ich mit Blick zum Mobilitätsreferat nur sagen: In der Haneberg- straße scheitern wir seit Jahren daran, den Ausweichverkehr mit einer Einbahnregelung und Ähnli- chem zu verhindern. Bei Stau bekommen wir den Ausweichverkehr jedes Mal ab. Das ist eine Sa- che, die bedacht werden muss. Wenn die Autos langsamer fahren müssen und Stau verursachen, fahren alle ins Viertel hinein. Die Wohnviertel neben der Landshuter Allee wären davon extrem be- troffen. Das wäre schwierig. – (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste)

Wir haben gestern anhand eines Änderungsantrags auch noch einmal kurz diskutiert, ob wir uns zu der Debatte um Tempo 30 äußern sollten. Letztendlich wurde abgelehnt, die Maßnahme zu be- fürworten oder zu prüfen, weil unserer Ansicht nach das Urteil dafür keinerlei Spielraum lässt. Ab 2010 wäre das jahrelang möglich gewesen. Es gab mehrere Fortschreibungen des Luftreinhalte- plans, zu denen viele Maßnahmen diskutiert wurden. Aber jetzt haben wir ein Urteil, das umgesetzt werden muss. Das begrenzt den Spielraum, was zulässig ist, denn durch viele Gutachten wurde

immer wieder geprüft, welche Maßnahmen überhaupt wirksam sein können, um den Wert schnell zu senken. Die Dieselfahrzeuge sind einfach die Hauptverursacher.

Deshalb bitten wir dringend, heute konsequente Schritte zu ergreifen, damit die Werte dieses Jahr endlich eingehalten werden. Für die Menschen vor Ort ist es notwendig, dass wir das endlich schaffen und für sauberere Luft sorgen. Wie angesprochen, sind die Werte wirklich nicht optimal und die Grenzwerte werden noch verschärft werden.

Auch das Thema Lärm betrifft uns noch massiv. Auch dazu wünschen wir uns Konzepte. Wir können im Nachgang gern über Tempo 30 an verschiedenen Stellen oder über Buslinien und Ähnliches reden, wie die FDP BAYERNPARTEI es vorschlägt. Das Problem ist nur: Mit der Donnersberger Brücke ist diese Straße die befahrenste der ganzen Stadt. Solange wir die Masse an Fahrzeugen, die dort täglich durchrollt, nicht begrenzen oder nicht schaffen, die Menschen zum Umsteigen zu bewegen, dürfen die durchfahrenden Autos nicht so viele Schadstoffe ausstoßen. Die Autos, die die schlimmsten Schadstoffe ausstoßen, müssen leider ausgeschlossen werden. Das ist nach meinem Verständnis der einzige Weg, um wirklich schnell etwas verbessern zu können.

Ich hoffe, heute wird ein Beschluss gefasst, der den Menschen an der Landshuter Allee endlich die 1999 beschlossenen Luftreinhaltewerte gewährt. Danke. – (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste)

StRin Burneleit:

Liebe Kolleginnen und Kolleginnen! Wir reden heute über den Luftreinhalteplan. Wobei: Eigentlich reden wir doch über Fahrverbote! Das klickt ideologisch besser, oder, Herr Reiter? Wir reden heute vor allem über die unzähligen Betroffenen in München. Die vulnerablen Betroffenen. Es ist unsere Pflicht als Politikerinnen, den Betroffenen zuzuhören und ihnen eine Stimme zu geben. Denn wer könnte ihr Leiden besser verstehen als wir?

Ich begrüße es daher ausdrücklich, dass die Beschlussvorlage des Referats für Klima- und Umweltschutz ganze 15 Seiten den harten und einschneidenden Auswirkungen auf die Betroffenen widmet, denn das ist der richtige Weg. Ich fühle mit den 60 000 Münchner Dieselfahrern!

Es ist absolut richtig, dass die Beschlussvorlage – Scheuer sei Dank! – die Menschen, die natürlich gar nicht schuld sind an diesen hohen Emissionswerten und der damit einhergehenden Luftverschmutzung, einfach nicht erwähnt. Nein, wir schützen unsere tapferen Automobilhersteller, die mit ihren unantastbaren moralischen Grundsätzen zu den Abgaswerten natürlich über jeden

Zweifel erhaben sind. Wer anderer Meinung ist, hat vielleicht noch ein bisschen zu wenig Feinstaub geschnüffelt. – (Heiterkeit)

– BM Krause übernimmt den Vorsitz. –

Es ist auch absolut richtig, dass den wahren Schuldigen – Menschen, die für diese Fahrverbote verantwortlich sind und die mit ihren Sozialwohnungen am Mittleren Ring der Gesellschaft für mehr asphaltierte Straße Platz wegnehmen – es einfällt, von etwas Luft und deutschem Stoßlüften krank zu werden, in der Beschlussvorlage gerade einmal eine Seite gewidmet wird. Richtig so! Denn wer es unseren X7 nicht gönnt, die Freiheit des Fahrtwinds auf dem Mittleren Ring zu spüren, der hat gesundheitliche Unversehrtheit vielleicht auch überhaupt nicht verdient. – (Vereinzelt Beifall)

Der leider ineffektive, aber äußerst visionäre Vorschlag des Oberbürgermeisters, Tempo 30 einzuführen, ist absolut begrüßenswert. Zwar steigen dadurch die Emissionswerte, aber – hier zitiere ich Michael Wendler – „egal!“. – (Heiterkeit) – Abgesehen davon, ganz kurze Frage an die FDP: Hätten wir dafür überhaupt genügend Verkehrsschilder? – (Heiterkeit) – Vielleicht klärt Ihr das noch einmal.

Der zweite unnütze, weil unkontrollierbare Vorschlag von Oberbürgermeister Reiter und seiner SPD und Hand in Hand, Schaltknüppel an Schaltknüppel, Seitenspiegel an Seitenspiegel mit der CSU, stellt die eigene Expertise über die der Fachmensen in den eigenen Referaten und vereint gegen die reine Luft: ein Riesenschritt in Richtung mini-mini-mini-mini-sektorales Fahrverbot. Aber nur auf einem ganz kleinen Abschnitt. Schön, dass Ihr da gemeinsam agiert! – (Beifall)

Hauptsache, wir schaffen mit all diesen wenig nutzenden, aber – hey! – immerhin kreativen Vorschlägen auch endlich Wahrheit über die wahren Betroffenen und die wahren Verursacher. Auch hier bin ich total bei der Beschlussvorlage und dem Referat für die ganz einfache und pragmatische Darstellung der Situation sehr dankbar. Denn wie oben bereits erwähnt, sind die Betroffenen auch die Verursacher des Fahrverbots, während der Oberbürgermeister – der leider schon den Saal verlassen musste – als unbetroffener Nicht-Verursacher Vorschläge einbringt, die alle Verursacher betreffen würden, wobei aber nicht alle Betroffenen Verursacher sind. Bei einem möglichen Tempo 30 sind die Betroffenen dann nicht mehr nur die Verursacher, während bei einem sektoralen Fahrverbot wiederum nicht alle Verursacher auch betroffen wären, wodurch aber gleichzeitig alle betroffenen Nicht-Betroffenen, also die nicht-mobilen, wohnenden Betroffenen, quasi die wahren Verursacher des Fahrverbots, nicht und, wenn überhaupt, äußerst selten die Verursacher sind.

Das bedeutet, dass der Tempo-30-Vorschlag leider dem Verursacherprinzip widerspricht. Das sollte jetzt bitte allen klar sein!

Daher muss ich leider den Vorschlag mit Tempo 30 ablehnen. Das tut mir wirklich in der Seele weh, denn ich fühle mit den Dieselfahrern! Ich muss auch dieses klitzekleine mini-mini-mini-mini-sektorale, streckenbezogene Fahrverbot ablehnen, das übrigens auch unkontrollierbar wäre, was uns die Polizei gestern in ihrem Polizeibericht angedeutet hat.

Vielleicht war manchen nicht klar, welche Vision ich bereits 2022 mit meinem Antrag verfolgt habe, Tempo 100 für alle Pkw auf allen Münchner Straßen einzuführen. Deshalb möchte ich ihn aufrechterhalten. Denn das Referat für Klima- und Umweltschutz hat uns dargelegt: An den Pkw liegt es überhaupt nicht!

Abschließend möchte ich jetzt aber auch noch auf meinen Änderungsantrag hinweisen, der thematisch schon von manchen anderen angesprochen wurde: Der EU sei Dank, gibt es eine neue Verordnung und in ein paar Jahren haben wir sowieso ganz andere Grenzwerte. Bald ist also alles schon wieder ganz anders. Bevor wir unserem Oberbürgermeister zumuten, wieder kreativ werden zu müssen und schöne Vorschläge zum Schutz der Autofahrer zu bringen, wäre es doch ganz sinnvoll, schon jetzt zu handeln und dafür zu sorgen, dass wir die Grenzwerte schon vor 2030 erreichen. Vielen Dank! – (Beifall von DIE LINKE./Die PARTEI und Die Grünen – Rosa Liste)

StR Schall:

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, werte Kolleginnen und Kollegen! Ich weiß nach diesem Redebeitrag gar nicht, was ich sagen soll. Ich möchte einfach darum bitten, bei der Ernsthaftigkeit der Debatte zu bleiben. – (Beifall von CSU mit FREIE WÄHLER) – Es geht hier auch um viele Menschen, deren Existenzen bedroht sind und die zum Arbeiten Pkw und teilweise auch Sondernutzungen brauchen. – (StR Jagel: Dafür gibt es doch die Ausnahmeregelungen!)

Wir würden heute nicht diese Debatte führen, wenn wir den Tunnel an dieser Stelle, den wir vor Jahren beschlossen haben, gebaut hätten. Das wäre der beste Schutz sowohl für die Luft als auch gegen den Lärm. – (Beifall von CSU mit FREIE WÄHLER) – Das mag zwar so klingen, als krame die CSU wieder einmal etwas aus der Mottenkiste, aber hätten wir dort einen Tunnel gebaut, wären die Anwohnenden am besten geschützt. Das ist einfach Fakt! – (Beifall von CSU mit FREIE WÄHLER)

Wir halten eine Verschärfung des Fahrverbots an dieser Stelle weiterhin für unverhältnismäßig und möchten deshalb im ersten Schritt alle Rechtsmittel ausschöpfen. Wir möchten zunächst die Nichtzulassung der Revision anfechten und in die nächsthöhere Instanz gehen, um diesen Beschluss prüfen zu lassen.

Die Werte sind in den letzten Jahren besser geworden. 2017 hatten wir noch $78 \mu\text{g}/\text{m}^3$, 2018 $66 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Mittlerweile liegen wir nur noch ganz knapp über dem einzuhaltenden Grenzwert. Wir sollen Euro 5 ausschließen. Das sind neue Autos! Wie Kollegin Hübner schon angesprochen hat, sind das Fahrzeuge, die teilweise höchstens zehn Jahre alt sind und vielen Arbeitern in München dazu dienen, ihren Job auszuüben. Deshalb sehen wir eine Verschärfung als allerletztes Mittel. – (Beifall von CSU mit FREIE WÄHLER)

Um Schlimmeres zu verhindern und nicht zu dem schärfsten Mittel eines zonalen Fahrverbots zu kommen, können wir dem SPD-Antrag zustimmen – aber erst, wenn alles andere ausgeschöpft ist. Wir sehen Tempo 30 als die verträglichste Lösung für alle. Lieber langsam fahren als gar nicht fahren! – (Beifall von CSU mit FREIE WÄHLER) – Damit können wir vermeiden, die Existenz von Zehntausenden Münchnern zu beeinträchtigen.

Wir begrüßen auch die anderen von SPD/Volt vorgeschlagenen Maßnahmen, wie die Überprüfung der Busspur. An dieser Stelle ist die Busspur nicht sinnvoll. Ebenso sind wir dafür, die Auf- und Abfahrtsituationen noch einmal zu überprüfen, damit der Verkehr an dieser Stelle besser fließen kann, denn bei Stau wird unnötiges NOx verursacht.

In der Vorlage wird ausgeführt, wie ein streckenbezogenes Fahrverbot aussehen könnte. Es ist uns wichtig, dass die Strecke mit Tempo 30 noch einmal wesentlich kürzer ist. So wird der Mittlere Ring, eine der Hauptverkehrsachsen der Landeshauptstadt, möglichst wenig beeinträchtigt; er kann weiterhin den Verkehr aus den umliegenden Straßen aufnehmen und die Bevölkerung wird nicht noch stärker beeinflusst.

Deshalb bitte ich um Zustimmung für unseren Änderungsantrag. Zur Not würden wir dem Änderungsantrag mit Tempo 30 zustimmen, wenn zuvor alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um Fahrverbote zu verhindern. Vielen Dank. – (Beifall von CSU mit FREIE WÄHLER)

– OB Reiter übernimmt den Vorsitz. –

StR Ruff:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Was wir heute erleben, ist eine Verzögerungstaktik. Seit zehn Jahren ist das Problem bekannt, dass Grenzwerte nicht eingehalten werden. Seitdem gibt es ein Pingpongspiel zwischen dem Freistaat, der ROB und dem Münchner Stadtrat – immer mit dem Ziel, nicht handeln zu müssen und Maßnahmen hinauszuzögern. Diese Verzögerungstaktik geht Hand in Hand mit der Autoindustrie, die Hauptverursacherin ist. Sie hat die Verbraucher, also ihre eigenen Kunden, an der Nase herumgeführt, indem sie Autos mit Abschaltvorrichtungen verkauft hat, Autos, die wesentlich mehr Schadstoffe ausstoßen, als sie dürften.

Die Politik hat immer gehofft, das Problem würde sich von selbst lösen, wenn sich die Flotte erneuert und schadstoffarme Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sind. Die Autoindustrie hat die gleiche Taktik gefahren. Auch jetzt, da wir schon relativ nah an den Grenzwerten dran sind, wird uns eine Verzögerungstaktik nichts nützen, weil die Grenzwerte noch einmal drastisch abgesenkt werden. Eine Nichtzulassungsklage wird uns nicht davor bewahren, Maßnahmen vorzuschlagen, die signifikante Verbesserungen mit sich bringen. Der Konflikt wird nur weiter vor Gericht ausgetragen, und es wird vermieden, den Münchnerinnen und Münchnern reinen Wein einzuschenken. Anwohnern und Autofahrern wird Hoffnung gemacht, aber im Endeffekt wird sich nichts ändern.

In den Hauptverkehrszeiten haben wir am Mittleren Ring bereits Tempo 30, nur in den Nebenverkehrszeiten kann man schneller fahren. Das bedeutet, Tempo 30 ist in seiner Wirksamkeit sehr begrenzt. Wenn der Verkehr schnelleres Fahren erlaubt, verursachen die Blitzgeräte ein Stop-and-go und dadurch einen Mehrausstoß an Schadstoffen. Die Situation gibt es jetzt schon. Die Leute kennen die Standorte der Blitzer. Sie fahren, wenn der Verkehr es zulässt, 60 km/h, bremsen auf 45 km/h herunter und steigen nach dem Blitzer wieder aufs Gaspedal. Das bringt nichts! Das Problem wird nur verschärft. Hinzu kommt, dass Tempo 30 in den Nebenverkehrszeiten für Ärger und Ausweichverkehr sorgt. Dann haben wir die Autos in den umliegenden Wohngebieten.

Ich frage mich, warum Tempo 30 so forciert wird. An anderer Stelle wird die E-Mobilität gefördert und dazu ermuntert, auf schadstoffarme Fahrzeuge umzusteigen. Aber am Ende trifft es alle, nicht nur alte Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß, sondern auch E-Mobile und andere moderne Fahrzeuge. Tempo 30 ist eine vollkommen undifferenzierte Maßnahme, unter der vor allen Dingen die Anwohner leiden werden.

Im Urteil heißt es:

„Die Beklagte hat also im Wesentlichen die Alternativen, entweder das bestehende zonale Fahrverbot auf Dieselkraftfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V auszuweiten oder um ein streckenbezogenes Fahrverbot für Dieselfahrzeuge (auch) der Schadstoffklasse Euro 5/V zu ergänzen, abzuwägen.“

Wenn man ernst nimmt, was uns das RKU vorlegt, gibt es genau zwei Handlungsmöglichkeiten. Alles andere ist ein Ablenkungsmanöver und eine Scheindebatte, um den eigenen Wählern nicht wehzutun. – (Beifall von ÖDP/München-Liste) – Die Schuld wird aufs Gericht verlagert.

Ein streckenbezogenes Fahrverbot wäre möglich. Wir sind dagegen, weil es einen ähnlichen Effekt hat wie eine Temporeduzierung: Es führt zu Ausweichverkehr, wiederum zum Schaden der Anwohnerinnen und Anwohner. Das streckenbezogene Fahrverbot setzt keinen Anreiz zu einer langfristigen Änderung des Kaufverhaltens von Fahrzeughaltern. Für uns kommt nur die Ausweitung des zonalen Fahrverbots infrage, so wie wir sie angedacht hatten.

Wir brauchen in dieser Stadt auch einen Plan, um mit den verschärften Grenzwerten umzugehen. Es hilft uns nicht, diese Verzögerungstaktik noch einmal zehn Jahre weiterzuführen. Wir müssen Änderungen herbeiführen. Es gab mal einen Plan: das Bürgerbegehren „Saubere Luft“. Leider ist es in der Schublade verschwunden. Der Stadtrat hat vorgegeben, etwas zu tun, ohne wirklich zu handeln. Jetzt brauchen wir einen Plan.

Wir müssen uns dialogbereit zeigen und vor allen Dingen die DUH einbeziehen, weil wir uns nicht wieder vor Gericht treffen wollen. Das würde nur bedeuten, dass wir handlungsunfähig sind und uns nichts anderes mehr übrig bleibt, als die uns auferlegten Handlungsoptionen umzusetzen. Deshalb haben wir ein Hearing und einen Plan vorgeschlagen, um 2030 die Grenzwerte einhalten zu können und nicht wieder in einen Panikmodus zu verfallen, in dem wir jetzt gerade sind. Unsere Änderungsanträge dazu liegen vor.

Dem Änderungsantrag von FDP BAYERNPARTEI stimmen wir in Teilen zu. Es werden Maßnahmen vorgeschlagen, die Wirkung zeigen könnten, z. B. der ÖPNV-Ausbau.

Der Tunnel ist ebenfalls ein Ablenkungsmanöver. Wenn man sich dem Tunnel gewidmet hätte, wäre er wahrscheinlich 2045 fertiggestellt worden. Ich hoffe, dass bis dahin nicht mehr so viele Fahrzeuge unterwegs sind, die derart unsere Luft verpesten. Die Fahrzeuge werden auch leiser sein. Es geht nicht, zu sagen, in zwanzig Jahren gibt es einen Tunnel, und deshalb tun wir nichts. Es hilft uns auch nicht, zu sagen, wir hätten schon früher planen müssen, dann wäre er vielleicht 2035 oder 2040 fertig geworden. Das wird weder das Gericht noch die Anwohnerinnen und Anwohner am Mittleren Ring überzeugen. – (Beifall von ÖDP/München-Liste) – Wir müssen jetzt Maßnahmen im Sinne einer lebenswerten Stadt planen und vorantreiben. Danke schön!

StR Stanke:

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren! Nun liegt das Urteil des BayVGH vor, da kann man wohl nicht mehr viel machen. Sie wollen noch Beschwerde einlegen. Klar, warum nicht? Besser als nichts! Aber eigentlich hätten Sie es nie so weit kommen lassen dürfen. Wir haben Sie in der Vergangenheit schon auf einige Punkte hingewiesen, z. B. die Installation eines Tunnelkamins am südlichen Ende des Landshuter-Allee-Tunnels, zusätzliche Ventilatoren oder eine Frischluftzufuhr an den betroffenen Stellen.

Sie hätten auch die Grenzwerte hinterfragen können, die Ihre Parteien in Brüssel willkürlich festgelegt haben, genauso wie die Standorte der Messstellen an einer mehrspurigen Hauptstraße. Die Frage ist doch, warum das z. B. in Wien nicht der Fall ist. Auch für diese Vorgaben sind offensichtlich Ihre Parteien verantwortlich.

Der Luftqualität hilft es sicher nicht, wenn Sie an Stellen mit bislang fließendem Verkehr Tempolimits und Geschwindigkeitsmessstellen einrichten. Dies führt zu mehr abrupten Bremsmanövern und Rückstaus, die schon jetzt weit verbreitet sind. Für die Schadstoffbelastung ist laut Bundesumweltamt und Bundesanstalt für Straßenwesen vor allem flüssiger Verkehr entscheidend. Ebenso haben Untersuchungen in Dresden, Magdeburg und Stuttgart gezeigt, dass Tempo 30 zu einer Schadstoffreduzierung von nur 0,5 % bis 5,5 % führt, also stellenweise nicht einmal 1 %. Tempo 30 hat selbstverständlich auch Umfahrungen und Schleichverkehr in den umliegenden Wohngebieten zur Folge.

Aber wenn man ehrlich ist, passen Ihnen diese Fahrverbote doch hervorragend ins Konzept. Wenn Sie stattdessen wenigstens ein vernünftiges ÖPNV-Angebot schaffen würden! Aber auch hier sieht es nicht besser aus. Danke!

StR Dr. Roth:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir alle – oder zumindest die übergroße Mehrheit – ringen um die beste Lösung, um die Gesundheit der Menschen vor Ort bestmöglich und schnellstmöglich zu schützen, um Recht und Gesetz gerecht zu werden und um Autofahrende vor unnötigen Härten zu bewahren. Wir haben nur verschiedene Wege zu diesem gemeinsamen Ziel.

Wir saßen hier schon häufiger zu diesem Thema zusammen. Warum schon wieder? Es gibt zwei Gründe. Erstens: Letzten Sommer hat die Stadtratsmehrheit wegen besserer Luftwerte in den ersten Monaten des Jahres das Inkrafttreten der Stufe 2 des Luftreinhalteplans ausgesetzt. Gleichzeitig wurde aber beschlossen, dass im Frühjahr 2024 erneut beraten und entschieden werden soll, ob Stufe 2 – abhängig von der Entwicklung der Werte – nicht doch in Kraft gesetzt werden muss. Zweitens: Das oberste zuständige bayerische Gericht hat ein Urteil gefällt, das uns zu einem bestimmten Handeln sehr klar verpflichtet.

Im Juli letzten Jahres waren wir zu optimistisch, leider hat uns die Realität eingeholt. Das vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) in Auftrag gegebene Gutachten hat klar gezeigt, dass wir allein mit Stufe 1 die Grenzwerte garantiert nicht einhalten werden. Wohlgemerkt, das Gutachten wurde nicht vom RKU in Auftrag gegeben, sondern von einer staatlichen Instanz. Es wurde hier im Stadtrat von einer knappen Überschreitung gesprochen. Dazu kann das RKU vielleicht noch etwas sagen, denn momentan ist der Wert nicht besser als zum gleichen Zeitpunkt des letzten Jahres, und am Ende des Jahres lag er bei 45 µg, also 5 µg höher als erlaubt. Wir sind vom Ziel noch weit entfernt und werden es dieses Jahr ohne weitere Maßnahmen nicht erreichen. Selbst bei weiteren Maßnahmen – egal welcher Art – ist das sehr fraglich. Das steht klar und eindeutig im Gutachten.

Das Gericht hat das so bestätigt. Ich habe der Gerichtsverhandlung fünf Stunden beigewohnt und sehr genau die Äußerungen und Zwischentöne der Richter gehört. Ich habe auch die Urteilsbegründung sehr genau gelesen. Ganz eindeutig wurde der Ansicht von CSU und FDP widersprochen: Es reicht doch auch so, der Grenzwert wird nur knapp überschritten. Die Flottenerneuerung wird dafür sorgen, dass er bald eingehalten wird. Nein! Es wurde klar gesagt, dass es keine Option ist, nicht zu handeln, und dass das Fahrverbot verschärft werden muss. Unsere Maßnahmen, die von der Opposition als unverhältnismäßig dargestellt wurden, waren es eben nicht. Im Gegenteil, sie waren letztlich nicht ausreichend. – (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste)

Wir haben großen Respekt vor juristischen Vorgaben und Gerichtsurteilen und lesen sie sehr genau. Weil es bei juristischen Fragen auf Formulierungen und den genauen Wortlaut ankommt, werde ich einige Passagen aus dem Urteil zitieren. Das Gericht sagt:

„Auch unter Berücksichtigung des [der LHM] eingeräumten planerischen Gestaltungsspielraums ist sie daher nach Rechtsauffassung des Gerichts verpflichtet, weitere, über die bereits angeordneten Verkehrsverbote hinausgehende Fahrverbote für Dieselfahrzeuge anzuordnen.“

Eindeutiger geht es nicht. – (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste) – Außerdem heißt es im Urteil, dass das bereits geltende zonale Fahrverbot *„um eine Maßnahme ergänzt werden muss, die ein streckenbezogenes oder zonales Fahrverbot auch für Dieseldieselfahrzeuge der Schadstoffklasse 5/V und allgemeine Ausnahmen davon für Anwohner und Anlieger vorsieht.“*

Es wurde behauptet, das Urteil sei für die Stadtverwaltung eine Niederlage. Das ist es nicht. Eine Niederlage wäre es gewesen, wenn unser Beschluss aus dem Juli als unwirksam und rechtswidrig erklärt worden wäre. Das ist nicht der Fall. Es wurde einem Hilfsantrag stattgegeben. Wir wurden dazu verpflichtet, das zu tun, was wir geplant hatten, nämlich im Frühjahr noch einmal zu prüfen und weitere Maßnahmen zu diskutieren. Genau das hat das RKU pflichtgemäß vorbereitet.

Das Urteil wird für die Dieselfahrenden so negativ dargestellt. Aber ein Sachverhalt wurde bisher überhaupt nicht beleuchtet: Es bestand die Gefahr, dass Stufe 3 wieder ins Gespräch kommt. Damit wären wir wirklich an die Grenze des Zumutbaren gelangt. Menschen, die ein Dieselfahrzeug besitzen und in der Innenstadt wohnen, hätten nicht mehr nach Hause fahren dürfen. Diese Stufe haben wir aufgehoben, das Gericht hat dem nicht widersprochen. Und es erlaubt auch, dass wir ein sehr großzügiges – damals von Anne Hübner und mir ausgehandeltes – Ausnahmekonzept beibehalten. Die zitierten *„allgemeinen Ausnahmen für Anwohner und Anlieger“* sind für die Dieselfahrer ein Erfolg. Die Vorlage enthält auch aus deren Perspektive positive Punkte, z. B. den Vorschlag, das Fahrverbot nicht für die Tunnelkette im Süden anzuwenden. Es ist eine aus unserer Sicht richtige Abwägung zwischen den verschiedenen Interessen.

Es gibt nur zwei Optionen: zonales oder streckenbezogenes Fahrverbot. Wir folgen der Fachverwaltung und dem Gericht. Das Gericht hat klar gesagt, dass das zonale Fahrverbot deutliche Vorteile hat. Es ist schneller umsetzbar, drei Monate früher als das streckenbezogene Fahrverbot. Es führt zur schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte, dazu sind wir verpflichtet. Und es ist

einfacher zu verstehen, der mit dem streckenbezogenen Fahrverbot drohende „Schilderwald“ und der massive Ausweichverkehr in Wohngebiete, auch innerhalb der Umweltzone, wird vermieden.

Im Änderungsantrag von SPD/Volt, der von CSU mit FREIE WÄHLER unterstützt wird, wird etwas anderes vorgeschlagen: Tempo 30. Es ist eine interessante Debatte. Wir Grünen sind keine Partei, die den Ruf hat, Tempo 30 grundsätzlich abzulehnen – im Gegenteil. Als wir Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten einführen wollten – Regel heißt immer, es gibt Ausnahmen, nämlich an Hauptverkehrsstraßen –, gab es noch einen großen Aufschrei. Ihr damaliger Kollege, Frau Hübner, sprach von blindem Autohass. Die Offenheit, mehr über Tempo 30 nachzudenken, ist gut. Tempo 30 hat verschiedene Vorteile, da ist sich die Fachwelt einig. Zum einen reduziert es die Lärmbelastung, zum anderen verbessert es die Verkehrssicherheit. Was die Luftreinhaltewirkung angeht, wirkt Tempo 30 allerdings je nach Situation verschieden. In bestimmten Situationen trägt es zu saubererer Luft bei, in anderen ist es kontraproduktiv.

Tempo 30 ist kein neuer Vorschlag. Es wurde in allen Luftreinhalteplänen diskutiert, und es gibt dazu aus unterschiedlichen Bereichen der Fachverwaltung – nicht nur vom heutigen RKU – Stellungnahmen. Das LfU hat sich vor neun Jahren im Rahmen der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans mit der Wirkung von Tempo 30 auf die Landshuter Allee auseinandergesetzt. Laut LfU sei dadurch *„keine Senkung der NOx -Emissionen zu erwarten“*. Hier handelt es sich um eine Fachinstanz, die nicht grün besetzt ist, sondern der CSU-Staatsregierung unterliegt. Sie schreibt:

„Bei Kraftstoffverbrauch, klimarelevanten Kohlendioxidemissionen und abgasbedingten Feinstaubemissionen sind sogar Verschlechterungen zu erwarten.“

Auch vor negativen Folgen für die angrenzenden Wohnviertel wurde gewarnt:

„Zudem besteht die Gefahr, dass die Bündelungsfunktion der Hauptstraße verloren geht und Schleichverkehre durch Wohngebiete fahren.“

Die städtische Fachverwaltung hat sich 2019 noch einmal mit dem Thema befasst. Damals hat das nicht grün geführte KVR in Absprache mit dem CSU-geführten RGU gesagt, dass ein solches Tempolimit *„sogar zu höheren Stickoxidemissionen führen kann“*. Und aktuell heißt es aus dem RKU:

„Eine Temporeduktion an der Landshuter Allee auf 30 km/h würde wegen des dortigen hohen Schwerlastanteils an der Fahrzeugflotte voraussichtlich also zu einer Erhöhung der Stickstoffdioxidemissionen führen.“

Es gibt zur Wirksamkeit von Tempo 30 negative Stellungnahmen der bayerischen und städtischen Verwaltung. Das heißt nicht, dass wir uns neuen Erkenntnissen verschließen. Es ist diskutierbar, zusätzlich zu Stufe 2 einen Modellversuch durchzuführen oder Tempo 30 hinsichtlich der Lärmemissionen zu prüfen. Wir sind offen für so eine Diskussion, wenn sie eine Rechtsgrundlage hat. Wir haben nur ein großes Problem damit, keine der von allen Gutachten als wirksam erklärten Maßnahmen umzusetzen und stattdessen nur auf eine Maßnahme zu setzen, von der wir nicht wissen, ob sie etwas bringt oder ob sie sogar kontraproduktiv ist. Ich stimme Manuel Pretzl völlig zu, der in einer Presseerklärung zu Tempo 30 und den Auswirkungen auf Stickstoffemissionen schrieb:

„Die Studienlage insgesamt ist widersprüchlich.“

Frau Hübner hat heute gesagt: Erst wenn wir es ausprobieren, sehen wir, ob es wirksam ist. Das ist richtig. Wenn wir die Zeit um zwei Jahre zurückdrehen könnten, würde ich sagen: Probieren wir es aus, machen wir einen Modellversuch, wir haben ja noch Zeit. Aber wir haben keine Zeit! – (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste) – Wir muten den Anwohnenden an der Landshuter Allee schon viel zu lange eine gesundheitsschädliche Wohnsituation zu, das sagt jeder Lungenfacharzt. Wir muten sie gerade den vulnerabelsten Gruppen zu, den Vorbelasteten, kleinen Kindern, Alten und sozial eher Schwachen, denn dort liegen nicht gerade die teuersten Wohnungen.

Es gibt immer wieder klare Gerichtsentscheidungen, die eine schnellstmögliche Umsetzung wirksamer Maßnahmen anmahnen. Wir wissen seit Jahren, dass die wirksamsten Maßnahmen die Fahrverbote sind, aber sie wurden politisch verhindert. Alle anderen Maßnahmen sind nicht wirksam genug. Auch die Fachverwaltung auf der Ebene der ROB hat das gesagt, es durfte nur nicht nach oben durchdringen. Ich könnte dazu weitere Zitate anführen, aber sie sind ja schon durch die Presse gegangen. Jetzt auf ein Pferd zu setzen, von dem niemand weiß, ob es vorwärts reitet, stehen bleibt oder vielleicht sogar rückwärts tragt, und sich allen anderen Maßnahmen zu verweigern, ist nicht akzeptabel.

Ich würde gern sowohl vom RKU als auch vom Mobilitätsreferat eine genauere Einschätzung hinsichtlich der möglichen Auswirkungen von Tempo 30 bekommen. Die Äußerungen von Herrn Ruff

klingen plausibel. In der Stauhauptstadt München kann in den Hauptverkehrszeiten an der Lands-
huter Allee bestimmt nicht viel schneller als 30 km/h gefahren werden, und die Hauptverkehrszei-
ten sind die wichtigsten, denn da entstehen die meisten Emissionen. Außerdem würde ich von den
Juristen in den Referaten gern eine rechtliche Einschätzung bekommen. Wie wahrscheinlich ist es,
mit einer Nichtzulassungsklage durchzukommen? Und wie wahrscheinlich ist es, in der Revision
Recht zu bekommen? Ich habe es noch einmal nachgelesen:

*„Eine Klage auf Zulassung der Revision ist besonders dann Erfolg versprechend, wenn
das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs in klarem Gegensatz zur Rechtspre-
chung des Bundesgerichtshofs steht.“*

Aber der BayVGH hat sich an die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs gehalten und immer
wieder darauf Bezug genommen. Wenn die Wahrscheinlichkeit der Zulassung der Revision gleich
oder nahe null ist, bedeutet das nur eine weitere Zeitverzögerung. Dann sitzen wir in ein paar Mo-
naten wieder zusammen – (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste) – und reden darüber, welche
Fahrverbote wir einführen. Warum müssen wir noch einmal Zeit verlieren, wenn das Gerichtsurteil
so klar ist, wenn so klar ist, welche Maßnahmen wirksam sind und welche eher zweifelhaft?

Ich frage das RKU, wie hoch die Messwerte aktuell liegen. Wie wahrscheinlich ist es, die Grenz-
werte schnell einhalten zu können? Wir müssen sie eigentlich bereits in diesem Jahr einhalten
bzw. dürfen sie höchstens noch geringfügig überschreiten. Nächstes Jahr müssen wir sie deutlich
unterschreiten, d. h. nicht 39 µg, sondern 38 µg oder weniger. Wir müssen von 45 µg auf 38 µg
kommen, und knapp die Hälfte des Jahres ist schon vorbei!

Unsere Conclusio lautet: Wir sind vom Gericht dazu verpflichtet worden, zur schnellstmöglichen
Einhaltung der Grenzwerte das Dieselfahrverbot zu verschärfen. Um dem Urteil und auch der Ge-
sundheit der Anwohner gerecht zu werden, sehen wir nur die Option, die uns die Fachverwaltung
vorschlägt. Darum werden wir der Beschlussvorlage zustimmen.

Die Vorschläge von FDP BAYERNPARTEI sind partiell diskussionswürdig. Wir bitten um punkte-
weise Abstimmung des Änderungsantrags und würden der Ziffer 3 geändert a) zur Ringbuslinie zu-
stimmen, wenn es als Prüfauftrag umformuliert wird, da es auch eine finanzielle Frage ist. Dem Än-
derungsantrag von ÖDP/München-Liste können wir zustimmen. Den Änderungsanträgen von
DIE LINKE./Die PARTEI, SPD/Volt und CSU mit FREIE WÄHLER werden wir nicht zustimmen.

Ich hoffe, wir kommen in absehbarer Zeit zur Einhaltung der Grenzwerte, zu einer Verbesserung für die Anwohnenden und nicht zu einer unendlichen Geschichte. Wir tragen hohe Verantwortung. Danke! – (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste)

StR Pretzl:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Ich habe erwartet, dass die Grünen das Thema Tempo 30 aufs Tapet bringen. Angesichts der Aussage, dass die Grünen schon immer Tempo 30 für die ganze Stadt gefordert haben und davon Ausnahmen zulassen wollen, möchte ich klarstellen: Wir sind für die Regelgeschwindigkeit Tempo 50 und stimmen in dieser Frage mit einer großen Mehrheit des Münchner Stadtrats überein. In begründeten Ausnahmen kann man Tempo 30 festlegen. Wie der Kollege Schall dargestellt hat, lieber Herr Kollege Dr. Roth, handelt es sich für uns an dieser Stelle um eine solche begründete Ausnahme, weil wir Tempo 30 als ein milderes Mittel als ein Fahrverbot empfinden. Mit uns wird es keine weitere Ausweitung von Tempo 30 auf dem Mittleren Ring geben. – (Beifall von CSU mit FREIE WÄHLER)

Kollege Dr. Roth hat mich zitiert, dass die Studienlage unklar ist. In der Ausarbeitung des wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestags werden mehrere Studien zitiert: Manche zeigen eine deutliche Verbesserung der NOx -Werte, lieber Kollege Roth. Die Messzahlen habe ich mir zwar schon vor geraumer Zeit angeschaut, aber wir haben an der Stelle kein Feinstaubproblem, sondern ein NOx -Problem.

An die Adresse der Kollegin Burneleit, die vorhin von Feinstaub gesprochen hat: Man sollte schon wissen, von welchen Schadstoffen man an welcher Stelle spricht, wenn man suggeriert, man habe sich mit der Materie auseinandergesetzt.

Aber ich möchte auf etwas anderes hinaus: Dieser Stadtrat hat dem grün geleiteten Referat für Klima und Umwelt im Jahr 2022 den Auftrag erteilt, zu prüfen, wie sich Tempobeschränkungen auf die Schadstoffwerte auswirken. Das war ein Beschluss dieses Stadtrats. Und was ist bisher passiert? Nichts. Aber auch gar nichts. Fast zwei Jahre lang hat das grüne Referat diesen Auftrag des Münchner Stadtrats missachtet und liefert jetzt eine ellenlange Begründung dafür, warum Tempobeschränkungen nichts bringen. Das ist nur Kaffeesatzleserei. Wir könnten schon viel weiter sein, wenn das Referat seine Aufgaben erfüllt und umgesetzt hätte, was wir beschlossen haben. Das ist Ihre Verantwortung, lieber Kollege Roth, weil es Ihre Referentin ist. – (Beifall von CSU mit FREIE WÄHLER)

StRin Hübner:

Was Manuel Pretzl gerade angesprochen hat, wollte auch ich thematisieren: Was ist aus der Studie geworden? Das war Maßnahme 4 des Luftreinhalteplans Nr. 8. Es wäre gut, wenn die Maßnahmen, die wir beschließen, auch zeitnah umgesetzt würden, zumal die Studie uns in dieser schwierigen Diskussion ggf. Anhaltspunkte dafür liefern könnte, wie wirksam Tempo 30 auf dem Mittleren Ring ist. Dieses Ergebnis fehlt uns jetzt in der politischen Debatte.

Ich möchte noch auf einen Punkt eingehen, zu dem das Referat für Klima- und Umweltschutz und diejenigen, die für ein zonales Fahrverbot plädieren, die Antwort schuldig bleiben: Wie wollt Ihr es kontrollieren? Es gibt im Rahmen des zonalen Fahrverbots sowieso schon bei beiden Stufen sehr viele Ausnahmen, aber überhaupt keinen Vorschlag, wie man die Einhaltung überprüfen kann. Das ist das Charmante an unserem Vorschlag: Ihn kann man kontrollieren. Schon heute sind in diesem Bereich zwei stationäre Blitzer installiert. Zudem lässt sich mit temporären Anlagen die Compliance erhöhen. Es handelt sich um eine Maßnahme, die man einfach und effektiv kontrollieren kann. Noch dazu tragen alle etwas bei. Das RKU hat bisher keinen weitergehenden Vorschlag gemacht, wie man bei den zonalen Fahrverboten arbeiten will, und auch zum Thema Ausweichverkehre kommt nichts.

Vorhin wurde angemerkt, dass man Ausweichverkehre produziert, wenn man irgendwo Tempo 30 anordnet. Die Berliner Studie zeigt eindeutig, dass niemand von der Leipziger Straße heruntergefahren ist, um in Nebenstraßen schneller unterwegs zu sein. Ich glaube auch nicht, dass jemand eine Autobahn verlassen würde, wenn aufgrund einer Baustelle auf zwei Kilometern Tempo 30 angeordnet wäre. Natürlich würde auch niemand wegen eines so kurzen Streckenabschnitts den Mittleren Ring verlassen. Deswegen kann ich diese Prognosen nicht nachvollziehen, in unserer Debatte würde etwas mehr Zurückhaltung guttun. Warum probieren wir die Temporeduzierung nicht einfach aus?

Wir haben in Deutschland keine Erfahrungswerte mit Straßen, auf denen am Tag hunderttausend Fahrzeuge an einer Stelle verkehren, aber wir haben dazu gute Vermutungen. Zudem bestätigt die Deutsche Umwelthilfe auf ihrer Website, dass Tempo 30 einen Beitrag liefern kann. Der Stop-and-go-Verkehr hat sich in Berlin dank dieser Maßnahme reduziert und das muss auch unser Ziel sein. Deswegen halte ich die Geschwindigkeitsreduzierung für einen lohnenden Versuch, solange niemand eine Antwort auf die Frage liefert, wie sich zonale Fahrverbote kontrollieren lassen.

Irgendwo findet der Verkehr seinen Weg. Die Dieselfahrzeuge, die ggf. ein Fahrverbot akzeptieren, fahren auch woanders lang. Zudem reden wir hier über Millimeterbereiche: Die einen erzielen mit ihrer Maßnahme vielleicht 39 µg, aber auch das sind noch 39 µg, die schädlich sind. Bei der anderen Maßnahme wird angezweifelt, dass man damit den Wert von 40 µg einhalten kann.

Wir brauchen ein gutes Gesamtangebot und dazu gehört auch der Ausbau des ÖPNV. Wir müssen den Münchnerinnen und Münchnern eine Politik bieten, die gesamtheitlich denkt und nicht nur eine einzelne Strecke in den Blick nimmt. – (Beifall von SPD/Volt)

StR Roth:

Lieber Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Wenn ich der Debatte und insbesondere Herrn Dr. Roth zuhöre, möchte ich die Grünen fragen, warum sie immer noch in dieser sogenannten Rathauskoalition sind, wenn sie in einer solch zentralen Sachfrage eine ganz andere Auffassung haben als die SPD. Ist das eine Koalition oder ist das eher ein ... (Zwischenruf: Das ist wie im Bund! – Heiterkeit – Unruhe). Der Konter war gut, aber der Unterschied ist: – (Glocke des Vorsitzenden) – Im Bund bekommt die Koalition immer noch Entscheidungen hin. Doch meine Frage ist durchaus berechtigt, lieber Florian Roth. Das Urteil ist eindeutig: Die politische Entscheidung liegt weiterhin, so sieht das auch der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, beim Stadtrat.

Ich empfinde es als ein Stück aus dem Kabarett, wenn vor wenigen Tagen der 2. Bürgermeister Krause der CSU vorwirft, sie würde das Gendern und das Kiffen verbieten wollen. Da bin ich durchaus bei ihm. Nur dieselbe Partei fordert heute ein flächendeckendes Fahrverbot. Ihr könnt einen Überbietungswettbewerb machen, wer mehr verbieten will. Was ist denn das für ein Stück aus dem Tollhaus, das Ihr hier aufführt, liebe Grüne? Was Ihr hier abzieht, ist überhaupt nicht glaubwürdig.

Die Vorlage aus dem Referat hat schwere fachliche Mängel, weil das Gericht genau das bestreitet, was Sie behaupten. Sie führen in der Beschlussvorlage aus, dass streckenbezogene Fahrverbote in die Öffentlichkeitsbeteiligung gegeben werden müssen, das flächendeckende Fahrverbot aber nicht. Diese Aussage wird vom Gericht in der Randziffer 97 des Urteils widerlegt. Das heißt, die Öffentlichkeitsbeteiligung werden wir auch beim flächendeckenden Fahrverbot brauchen.

Alle haben hier über die Autoindustrie geschimpft. Wer setzt denn Anreize, dass wir Fahrzeuge nachrüsten? Auch dazu lese ich nichts in der Beschlussvorlage. Diesen Weg legt doch auch das Gericht nahe. Ihr schimpft immer über die Autoindustrie, statt einmal mit ihr zu reden.

Die Kollegin Hübner hat gesagt, das Fahrverbot sei nicht kontrollierbar. So steht es schwarz auf weiß im Urteil. Wir haben allein bei der jetzigen Stufe 9 000 Bußgeldverstöße. Das arme KVR! Lieber Florian Roth, irgendwann wird sich für Euch die Frage stellen, ob das flächendeckende Fahrverbot ausreicht oder ob Ihr auch die Ausnahmen antasten müsst. Dann wird es teuer für die Stadt, denn das Gericht sagt, wenn Ihr Ausnahmen streicht, müsst Ihr Ausgleichszahlungen vorsehen. Ihr springt einfach zu kurz mit Eurer Aussage, es reiche, das Fahrverbot auf Schadstoffklasse Euro 5 auszuweiten.

Zum Tempo 30: Immerhin, liebe SPD, macht Ihr Euch einmal Gedanken, wie man Verbote vermeiden kann. Das ist lobenswert. Mittelstandsfreundlich ist dieser Vorschlag allerdings nicht. Denn Ihr müsst den Leuten erklären, warum die Handwerker, Transporter und Dienstleister dann eine Stunde länger im Stau stehen. Wenn Ihr tagsüber so große Zonen mit Tempo 30 einführt, wirkt sich das sehr wohl negativ auf die Münchnerinnen und Münchner aus. Die fachliche Stellungnahme des Umweltreferats zum Tempo 30 ist aus unserer Sicht schlüssig. Bei Tempo 30 bleibt der Verkehr nicht flüssig und damit auch nicht schadstoffarm. Das Stop-and-go setzt mehr Schadstoffe frei. Es wäre das nächste Stück aus dem Kabarett, wenn die Grünen heute gegen Tempo 30 stimmen würden!

Zur Forderung des Kollegen Tobias Ruff, gegenüber der Umwelthilfe dialogbereit zu sein. Der Oberbürgermeister hat völlig Recht, wenn er die Umwelthilfe deutlich kritisiert, denn es greift zu kurz, immer nur die Stadt zur Dialogfähigkeit anzuhalten. Was ist denn das für ein Verhalten von einem Verband, der selbst überhaupt nicht betroffen ist, sich auf eine Verbandsklagebefugnis zu berufen und als selbsternannte Umweltpolizei die Stadt anzumahnen? Die Dialogbereitschaft muss auch von der Umwelthilfe ausgehen. Es kann nicht sein, dass nur die Stadt dialogfähig sein muss.

Wir machen in unserem Änderungsantrag Vorschläge, wie man an die Ursachen herangehen kann. Es ist lustig, dass sich die Kollegin Hanusch – und das zu Recht – über die Busspur beschwert, die dort vor Kurzem eingeführt wurde. Wer hat sie denn beschlossen? Das seid Ihr gewesen. Das ist schon ein bisschen absurdes Theater! Es ist ein Schritt in die richtige Richtung, wenn das jetzt korrigiert wird. Wir haben es auch beantragt.

Wir müssen substanziell die Ursachen bekämpfen, statt an den Symptomen herumzudoktern. Tempo 30, zonales bzw. streckenbezogenes Fahrverbot – das richtet sich nur gegen die Symptome. Fakt ist, liebe sogenannte Rathauskoalition, dass Ihr vier Jahre lang wenig für den

Lärmschutz an der Landshuter Allee getan habt. Zuerst habt Ihr die Tunnelplanung begraben, aber keine Alternativkonzepte für mehr Lärmschutz geliefert.

Wir haben in unserem Änderungsantrag fünf Punkte dazu aufgelistet, wie wir substantiell vorankommen können. Ich beantrage hierzu ziffernweise Abstimmung. Zum einen möchten wir, auch abschnittsweise, die Einführung einer Ringbuslinie auf dem Mittleren Ring prüfen lassen. Damit würden sich auch für Pendler Wege verkürzen.

Zweitens soll die Stadt zusammen mit der Bahn die Planung zu einer Ring-S-Bahn aufnehmen. Auch dabei handelt es sich um ein Angebot für Pendler. Wir müssen Angebote schaffen, damit Leute auf den ÖPNV umsteigen und an den betroffenen Stellen weniger Verkehr erzeugt wird. Ich habe den Eindruck, Ihr gebt Euch damit zufrieden, dass auf dieser Straße 140 000 Fahrzeuge unterwegs sind. Ihr sagt, es sind 140 000 Fahrzeuge und jetzt bremsen wir die auf Tempo 30 herunter und hoffen, dass es weniger werden. Doch die Leute halten sich nicht daran.

Drittens steht für uns der Landshuter-Allee-Tunnel weiterhin ganz oben auf der Agenda, wie es auch der Kollege Schall gefordert hat. Dabei geht es um Stadtgestaltung und primär um Lärmschutz. Hier habt Ihr seit vier Jahren nichts gemacht. Ihr habt den Bürgern Konzepte versprochen, dann kam diese verrückte Idee auf, eine 7,50 m hohe Einhausung zu bauen. Fakt ist, dass die Straße heute mindestens genauso laut ist wie vor vier Jahren.

Auch bei den Ladesäulen muss ein Ruck durch die Stadtverwaltung gehen, damit das Thema priorisiert und das Angebot ausgebaut wird. Seit 2020 wurde die öffentliche Ladeinfrastruktur nicht ausgeweitet. Das muss sich ändern.

Das Thema „flüssiger Verkehr“ ist sehr wichtig, was die Stellungnahme des RKU belegt. Wir haben in der unmittelbaren Umgebung der Messstellen, an denen die Schadstoffe überschritten werden, auch Radarfallen stehen. Natürlich bremsen die Leute hier ab und geben danach wieder Gas. Dieser ganze Beschleunigungs- und Bremsvorgang fließt voll in die Abgaswerte ein. Deshalb fordern wir, die Standorte dieser Radarkontrollen zu überprüfen, um den Verkehr zu verflüssigen. Wir würden auch den Kompromiss mittragen, dort ggf. noch mehr Kontrollen aufzustellen mit dem Ziel, den Verkehr am Fließen zu halten.

Lieber Tobias Ruff, wir führen hier keine Scheindebatte, sondern es ist durchaus klar, wer für was steht. Es geht darum, die Verantwortung für die eigenen Vorschläge zu übernehmen. Insofern handelt es sich um eine sehr sinnvolle und richtige Debatte.

Als ergänzenden sechsten Punkt fordere ich, zu prüfen, ob man für E-Fahrzeuge Erleichterungen schaffen kann. Das machen andere Länder mit Erfolg, denn die haben mit NOx -Schadstoffen gar keine Probleme.

Es ist an der Zeit, dass wir beim Thema Luftreinhalteplan auf den Pfad der Vernunft zurückkehren. Wir müssen an die Ursachen ran und dürfen nicht nur an den Symptomen herumdoktern. Deshalb werbe ich um Zustimmung für unseren Änderungsantrag. Vielen Dank. (Beifall von FDP BAYERNPARTEI)

StRin Burneleit:

Herr Reiter, liebe Kolleginnen und Kollegen! Vonseiten der SPD wurde gesagt, es würden Lösungen und Ideen fehlen, was man denn jetzt tun könne. Warum treffen wir uns nicht einmal frühmorgens um 8 Uhr in einem Autokorso zu einem Stadtratsausflug und dann müssen alle versuchen, von Tempo 50 auf 30 abzubremesen. Danach zählen wir die Auffahrunfälle. Da kann man jetzt sagen: Ach, das ist wieder so lustig von der Frau Burneleit, das ist doch überhaupt nicht ernst gemeint! Da sehe ich schon das Kopfschütteln.

Eine Temporeduzierung ist ein totaler Schmarrn! Viele Kolleginnen und Kollegen haben es bereits gesagt: Meistens wird dort am Mittleren Ring sowieso Tempo 30 gefahren, deswegen stellt dieser Vorschlag überhaupt keine Vision und keine Veränderung des Status quo dar.

Herr Oberbürgermeister, Sie sind nicht mehr im Kreisverwaltungsausschuss. Dort hat der Polizeipräsident gestern in seinem Bericht klargemacht, dass die Polizei angesichts ihrer massiven Überstunden, die Sie eigentlich immer abbauen wollen, überhaupt nicht mehr in der Lage ist, flächendeckende Verkehrskontrollen durchzuführen. Das kann sie nur noch bei Sicherheitsrisiken tun. Wenn wir jetzt aber ein streckenbezogenes Tempoverbot festlegen, dann kann das überhaupt nicht kontrolliert werden.

Am häufigsten kritisieren die Bürgerinnen und Bürger an der Politik, dass diese stets extrem komplizierte Lösungen findet. Ich finde das super. Wir sollten als Politiker*innen grundsätzlich so viel

Verwirrung stiften, dass überhaupt niemand mehr mitkommt. Deswegen wäre ein Schilderwald begrüßenswert.

Aber ich mache mir Sorgen um die schwindenden Umfragewerte der SPD. Daher schlage ich vor, wir nehmen die Bürger*innen lieber mit, richten ein zonales Fahrverbot ein und weiten die Stufe aus – damit wäre der Drops gelutscht.

Liebe Anne Hübner, ein Gerichtsurteil ist keine Diskussionsgrundlage, sondern ein Urteil. (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste und DIE LINKE./Die PARTEI) Ich finde die Argumentation total cool: Wenn ich das nächste Mal vor Gericht verurteilt werde, dann sage ich: Könnten wir bitte noch einmal im Stadtrat darüber debattieren? Ich hätte da noch einen Alternativlösungsvorschlag. – (Beifall von DIE LINKE./Die PARTEI) – Als ob wir im Stadtrat dafür zuständig wären! – (Zwischenruf) – Ja, aber nicht Lösungen vorschlagen! Ich weiß schon, dass wir im Stadtrat für alles zuständig sind.

Und da die Lösungen fehlen, würde ich gerne fragen: Wo ist denn der klare Lösungsvorschlag, wie wir bis 2030 auf die reduzierten EU-Grenzwerte von 20 µg kommen? Wo sind denn die Lösungsvorschläge zur Vorgabe der Weltgesundheitsorganisation? Sicher irgend so ein links-grün versiffetes, ideologisch indoktriniertes Ministerium! Die WHO sagt nämlich, wir sollten 10 µg erreichen. Den Wert reißen wir an allen Messstellen. Wir reißen übrigens auch an fast allen Messstellen die 20 µg. Von diesen Werten sind wir weit entfernt, aber Hauptsache, wir doktern jetzt noch einmal stückchenweise an irgendetwas herum, nur um Fahrverbote zu vermeiden.

Im Endeffekt führt das zu Stoßlüftungsverboten und Spielplatzverboten. Die Kinder und die vulnerablen Gruppen in diesem Stadtviertel haben überhaupt nichts von einer Geschwindigkeitsreduzierung, da man dort sowieso schon Tempo 30 fährt. Ich bin da ab und an unterwegs, meine Tochter wohnt um die Ecke. Da fährt man so schnell nicht! Am Ende müssen Sie sich fragen, ob Sie ein Spielplatzverbot wollen oder ob Sie sich vielleicht doch wieder auf die Absicht besinnen, einen Luftreinhalteplan umzusetzen, weil nämlich nur reine Luft Reinhaut. Danke. (Beifall von DIE LINKE./Die PARTEI und Die Grünen – Rosa Liste)

StR Gradl:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, werte Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte noch auf ein paar Argumente eingehen. Einmal zum Vorwurf des Kollegen Ruff, dass hier seit 14 Jahren nichts passieren würde. Anna Hanusch hat das auch anklingen lassen. Es stimmt nicht, dass wir nicht daran arbeiten würden, uns den Grenzwerten anzunähern. Wie Frau Burneleit dargestellt hat, liegt

der Grenzwert im Moment bei 40 µg. Es wird europaweit eine große Herausforderung werden, einen Grenzwert von 20 µg einzuhalten, der allerdings noch nicht beschlossen ist.

Werfen wir mal einen Blick zurück. Ich habe gerade auf die Seite vom Landesamt für Umweltschutz, LfU, geschaut. Dort kann jeder die Entwicklung der Grenzwerte verfolgen. Es kommt dabei nicht nur auf NO₂, sondern auch auf NO an. Die Werte lagen 2014 bei 90 µg für NO₂ und bei 120 µg für NO. Das heißt, die Werte an der Landshuter Allee waren fast doppelt so hoch wie heute. Man sieht, dass der Jahresmittelwert kontinuierlich zurückgeht und wir jetzt bei 45 µg liegen. 45 ist immer noch zu hoch, aber es ist in diesen zehn Jahren sehr viel passiert. Dazu gehören die Maßnahmen, die wir hier im Stadtrat in unterschiedlichen Konstellationen beschlossen haben. Zum Beispiel haben wir für die Landshuter Allee Tempo 50 beschlossen. Daneben erneuert sich die Fahrzeugflotte in München – und das sogar besser als in anderen Städten. Nur braucht es bei manchen Fahrzeugen länger und wir können es nicht durch eine Zwangsmaßnahme beschleunigen. Mit dem heutigen Beschluss arbeiten wir an dem Ziel, unter die 40 µg zu kommen und die gesetzlichen Grenzwerte einzuhalten.

Die Aussetzung der zweiten Stufe wurde uns im letzten Jahr vom Fachreferat zusammen mit den Grünen vorgeschlagen. Das hat uns selbst überrascht, da wir im Vorfeld nicht eingebunden waren. Die Prognose für 2024 besagte, dass wir die Grenzwerte einhalten würden. Es hat sich gezeigt: Ob die Werte bei 39 oder 45 µg liegen, hängt nicht nur von der Entwicklung der Fahrzeugflotte oder den Beschlüssen des Münchner Stadtrates ab, sondern auch sehr stark vom Wetter. Letztendlich hat die Prognose nicht gestimmt und deswegen ist es richtig, jetzt eine Stufe 1 a oder eine zweite Stufe zu beschließen, nämlich Tempo 30.

An dieser Stelle möchte ich dem Kollegen von der FDP antworten. Ich wünsche mir durchaus, dass die Ampel kontinuierlich gute Gesetze beschließt, lieber Fritz Roth! Doch nutze bitte Deine Kontakte, die Du in zwei FDP-Ministerien hast, und setze Dich bei Bundesverkehrsminister Wissing dafür ein, dass wir endlich eine gute Finanzierung für den ÖPNV-Ausbau bekommen. – (Beifall) – Darauf warten wir in München. Und Du kannst Dich auch dafür einsetzen, dass der Justizminister, Herr Buschmann, gemeinsam mit Herrn Wissing eine Kennzeichnungsverordnung beschließt. Fast alle Autos haben in München mittlerweile diese grüne Plakette. Die Zahl, die darauf steht, sagt aber gar nichts aus. Manche Leute wissen nicht, dass sie erst im Fahrzeugschein nachschauen müssen, welche Diesel-Klasse ihr Auto hat. Die weichen dann auf die A 99 aus, weil sie denken, sie haben Diesel 3 oder Diesel 4. Der Energieausweis bei Kühlschränken und Autos ist heute so kompliziert, dass ich ihn nicht lesen kann. Warum lässt sich bei einem Auto nicht von

außen erkennen, welche Diesel-Klasse es hat, sodass man sich leichter darauf vorbereiten kann, wie lange man damit noch fahren darf? Ich würde mir wünschen, dass wir das gemeinsam in der Ampel hinbekommen.

Allerdings muss ich trotzdem ankündigen, dass wir den Änderungsantrag der FDP ablehnen werden. Die Vorschläge zum ÖPNV sind sinnvoll, kommen aber in dieser Debatte an der falschen Stelle. Du kannst sie gerne mit separaten Anträgen erneut einbringen, sodass wir sie zu einem anderen Zeitpunkt diskutieren. Vielen Dank. – (Beifall von SPD/Volt)

StR Mehling:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte einen Punkt aufgreifen, der zwar schon am Rande erwähnt worden ist, aber nicht unwichtig ist. Es geht um die Stop-and-go-Phase, die sich erheblich auf den Schadstoffausstoß auswirkt, und um die Anpassung der Spurlinien.

Es gibt seit geraumer Zeit einen fraktionsübergreifenden Antrag, an verschiedenen Stellen der Stadt Spurlinienanpassungen vorzunehmen, um den Verkehr, egal in welcher Geschwindigkeit er sich bewegt, am Fließen zu halten und vom Stop-and-go wegzukommen. Dies dient der Reduzierung des Schadstoffausstoßes und des Lärms. Das beabsichtigt der fraktionsübergreifende Vorschlag auch für den Abschnitt in der Landshuter Allee. Nicht nur die Busspurlinie soll zurückgenommen werden, es sollen auch die Spurlinien angepasst werden. Mehrere haben schon betont, dass sie häufig dort fahren, dann wissen Sie auch, dass die Spurlinien-Kennzeichnung beispielsweise zwischen der Nymphenburger Straße und der Einfahrt in den Tunnel kaum noch zu erkennen ist. Das betrifft auch die Auffahrt auf die Brücke über die S-Bahn. Mit Spurlinienanpassungen kann man einiges erreichen, um den Stop-and-go-Verkehr zu reduzieren.

Noch eine Anmerkung zum Kollegen Ruff: Es macht einen Unterschied, ob ich mit 50 km/h fahre, auf den Blitzer reagiere und auf 30 abbremse oder ob ich bei Tempo 30 abbremse und der Verkehr sowieso mit 30 km/h fließt. Die eine Aktion verringert die Geschwindigkeit um 20 km/h und erhöht den Schadstoffausstoß, die andere vielleicht um 5 km/h. Danke schön. (Beifall von CSU mit FREIE WÄHLER)

Bfm. StRin Kugler:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Stadträtinnen und Stadträte! Ich werde punktweise zu den Äußerungen Stellung nehmen.

Zunächst freue ich mich sehr, dass Anne Hübner Tempo 30 als probates Mittel ansieht. Ich glaube, das war nicht immer so. Im Rahmen des Lärmaktionsplans werden wir zielführende Vorschläge für Hauptverkehrsstraßen machen, die mit der Berliner Situation vergleichbar sind. Tempo 30 hat einen unstrittigen Einfluss auf die Lärmbelastung und immer einen guten Effekt für die Verkehrssicherheit. Beim Thema Luftreinhaltung muss das etwas differenzierter betrachtet werden. Dazu komme ich später.

Es ist wichtig, einen Punkt zu verstehen, deswegen möchte ich alle bitten, gut zuzuhören. Anne Hübner hat ausgeführt, die Politik könne im Nachgang ein Gerichtsurteil diskutieren, anders bewerten und neue Vorschläge einbringen. Diese Ansicht teile ich nicht. Der Stadtrat läuft Gefahr, heute einen Beschluss zu fassen, der in mehrfacher Hinsicht rechtswidrig ist, weil er gegen das geltende Gerichtsurteil verstößt. Es ist zwar noch nicht rechtskräftig, aber das wird am 16.05.2024 der Fall sein. Ich sage gleich noch etwas zu der Nichtzulassungsbeschwerde. Wenn dieses Urteil rechtskräftig wird, ist die Rechtsauffassung des Gerichts bindend. Dann wäre die Landeshauptstadt München verpflichtet, ein Fahrverbot für Euro-5-Dieselfahrzeuge zu erlassen. Da beißt die Maus keinen Faden ab. Der Ermessensspielraum bestünde nur noch zwischen einem zonalen und einem streckenbezogenen Fahrverbot. Ich zitiere drei wichtige Passagen aus dem Gerichtsurteil:

„Auch unter Berücksichtigung des ihr eingeräumten planerischen Gestaltungsspielraums ist sie – also die Landeshauptstadt München – daher nach Rechtsauffassung des Gerichts verpflichtet, weitere, über die bereits angeordneten Verkehrsverbote hinausgehende Fahrverbote für Dieselfahrzeuge anzuordnen.“

An anderer Stelle heißt es:

„Der Anspruch der Kläger gebietet, aufgrund der Prognosen zur Landshuter Allee ein Dieselfahrverbot festzusetzen, welches im Ergebnis auch Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 umfasst.“

Zusammengefasst folgt aus dem Gerichtsurteil:

„..., dass das derzeit geltende zonale Fahrverbot für Dieselkraftfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 inklusive der allgemeinen Ausnahmen für Anwohner und Anlieger weiterhin bestehen bleibt und der Luftreinhalteplan anlässlich der Überschreitung am Messpunkt Landshuter Allee LÜB um eine Maßnahme ergänzt werden muss, die ein

streckenbezogenes oder zonales Fahrverbot auch für Dieselmotorkraftfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 und allgemeine Ausnahmen dann für Anwohner und Anlieger vorsehen kann.“

Die Alternative einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 ist kein Fahrverbot. Wenn wir Tempo 30 umsetzen müssten, würden wir gegen § 47 Abs. 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes verstoßen, wonach eine Maßnahme für die Luftreinhaltung geeignet sein muss. Wir haben keinen Beweis, dass auf einer Magistrale mit Bündelungsfunktion, auf der 110 000 bis 120 000 Fahrzeuge pro Tag verkehren, Tempo 30 geeignet ist, um die Luftreinhaltung zu gewährleisten. Die Eignung von Tempo 30 wurde in der sechsten Fortschreibung vom Landesamt für Umwelt bereits verneint, deswegen haben wir diese Möglichkeit in früheren Beschlüssen nicht weiter betrachtet. Wenn diese Eignung nochmals geprüft werden sollte, könnten wir das Gebot der zügigen Umsetzung nicht erfüllen.

Außerdem gibt es noch ein Problem mit der Straßenverkehrsordnung, die besagt, dass eine Anordnung von Tempo 30 begründet sein muss. Gründe wären beispielsweise die Verkehrssicherheit oder der Schutz der Bevölkerung vor Lärm. Auf die Luftreinhaltung trifft das nur dann zu, wenn die Maßnahme, Tempo 30 einzuführen, als geeignet eingestuft werden würde. Ich möchte dringend darum bitten, dass die Rechtsabteilung des Direktoriums in den nächsten drei Wochen prüft, ob der Beschluss, Tempo 30 einzuführen, rechtswidrig ist. Nach meinem Kenntnisstand würde eine Rechtswidrigkeit Folgen vom Zwangsgeld bis zur Beugehaft nach sich ziehen. – (OB Reiter: Das hat schon bei Herrn Söder nicht funktioniert! – Unruhe – Heiterkeit) – Die Beugehaft scheint viel Zustimmung zu finden.

Es geht mir auch um die Frage, ob die Verwaltung remonstrieren muss. Das heißt: Müssten wir den Vollzug verweigern, weil es um die Umsetzung einer rechtswidrigen Maßnahme ginge? Das sollte vom Direktorium juristisch geprüft werden. – (Unruhe)

Nochmals zum Thema Beschwerde wegen Nichtzulassung der Revision: Eine Revision ist abgeschlossen. Wir könnten eine Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision einlegen. – (OB Reiter: Lesen Sie den Änderungsantrag von CSU mit FREIE WÄHLER!) – Die CSU hat das vollkommen richtig erkannt. – (Zwischenrufe) – Sie haben das Urteil genau gelesen. Das Problem ist: Eine Nichtzulassung könnte aus drei Gründen denkbar sein. Herr Schall hat einen genannt. Die CSU hat definitiv ihre Hausaufgaben gemacht.

Eine grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache wäre dann gegeben, wenn die wichtigsten Fragen noch nicht höchstrichterlich geklärt worden wären. Das ist hier nicht der Fall. Die höchstrichterliche Rechtsprechung ist eindeutig, alle Fragen wurden umfassend geklärt. Der zweite Grund wäre, dass das Urteil von dieser höchstrichterlichen Rechtsprechung abweicht. Das tut es nicht. Der dritte Grund wäre ein Verfahrensmangel. Den können wir nicht erkennen und haben ihn im Rahmen des Verfahrens auch nicht geltend gemacht. Das heißt, die Chancen einer erfolgreichen Beschwerde auf Nichtzulassung sind sehr überschaubar. Ich will aber dem Gericht nicht vorgreifen, man kann das natürlich machen.

Ich möchte noch die Vergleichbarkeit mit der Situation in Berlin ansprechen. Dort gab es Fahrverbote, die überwiegend erfolgreich waren. Auf einigen Berliner Hauptverkehrsstraßen wurde Tempo 30 angewiesen. Das war in einem Fall kontraproduktiv, deswegen geht es immer um eine differenzierte Betrachtung. Auf den betroffenen Straßen verkehrten 20 000 bis 40 000 Fahrzeuge pro Tag. Diese Verkehrsbelastung wäre in München vergleichbar mit dem Altstadttring, der Prinzregentenstraße und der Schleißheimer Straße. Diese Straßen werden wir bei den geplanten Lärmschutzaktionen in den Blick nehmen.

Der Mittlere Ring hat mit 110 000 bis 120 000 Fahrzeugen pro Tag und einem hohen Anteil an Schwerlastverkehr eine Bündelungsfunktion. Wenn der Schwerlastverkehr wegen eines Tempolimits langsamer fährt, führt das zu höheren Emissionen. Das wäre kontraproduktiv. Die Berliner Erfahrungen sind aus unserer Sicht nur bedingt übertragbar auf die Situation am Mittleren Ring. Eine Magistrale hat den Effekt, den Verkehr an einer Stelle zu bündeln, um ihn an anderen Stellen zu entlasten. Die Problematik auf dem Mittleren Ring besteht eher darin, dass die Kapazitätsgrenze bereits überschritten ist.

Anne Hübner hat zitiert, dass der Anteil des flüssigen Verkehrs in Berlin von 38 % auf 43 % gestiegen sei. Auf dem Mittleren Ring gibt es nur 3 % flüssigen Verkehr und über 60 % Stop-and-Go-Verkehr. Es liegt nahe anzunehmen, dass der Verkehr dort tagsüber bereits überwiegend mit Tempo 30 unterwegs ist. Die Zweifel in unserem Haus an der Wirksamkeit der Maßnahme im Hinblick auf Sättigungsgrenzen, Verkehrsverflüssigung, Flottenzusammensetzung und die Problematik des Ausweichverkehrs sind sehr groß. Wollten wir das Tempolimit ausprobieren, hätten wir ein Problem mit dem Bundesimmissionsschutzgesetz. Man kann nicht einfach etwas ausprobieren, ohne vorher zu wissen, ob die Maßnahme geeignet ist. Das Landesamt für Umwelt müsste die Immissionssituation und der Verkehrsgutachter die verkehrlichen Auswirkungen bewerten. Eine fundierte Bewertung läge frühestens im September auf dem Tisch. Dann müssten ein Beschluss und eine

Öffentlichkeitsbeteiligung etc. folgen, sodass 2024 nichts mehr weiterginge. Ich glaube nicht, dass wir uns das in der jetzigen Situation leisten können.

Daher hat sich das Referat für Klima- und Umweltschutz als Fachreferat für ein zonales Fahrverbot entschieden. Diese Tendenz sehen wir auch in den Aussagen des Gerichts. Es geht um das Gebot der zügigen Umsetzung, das auch uns überrascht hat. Herr Dr. Roth hat es zurecht angesprochen. In der mündlichen Verhandlung in München ging das Gericht davon aus, dass für das zonale Fahrverbot keine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung notwendig sei. In der für uns maßgeblichen schriftlichen Begründung wird eine Öffentlichkeitsbeteiligung ins Spiel gebracht. Also könnten wir das zonale Fahrverbot nicht so schnell umsetzen. Aber wir trauen uns zu, es noch vor der Sommerpause einzuführen. Ein streckenbezogenes Fahrverbot wäre mit einem ungleich höheren Beschilderungsaufwand verbunden, sodass wir es erst nach dem Oktoberfest in Angriff nehmen könnten. Das heißt, ein zonales Fahrverbot hätte eine Wirkung von fünf Monaten, ein streckenbezogenes Fahrverbot von ungefähr zwei bis drei Monaten.

Solche Verbote müssen für die betroffenen Autofahrer klar und transparent sein. Das zonale Fahrverbot lässt sich deutlich besser kommunizieren und kontrollieren. Die Polizei würde den fließenden Verkehr überwachen, das Kreisverwaltungsreferat den ruhenden Verkehr mitüberwachen, sodass ein effektiver Vollzug gewährleistet wäre. Es gibt noch ein spannendes Argument: Bei dem zonalen Fahrverbot gibt es Ausweichverkehr nur außerhalb der Umweltzone und nicht in die Zone hinein. Außerdem wären von dem zonalen Fahrverbot 40 000 Fahrzeuge weniger betroffen. Das hängt mit dem Ausnahmekonzept zusammen.

Die Auffassung des Referats für Klima- und Umweltschutz deckt sich mit der Auffassung des Gerichts. Das Gericht hält eine Maßnahme, die für 2025 nur eine knappe Unterschreitung von $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert, allenfalls für eingeschränkt geeignet. Aufgrund der aktuellen Messungen vom 01.01.2024 bis zur vergangenen Nacht beträgt der durchschnittliche Schadstoffwert $43,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Im Vergleichszeitraum des vergangenen Jahres waren es $43,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Viel hat sich also hat nicht bewegt. Das Gericht schließt 65 % Ausnahmen für die Strecke aus, weil es eine Befolgungsrate von 35 % für komplett illusorisch hält.

Aus unserer Sicht spricht vieles für das zonale Fahrverbot. Die erforderlichen Maßnahmen haben wir bereits ausgearbeitet. Da müssten nur die Verkehrsschilder überklebt werden, das lässt sich relativ schnell und einfach umsetzen.

Zur Forderung im Änderungsantrag, auf die neue Rechtssituation ab 2030 einzugehen: Da sind wir dran und werden relativ bald eine Überprüfung beauftragen. Hinsichtlich der Studie, die in dem letzten Luftreinhalteplan in Auftrag gegeben wurde, gibt es ein kleines Missverständnis. Sie bezog sich nicht nur auf Tempo 30, sondern auf Geschwindigkeitsanpassungen bis zu Tempo 50. Im Übrigen werden auf Magistralen wie dem Mittleren Ring in der Regel keine Tempo-30-Beschränkungen angeordnet. Das wurde von keiner Stadt in Erwägung gezogen und wäre in München ein absolutes Novum.

Es geht eher darum, den Flickenteppich unterschiedlicher Temporegelungen in München – Tempo 30, Tempo 40, Tempo 50 – ordentlich zu untersuchen und ein Gesamtkonzept auszuarbeiten. In der Untersuchung ist aber nicht die Rede davon, ob auf dem Mittleren Ring Tempo 30 eingeführt werden könnte. Die Vergabeunterlage für die Studie ist fast fertig.

Dann geht es noch um die Ausweichverkehre...

OB Reiter:

Wir haben auch die Vorlage gelesen. Vielleicht hätten wir Sie als Erste reden lassen sollen, dann hätten wir uns die Beiträge der Stadträtinnen und Stadträte sparen können. Ich möchte damit sagen: Könnten Sie sich bitte etwas kürzer fassen? – (Beifall)

Bfm. StRin Kugler:

Ich möchte nur noch das Thema Fahrzeugnachrüstung ansprechen, das in der Verantwortung der Bundesregierung liegt. Wenn Herr Roth den Kontakt zu Herrn Dr. Wissing herstellt, sind wir gerne dabei. Damit bin ich am Ende. Danke schön!

Bfm. StR Dunkel:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren! Ich möchte noch einiges zu der verkehrlichen Einschätzung ergänzen. Für uns werden die durchschnittlichen Geschwindigkeiten auf diesem Abschnitt des Mittleren Rings maßgeblich sein. In den Spitzenstunden liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit unter 50 km/h, teilweise beträgt sie nur 20 km/h. Dieser Abschnitt bringt uns nach der Auswertung der Mobilfunkdaten regelmäßig den Titel „Stauhauptstadt Nr. 1“ ein. Die Geschwindigkeit variiert in den Spitzenzeiten zwischen 20 und 40 km/h. Das heißt, viele Fahrzeuge, die diesen Abschnitt passieren, fahren bereits heute deutlich langsamer als 50 km/h.

Frau Kugler hat bereits die Straßenverkehrsordnung als Rechtsgrundlage angesprochen. Für die Anordnung eines Tempolimits benötigen wir eine klare Begründung. Das heißt, wir brauchen den Nachweis, dass sich mit dieser Maßnahme die gewünschte Wirkung erzielen lässt. Das muss sehr sorgfältig geprüft werden. Eine rechtswidrige Anordnung wäre ein Grund für eine weitere Klage. In diesem Fall würde das Mobilitätsreferat verklagt werden. Wahrscheinlich könnte auch nicht jede Autofahrerin und jeder Autofahrer diese Maßnahme nachvollziehen.

Zu Tempo 30 ist schon viel gesagt worden. Zu dem Thema Geschwindigkeiten bereiten wir ohnehin eine Beschlussvorlage vor. Darin wollen wir aufzeigen, wo wir welche Geschwindigkeiten für angemessen halten und wo wir ein wenig nachjustieren möchten. Es ist unstrittig, dass der Gestaltungsspielraum für Kommunen größer werden muss, um einen Schilderwildwuchs zu vermeiden und vor allem abseits der Hauptverkehrsstraßen klarere Regeln zu haben.

Die Anordnung, die Busspur zu ändern, wurde bereits getroffen. Die Planungen sind so weit, dass das im Mai umgesetzt werden kann. Herr Mehling hat die Verflechtungsvorgänge angesprochen. Zu diesem Thema hatten wir bereits einen Termin. Ich freue mich auch schon auf unsere Ortsbegehung. Letztendlich wird es wenig Spielraum geben, um den Verkehrsfluss massiv zu verbessern. Deshalb sollten wir darauf nicht allzu viele Hoffnungen setzen.

Kurz zusammengefasst: Wir brauchen den Nachweis einer Verbesserung, um die Anordnung treffen zu können, sonst begeben wir uns in sehr riskante Fahrwasser. Vielen Dank! – (Beifall)

StR Ruff:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Frau Referentin Kugler hat klargestellt, dass wir uns mit einigen Forderungen in den Änderungsanträgen auf unsicherem Gebiet befinden und möglicherweise rechtswidrig handeln. Sie hat auch Haftungsfragen kurz angerissen. Das hatten wir schon einmal bei dem Beschluss zu Forst Kasten. Damals sagte uns eine andere Referentin, dass wir möglicherweise persönlich haften. Ich mache mir das nicht zu eigen, möchte aber trotzdem die Frage stellen, ob wir namentlich abstimmen müssen.

Zweitens bitte ich darum, nicht nur die Rechtsabteilung zu fragen, ob unsere Beschlüsse rechtswidrig sind, wie Frau Kugler vorgeschlagen hat, sondern auch unsere Rechtsaufsichtsbehörde, die Regierung von Oberbayern. Ich möchte unbedingt vermeiden, dass wir mit einem rechtswidrigen Beschluss wieder vor Gericht landen. Herr Oberbürgermeister, Sie haben einmal geschrieben:

„Lieber vorher die Regierung fragen, bevor man sich vor Gericht trifft“. – (Beifall von ÖDP/München-Liste)

OB Reiter:

Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die fast zweieinhalbstündige Debatte lässt sich kurz zusammenfassen: Wir sind uns einig, dass wir dafür sorgen müssen, die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte einzuhalten. Der aktuelle Grenzwert liegt bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und ist für mich das Maß aller Dinge. Dr. Florian Roth hat gesagt, viele Wege führten nach Rom. Das sehe ich genauso. Die beiden Fachreferate, insbesondere das federführende Referat für Klima- und Umweltschutz, haben uns einen Vorschlag unterbreitet, dem sich ein Teil dieses Stadtrats anschließen wird. Der andere Teil macht einen anderen Vorschlag. Das ist der Sachstand.

Das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs gibt uns vor, möglichst schnell alles zu tun, um den Grenzwert einzuhalten. Dieses Urteil ist noch nicht rechtskräftig und bindet den Stadtrat daher nicht. Deswegen steht in den Änderungsanträgen von CSU mit FREIE WÄHLER und SPD/Volt die Forderung, gegen die Nichtzulassung der Revision Beschwerde einzulegen, weil die Gründe für die Nichtzulassung der Beschwerde im Urteil nicht ausreichend ausgeführt werden. – (Beifall von CSU mit FREIE WÄHLER und FDP BAYERNPARTEI) – Das mag man anders sehen. Für mich ist jedenfalls nicht schlüssig, warum ausgerechnet in diesem Fall keine Revision zugelassen wurde. Deswegen finde ich es richtig, in einem Gerichtsverfahren feststellen zu lassen, ob wir den Sachverhalt in einem Revisionsverfahren nochmals aufrollen können.

Weil wir nicht rechtswidrig handeln, können wir heute mehrheitlich eine Tempo-30-Zone beschließen, wenn Sie das wollen. Auch ich kenne die Straßenverkehrsordnung und weiß, dass wir nicht beliebig Tempo-30-Zonen einrichten können. – (StR Reiss: Es ist keine Zone!) – Richtig, es ist ja nicht mal eine Zone, sondern ein Streckenabschnitt.

Herr Dunkel, falls nötig, können wir dem Fachreferat gegebenenfalls Unterstützung bei der Argumentation anbieten, warum wir auf diesem Abschnitt Tempo 30 wollen. Allerdings hinterfrage ich dann ab sofort, wie Sie jedes aufgestellte Tempo-30-Schild begründet haben. – (Beifall von CSU mit FREIE WÄHLER und FDP BAYERNPARTEI) – Eines geht nicht: Immer so zu tun, als sei die Stadt nicht zuständig, wenn es gerade passt. Übrigens wird das von den meisten hier kritisiert. Deswegen entnehmen Sie meinem Beitrag, dass wir bei dem Antrag, die Tempo-30-Zone schnellstmöglich umzusetzen, inzident den Zusatz mitdenken, „...soweit dies rechtlich zulässig ist“.

Ich hätte den Antrag zur Beschwerde auf Nichtzulassung und den Antrag an wen auch immer für die Tempo-30-Zone gern selbst unterschrieben, weil ich nachlesen möchte, was drinsteht. Vielleicht könnte ich noch Argumentationshilfen nachreichen oder externe Unterstützung finden, die sich etwas anders damit befasst als die beiden zuständigen Referate.

Für mich ist das keine Frage der Rechtswidrigkeit, deswegen sehe ich mich im nächsten Monat nicht in Beugehaft. Mit diesem Lebensrisiko kann ich leben. Ich glaube, Herr Söder ist angesichts dieser Androhung durch die Deutsche Umwelthilfe auch nicht zitternd vom Stuhl gefallen.

Ich kann gern versuchen, auf kollegialem Weg eine Rechtseinschätzung der Regierung von Oberbayern zu bekommen. Wenn ich sie formal frage, und drei Monate lang keine Antwort bekomme, passiert erst einmal gar nichts. Das möchte ich nicht. Die Anregung, mit der Rechtsaufsicht zu reden, bevor man sich vor Gericht wiederfindet, ist keine schlechte Idee. Das mache ich gern. Wenn wir die Regierung von Oberbayern formal fragen, wird sie das mit ihren juristischen Abteilungen eingehend prüfen, und wir können bis dahin keine Tempo-30-Zone anordnen. Insoweit ist es vernünftig, heute den Beschluss zu fassen. Ich fühle mich beauftragt, die Regierung von Oberbayern auf dem kleinen Dienstweg zu fragen, ansonsten harren wir der Entscheidung des Gerichts über unsere Beschwerde.

Sollte diese Beschwerde abgewiesen werden, und sollten wir dadurch auf den Rechtszustand des Urteils zurückfallen, werden wir Sie erneut befassen. Hoffentlich wird die Diskussion über ein streckenbezogenes oder zonales Fahrverbot dann nicht mehr ganz so intensiv geführt.

Ich möchte nur klarstellen, dass wir uns rechtstreu verhalten, wenn wir heute diesen Änderungsantrag beschließen. Sonst würde ich ihn Ihnen nicht vorlegen. – (Beifall von SPD/Volt)

Ansonsten freue ich mich, dass wir uns einig sind, etwas für die Einhaltung der Grenzwerte tun zu müssen. Ich bin schon sehr gespannt auf den Vorschlag des RKU, wie wir bis 2030 die Grenzwerte halbieren oder auf 10 µg/m³ senken. Die Debatte wird dann sicher mindestens so spannend wie heute.

Ich bitte um Zustimmung zu unserem Änderungsantrag und dem von CSU mit FREIE WÄHLER. Aus meiner Sicht können wir uns damit nicht rechtswidrig verhalten. Die Juristin Frau Dr. Menges

hat schon zweimal genickt und mich nicht belehrt, das ist ein gutes Zeichen. Insoweit hoffe ich, nichts Falsches gesagt zu haben.

Der Änderungsantrag von DIE LINKE./Die PARTEI wird gegen die Stimmen der Antragstellenden und von ÖDP/München-Liste **abgelehnt**.

OB Reiter:

Ich schlage vor, die Änderungsanträge von SPD/Volt und CSU mit FREIE WÄHLER wie folgt zu kombinieren: Die Fraktion SPD/Volt verzichtet auf ihre Ergänzung in Ziffer 2. Diese wird durch die präzisere Formulierung von CSU mit FREIE WÄHLER in Ziffer 3 geändert ersetzt. – (Die Fraktionen signalisieren Zustimmung.) – Ziffer 2 neu würde also folgendermaßen lauten:

„Der Stadtrat nimmt das in Anlage 4 beigefügte Urteil des BayVGH vom 21.03.2024 zur Kenntnis. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, die Nichtzulassung der Revision gegen das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (Entscheidung 22 A 23 40047) durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig nach § 133 VwGO anzufechten.“

Ziffer 2 neu wird in obiger Fassung gegen die Stimmen von Die Grünen – Rosa Liste, DIE LINKE./Die PARTEI und ÖDP/München-Liste **beschlossen**.

Ziffer 3 geändert im Änderungsantrag von SPD/Volt wird gegen die Stimmen von Die Grünen – Rosa Liste, DIE LINKE./Die PARTEI, ÖDP/München-Liste und FDP BAYERNPARTEI **beschlossen**.

StR Prof. Dr. Hoffmann:

Wir beantragen, die Anwesenheit der Stadträte feststellen zu lassen.

OB Reiter:

Ziffer 3 geändert wurde mit einer Mehrheit von 41 Stimmen beschlossen. – (StR Prof. Dr. Hoffmann: Das war knapp!) – Aber berechenbar!

Ziffer 4 geändert im Änderungsantrag von SPD/Volt wird in folgender Fassung

„Der Stadtrat beauftragt das Mobilitätsreferat und das Baureferat, die Anpassung der Beschilderung für die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h entlang der Landshuter Allee – soweit es rechtlich zulässig ist – schnellstmöglich umzusetzen.“

gegen die Stimmen von Die Grünen – Rosa Liste, DIE LINKE./Die PARTEI, ÖDP/München-Liste, FDP BAYERNPARTEI und AfD **beschlossen**.

Ziffer 5 geändert im Änderungsantrag von SPD/Volt wird in folgender Fassung

„Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Landshuter Allee zu überprüfen. Diese Prüfung soll folgende Punkte umfassen:

– Wirksamkeit und Notwendigkeit der Busspur zwischen Nymphenburger Straße und Arnulfstraße,

– Verbesserung des Ein- und Ausfahrtmanagements auf dem Mittleren Ring,

– Verhinderung von Schleichverkehr durch die Parallelstraßen. Eine erste Evaluation der Ergebnisse dieser Prüfung ist dem Stadtrat in sechs Monaten vorzulegen.“

einstimmig beschlossen.

Der Änderungsantrag von FDP BAYERNPARTEI wird wie folgt abgestimmt:

Ziffer 3 geändert a) wird in folgender Fassung

„Die MVG wird beauftragt, die Einrichtung einer neuen Ringbuslinie auf dem Mittleren Ring als Angebot für Pendler zu prüfen.

Sie soll folgende Haltestellen umfassen und miteinander verbinden: S7/S20 Heimeranplatz, S-Bahn Donnersbergerbrücke, Nymphenburger Straße, Tram 20/21 Olympiapark West/Dachauer Straße, U3/Tram 27/28 Petuelring, U6 Nordfriedhof, Tram 16/17 Effnerplatz, U4 Böhmerwaldplatz oder Richard-Strauss-Straße, S-Bahn Leuchtenbergring, U2 Innsbrucker Ring, Chiemgaustraße, U1 St.-Quirin-Platz, Tegernseer Platz, U3 Brudermühlstraße, U6 Westpark. Dabei dürfen keine Haltestellen eingerichtet werden in

Bereichen mit nur zwei Richtungsfahrspuren. Vorhandene Einrichtungen von Haltestellen sollen so weit wie möglich genutzt werden.“

einstimmig beschlossen.

Ziffer 3 geändert b) wird gegen die Stimmen von SPD/Volt und DIE LINKE./Die PARTEI **beschlossen**.

Ziffer 3 geändert c) wird gegen die Stimmen von CSU mit FREIE WÄHLER, FDP BAYERNPARTEI und AfD **abgelehnt**.

Ziffer 3 geändert d) wird gegen die Stimmen von CSU mit FREIE WÄHLER und FDP BAYERNPARTEI **abgelehnt**.

Ziffer 3 geändert e) wird **einstimmig beschlossen**.

Bfm. StR Dunkel:

Ich möchte darauf hinweisen, dass für die unter e) geforderten Geschwindigkeitskontrollen die Polizei und das Kreisverwaltungsreferat zuständig sind.

Der Änderungsantrag von ÖDP/München-Liste wird gegen die Stimmen von Die Grünen – Rosa Liste, DIE LINKE./Die PARTEI und ÖDP/München-Liste **abgelehnt**.

Der modifizierte Antrag der Referentin wird gegen die Stimmen von Die Grünen – Rosa Liste, DIE LINKE./Die PARTEI, ÖDP/München-Liste und FDP BAYERNPARTEI **beschlossen**.

Erklärung zur Abstimmung:

StR Stanke:

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren! Wir gehen nur wegen der Unausweislichkeit des Gerichtsurteils bei Tempo 30 mit. Ansonsten habe ich unsere Position bereits dargelegt. Denn die Wurzel des Übels sind die willkürlichen Grenzwerte, die in Brüssel festgelegt wurden. Da auch

die der S-Bahn-Ring und der zweite Stammstreckentunnel angesprochen wurden, verweise ich auf unseren Antrag und auf unsere bisherigen Ausführungen: Wenn Sie das Desaster mit der zweiten Stammstrecke beenden und die Mittel umschichten, ist die fehlende Milliarde kein Problem. Danke.

– BMin Dietl übernimmt den Vorsitz –

A5: In die Zukunft wirtschaften II – Stadtverwaltung mittelstandsfreundlich ausrichten

Antrag Nr. 01747 von Die Grünen – Rosa Liste,

SPD/Volt vom 23.07.2021

2. Sachstandsbericht April 2024

Aktensammlung Seite 6355

StR Reissl:

Herr Oberbürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Dieser TOP ist heute im A-Teil der Vollversammlung, stand aber ursprünglich auf der Tagesordnung des Wirtschaftsausschusses, der abgebrochen wurde. Es wäre erfreulich, wenn sich möglichst viele zu diesem Ziel bekennen könnten. Die CSU-Stadtratsfraktion tut dies schon lange und unterstützt es mit zahlreichen Initiativen.

In der Vorlage hat mich die Feststellung des Referats für Arbeit und Wirtschaft überrascht, dass man bei der Zertifizierung zwischen der Verwaltung einer Millionenstadt und einer Mittelstadt unterscheiden sollte; sonst müsste innerhalb von drei Monaten eine Baugenehmigung erteilt werden.

Bei dieser Forderung haben alle erst einmal durchgeatmet. Wir bleiben aber zuversichtlich, dass uns das vielleicht doch noch gelingen möge. Aus Umfragen der IHK kennen wir die Kritikpunkte, die die Mittelständler und alle Unternehmen an der Stadtverwaltung München haben. Es ist sinnvoll, dass sich der Stadtrat und die Verwaltung bemühen, diese Kritikpunkte ernst zu nehmen und an einer Verbesserung zu arbeiten.

In der Vorlage sind auch die Stellungnahmen der Handwerkskammer und der Industrie- und Handelskammer enthalten. Darin bieten beide ihre Mitarbeit im Lenkungskreis des RAW an. Mit unserem Änderungsantrag schlagen wir vor, dieses Angebot anzunehmen. Wir halten es für hilfreich, wenn die Kammern, die einen großen Teil der mittelständischen Unternehmen vertreten und sich mit ihnen austauschen, ihre Fragen und Erfahrungen einbringen können. – (Beifall von CSU mit FREIE WÄHLER)

StR Brem:

Liebe Vorsitzende, liebe Kolleginnen und Kollegen! Es war eine gute Idee, 2021 den Antrag zu stellen. Nach der Lektüre der Stellungnahmen bin ich der Meinung, dass die Verwaltung, die sofort in die Umsetzung gegangen ist, auf einem guten Weg ist und in Richtung mittelstandsfreundliche Verwaltung noch einige Punkte zu beachten hat: Die Akteure in der Verwaltung nehmen das ernst und haben bereits verschiedene Digitalisierungsinitiativen auf den Weg gebracht.

Den Änderungsantrag von CSU mit FREIE WÄHLER unterstützen wir nicht. Grundsätzlich ist es eine gute Idee, externe Expertise einzubinden. Soweit ich die Stellungnahmen von IHK und Handwerkskammer verstanden habe, besteht kein Interesse, am Lenkungskreis teilzunehmen. Unser Antrag richtete sich explizit an die Stadtverwaltung. Über die Struktur könnte man nochmals sprechen, weil unklar ist, wie die Auswahl der Kernreferate zustande gekommen ist. Aus unserer Sicht sind alle Referate gefordert; damals ging es explizit um die Stadtkämmerei, die sich heute sehr bemüht, Zahlungen schneller umzusetzen. Die Verwaltung sollte aber selbst überlegen, wie sie sich strukturiert, um diese Initiativen umzusetzen.

Unserer Ansicht nach gibt es verschiedene Möglichkeiten, diese Expertise einzubringen. Ein Weg sind die Stellungnahmen. Ich erinnere mich sehr gerne an die letzte Präsentation der IHK im Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft, die der Landeshauptstadt München ein sehr gutes Zeugnis ausgestellt hat, auch zur Verkehrspolitik. – (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste)

Auch die Handwerkskammer oder andere freie Berufe könnten jederzeit eingebunden werden. Unter der Federführung des RAW könnte der Lenkungskreis auch Best-Practice-Beispiele aus anderen Verwaltungen anschauen. Die Einbindung externer Expertise aus anderen Kammern oder der Privatwirtschaft ist aus unserer Sicht sehr zu begrüßen. Wir würden den Lenkungskreis gerne weiterhin verwaltungsintern besetzen. Vorschläge von außen können auch heute schon eingebracht werden. Warum sollte ein bestehendes System, das so fortgeführt werden könnte, geändert werden? Danke an das RAW für den Bericht und an alle Referate, die auf einem sehr guten Weg in Richtung mittelstandsfreundliche Verwaltung sind. – (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste)

– BM Krause übernimmt den Vorsitz –

StRin Burger:

Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir freuen uns über die Erfolge und über die Online-Angebote. Im KVR können 30 % der Gewerbean- und ummeldungen digital erledigt werden. Schmerzlich waren immer wieder die Erreichbarkeit der Ausländerbehörde, der digitale Bauantrag oder die Beratungsangebote der LBK. Das sind wichtige Schritte, um etwas zu verändern. Ich danke allen, die daran mitgewirkt haben.

Wir unterstützen die Strategie des RAW, müssen aber schauen, wie mit der Zertifizierung umgegangen wird und wie diese für eine Großstadt adaptiert werden kann. Deswegen unterstützen wir die Weiterentwicklung der Zertifizierung für die Großstädte, um spürbare Verbesserungen zu erreichen.

Wer sollte im Lenkungskreis sitzen? Natürlich macht es Sinn, auch die IHK und die Handwerkskammer einzubinden. Es macht aber keinen Sinn, wenn in jedem Lenkungskreis beide anwesend sind. Deswegen bitte ich das RAW, darauf zu achten, diese nur einzubinden, wenn es sinnvoll ist.
– (Beifall von SPD/Volt)

Offen ist noch, wie die anderen Referate – das KVR oder das Planungsreferat – einbezogen werden können. Vielen Dank. – (Beifall von SPD/Volt)

StRin Wassill:

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr verehrte Damen und Herren! Selbstverständlich soll die Arbeit der Verwaltung für die Wirtschaft weiter verbessert werden. Die Kriterien für die Zertifizierung sind sehr ambitioniert und für uns schwer zu erreichen. Aus Sicht der IHK ist es besser, dass die Verwaltung sich für die Wirtschaft einsetzt und keiner Zertifizierung hinterherrennt. Es ist faktisch wichtig, in der Realität gut zu sein. Deswegen stimmen wir den Ziffern 4 und 5 im Antrag des Referenten nicht zu. Danke.

Bfm. StR Baumgärtner:

Unsere Überlegung zu Ziffer 2 war einfach: Um den Lenkungskreis möglichst schlank zu halten, haben wir nur die Querschnittsreferate angesprochen. Selbstverständlich können anlassbezogen auch weitere Referate, die IHK oder die HWK hinzugenommen werden. Das gilt für die Ermittlung von Ergebnissen oder wenn der Lenkungskreis davon profitiert. Vielleicht könnte Ziffer 2 des Änderungsantrags von CSU mit FREIE WÄHLER wie folgt ergänzt werden:

„Anlassbezogen können zusätzlich andere Referate oder externe Partner wie die IHK, die HWK oder ähnliche Organisationen eingeladen werden.“

BM Krause:

Ist das für die CSU ein gangbarer Weg?

StR Reissl:

Wir halten unseren Änderungsantrag aufrecht.

Bfm. StR Baumgärtner:

Dann ergänze ich, wie zuvor formuliert, Ziffer 2 meines Referentenantrags.

Der Änderungsantrag von CSU mit FREIE WÄHLER wird gegen die Stimmen der Antragstellenden und von FDP BAYERNPARTei **abgelehnt**.

Die Ziffern 4 und 5 des geänderten Antrags des Referenten werden gegen die Stimmen der AfD **beschlossen**.

Die restlichen Ziffern des geänderten Antrags des Referenten werden **einstimmig beschlossen**.

A7: Beitritt zur Initiative living-in.eu**Beitritt zur DIPAS Anwender-Community****Offene Punkte aus Open-Data-Sitzungsvorlage****Antrag Nr. 4282 von SPD/Volt und Die Grünen – Rosa Liste vom 02.11.2023**

Aktensammlung Seite 6359

StR Mentrup:

Lieber Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir sprechen heute nicht nur über living-in.eu – eine europaweite Vernetzung von Verwaltungen zu IT-Fragen –, die unser Kollege Sproll beantragt hat. Es geht um unseren Änderungsantrag im IT-Ausschuss und um das Open Data Portal, das in unserer Stadt noch etwas dürftig ausgestattet ist.

Das Open Data Portal der Stadt Wien ist vergleichsweise prall gefüllt. Daran sieht man, wie es gehen könnte. Wir haben mit Verwunderung festgestellt, dass einige Referate bisher noch gar keine Daten geliefert haben, obwohl es dazu einen Stadtratsbeschluss gibt. Deswegen möchte ich die Referent*innen herzlich motivieren, das eine oder andere zu unserem Open Data Portal beizutragen, und in sich zu gehen, ob sie nicht Daten offenlegen könnten, die uns allen nutzen.

Wir sind Smart City Meister, dazu gehört auch das Open Data Portal. Das müssen wir besser ausstatten, da es nicht nur Selbstzweck ist, sondern der Vernetzung von verschiedenen Daten dient und uns neue Erkenntnisse und neue Nutzungen bringt.

Ein aktuelles Beispiel ist der inklusive WC-Finder, der die Daten des Clubs der Behinderten und ihrer Freunde – (Beifall von SPD/Volt) – mit unseren eigenen Daten kombiniert. So kann den mobilitätseingeschränkten Personen anhand von Grundrissen gezeigt werden, wo sie sich in der Stadt gut aufhalten und eine Toilette finden können. Das ist nur ein kleines Beispiel, das für viele Menschen im Alltag relevant ist.

Ein anderes Beispiel könnte sein, Luftreinhaltedaten auf dem Open Data Portal zu veröffentlichen. Das macht jedenfalls die Stadt Wien. Eine hervorragende Nutzung können Sie zwei Zimmer weiter sehen. Die Nutzung von Daten im Zusammenhang mit dem digitalen Zwilling, wo verschiedene Ebenen, geografische Daten und thematische Daten verbunden werden, um an neue Erkenntnisse

für uns und die Stadtplanung zu gelangen und daraus Schlüsse zu ziehen, ohne einen Ortstermin machen zu müssen.

Der Digitale Zwilling ist wirklich eine gute Investition. Schauen Sie sich das an. Die Kolleginnen und Kollegen aus den verschiedenen Referaten haben da einen Show Case aufgebaut, den es sich lohnt anzusehen. Ich bitte Sie herzlich mitzugehen. Wir haben das Thema aus dem IT-Ausschuss in die Vollversammlung vertagt, weil wir die gesamte Stadtverwaltung bitten, bei Open Data mitzumachen. Ich hoffe, dass Sie diesen Änderungsantrag mittragen und unterstützen. Vielen Dank! – (Beifall von SPD/Volt)

StR Stanke:

Herr Bürgermeister, meine Damen und Herren! Auf der Seite von living-in.eu heißt es, es geht um die nachhaltige Bündelung der Kräfte zur Förderung einer nachhaltigen digitalen Transformation in Städten und Gemeinden der EU. Vieles, was derzeit unter dem Begriff digitale Transformation daherkommt, erscheint teils relativ weltfremd und nach Dingen, die man nicht wirklich braucht, oder die sich jemand fernab des alltäglichen Lebens ausgedacht hat. SmartCity und der digitale Zwilling sind solche Themen. Als würde die Digitalisierung alle Probleme lösen oder wie es in Vorlage heißt, Zitat: *„Technologie als Schlüsselfaktor“*. Naja, das könnte man schon hinterfragen.

Die Menschen haben vielleicht dringendere Probleme, wie zum Beispiel Gesundheit, Wohnen, Alter, Arbeit, Kinder, Verkehr oder ihre Energieversorgung. Außerdem tragen Projekte wie diese weiter zum Übermaß an Bürokratie und Planwirtschaft bei. Zumal in München manches immer schlechter zu funktionieren scheint. Erinnern wir uns an langwierige Baustellen, Schneechaos im Winter oder den Fachkräftemangel in der Verwaltung. Sie schreiben selbst zum Thema „Weiterentwicklung des Open Data Portals“:

„Die Erstellung der gewünschten Leitfäden konnte aufgrund mangelnder personeller Ressourcen bisher nicht umgesetzt werden.“

Und

„Aufgrund von Verzögerungen bei der Ausschreibung und Beauftragung eines neuen externen Dienstleisters konnte diese Prüfung bisher nicht stattfinden.“

Vielleicht sollte Mann oder Frau im IT-Referat sich nicht übernehmen und auch die eigenen Mitarbeiter nicht abhängen. In diese Richtung geht auch der Passus:

„Die Durchführung und Gestaltung der Initiative living-in.eu seitens der Landeshauptstadt München wird nach der Unterzeichnung an die CDO übertragen.“

Also an die IT-Referentin. Die Frage ist, ob es ratsam ist, ein derartig großes Projekt einzig und allein einer einzigen Verantwortung zu überlassen. Der Begriff CDO ist zuletzt immer häufiger in den Vorlagen des IT-Referats aufgetaucht. Das ist die Abkürzung für den englischen Begriff Chief Digital Officer. Also ein Vorstand für Digitalisierung. Eigentlich kennt man das eher aus der freien Wirtschaft, oder nennen wir den Kämmerer zukünftig auch CFO? Oder den Oberbürgermeister CEO? Da stellt sich die Frage, in welchen Sphären Mann oder Frau beim IT-Referat unterwegs ist.

Noch zwei Details aus der Vorlage zu living-in.eu selbst:

„Die living-in.eu-Community bietet vor allem Erfahrungsaustausch und Veranstaltung zu Themen der digitalen Transformation, die nur den Unterzeichnern zugänglich sind.“

Das heißt, alle anderen sind draußen. Ist das nicht das Gegenteil von demokratisch und open source? Sollten wir so etwas nicht kritisieren, geschweige denn beitreten oder unterstützen. In der Vorlage ist das Ziel aus Ihrem Koalitionsvertrag erwähnt, die digitale Souveränität zu sichern. Ist da nicht eher das Gegenteil der Fall? Machen wir uns nicht abhängig von anderen?

Oft ist die Rede von Transparenz und Bürgerbeteiligung, aber wie sieht es in der Realität aus? Steht nicht schon vieles – wie beispielweise Vereinbarungen mit Investoren – im Vorfeld fest? Siehe neue Großbauprojekte, die Errichtung von Flüchtlingsheimen usw. Wo haben die Bürger die Möglichkeit gehabt, mitzuentcheiden oder sich dagegen zu entscheiden?

Selbst das Direktorium schreibt in seiner Stellungnahme:

„Es wurde als Ziel festgelegt, die gesamtstädtische Plattform Consul so weiterzuentwickeln, dass alle Referate ihre Online-Beteiligungsverfahren dort durchführen können. Dieses Ziel wurde mittlerweile erreicht, daher sollte kein Beitritt zur DIPAS-Anwendercommunity erfolgen.“

Vielleicht sollte Mann oder Frau sich im IT-Referat an die Devise halten, weniger ist mehr. Danke.

StRin Greif:

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich beziehe mich ausdrücklich auf die Rede des Kollegen Mentrup. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir heute nicht über die Punkte living-in.eu und den Betritt zur DIPAS-Community entscheiden. Das wurde im IT-Ausschuss bereits beschlossen. Wir sprechen nur über die offenen Punkte zum Open-Data-Portal, die in die heutige Vollversammlung vertagt wurden.

Ich darf noch mal aus unserem Koalitionsvertrag zitieren:

„Das Open-Data-Portal der Stadt weiten wir nach Wiener Vorbild aus und stellen grundsätzlich alle nicht personenbezogenen Daten der Stadt und ihrer Beteiligungsgesellschaften unter einer offenen Lizenz der Community zur Verfügung.“

Nach vier Jahren stellen wir fest, wir haben sehr wenig zur Verfügung gestellt. Wir haben diese allumfassende Forderung schon zusammengeschmolzen auf fünf Datensätze pro Referat und die städtischen Beteiligungsgesellschaften ganz ausgenommen. Trotzdem sind wir hier nicht weitergekommen. Deswegen möchte ich nochmal appellieren, dass wir da in der Verwaltung vorangehen. Geben Sie sich einen Ruck, schauen Sie sich als Beispiel das Open-Data-Portal der Stadt Wien an und lassen Sie die Daten – die der Allgemeinheit gehören und deswegen der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden sollten – fließen.

Ich möchte, auch wenn wir heute darüber nicht entscheiden, noch einen Satz zu den städtischen Beteiligungsgesellschaften sagen. Nicht nur innerhalb der Verwaltung, sondern auch dort sind wir auf massive Widerstände bei der Offenlegung von Daten gestoßen.

Man muss zum Beispiel sagen, Google bekommt als kommerzieller Anbieter, ohne die städtischen Datenschutzgrundsätze einzuhalten die dynamischen Verkehrsdaten der MVG. Das Open-Data-Portal bekommt sie nicht. Auch wenn wir heute darüber nicht entscheiden, sollten wir bei diesem Punkt nochmal nachhaken. Vielen Dank! – (Beifall von Die Grünen – Rosa Liste)

Der Antrag der Referentin wird gegen die Stimmen der AfD **beschlossen**.

B5 Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 57 cl Teil 1**Carl-Wery-Straße****zwischen S- und U-Bahnhof Neuperlach Süd und Stadtgrenze****im 16. Stadtbezirk Ramersdorf – Perlach**

- 1. Projektgenehmigung**
- 2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung**
- 3. Antrag zu TOP 4.1.3: Bäume versetzen statt fällen**

**BA-Antrag Nr. 20-26 / B06308 des Bezirksausschusses des
Stadtbezirkes 16 Ramersdorf – Perlach vom 11.01.2024**

Aktensammlung Seite 6367

StRin Wassill:

Sehr geehrter Bürgermeister, sehr verehrte Damen und Herren! Es geht um den Bebauungsplan für die Carl-Wery-Straße, Ecke Neuperlach Süd. Was hier passieren soll, ist eine ganz furchtbare Bastelei. Was im Münchner Osten wirklich fehlt, ist ein ordentliches Verkehrskonzept, das berücksichtigt, dass dort der U-Bahnbetriebshof hinkommen soll und das Alexis-Quartier, das schon vor längerer Zeit am Ende der Ständlerstraße entstanden ist und wo sehr viele Personen hingezogen sind. Dazu kommt noch das neue Quartier am Otto-Hahn-Ring. Das ist aktuell noch ein Siemensparkplatz, da werden 500 bis 700 Wohneinheiten hochgezogen und dann kommt noch die Nachverdichtung mit den Hufeisenbauten in Südperlach hinzu. Denken Sie auch an die Baustelle am Heinrich-Heine-Gymnasium. Außerdem sind zwei zusätzliche Hotels direkt in Neuperlach Süd entstanden.

Diese vielfache Verkehrsmehrung in den letzten 20 Jahren wird hier am Stadtrand in keiner Weise berücksichtigt. Die ganze Zeit wird alles auf den Münchner Osten abgeschoben, ohne dass sich irgendwas an den Straßen geändert hätte. Das, was hier passieren soll, ist nicht die Lösung – im Gegenteil – jetzt machen Sie zusätzlich einen Flaschenhals auf. Das ist fast die einzige Möglichkeit, um aus dem Stadtviertel nach Süden rauszukommen. Die Strecke ist schon völlig überlastet und jetzt wollen Sie da eine Baustelle hinmachen. Sie können sich vorstellen, was da an der Stelle passieren wird. Dann geht der Stau noch bis – was weiß ich ... – bis nach Waldtrudering. Sie haben in den letzten 40 Jahren die Planung der Stadtplaner von Neuperlach komplett ignoriert.

Was war der ursprüngliche Gedanke vom Münchner Osten? Die Entlastungsstadt und die Verlängerung der Ständlerstraße quer hinaus nach Osten mit einer Anbindung an die A99. Das wäre sogar heute noch möglich. Zwar zusammengequetscht durch das Alexis-Quartier, aber man könnte es noch durchführen, weil die Trasse durch den Wald und die Hochspannungsleitung immer noch da sind. Sie hätten damals – 2009 war das zuletzt im Stadtrat – die Verlegung der Grasbrunner Anschlussstelle auf die A99, für lumpige 3 Mio. € beschließen können. Haben Sie nicht gemacht. CSU und SPD auf Staatsebene und auch im Stadtrat waren sich einig: Nein, brauchen wir nicht, wollen wir nicht! Die Menschen im Münchner Osten sollen in ihrem Kästchen schmoren bleiben, egal. Wir lassen es nicht zu, dass der Verkehr über diese Verlängerung der Ständlerstraße abfließt.

Außerdem haben Sie nie die Südtangente gebaut. Die hätte das entlasten können, da die genau an den Knotenpunkt Carl-Wery-Straße rausgekommen wäre und verhindert hätte, dass diese Knotenfunktion, dieser Flaschenhals überhaupt erst entstehen hätte können.

Ich wohne selber in der Ecke. Es ist angenehmer für die Anwohner, aber verkehrstechnisch ... Die Neuperlacher Planer haben das damals so vorgesehen, da hätte der Verkehr schön abfließen können. Alles nicht gemacht worden, da braucht man sich nicht wundern, wenn es hier zu einer Katastrophe ist.

Was wollen Sie jetzt machen? Sie wollen die derzeitigen Baustellen ignorieren. Jetzt kommen noch die Baustellen am Otto-Hahn-Ring hinzu. Da gibt es keine Lösung. Sie wollen eine zusätzliche Busspur und müssen dafür den Grünstreifen opfern. Wissen Sie, wie lang die Busspur dann ist? Es sind 400 bis 500 m. Was passiert dann? Dann landen Sie an der Stadtgrenze von Neubiberg, was ist da? Da haben Sie eine zweispurige, normale, kleine Gemeindestraße, zwei Fahrspuren, für jede Richtung eine. Das heißt, Sie verlagern den ganzen Stau, der sich sowieso aufstaut – der kann dann 400 m weiter sein und dann muss man sich wieder einfädeln – auf jeweils eine Spur pro Richtung. Was bringt das? Warum machen Sie das? Warum wollen Sie so eine Verlagerung machen? Kostet nur viel, bringt gar nichts. Der Bus muss auch wieder einscheren von seiner tollen Busspur. Der kann 400 m rasen, dann muss er sich wieder einfädeln. Toll – das geht überhaupt nicht!

Bitte überlegen Sie nochmal und zerstören nicht den Grünstreifen! Da stehen alte Bäume. Der Bezirksausschuss hat schon vorgeschlagen, dass man die ausbuddelt und wo anders hinpflanzt. Gute Idee, kann man natürlich machen. Aber im Endeffekt brauchen wir eine völlig andere Lösung

für die Ecke. Das Münchner Verkehrskonzept für den Münchner Osten gehört her. Und keine Lösung, wo Baustellen alles verstopfen. Damit sich da was tut, müssen Sie mal mit den Umlandgemeinden Grasbrunn und vielleicht auch mit Neubiberg reden. Aber so geht das gar nicht! Deswegen müssen wir das ablehnen. Danke!

StR Reissl:

Herr Bürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Das Thema war ausführlich im Ausschuss, daher werde ich es nicht vollkommen ausbreiten. Ich habe im Ausschuss die Frage gestellt, was das Baureferat bewegt hat, diesen Vorschlag zu machen. Eine für mich richtig befriedigende Antwort habe ich nicht bekommen. Ich ziehe für heute den Schluss, den ursprünglichen Antrag der Referentin erneut zur Abstimmung zu stellen.

Der mündliche Änderungsantrag von Stadtrat Reissl wird gegen die Stimmen von CSU mit FREIE WÄHLER **abgelehnt**.

Der Antrag der Referentin wird gegen die Stimmen von FDP BAYERNPARTei und der AfD **beschlossen**.

Erklärung zur Abstimmung:

StR Prof. Dr. Hoffmann:

Erklärung wie im Ausschuss.

B20 Ein besseres Mobilitätskonzept für das Oktoberfest**Antrag Nr. 0665 von Die Grünen – Rosa Liste und SPD/Volt vom 13.11.2020 und****Antrag Nr. 5312 von Die Grünen – Rosa Liste vom 03.05.2019**

Aktensammlung Seite 6389

StRin Wassill:

Sehr geehrte Damen und Herren, Herr Bürgermeister! Natürlich brauchen wir ein anderes Mobilitätskonzept für die Wiesn. Klar ist auch, dass wir unbedingt die Busse darauf haben wollen, weil das eine gute Möglichkeit ist, gebündelt Personen, auch von weiter weg, auf die Wiesn zu bringen. Für die macht das total Sinn und wir werden nicht dagegen sein. Deswegen hätten wir zu Punkt 3 einen Vorschlag, weil Sie sich auch weiterhin Gedanken machen werden.

Was halten Sie davon, die Wiesn zu untertunneln und eine große Tiefgarage unter die Wiesn zu bauen? Da ist schon ein U-Bahn-Tunnel darunter, der die Tunnel der U3 mit dem Tunnel der U5 und U4 verbindet. Es kann einem alten tz-Artikel vom 19.10.2021 entnommen werden, dass da momentan Ersatzzüge stehen. Es wäre eine feine Sache, wenn die Busse direkt dorthin fahren und unten parken könnten. Das wäre eine tolle Tiefgarage und während des Jahres könnte man die Plätze stattdessen an Schausteller, die für das Oktoberfest ihr Zeug nicht wegfahren wollen, vermieten.

Man könnte dort alles lagern, es für soziale Zwecke nutzen oder als kulturellen Ort hernehmen, wie die Katakomben von Paris. Vielleicht ist das einmal eine Idee.

Die Großmarkthalle hätte sich auch angeboten als Busparkplatz, aber die brauchen wir ja noch. Sie hätte doch außerhalb der Stadtgrenze gebaut werden sollen. Zumindest unter der Wiesn könnte man nochmal über einen Tunnel reden. Danke.

Der Antrag der Referenten wird **einstimmig beschlossen**.

B22 Re:lektro

**Strategie der Landeshauptstadt München zur längeren Verwendung
und optimierten Sammlung von Elektrokleingeräten**

Elektroschrott-Strategie für München

Antrag Nr 3045 von Die Grünen – Rosa Liste und SPD/Volt vom 05.09.2022

Aktensammlung Seite 6393

StRin Wassill:

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr verehrte Damen und Herren! Wir würden nur die Punkte 6 bis 9 ablehnen, weil wir nicht nochmal einen externen Dienstleister brauchen. Sie haben da wunderbare Maßnahmen für alle Referate erarbeitet, die Sie umsetzen sollen.

Mir hat in der Vorlage eins gefehlt. Wie bringt man jemanden dazu, etwas herzugeben? Man gibt ihm, wie beim Flaschenpfand, etwas zurück. Machen Sie einfach eine Aktion, wo Sie zwei, drei Euro zahlen für ein abgegebenes altes Handy und Sie werden staunen, wie schnell sich die Handys bei Ihnen türmen werden. Mir fehlt hier der finanzielle Anreiz. Vielleicht können Sie den irgendwo einbauen. Danke.

Die Ziffern 6 bis 9 des Antrags der Referentin werden gegen die Stimmen der AfD **beschlossen**.

Die restlichen Ziffern des Antrags der Referentin werden **einstimmig beschlossen**.

B23 Evaluierung und Weiterentwicklung der Klimaschutzprüfung

Aktensammlung Seite 6395

StRin Wassill:

Herr Bürgermeister, sehr verehrte Damen und Herren! Diese Vorlage zeigt, wie viele Ressourcen in der Stadtverwaltung mit dieser Prüfung und der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen gebunden sind. Die Bürger haben keinerlei Mehrwert davon. Im Gegenteil, es ist ein riesiger Bürokratismus entstanden und neue Hürden und Zwänge, die die Wirtschaft lähmen und die Bürger ausbeuten, werden eingerichtet.

Sie wollen immer noch das Klima schützen. Ich muss Ihnen noch einmal die AfD-Position geben: Der ständigen Wandel ist die einzige Konstante. Das hat sogar Reinhold Messner gesagt. Der Ur-Elefant, über den wir alle reden, wurde gerade bei Erding ausgebuddelt. Er ist 12.000 Jahre alt, damals war es noch eine ganze Ecke wärmer. Es war eine Warmzeit. Da war garantiert eine Menge mehr CO₂ im Raum als heute. Es ist anmaßend, zu glauben, dass Sie an dem Klima irgendetwas ändern können. Wir können uns anpassen, aber wir können es nicht ändern.

Deswegen ist die ganze Klimaschutzpolitik ein Irrweg. Sie haben sich auf höchster Ebene verrannt. Die Reduzierung von CO₂-Emission ist völlig unnötig, da es ein geringer Faktor im ganzen Klimageschehen ist. Deutschland ist ein kleiner Emittent, gerade einmal 2 % beträgt der deutsche Anteil am Ausstoß der CO₂- Dämpfe. Warum wollen Sie etwas bekämpfen, was gut ist? CO₂ bringt Pflanzenwachstum. Das zu bekämpfen ist falsch. In der Vorlage wird deutlich, wie tief sich die Klimaschutzgesetzgebung der EU durch die Umsetzung in nationales Recht in der Kommune eingegraben hat und wie sie sich auswirkt.

Es ist sagenhaft, was uns dieser Irrweg kostet. Personal, Papier, die Umbauten, die Heizungsgesetze, die Änderung der Energieversorgung, diese Kostenexplosion und die Gefahr für die Energieversorgung der Bürger und die Gefahr für die Nahrungsmittelversorgung. Das steht alles im Raum. Deswegen ein großer Appell, stellen Sie die Aktivitäten dazu ein und setzen Sie sich für ein Umdenken ein. In Berlin im Bundestag, in Brüssel bei der EU, auf dem Deutschen Städtetag, überall müssen Sie ansetzen. Der Weg mit der Klimaschutzprüfung und das Umsetzen der Maßnahmen hat keine realistische Basis. Beenden Sie das. Das Kartenhaus fällt gerade zusammen. Sie werden staunen. Am 19.02. sind BlackRock und JPMorgan Chase aus dem SEG-Geschäft

ausgestiegen. Sie sollten einmal darüber nachdenken, was das bedeutet. Das kann man hinterfragen. Es könnte sein, dass Sie ein totes Pferd reiten. Es wäre gut, wenn Sie davon absteigen und den Bürgern damit einen Gefallen tun. Deswegen müssen wir die Vorlage leider ablehnen.

StR Ruff:

Wir bitten um die erneute Abstimmung unseres Änderungsantrages.

BM Krause:

Ich möchte bemerken, dass bei allem Streit über das Wie, es zumindest keine Diskussion unter den demokratischen Parteien über den wissenschaftlichen Fakt gibt, dass es eine menschengemachten Klimawandel gibt. Wenn man nur Geisterfahrer sieht, sollte man sich die Frage stellen, ob man selbst einer ist.– (Allgemeiner Beifall)

Der Änderungsantrag von ÖDP/München-Liste wird gegen die Stimmen der Antragstellenden **abgelehnt**.

Der Antrag der Referentin wird gegen die Stimmen von CSU mit FREIE WÄHLER, FDP BAYERNPARTEI und der AfD **beschlossen**.

Erklärungen zur Abstimmung:

StR Prof. Dr. Hoffmann:

Erklärung wir im Ausschuss.

StR Pretzl:

Für uns gilt das gleiche.

**B26 Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen
zur Umsetzung auf öffentlichem Grund
Diverse Stadtratsanträge**

Aktensammlung Seite 6399

StRin Fuchs:

Herr Bürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Mein Ehemann arbeitet für einen E-Ladesäulen-Hersteller. Ich würde wegen einer möglichen Befangenheit für diesen Tagesordnungspunkt rausgehen. Ich war auch nicht im Ausschuss.

StRin Wassill:

Herr Bürgermeister, sehr verehrte Damen und Herren! Die Ladeinfrastruktur hat uns beschäftigt, da es ein Problem mit der europaweiten Ausschreibung gab. Sie haben eine externe Anwaltskanzlei eingeschaltet. Das ging nach einem Prozess von einem Bieter, der nicht zum Zuge gekommen war, aus wie das Hornberger Schießen. Im Endeffekt hat niemand gewonnen. Wir haben leider viel Geld ausgegeben, ohne dass wir eine Gegenleistung haben. Schlimm, dass man da im Endeffekt wieder von vorne anfangen muss. Aber es ist gut, dass Sie nicht versuchen die europaweite Ausschreibung zu wiederholen.

Es wäre gut, wenn geklärt würde, wie es dazu kommen konnte, dass das falsche Verfahren gewählt wurde. Wir begrüßen, dass keine neue Ausschreibung gestartet wird, aber insgesamt ist das Projekt abzulehnen. Es geht darum, dass der vorhandene Stand an Ladesäulen beibehalten und die Entwicklung dem Markt überlassen werden sollte. Warum? Weil die Entwicklung wie es weiter geht nicht absehbar ist. Wir wissen, dass der Verbrennermotor nicht wegzudenken ist. Das EU-Verbrenner-Motorenverbot der EU ist gekippt. Man muss damit rechnen, dass es auch weiter möglich ist mit Verbrennerfahrzeugen zu fahren. Gottseidank.

Wir haben in München 761 000 Kfz, davon sind gerade mal 7,3 % Elektroautos. Das heißt wir haben nur 55 593 Elektrofahrzeuge oder Hybride und für die wollen Sie die Ladeinfrastruktur ausbauen. Im größten Stadtviertel Ramersdorf-Perlach, wo ich wohne, haben wir 120 000 Einwohner und 1 203 Elektro- oder Hybridfahrzeuge. Das heißt, 1 % der Einwohner hat ein Elektroauto. Sie glauben, dass das so boomt, dass es sich lohnt, Ladeinfrastruktur nachzurüsten. Die Berechnungsgrundlage der Prognose auf Seite 15 der Vorlage ist abzulehnen. Warum? Sie haben keine

Begründung angegeben, warum Sie glauben, dass der Bedarf sich verzweieinhalbfachen soll. Das steht nicht drin und wird einfach aus der Luft gegriffen. Das ist unseriös. Man kann nicht sagen, das ist so. Da hätte ich genauso gut eine Glaskugel nehmen können, dann hätte ich mir das Geld für einen externen Dienstleister gespart. Es ist eher so, dass sich die Vorzeichen geändert haben. Wir haben eine Wirtschaftsrezession, eine Inflation und Lebenshaltungskosten, die durch die Decke gehen. Glauben Sie im Ernst, dass die Bürgerinnen und Bürger noch Geld haben, um viel in Elektrofahrzeuge zu investieren? Wie gesagt, 1% der Perlacher hat so ein Ding. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die anderen 99 % in der Lage sind, sich zu leisten, da nachzuziehen. Die sparen demnächst beim Autokauf.

Das Verbrennerverbot aus Brüssel ist gekippt, die Menschen werden weiterhin ihre starken Verbrennermotoren fahren wollen. Der Nachteil von Elektroantrieben ist, dass die Stromknappheit bei Ladesäulen im Raum steht. Die kann man abschalten. Ohne Atomkraftwerke und ohne Kohlekraftwerke, die der Reihe nach abgestellt werden, haben wir zum großen Teil nur noch diese erneuerbaren Energien und müssen teuer grundlastfähigen Strom aus dem Ausland einkaufen. Die Stromknappheit ist das Thema der nächsten Monate, insbesondere vom nächsten Winter. Es ist ein durchaus gängiger Plan, dass die Ladesäulen und Wärmepumpen stadtviertelweise abgeschaltet werden, damit nicht zu viel Strom gezogen wird. Sie haben sich nicht genug für die Weiternutzung von Isar II eingesetzt. Sie hätten dagegen sein sollen, dass die Kohlekraftwerke abgeschaltet werden. Wir brauchen einfach diese grundlastfähige Stromversorgung.

Gleichzeitig wollen Sie die Vorgabe machen, dass bei der Ladeinfrastruktur nur Ökostrom verwendet werden soll. Wie wollen Sie das von dem Atomstrom aus Frankreich trennen? Den werden wir brauchen.

Jetzt noch eine schlechte Nachricht zum Schluss. Das Oberste Verwaltungsgericht in Frankreich, der Conseil d'État, hat gerade die Konzession für die Windkraftanlagen ab 2021 eingezogen. Das heißt, bei dem Verfahren wurde die Umweltschutzprüfung nicht durchgeführt. Bei einem Kläger hat sich nun herausgestellt, dass der Infraschall der Windkraftanlagen ihn gesundheitlich so stark geschädigt hat, dass alles nachgeholt werden muss. Die ganzen Betreiber müssen sich durch entsprechende Androhung von Genehmigungen und Verfahren die neuen Konzessionen noch einmal holen. Die Windräder stehen zum größten Teil still. Was heißt das für uns? Wir bekommen nicht den Atomstrom aus Frankreich, den wir wollen. Den braucht das Land selbst. Wir haben ein Problem und deswegen ist es nicht in Ordnung, Geld für so ein Elitenprojekt auszugeben, von dem ein

Großteil der Bürger nicht profitiert und das realitätsfern geplant wurde. Deswegen kann man das leider nur ablehnen. Danke schön.

StR Gradl:

Ich wollte mich dem Punkt zu Wort melden, weil vorhin die Frage von Herrn Hoffmann und vom Fritz Roth kam, an was der Ausbau gescheitert ist. Der Stadtrat hat einen Ausbau der Ladeinfrastruktur beschlossen. Er ist am Wettbewerbsrecht gescheitert, weil einer der Bewerber vor die Vergabekammer gezogen ist und Recht bekommen hat. Es hat eine Zunahme von Ladepunkten gegeben. Mittlerweile erkennen auch Tankstellen den durchaus interessanten Markt, auf Schnellladestationen umzustellen. Das heißt, es gibt eine sehr gute Möglichkeit aufzuladen. Das soll auch wohnortnah möglich sein. Leute, die nicht in einem Eigenheim mit einer eigenen Wallbox wohnen, sollen sich den Kauf eines Elektrofahrzeuges überlegen, ihn durchführen und im öffentlichen Raum laden.

StR Prof. Dr. Hoffmann:

Herr Bürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Lieber Nick, genau das ist das Problem! Nicht das Wettbewerbsrecht ist schuld, sondern die Stadtverwaltung. Sie hat bei der Ausschreibung offensichtlich Fehler gemacht. Wenn es diese Fehler nicht gegeben hätte, hätte der Kläger vor Gericht nicht obsiegt. Also müssen wir uns fragen, ob wir in einem so wichtigen Punkt nicht mit der ausreichenden Sorgfalt vorgehen. Das Thema ist, da gebe ich Dir vollkommen recht, extrem wichtig. Ich bin selbst Betroffener, ich habe zu Hause keine Lademöglichkeit und bin auf die Infrastruktur der SWM angewiesen. Wenn, wie das häufig passiert, die Säulen über Wochen oder Monate ausfallen und keine neuen Säulen gebaut werden, trägt das zu mehr Schadstoffen in der Stadt bei. Hier gilt dasselbe wie beim ÖPNV: Wenn wir die Elektromobilität attraktiver machen würden, würden mehr Leute umsteigen. Genau das vermessen wir mal wieder. Das ist das Problem!

BM Krause:

Ich möchte bezüglich des Wortbeitrags der AfD klarstellen, dass mir von einer Strommangellage in München derzeit nichts bekannt ist. Es gab eine Versorgungskrise, die durch den russischen Angriffskrieg in der Ukraine und das Abdrehen des Gashahns durch Russland ausgelöst wurde. Dazu gab es komischerweise wenige Wortmeldungen seitens der AfD. Das mag vielleicht daran liegen, dass es durchaus gewisse Verknüpfungen gab.

StRin Wolf:

Kolleginnen und Kollegen! Ich habe mir gerade die interessante Ausstellung im kleinen Sitzungssaal angesehen. Sie ist empfehlenswert.

Wir haben im Ausschuss länger über das Thema diskutiert. Das möchte ich nicht wiederholen. In Ziffer 10 sind zwei Absätze in den Antrag aufgenommen worden, die wir gesondert zur Abstimmung stellen wollen, nämlich die Absätze von „*Darüber hinaus wird die Verwaltung gebeten zu prüfen [...]*“ bis „*Die Verwaltung prüft ferner, wem in diesem Fall die Verkehrssicherungspflicht obläge.*“ Hier geht es um die Prüfung, inwieweit Privatpersonen ihre Ladekabel aus der Wohnung über den Fußweg zum ihrem E-Auto legen dürfen. Diese aufgrund der Barrierefreiheit völlig sinnlose Idee lehnen wir ab. Danke schön!

StR Pretzl:

Wir stellen unseren Änderungsantrag aus dem Mobilitätsausschuss gemeinsam mit dem Ausschuss für Klima- und Umweltschutz vom 17.04.2024 erneut zur Abstimmung.

Der Änderungsantrag Nr. 4775 von CSU mit FREIE WÄHLER wird gegen die Stimmen der Antragstellenden sowie von FDP BAYERNPARTEI **abgelehnt**.

Die Ziffer 2 des Antrags der Referent*innen wird gegen die Stimmen von FDP BAYERNPARTEI und AfD **beschlossen**.

Die Absätze 2 und 3 in Ziffer 10 des Antrags der Referent*innen werden gegen die Stimmen von DIE LINKE./Die PARTEI, ÖDP/München-Liste und AfD **beschlossen**.

Die Ziffer 12 des Antrags der Referent*innen wird gegen die Stimmen von CSU mit FREIE WÄHLER, FDP BAYERNPARTEI und AfD **beschlossen**.

Die restlichen Ziffern des Antrags der Referent*innen werden gegen die Stimmen der AfD **beschlossen**.

B27: Ergebnisse der Machbarkeitsstudien Pasing Nord

- **Machbarkeitsstudie zum direkten Bahnhofsumfeld auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing**

- **Machbarkeitsstudie zum erweiterten Umfeld Pasing Nord**

Anträge Nr. 1782 und Nr. 3844 von SPD/Volt und Die Grünen – Rosa Liste vom 28.07.21 bzw. 12.05.23

Diverse BV-Empfehlungen und BA-Anträge

Aktensammlung Seite 6401

StRin Haider:

Herr Bürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Nachdem wir die Vorlage sehr kurzfristig bekommen haben, habe ich ein bisschen gebraucht, um unseren Änderungsantrag setzen zu lassen und mir noch einmal klarzumachen, um was es beim Pasinger Bahnhof geht. Der Pasinger Bahnhof gehört zu den 20 größten Bahnhöfen Deutschlands. Er ist echt riesig: täglich 139 000 Passagiere und über 1 000 Züge. Bisher haben wir den Hintereingang absolut stiefmütterlich behandelt. Er sieht nicht toll aus, und es ist nicht sonderlich angenehm, dort anzukommen.

Jetzt bekommen wir eine große Chance, denn die Deutsche Bahn baut das Gebäude am Hintereingang um. Es wird optisch etwas ganz anderes. Deswegen ist es umso wichtiger, dass wir die Aufenthaltsqualität, von der in unserer Mobilitätsstrategie die Rede ist, auch an diesem Ort verbessern. Südlich des Pasinger Bahnhofs herrscht heute eine gute Aufenthaltsqualität. Der ganze Bereich wurde verändert, wir haben eine weiche Separation eingeführt. Dort hat der Umweltverbund mit Trambahn-, Bus-, Fuß- und Radverkehr absoluten Vorrang. Das hätten wir gern auch für die Nordseite. Es wäre wichtig, dass wir den Platz für den Bus-, aber auch für den Rad- und Fußverkehr reservieren. Wir würden die Parkplätze um 50 m verschieben und dort die Taxis, Behindertenparkplätze und „Kiss & Ride“-Stellplätze platzieren.

Außerdem brauchen wir an dieser Stelle eine große Mobilitätsstation, diese Forderung ist im Änderungsantrag noch nicht enthalten. Wir sind im nördlichen Bereich von Pasing und in Richtung Obermenzing nicht einmal im MVG-Rad-Bereich, da passiert noch gar nichts. Ihre Untersuchungen haben ergeben, dass in diesem Viertel sehr viel Quell- und Zielverkehr stattfindet. Dafür sind die Angebote des Umweltverbunds zu gering, sie müssen ausgeweitet werden. Deshalb ist eine Mobilitätsstation an dieser Stelle sehr sinnvoll.

Außerdem ist für 2025 der neue On-Demand-Service MIJA geplant. MIJA wird den Pasinger Bahnhof auch von Norden anfahren. Dafür brauchen wir Aufstellflächen, die in der Vorlage noch nicht berücksichtigt sind. Sie müssen eingeplant werden, denn das Angebot wird hervorragend genutzt werden, auch wenn der Service nicht über die Verdistraße hinausreicht und somit nur ein Teil von Obermenzing angebunden ist. Trotzdem wird er sicher eine Vervielfachung der Nutzung ermöglichen.

Zu Ziffer 3 neu: Als ich in einem Gespräch mit Paul Bickelbacher die Parkgarage in Utrecht erwähnt habe, hatte er einen sehr hilfreichen Vorschlag. Vielen Dank dafür! Am Pasinger Bahnhof Nord haben wir eventuell die Möglichkeit, drei Plätze der Stadt, der Bahn und aus privater Hand für Radabstellanlagen zu nutzen. Der Hellhofweg ist im Moment ein sehr enger Weg entlang der Bahnstrecke, auf dem Fußgänger und Fußgängerinnen sowie Radfahrer und Radfahrerinnen gleichzeitig unterwegs sind. Außerdem gibt es Hunderte von Doppelparkern. Dieser Bereich gehört den Fußgängerinnen und Fußgängern. Um die permanente Konfliktsituation zwischen Radfahrern und Fußgängern aufzulösen, wäre es ideal, eine Radunterführung zu bauen, die eine direkte Einfahrt in die Abstellanlagen ermöglicht. Die Radfahrer würden dann unten durchfahren – so wie in Utrecht –, der Fußverkehr an der Oberfläche wäre ungestört.

Deshalb bitte ich um Zustimmung zu unserem Änderungsantrag, auch wenn er spät kommt. Er würde zu einer unglaublichen Bereicherung der Nordseite des Pasinger Bahnhofs führen und die Aufenthaltsqualität verbessern. Danke!

StR Stanke:

Herr Bürgermeister, meine Damen und Herren! Wir bitten darum, den Änderungsantrag von ÖDP/München-Liste zifferweise abzustimmen. Der Ziffer 2 werden wir nicht zustimmen, aber die Ziffer 3 geht in Ordnung. Wir werden auch der Gesamtvorlage zustimmen, aber nichtsdestotrotz noch ein paar Worte dazu.

Der erste Teil befasst sich mit dem direkten Bahnhofsumfeld von Pasing, das durchaus verbesserungswürdig bzw. -bedürftig ist. Insbesondere fehlt es an Fahrradabstellplätzen. Leider entfallen bei Ihren Planungen wieder Kfz-Stellplätze. Alles andere hätte einen fast gewundert. In der Vorlage ist von mindestens einem „Kiss & Ride“-Parkplatz die Rede. Wir bitten dringend darum, mehr als nur eine Haltebucht für Kurzparker vorzusehen und diese möglichst nahe an den Bahnhof zu legen. In eine ähnliche Richtung geht auch die BA-Stellungnahme.

Jetzt etwas ausführlicher zum zweiten Teil der Vorlage: Auf das Gebiet nördlich des Bahnhofs bis zur Verdistraße haben Sie das sogenannte Kammerkonzepkt angewendet. Ich habe hier zum ersten Mal davon gelesen und war mir nicht gleich sicher, ob ich es richtig verstanden habe. Sie wollen diese Gegend in einzelne Zonen bzw. Kammern unterteilen und haben untersucht, welche Auswirkungen es hat, wenn die Kammern an bestimmten Stellen durch Straßensperrungen abgeriegelt werden. Wie zu erwarten, kommt es innerhalb der Kammern zu einer Verkehrsberuhigung, alles andere würde einen ja wundern. Aber natürlich führt das zu größeren Umwegen oder einem Umgehungsverkehr auf Straßen, die ohnehin schon überlastet sind.

Zum Beispiel wird angedacht, die Brücke über den Nymphenburger Kanal in die Frauendorferstraße zu sperren. Für mich ist es einfach unverständlich, wie man auf diesen Gedanken kommen kann, wenn man sich die Rückstaus anschaut, die bereits heute etwas weiter nördlich davon an der Einmündung zur Verdistraße entstehen. Wenn dieser einmündende Verkehr in die Verdistraße zukünftig den Umweg über die Meyerbeerstraße nach Westen nehmen müsste, dann gute Nacht. Von dem erwähnten Rückstau auf die Verdistraße sind auch die Busse betroffen, und die Anwohner sind von den Abgasen durch diesen Stehverkehr sicher nicht begeistert. Deshalb möchte ich beantragen, dass die Ampelphase an dieser Stelle von Richtung Süden um wenige Sekunden verlängert wird. Das dürfte das Problem bereits deutlich entschärfen.

Jetzt zurück zum Kammerkonzepkt: Zum Glück wird in der Vorlage erwähnt, dass derartige Straßensperrungen nach aktueller Rechtslage nicht angeordnet werden dürfen. Aber der Verkehr ist nun einmal da. Das ist natürlich eine Folge Ihrer Politik der Nachverdichtung, denn Sie können eben kein neues Wohngebiet für 6 000 Menschen errichten, wie hier in der Berduxstraße, und dann erwarten, dass das vorhandene Straßennetz ausreicht, oder sogar anstreben, das Straßennetz noch weiter zu reduzieren oder zu sperren.

Leider hatten Sie in der Stadtratssitzung im Juli 2022 den Tunnel verworfen, der von diesem Neubaugebiet nach Süden unter den Gleisen hindurch zur Landsberger Straße geführt hätte. In der Vorlage wurde argumentiert, dass diese 6 000 neuen Anwohner nicht mehr Verkehr verursachen würden als das ursprüngliche Gewerbegebiet. Das klang schon damals unglaubwürdig, und die Realität heute sieht nun eben anders aus. Hoffentlich greifen Sie den Bau dieses Tunnels in Zukunft noch einmal auf, denn derzeit muss der gesamte Südverkehr den Umweg nach Westen über die Offenbachstraße nehmen. Auch hier entstehen permanent Rückstaus, die durch die Baustelle der Fußgängerbrücke bei den Gleisen noch verschärft werden. Die Pasinger haben vermutlich die

Hoffnung aufgegeben, dass diese Brücke jemals fertig wird. In der Vorlage heißt es: „Die Fuß- und Radwegeverbindung über die Offenbachstraße wurde bereits realisiert.“ Gut, vielleicht ist ja eine andere Brücke gemeint.

Wann der S-Bahn-Haltepunkt Berduxstraße realisiert wird, traut sich wahrscheinlich keiner mehr zu fragen. Auch hier hatten Sie im Juli 2022 beschlossen, sich an den Kosten zu beteiligen. Immerhin! Aber warum denn nicht früher? Am besten noch vor der Erschließung des Neubaugebiets. Denn jetzt wohnen hier bereits seit vielen Jahren Menschen, die sich auf das Auto eingestellt haben, lange bevor eine vernünftige ÖPNV-Verbindung besteht. Speziell dieses Neubaugebiet ist nun einmal durch das vorhandene Gleisdreieck völlig eingeklemt, es ist nur von Nordwesten her zugänglich. Den dringend erforderlichen Tunnel nach Süden haben Sie, wie gesagt, verworfen. Aber es gibt nicht einmal Brücken für Fußgänger oder Fahrradfahrer nach Osten über die Gleise in den Nymphenburger Park oder nach Süden zur Landsberger Straße. Auch hier verweist die Vorlage auf den Beschluss vom Juli 2022:

„Weiterhin wurde mit diesem Beschluss u.a. bekräftigt, dass die barrierefreien Fuß- und Radwegeverbindungen in Richtung Süden und Osten im 3. Maßnahmenpaket des Bauprogramms ‚Barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen‘ des Baureferats enthalten sind. Diese werden zukünftig geplant und umgesetzt. Ein zeitlicher Horizont ist derzeit noch nicht festgelegt.“

Wir wissen ja, dass Sie für die Autofahrer nichts übrighaben. Aber dass Sie die Fußgänger und Radfahrer im Regen stehen lassen, ist unverständlich. Danke!

StR Bickelbacher:

Herr Bürgermeister, Kolleginnen und Kollegen! Wir haben das Thema im Ausschuss ausführlich diskutiert. Ich beschränke mich auf den Änderungsantrag von ÖDP/München-Liste. Alles andere ist bereits gesagt worden.

Zu Ziffer 2: Es ist zwar schade, dass der BA weiterhin die Erschließung mit dem Auto haben möchte, aber wir sollten dieses Votum respektieren. Es ist auch erst einmal kein großer Umbau vorgesehen, der diese Lösung für alle Zeiten zementieren würde. Die Vorschläge können später noch am Wensauerplatz umgesetzt werden. An der August-Exter-Straße wird z. B. nur ein Strich auf die Fahrbahn gemalt, es handelt sich also um Maßnahmen, die man später wieder korrigieren

kann. Vielleicht ändert der BA später seine Haltung. Ich habe Sympathien für den Vorschlag in Ziffer 2, aber aus Respekt vor dem BA können wir dem nicht folgen.

Der Vorschlag in Ziffer 3 ist völlig neu, wir haben ihn im Ausschuss nicht diskutiert. Die Idee kam auf, weil wir uns über die tolle Fahrradgarage in Utrecht unterhalten haben. Sie ist über eine flache Rampe erreichbar. Dass wir etwas Ähnliches in München bauen, ist vielleicht ein kleines Luftschloss, auf jeden Fall ist es eine völlig ungeprüfte Idee. Deshalb wäre es mir wichtig, die Ziffer 3 mündlich zu modifizieren.

In der ersten Zeile sollte es heißen, dass die Radunterführung **„überschlägig geprüft“** werde. Es ist kein Auftrag für eine Machbarkeitsstudie, so weit sind wir noch nicht. Es geht erst einmal darum, zu eruieren, ob die Unterführung in irgendeiner Weise möglich ist oder ob ganz schwerwiegende Gründe dagegen sprechen. In letzterem Fall brauchen wir es auch nicht weiter zu vertiefen. Außerdem müsste ergänzt werden, dass das Konzept **„dem BA zur Stellungnahme vorgelegt wird“**. Da es sich um eine neue Idee handelt, sollte der BA informiert werden und sich dazu äußern dürfen. Der letzte Punkt betrifft die künftigen Radabstellanlagen. Es ist noch gar nicht sicher, dass sie gebaut werden. Deswegen müsste Folgendes eingefügt werden: **„der eine direkte Einfahrt zu evtl. möglichen künftigen Radabstellanlagen ermöglicht“**.

Wenn die Radabstellanlagen in dieser Form kommen, wäre das eine sehr komfortable Lösung. Sie wäre natürlich auch sehr aufwendig, weil viele Tiefbauarbeiten nötig wären. Wahrscheinlich liegen dort auch allerhand ..., man müsste sich anschauen, inwieweit man überhaupt agieren kann. Ein weiterer Unterschied zu Utrecht liegt darin, dass solche Projekte in den Niederlanden komplett von der Bahn umgesetzt werden. Dort baut und betreibt die Bahn die Abstellanlage. In Deutschland sind wir leider noch nicht so weit, auch wenn die Bahn jetzt immerhin eine Bike-and-Ride-Offensive gestartet hat. Sie versucht, zusammen mit den Kommunen etwas umzusetzen, aber angesichts des Bedarfs an neuen Fahrradstellplätzen in München und in ganz Deutschland ist das ein Tropfen auf den heißen Stein.

Mit den genannten Modifikationen würden wir dem Änderungsantrag von ÖDP/München-Liste zustimmen. Das wäre eine Möglichkeit, den Bahnhof sehr komfortabel zu erreichen. Auf diese Weise würden der Rad- und Fußverkehr entflochten. Wir sind selten für Tunnel, aber in diesem Fall wäre es kein Tunnel, sondern eine Abstellanlage, durch die man hindurchfahren kann. Danke schön!

StR Kaum:

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Unsere Fraktion wird der Beschlussvorlage zustimmen. Wir sehen sie als das Ergebnis einer jahrelangen Planung. Diese war nicht immer zur Zufriedenheit des örtlichen BA, dem auch ich angehöre, aber die Vorlage lässt noch viele Punkte offen und geht damit einen guten Kompromiss ein. Herr Dunkel, noch einmal danke an Ihr Referat. Ich habe aus dem BA vernommen, man sei auf dem richtigen Weg.

Wir laborieren am Pasinger Bahnhof Nord ungefähr seit 20 Jahren. Für die Bewohner, Benutzer, Pendler und auch die Lokalpolitiker ist es von immenser Wichtigkeit, dass wir jetzt einen Schritt vorankommen. Deshalb halten wir den Änderungsantrag von ÖDP/München-Liste für schlechtes Timing. Er ist eine Missachtung derjenigen, die sich an diesem Prozess engagiert beteiligt haben. Ihre Fraktion ist im BA politisch vertreten, da kam bisher nichts. Ich kenne auch Ihren E-Mail-Verkehr der letzten zwei Tage, aber Sie kommen einfach zu spät.

Sie schreiben „*weiche Separation*“. Dieser Begriff ist einfach unangemessen. – (Zwischenruf: Das steht in der Vorlage.) – Dann ist auch die Verwendung des Begriffs durch das Referat unangemessen. Wir separieren nicht, wir versuchen, die Interessen aller Verkehrsteilnehmer und Bevölkerungsgruppen bestmöglich zusammenzuführen. Da kann man mal hier und mal dort priorisieren, aber Politik sollte nicht separieren, denn alles hat seine Berechtigung. – (StR Jagel: Das sagt der Richtige!)

In der Vorlage steht, dass es vom Nordausgang des Pasinger Bahnhofs zum Wensauerplatz 50 m seien. Es sind aber über 100 m, das können Sie sich auf Google Maps anschauen. Jetzt kann man sagen: 100 m – ist ja egal! Aber wenn es regnet und man schweres Gepäck dabei hat, ist es kein „Kiss & Ride“-Parkplatz mehr. In Pasing haben wir einen Fernbahnhof mit Anschluss an ICE- sowie IC-Züge. Darüber sind wir sehr froh. Ein Fernbahnhof wird nur dann angenommen, wenn man mit schweren Gepäckstücken bestmöglich hin- und zurückkommt und wenn man dort Menschen, die ohne Fahrrad kommen und die sich vielleicht nicht auskennen, schnell abholen kann. Das war einmal an der Nordumgehung Pasing (NUP) geplant. Die NUP ist für Jahre unbrauchbar, weil wir jetzt die U-Bahn-Verlängerung machen, und damit keine Alternative.

Die Forderung, die Behindertenparkplätze sollten nördlich einer Wendeschleife an der Kreuzung August-Exter-Straße/Wensauerplatz platziert werden, ist wirklich bodenlos. Ich weiß nicht, ob Sie mit dem Behindertenbeauftragten gesprochen haben, aber dieser Menschengruppe kann wirklich

nicht zugemutet werden, mit schweren Gepäckstücken eine Strecke von mehr als 100 m zurückzulegen. Das geht so nicht!

Frau Haider, Sie wissen, dass es am Bahnhof Süd einen Planungsfehler gab. Der Taxiplatz war falsch positioniert. Deshalb waren die Menschen jahrelang in den Bürgerversammlungen und Bürgersprechstunden. Wir haben das jetzt korrigiert, aber genauso wird es auch an der Nordseite sein. Wenn sich nicht in unmittelbarer Nähe ein Taxistand befindet, funktioniert das nicht. Natürlich wollen wir keinen Durchgangsverkehr, aber wir wollen echte „Kiss & Ride“-Möglichkeiten sowie Möglichkeiten für den Taxiverkehr und für Behinderte, bis an den Bahnhof zu gelangen. Deshalb ist der Änderungsantrag in Ziffer 2 separierend. Ja, er separiert, er schließt nämlich behinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen aus und enthält nicht das Ergebnis jahrelanger Zusammenarbeit zwischen dem BA und dem Referat.

Zu Ziffer 3 neu: Herr Bickelbacher, Sie sagen selbst, dass es sich um eine Utopie handelt. An anderer Stelle sind Sie gegen Tunnel, aber hier soll einer gebaut werden. Das ist auch ein Eingriff in die Natur. Wir sind nicht generell gegen Tunnel, aber wir halten einen Tunnel an dieser Stelle nicht für geeignet. Frau Haider hat es gesagt, der Hellihofweg ist ein Nadelöhr, wo sich Fußgänger und Radfahrer in die Quere kommen.

Es ist eine finanzielle Utopie, aber wahrscheinlich auch technisch gar nicht möglich. Es handelt sich auch nicht um die schnellstmögliche Lösung. Wir wollen schnelle Lösungen. Wir wollen dort, wo die Bahn baut, eventuell mit dem Privateigentümer Fahrradabstellanlagen errichten. Diese wollen wir im Gegensatz zu Ihnen nicht kommerziell betreiben. Es soll keine privat betriebene, gegen Gebühr zu nutzende Hightech-Fahrradanlage entstehen. Es muss schnell gehen, sonst wird es nicht angenommen. Wir wollen mindestens 600 bis 700 kostenfreie Fahrradabstellplätze.

Aus diesen Gründen sind wir gegen den Änderungsantrag von ÖDP/München-Liste. Wir bitten darum, sich in Zukunft rechtzeitig in die Planungen einzuschalten. Es ist legitim, Utopien zu vertreten, aber bitte nicht mit einem Änderungsantrag am Ende eines Abstimmungsprozesses. Wir werden dem nicht zustimmen und danken noch einmal dem Referat. – (Beifall von CSU mit FREIE WÄHLER)

Bfm. StR Dunkel:

Vielen Dank für den Dank, den ich gern an die Kolleg*innen weitergebe.

Der Begriff „weiche Separation“ ist gefallen. Damit keine Missverständnisse entstehen: Es handelt sich um einen Fachbegriff für Mischverkehrsflächen ohne Bordsteine. Der entsprechende Gegenbegriff lautet „harte Separation“. Aber das ist ein Einblick in die Lehrbücher der Verkehrsplanung, den wir nicht vertiefen müssen. Es ist überhaupt nicht trennend gemeint, vielmehr geht es hier um Verkehrssicherheit. Diese können wir auch bei einer Mischverkehrsfläche auf einem Niveau garantieren, indem wir sichtbar machen, wo sich welcher Verkehrsteilnehmer im Regelfall aufhalten sollte und wie man das am besten organisiert.

Die Ziffer 2 des Änderungsantrags empfehlen wir nicht. Das Hauptargument ist schon genannt worden. Das Konzept ist in enger Abstimmung mit dem Bezirksausschuss entwickelt worden. Wir halten es für wichtig, dass sich die Parkplätze für Behinderte und Mobilitätseingeschränkte möglichst nah am Bahnhof befinden. Auch „Kiss & Ride“-Stellplätze möglichst nah am Bahnhof halten wir für eine sinnvolle und gut machbare Lösung.

So charmant ich die Idee der Radunterführung finde, so schwierig ist die Umsetzung. Wir können gern eine überschlägige Ermittlung durchführen. Im Anschluss müssten wir einen informellen Weg finden, die gewonnenen Erkenntnisse für eine spätere Machbarkeitsstudie zu nutzen. Der Aufwand wird nicht ganz gering sein, doch wenn es gewünscht ist, führen wir gern eine Prüfung durch. Aber auch hier der Hinweis: erst einmal nur überschlägig.

Die angesprochene Mobilitätsstation ist für Pasing Nord vorgesehen. Sie wurde mit dem BA geplant. Der Standort wird noch diskutiert: entweder auf dem städtischen Grundstück oder etwas weiter im Norden.

Die Ziffer 2 des Änderungsantrags von ÖDP/München-Liste wird gegen die Stimmen der Antragstellenden **abgelehnt**.

Die von StR Bickelbacher mündlich modifizierte Ziffer 3 des Änderungsantrags von ÖDP/München-Liste wird gegen die Stimmen von CSU mit FREIE WÄHLER **beschlossen**.

Der geänderte Antrag des Referenten wird **einstimmig beschlossen**.

– Ende der öffentlichen Sitzung um 13:18 Uhr –

München, 24. April 2024

R e i t e r
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München

Protokoll