

A Schwarz-rote Unterlassungssünden

- Spätestens 2014/15 hätten die CSU im Freistaat und die Große Koalition in München erkennen müssen, dass die Fortschreibung des Luftreinhalteplans nicht ausreicht, um die NO₂-Grenzwerte einzuhalten. Doch bis vor kurzem ist die Stadtverwaltung nicht nur untätig geblieben, sondern hat sich mit Händen und Füßen gegen verkehrsbeschränkende Maßnahmen gewehrt - ohne schnell und effektiv wirkende Alternativen zu nennen.
- Der von Schwarz-Rot formelhaft wiederholte Ausweg aus der Misere war ein Gutachten, dessen Fertigstellung sich aber immer weiter verzögerte: zunächst war es für Ende 2016 avisiert, dann für Mitte 2017, jetzt ist völlig unklar, wie es weitergeht – und darüber hinaus ist auch der BayVGH zu der Auffassung gelangt, dass davon keine wirklich neuen Erkenntnisse zu erwarten sind.
- Erst jetzt, als die EU ungeduldig die Einhaltung der Grenzwerte einfordert und mit einem Vertragsverletzungsverfahren droht, als die Deutsche Umwelthilfe schon zum zweiten Mal vor Gericht Recht bekommen hat, als in München eine Bürgerbewegung gegen gesundheitsschädliche Luft entstand (Sauba sog I), als in Baden-Württemberg Fahrverbote beschlossen wurden, sind Staatsregierung und Große Koalition im Rathaus langsam aufgewacht – wehren sich aber weiter gegen effektive Maßnahmen.
- Auf Landes- und Bundesebene stemmt sich die CSU gegen die Einführung der Blauen Plakette, obwohl die Staatsregierung sich in der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans auf eine Bundesratsinitiative für die Blaue Plakette verpflichtet hat, sofern keine Gesetzesänderung auf Bundesebene zustande kommt. („Sollten in den Entwurf der anstehenden Novellierung der 35. BImSchV keine Regelungen zur Einfahrtsbegrenzung von stark NO₂-emittierenden Fahrzeugen [„Diesel“] aufgenommen werden, wird sich der Freistaat Bayern im Bundesrat dafür einsetzen, dass entsprechende Voraussetzungen für die Schaffung einer neuen Plakette (Blaue Plakette) zur NO₂-Minderung geschaffen werden.“
https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/imperia/md/content/regob/internet/dokumente/bereich5/technischerumweltschutz/lrp/6_fortschreibung_lrp_muenchen.pdf)

B Die von Seehofer vorgeschlagenen Maßnahmen („Vier-Säulen-Konzept“) sind unzulänglich

Das sogenannte Vier-Säulen-Konzept der Bayerischen Staatsregierung (technische Nachrüstung der Dieselfahrzeuge, Stärkung des ÖPNV, mehr Elektromobilität und intelligente Verkehrslenkungen) wird dem Handlungsdruck nicht gerecht, denn es muss schnell etwas geschehen - noch in dieser Stadtratswahlperiode.

1. **Verkehrslenkung:** Darunter ist wohl die von der CSU stets intendierte Verflüssigung des Verkehrs mittels Ampelschaltungen, also „Grüne Wellen“ zu verstehen. Ein für Stuttgart erstelltes Gutachten (dort gibt es das schon) kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass in Stuttgart selbst im hypothetischen

Fall „überall frei fließender Verkehr“ rein rechnerisch die NO_x-Emissionen nur um 4 Prozent und die Feinstaub PM 10-Emissionen um 3 Prozent reduziert werden würden. Grüne Wellen sind also allenfalls ein kleiner Baustein einer Gesamtlösung.

[\(https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/luftreinhaltung/luftreinhalteplanung-stuttgart/faq-wirkungsgutachten/\)](https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/luftreinhaltung/luftreinhalteplanung-stuttgart/faq-wirkungsgutachten/)

2. **Nachrüstung von Dieselfahrzeugen:** Laut Staatsregierung und Automobilindustrie wäre damit eine Reduzierung von NO₂ um 20 % in 5 Jahren (also jährlich ca. 4 %) möglich. Die Nachrüstung sei jedoch nur für Euro 5 möglich, nicht für niedrigere Schadstoffklassen, und würde auch nicht das Niveau von Euro 6 erreichen. Die Selbstverpflichtung der Autoindustrie würde nur für 50 Prozent aller Diesel-PKW gelten, und bisher ist nicht ganz klar, ob die Autoindustrie wirklich alle Kosten trägt. In München würde das knapp 47.000 Pkw betreffen, also nur 16 % des Diesel-Bestands.
3. **ÖPNV:** Der Ausbau des ÖPNV ist natürlich ein wichtiges, von allen Parteien verfolgtes und auch in diesem Zusammenhang unentbehrliches Ziel – wenigstens auf dem Papier. Doch wie sieht die Realität aus? Staatsregierung und CSU haben sich viele Jahre auf Megaprojekte wie zweite S-Bahn-Stammstrecke konzentriert. Ohne erneut die Diskussion um deren Nutzen zu beginnen, muss man feststellen, dass sich die der Bau lange Jahre hinziehen wird und die Kosten natürlich die Investitionsfähigkeit des Freistaats bei anderen ÖPNV-Projekte beeinträchtigen wird. Gegenüber neuen Busspuren herrscht bei der CSU grundsätzlich Skepsis, denn sie nehmen dem Autoverkehr Platz weg. Der Widerstand der CSU gegen die Tramtangente hat im Westen schon wertvolle Zeit vergeudet. Bei der Tram-Nordtangente gefällt sich die Staatsregierung in der Rolle des Totalverweigerers. Auch die permanenten Zulassungsprobleme bei neuen Tram- und U-Bahnen in München lassen nicht den Schluss zu, dass der Ausbau des ÖPNV für die Staatsregierung hohe Priorität hat.
4. Auch der Ausbau der **Elektromobilität** geht zu langsam voran. Gegenwärtig haben von 830.000 in München zugelassenen Pkw nur 1.600, d.h. knapp 0,2 % einen Elektroantrieb. Selbst ehrgeizige Schätzungen gehen nur von einer Erhöhung auf 2 % bis 2020 aus. Falls parallel zum Bevölkerungswachstum auch Pkw-Bestand zunimmt – so wie das bisher der Fall ist - würde sich bis 2020 nicht einmal die absolute Zahl der Pkw mit Verbrennungsmotor reduzieren. Die Umstellung großer Flotten auf Elektroantrieb würde sich unter dem Aspekt der Luftreinhaltung jedenfalls lohnen: Die Stuttgarter Studie errechnet für die generelle Umstellung der Taxis, Paket- und Pflegedienste eine NO₂-Einsparung von 12 %.

C Der Grüne Plan: Die „Umweltzone Plus“

Statt sich beständig hinter juristischen Bedenken zu verstecken, wäre es an der Zeit, dass die Stadt München einmal klar definiert, mit welchen Verkehrsbeschränkungen sie für saubere Luft sorgen will – denn ganz ohne Fahrverbote werden sich die Grenzwerte nicht einhalten lassen; jedenfalls nicht so kurzfristig, wie das nach dem Urteil des BayVGH notwendig ist. 75 % der NO₂-Emissionen an der Landshuter Allee

werden von Diesel-PKW verursacht, deren Anteil in den letzten Jahren sogar gestiegen ist (von 37,5 % 2012 auf 41 % 2017).

Zuerst sollte das Ziel definiert, dann der juristische Weg gesucht werden. Und da gibt es verschiedene Möglichkeiten:

Wenn sich Mehrheiten auf Bundesebene ändern, die Blaue Plakette. Sie sollte mindestens im Umgriff bisheriger Umweltzone (innerhalb Mittleren Rings) oder sogar in ganz München angewendet werden (da auch auf und außerhalb des Mittleren Rings regelmäßig die Grenzwerte überschritten werden).

Solange es noch keine Blaue Plakette gibt, können Fahrverbote auf der vom Bundesverkehrsministerium und der Landesregierung von Baden-Württemberg vertretenen Rechtsgrundlage für einzelne Straßen(abschnitte) verhängt werden. Aus rechtlichen Gründen kann wohl keine ganze Zone gebildet werden. Eine zeitliche Begrenzung eines solchen Fahrverbots ist aber offenkundig nicht sinnvoll, denn erstens ist die NO₂-Belastung – im Gegensatz zu Feinstaub – relativ gleichmäßig. Und zweitens ist bei NO₂ nicht die Überschreitung der Stundenhöchstwerte das Problem (kommt nur selten vor), sondern die Überschreitung der Jahresmittelwerte (an der Landshuter Allee um 100 % überschritten).

Betroffen von den Fahrverboten wären Diesel-PKW ohne Euro 6-Norm (wobei zu überprüfen wäre, ob alle Euro-6-Diesel im Realbetrieb die NO₂-Grenzwerte einhalten). Analog zur Einführung der Umweltzone wollen wir Ausnahmegenehmigungen für Anwohnende und Gewerbetreibende mit Firmensitz innerhalb der Zone, wenn sie ihr Auto nicht nachrüsten konnten. Ausnahmen muss es auch für Schwerbehinderte geben.

Siehe Antrag: <http://gruene-fraktion-muenchen.de/saubere-luft-fur-munchen-konzept-fur-fahrverbote-umweltzone-plus-schnellstmoglich-erarbeiten/>

D Der grün-rosa 10-Punkte-Plan für Luftreinhaltung

Neben der Umweltzone Plus muss die Politik in München noch eine Reihe weiterer Maßnahmen einleiten, welche die Luftqualität auf Dauer garantieren und die auch dem Klimaschutz und der Lebensqualität dienen:

1. Breite Radwege an allen Hauptverkehrsstraßen, auch auf Kosten des Autoverkehrs.

Auch wenn es nach jahrelangen Diskussionen selbst an der für RadfahrerInnen lebensgefährlichen Rosenheimer Straße nicht gelungen ist, einen Radweg durchzusetzen: Wir halten es weiter für unerlässlich, auf den großen Verkehrsachsen für den Radverkehr mehr Platz zu reservieren, um das Radfahren attraktiver zu machen.

2. 50 neue Busspuren wie von der MVG vorgeschlagen

Die MVG hat aufgrund eine grün-rosa Änderungsantrags zur Luftreinhaltvorlage die Schaffung von 50 neuen Busspuren befürwortet, das Vorhaben wurde aber von der schwarz-roten Stadtratsmehrheit auf die lange Bank geschoben. (Die konkreten Strecken, priorisiert nach betroffenen Fahrgästen, Taktdichte, Aufwand und derzeitigem

Fahrzeitverlust: <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4343545.pdf>)

3. 5-Minuten-Takt bei der U-Bahn

Auch diese Maßnahme wird in der oben genannten Beschlussvorlage von der MVG favorisiert – allein schon, um die steigenden Fahrgastzahlen zu bewältigen.

4. Tram-Offensive z.B. mit Nordtangente

Die Westtangente muss zügig realisiert werden. Bei der Nord-Tangente darf die Stadt den Druck auf den Freistaat nicht lockern. Darüber hinaus fordern wir die Verlängerung der Tram 23 von der Parkstadt Schwabing nach Kieferngarten und die Verlängerung der Tram 25 von Berg am Laim nach Daglfing. Der städtische Bummelstreik beim Trambahnausbau muss beendet werden!

5. 365-€-Ticket für ÖV wie in Wien

In Wien wurde die das 365-€-Ticket vor ca. fünf Jahren eingeführt. Es erfreut sich großer Beliebtheit. Angesichts der bereits bestehenden hohen Auslastung und damit derzeit mangelnden Kapazitäten von S-, U- und Trambahn in den Spitzenzeiten ist in München derzeit ein solches Ticket für 365,- EUR erst ab 9 Uhr möglich. Ab dann sollte ein großes Nachfrageplus zu bewältigen sein.

6. Erhöhung der Parkgebühren

Die Parkgebühren In München sind in § 10 der Zuständigkeitsverordnung (ZustV, dafür ist der Freistaat zuständig) limitiert und seit ca. 20 Jahren nicht erhöht worden. Ein entsprechender Antrag der Grünen – rosa liste gegen diesen grotesken Missstand ist seit September 2016 in Bearbeitung. Moderne Technik würde es erlauben, nach Platzverbrauch und Emissionen zu differenzieren. Um diesen Ansatz weiterzuentwickeln, muss aber erst der rechtliche Rahmen hergestellt werden.

7. Reduzierung der Kfz-Stellplätze mit Ausnahme von Anwohnerparken

Innerstädtisch sind eine Reduzierung von Stellplätzen anzustreben und größere Zonen nur für das Parken von AnwohnerInnen zu reservieren.

8. Autofreie Altstadt mit Zufahrt nur für Anwohnende und Geschäftsverkehr

Schon im Januar 2015 hatte die Regierung von Oberbayern darauf gedrungen, die Prüfung einer autofreien Innenstadt in den Luftreinhalteplan aufzunehmen. Dies scheiterte jedoch am Widerstand der Landeshauptstadt München. Gerade da am Stachus am Rande der Altstadt eine der beiden Messstationen liegt, an der die Grenzwerte im Jahresmittel deutlich überschritten werden, könnte eine weitgehend vom Autoverkehr befreite Altstadt ein Baustein zur schnellstmöglichen Einhaltung der NO₂- Grenzwerte sein.

9. Intelligente City-Maut mit Abstufung nach Schadstoffen

Das Stuttgarter Wirkungsgutachten hat festgestellt, dass eine City Maut Einführung einer Cordon-Maut mit dem Umgriff mindestens der heutigen

Umweltzone eine NO₂-Minderung von 42 % bewirken könnte. Für München würde sich als Umgriff die jetzige Umweltzone anbieten mit Tarifen, die sich an den ÖV-Tarifen orientieren und nach Schadstoffklassen differenziert wären.

10. Stärkere Förderung der E-Mobilität

Die städtischen Fahrzeugflotten müssen schneller auf Elektroantrieb umgestellt werden – inklusive der Stadtwerke und der MVG. Mittelfristig sollten innerhalb des Mittleren Rings Taxis und Lieferdienste nur noch mit Elektroantrieb zugelassen werden.