



50-8716-2018/2

Zimmer [REDACTED]

Telefon [REDACTED]

München, 16.07.2018

Über RVP  
an  
RPin

mit der Bitte um Billigung

*20.7*  
*(s. Anm. zu 1)*

**Luftreinhalteplanung:**

**Veröffentlichung der Zusammenstellung und Bewertung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Konzept für eine 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern**

**Anlagen**

- 1) Zusammenstellung und Bewertung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Konzept für eine 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München
- 2) Entwurf für die Aktualisierung des Internetauftritts zum Luftreinhalteplan München

**1. Anlass**

Veröffentlichung der Zusammenstellung und Bewertung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Konzept für eine 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern.

**2. Sachverhalt**

Entsprechend den Vorgaben des StMUV wurde das Konzept für eine 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München veröffentlicht.

Die Öffentlichkeit hatte Gelegenheit von 16.01.2018 bis 05.03.2018 Stellung zu nehmen.

Die Stellungnahmen mit den darin enthaltenen Forderungen wurden den zuständigen Stellen zur Bewertung vorgelegt. Die Zusammenfassung der vorgebrachten Anregun-

gen sowie das Ergebnis der Bewertung durch die zuständigen Stellen soll nun auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern unter „Aktuelles zum Luftreinhalteplan München“ veröffentlicht werden. Die Zusammenstellung ist mit allen beteiligten Stellen abgestimmt.

Den beteiligten Stellen ist bekannt, dass die Regierung von Oberbayern beabsichtigt, die zusammenfassende Bewertung als Ergebnis der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen.

### **3. Vorschlag**

Veröffentlichung der Zusammenstellung (siehe Anlage 1) gemäß Entwurf für die Aktualisierung des Internetauftritts zur Luftreinhaltung (siehe Anlage 2).



**II. Nach Billigung in Kopie (per E-Mail)**

RVP  
P1  
P2  
BLin 2  
BL 3  
BL 5  
SG 23.1  
SG 23.2  
SG 31.1  
SG 55.1

**III. Zum Akt**

Mitz.:

SGL 50

BL

23. +

E:

16.07.2018,

16.07.2018

# 8716.50\_2-6-13-45 (180810 Kopie Anlage 1 zur Billigung)

Eingangsdokument

## Metadaten

### Link auf Objekt

Dokumentenkennzeichen [Bearbeitungsstatus / Status]

8716.50\_2-6-13-45 [z.A. verfügt / Abgeschlossen]

### Inhalte

Name

180810 Kopie Anlage 1 zur Billigung

### Datum

19.10.2018

### Fremdes Geschäftszeichen

-

### Betreff

RPin\_Wichtige Schreiben

### Adressaten

Adressaten Information

Versandinformation


Keine Einträge

### Hinweise

-

### Unterschriften

**z.A.**

 ROB, SG 50 am 10.12.2019 08:30:02

### Manuelle Unterschriften

Keine Einträge

## Zusammenstellung und Bewertung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Bekanntmachung des Konzepts für eine 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München vom 17.01. bis 05.03.2018 sind **66 Stellungnahmen** zu verschiedenen Themenbereichen eingegangen. Die Stellungnahmen mit den darin enthaltenen Forderungen wurden den zuständigen Stellen zur Bewertung vorgelegt. Im Folgenden sind die vorgebrachten Anregungen sowie das Ergebnis der Bewertung durch die zuständigen Stellen dargestellt.

### 1. Deutsche Umwelthilfe (DUH) e. V. (Schreiben vom 07.02.2018 und 05.03.2018)

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
1.1	<p><b>Fahrverbote für Dieselfahrzeuge der Euro Norm 4 und schlechter ab 01.09.2018 und Euro 5 ab 01.09.2019</b></p> <p>Rechtliche Hindernisse zur Einführung von Fahrverboten bestehen nach dem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.02.2018 nicht.</p> <p>Neben pauschalen Ausnahmen (für Polizei, Feuerwehr, andere Dienste) und Ausnahmen in besonderen Einzelfällen können auch Euro 6 Dieselfahrzeuge sowie Euro 5 (Diesel-)Fahrzeuge mit wirksam nachgerüsteter Hardware von Fahrverboten freigestellt werden.</p>	<p>Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat in seinen Grundsatzentscheidungen vom 27.02.2018 deutlich gemacht, dass die für die Luftreinhaltung zuständigen Behörden streckenbezogene oder zonale Fahrverbote zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zum Immissionsschutz unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erlassen können. Insbesondere <del>zonale Verkehrsbeschränkungen haben unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit zu erfolgen.</del> Für Fahrzeuge mit Euro 5-Norm kommt eine Beschränkung vor dem 01.09.2019 nicht in Betracht. Bei allen Maßnahmen ist auch die Entwicklung der Schadstoffwerte zu berücksichtigen. Zonale Beschränkungen ohne bundesrechtliche Vorgaben in Form mindestens einer Plakette zur Kennzeichnung der Fahrzeuge entsprechend ihrer Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Emissionen erlauben nur halterbezogene Kontrollen im fließenden Verkehr durch die Polizei oder im ruhenden Verkehr durch Halterabfragen. Ohne eine entsprechende Kennzeichnung der Fahrzeuge bestehen praktische Probleme in der Vollziehbarkeit.</p> <p>Streckenbezogene Fahrverbote, wie sie zum Beispiel die Freie und Hansestadt Hamburg seit Ende Mai 2018 an zwei Straßenabschnitten erlassen hat, erscheinen in München aufgrund der hohen Anzahl an Straßenabschnitten mit Grenzwertüberschreitungen nicht zielführend. <u>Denn mit der vom Landesamt für Umwelt beauftragten und von der Regierung von Oberbayern am 18.07.2017 veröffentlichten Straßenkarte wurde in einer Modellberechnung eine Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Jahresgrenzwerts (40 µg/m<sup>3</sup>) an 123 km des untersuchten Hauptverkehrsstraßennetzes in Mün-</u></p>

mit der notwendigen  
Grenzwertüberschreitung  
- hohe Anzahl  
- 123 km Straßennetze  
nicht betroffen,  
politisch durch  
aber wohl öffentlich  
und für die Ge-  
sundheit sehr wohl  
notwendig.

*Wissen wir das?*

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>chen festgelegt. Die Sperrung dieser hohen Anzahl betroffener Straßenabschnitte würde die Luftbelastung lediglich örtlich verlagern und die <u>generelle Problematik der hohen NO<sub>2</sub>-Emissionen von Dieselfahrzeugen nicht lösen</u>. Im Vergleich zu Hamburg bestehen im Münchner Straßennetz keine adäquaten Ausweichrouten; insbesondere <u>auch nicht in der hohen Anzahl bei 123 km betroffener Abschnitte</u>. Zudem würde die zum Schutz der Wohngebiete gewünschte Bündelungsfunktion der Hauptverkehrsstraßen aufgehoben werden.</p> <p>Der Münchner Stadtrat hat sich zu dem Thema bereits für die Weiterentwicklung der Umweltzone ausgesprochen (hierzu wird insbesondere auf die Sitzungsvorlagen 14-20 / V 10628 und 11152 verwiesen).</p> <p>Die Anregung hinsichtlich einer Freistellung von nachgerüsteten Euro 5/-Fahrzeugen würde voraussetzen, dass eine Rechtsgrundlage für die Hardwarenachrüstung mit definierten Grenzwerten existiert. Diese kann nur durch den Bund geschaffen werden (siehe auch 7.28).</p>
1.2	<p><b>Umstellung der städtischen Fuhrparke und Busse auf emissionsarme Fahrzeuge</b></p> <p>Kurzfristige Nachrüstung aller Bestandsbusse der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVG) oder anderer Dienstleister der Abgasstufen bis Euro V/EEV sowie der nach München einfahrenden Busse der Deutschen Bahn mit einer im Realbetrieb funktionierenden Partikel- und Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Filtersystemen (SCRT)</p>	<p><u>Städtischer Fuhrpark:</u></p> <p>Die Landeshauptstadt München hat im Januar 2017 beschlossen, sämtliche Dieselfahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,5 t bis 2020 durch alternative Antriebsformen zu ersetzen. Fahrzeuge mit Ottomotor werden ebenfalls zeitnah entsprechend umgestellt. Hierbei spielen insbesondere batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge, die eine lokal emissionsfreie Fortbewegung ermöglichen, eine zentrale Rolle, um im innerstädtischen Bereich die Schadstoffbelastung unter die vorgeschriebenen Grenzwerte senken zu können.</p> <p>Fahrzeuge der anderen Kategorien werden ebenfalls – soweit sinnvoll möglich – mit alternativen Antrieben (Elektro, Hybrid, Erdgas) beschafft. Soweit dies nicht möglich ist, werden Dieselfahrzeuge der Abgasstufe Euro VI erworben, die die Abgasgrenzwerte auch im Realbetrieb entsprechend der gesetzlichen Vorgaben einhalten.</p> <p>Weiter wurden bereits zahlreiche Pilotprojekte angestoßen, um auch im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge und Arbeitsmaschinen zukünftig emissionsärmere bzw. -freie Fahrzeuge einsetzen zu können.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>Die Beschaffungsstrategie der Landeshauptstadt München wird laufend an die technischen Möglichkeiten angepasst.</p> <p><u>Busflotte der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG):</u> Laut Auskunft der MVG werden schon heute ca. 80 Prozent der MVG-Verkehrsleistung elektrisch durch U-Bahnen und Trambahnen erbracht. Entsprechend gering ist der Anteil der Diesel-Busse an der Verkehrsleistung in München. Sie beträgt nur ca. 0,6 % am Gesamtverkehr und rund 1 % am dieselbetriebenen Verkehr. Die aktuellste Prognose hinsichtlich der Zusammensetzung des Fuhrparks stellt sich wie folgt dar: Insgesamt betreibt die MVG 653 Busse. Davon sind neben den 2 E-Bussen die meisten der Euro-Norm EEV und VI zuzuordnen (insgesamt 564 Busse). Von den 84 Dieselbussen mit Euro IV werden 18 bis Ende 2018 außer Betrieb genommen. Außerdem prüft die MVG derzeit, ob die vorhandenen Euro IV Busse durch Aufnahme in die angekündigten Förderprogramme beschleunigt durch neue Euro VI Fahrzeuge ersetzt werden können. Darüber hinaus wird für die vorhandenen EEV-Busse derzeit untersucht, ob im Zuge der technologischen Weiterentwicklung der Nachrüstungen für Abgasnachbehandlungssysteme technisch und wirtschaftlich geeignete Systeme nachgerüstet werden können, die durch das KBA zugelassen sind, die Förderrichtlinien erfüllen und die über eine Herstellerfreigabe verfügen. Siehe auch 7.18 zur Elektrifizierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).</p>
1.3	<p><b>Umstellung der Taxiflotte auf Umwelttaxis</b> Umstellung der Taxiflotte von derzeit fast ausschließlich mit Diesel betriebenen Taxis auf saubere Taxis mit Gas-, Elektro- oder Benzin-Hybridantrieb. Hierbei genügt der Austausch auf freiwilliger Basis oder Anreizbasis nicht. Vielmehr muss Flottenerneuerung auch ordnungsrechtlich unterlegt sein. (Beispiele: Berlin, London)</p>	<p>Die möglichst schnelle Umstellung der Münchner Taxis auf lokal emissionsfreie Antriebstechnologien wird begrüßt. Aus diesem Grund fördert die Stadt seit dem 01.09.2017 im Rahmen des Förderprogramms „E-Taxis“ den Betrieb batterieelektrisch bzw. brennstoffzellenbetriebener E-Taxis mit einer Förderprämie von 0,20 €/Besetzkilometer. Das Förderprogramm ist ein Baustein eines größeren Kooperationsprojektes mit dem ADAC Südbayern e. V., dessen Aufgabe es ist, über die monetäre Förderung der Landeshauptstadt München hinaus mit einer zukünftigen Rufpriorisierung von E-Taxis, mit einer Priorisierung etwa am Flughafen oder der Messe München zusätzliche Anreize zu setzen.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
1.4	<p><b>Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen mit hoher Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)/Partikel PM<sub>10</sub>-Belastung</b></p> <p>Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) e. V. fordert zusätzlich zur streckenweisen Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit an Steigungsstrecken die dauerhafte Beschränkung der gefahrenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf allen belasteten Straßen gerade aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit.</p> <p>Zahlreiche Luftreinhaltepläne sehen Geschwindigkeitsbeschränkungen unter Abschätzung eines erzielbaren Minderungspotentials vor, darunter Berlin, Münster, Dresden, Neuruppin, Erfurt, Tübingen. Das Umweltbundesamt fasst in einer aktuellen Untersuchung zusammen, dass Tempo 30 die Luftschadstoffbelastung reduziert, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern.</p>	<p>Eine Förderung von Plug-In-Hybriden oder gasbetriebenen Taxis ist dagegen nicht zielführend, da beide Antriebstechnologien, wenn auch in geringerem Umfang, Stickoxid (NO<sub>x</sub>) emittieren und nur einen untergeordneten Beitrag zur Luftreinhaltung leisten können.</p> <p>Der ordnungsrechtliche Rahmen lässt es nicht zu, dass von Seiten der Genehmigungsbehörden Vorgaben zu Art und Motorisierung der Fahrzeuge gemacht werden können.</p> <p>Nachdem in München auf ca. 80 % des Straßennetzes bereits ein Tempolimit von 30 km/h eingeführt ist, bezöge sich eine solche Maßnahme nahezu ausschließlich auf das Hauptverkehrsstraßennetz. Dort herrscht in der Regel eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder 60 km/h.</p> <p>Verschiedene Studien zeigen, dass Tempo 30 oder 40 auf Hauptverkehrsstraßen nicht zwangsläufig zu einer Verminderung der Fahrzeugemissionen und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität führen.</p> <p>Durch eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h sei zwar eine Reduzierung der Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Belastung möglich, aber nur dann, wenn Steigungsstrecken vorliegen und eine Verstärkung des Verkehrs zu erwarten ist.</p> <p>Aufgrund der geringen Längsneigungen im Straßennetz der Landeshauptstadt München sind von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h keine positiven Auswirkungen zu erwarten.</p> <p>Im Übrigen lassen die derzeitigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet oder in einzelnen Stadtbezirken nicht zu. Dies würde nach der derzeit geltenden gesetzlichen Regelung eine Änderung des § 3 Abs. 3 StVO dahingehend bedeuten, dass die festgeschriebene Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 30 km/h festgelegt wird.</p> <p>Die Zuständigkeit für diese Änderung liegt beim Bundesverkehrsministerium und bedarf der Zustimmung des Bundesrates.</p> <p>Eine solche Maßnahme erscheint zudem wenig verursachergerecht, da sie sich an alle Verkehrsteilnehmer richtet, obwohl die NO<sub>2</sub>-Problematik weit überwiegend durch Diesel-Personenkraftwagen hervorgerufen wird.</p> <p>Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist die Temporeduzierung aufgrund ihres Minderungspotenzials als unverhältnismäßig zu bewerten.</p>



Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p><u>Tempo 50 Landshuter Allee mit strenger Überwachung:</u> Die Einführung des Tempo 50 an der Landshuter Allee mit strenger Überwachung ist eine Maßnahme der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München. Damals wurde eine NO<sub>2</sub>-Minderung in Höhe von 11 µg/m<sup>3</sup> errechnet. Laut dem Abschlussbericht konnte aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung eine lokale NO<sub>2</sub>-Minderung in Höhe von lediglich 3 µg/m<sup>3</sup> erzielt werden. Dabei wurde der Zeitraum von 2014 bis 2016 betrachtet. Die Überschreitungen des NO<sub>2</sub>-Stundenwertes von 200 µg/m<sup>3</sup> reduzierten sich von insgesamt 24 Stunden im Jahr 2014 auf 13 Stunden im Jahr 2016. Das Tempolimit erhöhte insgesamt die Homogenität des flüssigen Verkehrs, so dass die damit einhergehende Verstärkung des Verkehrs zu den Veränderungen der Luftsituation beitrug.</p> <p><u>Auswirkungen von Tempo 30 auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV):</u> Bei der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 verschlechtert sich signifikant die Attraktivität des Busverkehrs. Selbiges gilt für den Trambahnverkehr zumindest auf den Streckenabschnitten, auf denen die Schienen auf der Straße verlaufen und keine separaten Tramtrassen vorhanden sind. Um diesen Kapazitätsverlust auszugleichen, müssten zusätzliche Fahrer und Fahrzeuge beschafft werden. Die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel müssen jedoch vorrangig für den Kapazitätsausbau im ÖPNV zur Verkehrsverlagerung vom Individualverkehr auf den ÖPNV eingesetzt werden.</p>
1.5	<p><b>Einführung einer City-Maut</b> und Ausgestaltung einer emissionsabhängigen Geldleistungspflicht als Luftreinhaltegebühr oder Lenkungs-sonderabgabe (zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder des Radverkehrs). Eine City-Maut könnte auch ohne weitere bundesrechtliche Regelungen als ein effektives Mittel in die Luftreinhalteplanung integriert werden und im Luftreinhalteplan gemäß § 47 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz</p>	<p>Die Bewertung dieser Anregung hat sich im Ergebnis seit der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München nicht geändert. Die Stadtverwaltung hat in einer umfassenden Szenarienuntersuchung auch Vorüberlegungen für eine City-Maut angestellt und den Stadtrat hierzu befasst (Sitzungsvorlage Nr. 14 -20 / V 07383). Verschiedene Gründe sprechen dabei klar gegen die Erhebung einer City-Maut, sodass diese Maßnahme seitens der Stadt auch nicht weiter verfolgt wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nach der gegenwärtigen Rechtslage bestehen keine straßenver-</li> </ul>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>(BlmSchG) als zwingende Maßnahme zur Verminderung von Luftverunreinigungen vorgesehen werden, mit der Folge, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Rahmen von § 40 Abs. 1 BlmSchG zur Einführung der City-Maut verpflichtet wäre.</p> <p>Mit dem Verkehrszeichen 391 besteht ein Instrument, auf das die Straßenverkehrsbehörden bei der Umsetzung der City-Maut zurückgreifen könnten.</p>	<p>kehrrechtlichen Umsetzungsmöglichkeiten, insbesondere kein entsprechendes Verkehrszeichen für eine City-Maut.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Einführung einer City-Maut wäre wegen eines Verstoßes gegen die gesetzlich getroffene straßenrechtliche Nutzungsentscheidung unzulässig, da in Bayern durch die straßenrechtliche Widmung zur Gemeindestraße zugleich eine Nutzungsentscheidung zum unentgeltlichen und gebührenfreien Gemeingebrauch getroffen wird.</li> <li>Nach wie vor besteht keine Rechtsgrundlage für die Einführung einer City-Maut. Insoweit ist anzumerken, dass das in Anlage 3 Abschnitt 9 Nr. 35 zu § 42 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung (StVO) enthaltene Zeichen 391 lediglich zur Beschilderung einer Streckenmaut für privat betriebene Bundesfernstraßen herangezogen werden kann, nicht jedoch hinsichtlich einer City-Maut als gebietsbezogener Zufahrtsmaut.</li> <li>Mangels rechtlicher Umsetzungsmöglichkeit für den nach § 47 Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BlmSchG) gebundenen Rechtsträger stellt eine City-Maut auch kein taugliches Mittel im Rahmen eines Luftreinhalteplanes dar und kann deshalb in einem solchen auch nicht Gegenstand sein.</li> <li>Ganz abgesehen davon ist die Erhebung einer City-Maut weder verursacherbezogen noch sozial gerecht. Zur Umsetzung und Kontrolle wäre zudem die Installation von ausgedehnten Kamerasystemen notwendig, was sowohl einen hohen finanziellen Aufwand bedeutet als auch zahlreiche datenschutzrechtliche Fragestellungen aufwirft.</li> </ul>
1.6	<p><b>Einführung eines Bürgertickets für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)</b></p> <p>Bei einem Bürgerticket, wie es sich die Deutsche Umwelthilfe (DUH) e. V. vorstellt, sollen die ÖPNV-Betriebskosten auf alle Bürger innerhalb eines bestimmten Gebiets umgeschrieben werden (ÖPNV-Abgabe), unabhängig davon, ob sie den ÖPNV in Anspruch nehmen oder nicht.</p>	<p>Generell könnte ein Bürgerticket eine Maßnahme sein, den Nutzungsgrad des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu erhöhen. Da in München bereits eine sehr hohe Auslastung vorliegt, müsste zuvor der hierzu erforderliche Kapazitätsausbau erfolgen.</p> <p>Der ÖPNV stößt in der Hauptverkehrszeit in vielen Abschnitten an seine Leistungsgrenze. Mangels Kapazität können daher im Moment keine relevanten Verlagerungseffekte erzielt werden. Notwendig ist daher zunächst der weitere Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur. Die 2. Stammstrecke bringt frühestens Ende 2026 teilweise Entlastung, reicht aber zur Bewältigung</p>



Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
1.7	<p><b>Verteuerung der Parkgebühren</b> Die Verteuerung des Parkraums ist eine zentrale Stellgröße für die Verkehrsmittelwahl und stellt eine potentielle Finanzierungsquelle für emissionsarme Fortbewegungsmittel dar.</p>	<p>des Mehrverkehrs alleine wahrscheinlich nicht aus. Der weitere Zuwachs der Bevölkerung im Ballungsgebiet muss eingerechnet werden.</p> <p>Parkgebühren stellen eine wesentliche Maßnahme zur bedarfsgerechten Steuerung der Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum dar. Dabei müssen die Parkgebühren im Idealfall gerade so hoch angesetzt werden, dass die Ziele der Bewirtschaftung erreicht werden. In Bayern ist die Höhe der Parkgebühren aktuell gedeckelt auf maximal 1,30 € pro angefangener halber Stunde (§ 10 Zuständigkeitsverordnung [ZustV]).</p> <p>In München gelten gemäß der Parkgebührenverordnung der Landeshauptstadt München grundsätzlich zwei Tarifbereiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Altstadt und Hauptbahnhof: 2,50 €/h 08:00 - 19:00 Uhr, 1,00 €/h 19:00 - 23:00 Uhr</li> <li>• 62 Parklizenzbereiche: 1,00 €/h 09:00 - 23:00 Uhr bzw. 6,00 €/24h</li> </ul> <p>In fünf Testgebieten werden die Auswirkungen einer Erhöhung der Parkgebühren von 1,00 auf 2,00 €/Stunde von 18:00 - 23:00 Uhr bzw. von 6,00 - 10,00 €/24 h ab Juli 2018 erprobt.</p> <p>Eine Erhöhung ist in 62 Parklizenzbereichen noch möglich.</p> <p>Lediglich in der Altstadt ist zwischen 08:00 - 19:00 Uhr der zulässige Gebührenrahmen nach § 10 ZustV annähernd ausgeschöpft, so dass hier eine weitere Erhöhung nur über eine Änderung der ZustV erreicht werden kann. Bei einer Erhöhung der Höchstsätze für Parkgebühren ist jedoch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Insbesondere darf Parken in Innenstädten nicht zum Privileg weniger Wohlhabender werden; darüber hinaus sind auch die Erreichbarkeit von Ärzten, Behörden etc. sowie die Belange des Einzelhandels zu berücksichtigen..</p>
1.8	<p><b>Reduzieren des Parkraums</b> Eine Reduzierung von Parkmöglichkeiten in Verbindung mit einem Ausbau von Park &amp; Ride-Plätzen kann zu einem verstärkten Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr führen.</p>	<p>Die Bewirtschaftung des Parkraums inkl. der Reservierung für einzelne Nutzergruppen (Bewohnerparken und neu E-Mobilität und Carsharing) sowie die strategische Planung von Park &amp; Ride (P+R)-Anlagen sind bei- des wesentliche Bestandteile der Gesamtstrategie zum ruhenden Verkehr in München und werden dabei auch immer integriert betrachtet.</p> <p>Auf Basis dieser Strategie und der positiven Erkenntnisse werden die Be- reiche mit einer Parkraumbewirtschaftung sukzessive ausgedehnt. Zudem erfolgt bereits jetzt eine bedarfsgerechte Ausdehnung des Anteils an Be- wohnerparken.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
1.9	<p><b>Flächenmäßige Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr</b></p> <p>Schaffung einer sicheren, komfortablen und ausreichend dimensionierten Infrastruktur für den Radverkehr im innerstädtischen Bereich. Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs, sicheres Kreuzungsdesign und ausreichend sichere Abstellplätze</p>	<p>Die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erfolgt gemäß der in den Stadtratsbeschlüssen „Radverkehr in München - Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München“ vom 20.05.2009, „Radverkehr in München - Bericht zur Umsetzung und Aktualisierung von Zielen“ vom 26.06.2013 und „Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München, Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017“ vom 21.02.2018 genannten Zielen, kontinuierlich seit 2009.</p> <p>Die Bereitstellung und eventuelle Neuverteilung von Flächen zugunsten des Radverkehrs wird im Rahmen dieser Ziele projektbezogen detailliert untersucht und weiterhin vom Stadtrat über entsprechende Beschlüsse entschieden.</p>
1.10	<p><b>Verschärfung der kommunalen Brennstoffverordnung</b></p> <p>Die Münchner Brennstoffverordnung (BStV) wurde im November 2014 geändert und beinhaltet für Öfen, die vor dem 30.10.1999 in Betrieb genommen wurden, strengere Anforderungen als die 1. BImSchV (Erste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes). In München sind Altanlagen bis zum 31.12.2018 (6 Jahre früher als in der Verordnung für kleine und mittlere Feuerungsanlagen - 1. BImSchV - vorgesehen) außer Betrieb zu nehmen oder nachzurüsten.</p> <p>Dies gilt jedoch nur für Altanlagen und nicht auch für neue Feuerstätten. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) e. V. fordert daher eine schnellstmögliche Verschärfung der BStV. Der Betrieb einer Scheitholzeinzelraumfeuerung sollte nur gestattet werden, wenn die Anlage über ein wirksames Abgasreinigungssystem verfügt, mit einer Verbrennungsluftregelung ausgestattet ist und unter praktischen Bedingungen nachgewiesen werden kann, dass das Gesamtsystem einen vergleichbaren niedrigen Schadstoffausstoß wie emissionsarme Kesselanlagen</p>	<p>Mit Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 22.10.2014 wurde die Münchner Brennstoffverordnung (BStV) letztmalig verschärft. Die erstmals auch Altanlagen betreffende verschärfte BStV ist am 01.01.2015 in Kraft getreten. Die nach der 1. BImSchV (Erste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) für Altanlagen geltenden Übergangsfrist bis 2024 wurde mit der BStV in München um 6 Jahre auf den 31.12.2018 verkürzt.</p> <p>Mit einem 3-jährigen Förderprogramm, das Ende Dezember 2017 auslief, wurde ein zusätzlicher Anreiz für den raschen Ersatz der Altanlagen geschaffen.</p> <p>Die Erforderlichkeit weiterer Maßnahmen wird nach dem 31.12.2018 geprüft.</p> <p>Neue oder wesentlich geänderte Einzelfeuerstätten für feste Brennstoffe unterliegen ebenfalls den Anforderungen der Münchner BStV und müssen vor Inbetriebnahme bei der Landeshauptstadt München unter Vorlage der entsprechenden Prüfstandsmessbescheinigungen angezeigt werden. Diese Anlagen dürfen bereits jetzt im Stadtgebiet München nur in Betrieb gehen, wenn sie die in der 1. BImSchV festgesetzten Emissionsgrenzwerte der Stufe 2 für Kohlenmonoxid und Staub sowie einen Mindestwirkungsgrad einhalten.</p> <p>Die Münchner BStV bezieht sich ausschließlich auf geschlossene Einzelraumfeuerungen für feste Brennstoffe. Andere Heizungsanlagen, wie zent-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>erreicht. Für bestehende und neue Pellet- und Hackschnitzelfeuerungen sowie Scheitholzvergaserkessel sei eine zusätzliche Partikelabschneidung mit einem Mindestabschneidegrad von 75 % geboten.</p>	<p>rale Pellet- oder Hackschnitzelfeuerungen, unterliegen den Anforderungen der 1. BImSchV.</p>

2. Green City e. V. (Schreiben vom 02.03.2018) und Bündnis für saubere Luft in München e. V. (Schreiben vom 02.03.2018)

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
2.1	<b>Reduktion der Kraftfahrzeug (Kfz)-Stellplätze auf öffentlichen Verkehrsgrund</b> um einen jährlich festgelegten Wert (beispielsweise 5%)	siehe 1.8
2.2	<b>Erhöhung der Parkgebühren</b> Erhöhung der Parkgebühren in Gebieten mit erhöhtem Parkdruck von 1,30 € je angefangener halber Stunde auf bis zu 5 Euro pro Stunde, Tagesticket 30 €.	siehe 1.7
2.3	<b>Einführung einer City-Maut</b> für alle Kraftfahrzeuge (Kfz) mit Verbrennungsmotor	siehe 1.5
2.4	<b>Prüfung der Möglichkeit weiterer Taktverdichtungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)</b> Es gilt zu untersuchen, inwieweit sich die Ausweitung der Taktverdichtung anbietet, um ÖPNV-Nutzer/innen höhere Flexibilität und Zuverlässigkeit zu gewährleisten.	Die Prüfung weiterer Taktverdichtungen ist als Maßnahme vorgesehen, siehe Maßnahmen M 3.1, M 3.2 und M 7.3 zum Konzept für eine 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München. Die Prüfung weiterer Taktverdichtung soll auch im Masterplan der Landeshauptstadt München aufgegriffen werden.
2.5	<b>Einführung eines „365 Euro-ÖPNV-Jahrestickets“</b> Auch wenn in München ein Bürgerticket, wie in Wien, derzeit nicht möglich ist, da sich der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) zu nahezu 100% aus Ticketeinnahmen finanziert, könnten durch Subventionen des Landes attraktive Preissenkungen für Bürgerinnen und Bürger geschaffen werden und so die Nutzerzahlen erhöht werden.	Die Förderung attraktiver Jahreskarten zur Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), wie sie in Österreich angeboten werden (Beispiel: Wiener Jahresticket), ist nicht auf Bayern übertragbar; in Österreich gibt es andere Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV z. B.: über Arbeitgeber, Steuern am Wohnort u. Ä., in San Francisco über einen Mehrwertsteuer-Aufschlag. Bereits jetzt existieren finanzielle Vergünstigungen für Jahreskarteninhaber gegenüber anderen Ticketangeboten. Die bereits angelaufene Maßnahme M 3.9 sieht als finanziellen Anreiz für den Umstieg auf den ÖPNV einen Gratis-Monat für MVV Neukunden vor. Den zusätzlichen Gratismonat können neue MVV Kunden erhalten, die ein langfristiges Abonnement abschließen und sich so für die ÖPNV Nutzung entscheiden. Notwendig ist darüber hinaus zunächst der weitere Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur (siehe 1.6).
2.6	<b>Flächendeckendes Expressbussystem mit eigenen Fahrspuren</b> Die im Stadtratshearing vom 07.02.2018 vorgestellten Projekte der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)	Die Schaffung von leistungsfähigen Expressverbindungen und Busspuren ist als Maßnahme vorgesehen, siehe Maßnahmen M 3.6, M 3.8, und M 7.3 zum Konzept für eine 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München. Voraussetzung dafür ist die Bereitstellung einer entspre-

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	sind schnellstmöglich umzusetzen. Die Expressbuskorridore Nord, Süd und Ring erhöhen die Flexibilität der Fahrgäste durch neue Anbindungen.	chend leistungsfähigen Businfrastruktur im öffentlichen Raum sowohl auf der Strecke als auch an den Endpunkten (Busspuren sowie Ausbau der Busbahnhöfe).
2.7	<b>Flächendeckendes Leitsystem für Fußgänger</b> Ein kartenbasiertes öffentlich zugängliches Informationssystem für Fußgänger wie beispielsweise in London (Leigible London) ist durch geringe Investitionen zu realisieren.	Im Referat für Arbeit und Wirtschaft der Landeshauptstadt München ist ein Pilotprojekt zu dem Thema Leitsysteme für Fußgänger in der Entstehung. Dieses betrachtet zuerst die Innenstadt.
2.8	<b>Schaffung eines sicheren, flächendeckenden Rad- und Wegenetz</b> zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs. München weist kein sicheres und flächendeckendes Rad- und Wegenetz auf. Hier ist nachzubessern und Platz vor flächenintensiven ruhenden und auch fließenden Verkehr umzuverteilen.	siehe 1.9
2.9	<b>Schaffung von Radschnellwegen</b> Bereitstellung finanzieller und personeller Ressourcen für die schnellstmögliche Umsetzung aller vorgeschlagenen Korridore sowie ergänzender Tangentialverbindungen. Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München bestätigt der Region hohes Potential für Radschnellwege. Er macht jedoch die Einschränkung, dass eine gleichzeitige Umsetzung sowohl aus organisatorischen als auch finanziellen Gründen unrealistisch erscheint.	Die Schaffung von Radschnellwegen ist als Maßnahme vorgesehen (siehe Maßnahmen M 4.2 und M 7.3 zum Konzept für eine 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München). Vor der Realisierung ist ein Verkehrliches Konzept in Form einer vertieften Machbarkeitsuntersuchung zu erstellen. Diese werden für zahlreiche Radschnellverbindungen im Laufe dieses Jahres ausgeschrieben und vergeben. Die Bereitstellung und eventuelle Neuverteilung von Flächen zugunsten des Radverkehrs wird im Rahmen dieser Ziele projektbezogen detailliert im Rahmen der personellen Ressourcen der städtischen Referate untersucht und weiterhin vom Stadtrat über entsprechende Beschlüsse entschieden.



### 3. PRO BAHN München Regionalverband Oberbayern e. V. (Schreiben vom 05.03.2018)

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
3.1	<p><b>Beschleunigung und Stabilisierung der Expressbusse durch Busspuren</b></p> <p>Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) hat bereits vor einiger Zeit 50 neue Busspuren vorgeschlagen. Diese sind in wenigen Wochen umsetzbar. Dies erhöht die Attraktivität und senkt zugleich die Kosten.</p>	siehe 2.6
3.2	<p><b>Schaffung neuer Expressbuslinien</b></p> <p>Neue Expressbuslinien auf hochbelasteten Strecken (Frankfurter Ring) und tangentialen Verbindungen sowie zur Unterstützung der Defizite beim S-Bahn Ausbau. Beispielsweise Attraktivitätssteigerung durch Expressbuslinie von Unterschleißheim über die B 13 zur U2 Am Hart.</p> <p>Ausweitung der Linie 213 vom Ostbahnhof zum Airbus Campus Ottobrunn/Taufkirchen Schaffung einer zentralen Umsteigehaltestelle, die die umliegenden Orte und Gewerbegebiete anbindet.</p>	siehe 2.6
3.3	<p><b>Stabilisierung des S-Bahn-Betriebs</b></p> <p>durch Schaffung zusätzlicher Wendemöglichkeiten (sowohl auf der Stammstrecke z. B. Hirschgarten/Laim als auch auf den Außenstrecken z. B. Lohhof), Weichenübergänge für Gleiswechselbetrieb oder zu parallel laufenden Ferngleisen</p>	Es liegt in der Verantwortung der Deutschen Bahn (DB), für eine fahrplangetreue Durchführung des Eisenbahnbetriebes zu sorgen. Der Freistaat hat wiederholt die DB zur besseren Wahrnehmung ihrer Verantwortung aufgefordert. Mit einem aktuellen Schreiben hat der Freistaat der DB beispielhaft Maßnahmen zur Stabilisierung des S-Bahn-Betriebes benannt.
3.4	<p><b>Stabilisierung des Bus/Trambetriebs</b></p> <p>Beileihung der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) mit Ordnungsfunktionen zur Verhinderung von Verletzungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) durch Falschparker und von Störungen durch den Autoverkehr</p>	Im Falle von Verparkungen von Tramgleisen, Busspuren etc. tritt die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) direkt an das Polizeipräsidium München heran. Abschleppungen sind eine polizeiliche Maßnahme nach dem Polizeiaufgabengesetz (PAG). Aktuell wird aber geprüft, ob das Modell anderer Städte (z. B. Hamburg, Wien), bei denen das Ordnungsamt das Verkehrsunternehmen mit der Aufnahme von Falschparkern betraut (inkl. Anforderung der Abschleppung), auf München und die Stadtwerke München GmbH (SWM)/MVG übertragbar ist.

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
3.5	<p><b>Trambahn Vorlaufbetrieb</b></p> <p>Für die Neubaugebiete in Freiham und östlich von Englschalking sowie für die Querspange im Norden ist eine Schienenanbindung notwendig. Analog zum Bau von Neuperlach und der heutigen U5 sollte auch hier schnell eine Straßenbahn gebaut werden, bis dann in 30-40 Jahren eine U-Bahn gebaut werden kann.</p>	<p>Wie ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)-Vorlaufbetrieb bis zur Realisierung der genannten U-Bahn-Projekte aussehen kann, wird derzeit durch die Stadtwerke München GmbH (SWM)/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) im Benehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München untersucht. Die Planung für mehrere Straßenbahnlinien zur Entlastung des ÖPNV-Gesamtsystems ist im Gange.</p>
3.6	<p><b>Umstellung Bus auf Tram</b></p> <p>Buslinien, die alle 5 Minuten oder öfter fahren, sollten auf Trambahnen umgestellt werden. Dies sollte folgende Strecken betreffen: Tram-Westtangente; Tram im Englischen Garten sowie die folgenden Strecken: Moosach-Studentenstadt (Nordring) - Trudering, Neuperlach-Ottobrunn-Taufkirchen, Dachau-Münchner Norden, Freiham-Westkreuz Pasing (im Zusammenhang mit der Siedlung Freiham, im wesentlich wie die Buslinie 72), Frankfurter Ring – Fröttmaning Effnerplatz -Arabellapark – St. Emmeram (Studentenstadt), Romanplatz – Waldfriedhof/Aidenbachstraße, Max Weber Platz – Messestadt Riem Münchner Freiheit - Neusser Straße - Frankfurter Ring Germering-Unterpfaffenhofen – Planegg – Neuried - Fürstenried West Gröbenzell – Puchheim – Germering - Unterpfaffenhofen Fürstenfeldbruck – Eichenau - Puchheim Trudering-Messestadt Riem - Aschheim Messestadt Riem - Neuperlach</p>	<p>Die Planung und Umsetzung der genannten Tram-Westtangente und der Tram-Nordtangente laufen derzeit. Darüber hinaus werden im Rahmen der ab 2019 anstehenden Fortschreibung des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München weitere Tram-Neubaustrecken untersucht (z. B. „in Ersatz der Buslinie 55“ eine neue Tramverbindung vom Orleansplatz über die Rosenheimer Straße nach Neuperlach). Zu berücksichtigen sind ggf. zusätzliche Flächen für Betriebshöfe und Abstellanlagen. Verlängerungsmöglichkeiten in Richtung Unterbiberg, Neubiberg und Ottobrunn werden dabei grundsätzlich offen gehalten. Eine Initiative für die Realisierung muss allerdings auch aus den betroffenen Gemeinden kommen.</p>
3.7	<p><b>Bau neuer U-Bahn-Strecken</b></p> <p>Wichtigste Maßnahme wäre der Bau der U9, um die Innenstadstrecken zu entlasten.</p>	<p>Der Bau weiterer U-Bahnlinien wird geprüft (M 7.3 zum Konzept für eine 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München), eine weitere Ausgestaltung soll im Masterplan der Landeshauptstadt München erfolgen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München bereitet derzeit im Benehmen mit den betroffenen städtischen Dienststellen und der Stadtwerke München GmbH (SWM)/Münchner Ver-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
3.8	<p><b>Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr</b> Auch im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs wären vielfache Verbesserungen notwendig und hätten auch positive Effekte auf die Luftreinhaltung in München. (<a href="http://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20180202.html">www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20180202.html</a>)</p> <p><u>Projektliste S-Bahn-Netz</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Viergleisiger Ausbau entlang der S4 bis Buchenau (2 Gleise S-Bahn, 2 Gleise Fern-/Regionalverkehr)</li> <li>• Entlastungsstrecke für die S1 entlang der A92 von Feldmoching bis Neufahrn (Neubauabschnitt für Güter-/Regionalverkehr und Flughafensexpress)</li> <li>• Beschleunigte Fertigstellung der S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried</li> <li>• Viergleisiger Ausbau entlang der S2 bis Markt Schwaben (2 Gleise S-Bahn, 2 Gleise Fern-/Regionalverkehr)</li> <li>• Zweigleisigkeit der S2 zwischen Markt Schwaben und Erding</li> <li>• Trennung Güterverkehr/S-Bahn im Bereich Daglfing/Johanneskirchen</li> <li>• Ausbau der Sendlinger Spange mit Anschluss an den S-Bahnhof Laim</li> <li>• Zweigleisiger Ausbau der S7 bis Höhenkirchen-</li> </ul>	<p>kehrsgesellschaft mbH (MVG) eine Beschlussvorlage zur „Weiteren U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München“ vor, mit der dem Stadtrat ein Sachstandsbericht zusammen mit einem Vorschlag zur Priorisierung der U-Bahn-Projekte vorgelegt werden soll. Die U-Bahnlinie U5 wird um drei Bahnhöfe verlängert.</p> <p>Aus stadt- und verkehrsentwicklungsplanerischer Sicht sowie unter Berücksichtigung der künftigen betrieblichen Notwendigkeiten hat die weitere Planung und Realisierung der U9 höchste Priorität.</p> <p>Das vom Freistaat vorgesehene Programm „Bahnausbau Region München“ mit der 2. Stammstrecke als zentralem Element ermöglicht inverkehrlich sinnvollen Schritten, den Schienenpersonennahverkehr und insbesondere die S-Bahn bedarfsgerecht auszubauen.</p> <p>Das Programm umfasst derzeit 28 konkrete Baumaßnahmen, von denen sich bereits 24 Maßnahmen in Planung beziehungsweise im Bau befinden. Für vier werden im Moment zwischen Freistaat und Deutscher Bahn (DB) die Voraussetzungen geschaffen.</p> <p>Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl weiterer Maßnahmen, die zunächst auf ihre verkehrliche Wirkung und bautechnische Machbarkeit zu prüfen sind, bevor sie Bestandteil des Bahnausbaus in der Region München werden können.</p>



Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>Siegersbrunn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweites Gleis Grafing - Ebersberg (abschnittsweise)</li> <li>• Zweigleisigkeit der S2 bis Petershausen</li> <li>• S-Bahn ertüchtigen für besseren Umgang mit Störungen: mehr Wendemöglichkeiten und Gleiswechsel (auf den Außenstrecken, z. B. in Lohhof, aber auch im Bereich der Stammstrecke, z. B. Laim/Hirschgarten)</li> </ul> <p><u>Projektliste Regionalzugnetz</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweigleisiger Ausbau der Strecke Landshut - Plattling</li> <li>• Entlastungsstrecke entlang der A92 von Feldmoching bis Neufahrn (Neubauabschnitt für Güter-/Regionalverkehr und Flughafenexpress)</li> <li>• Trennung S-Bahn/Regionalzüge zwischen Pasing und Buchenau</li> <li>• Trennung S-Bahn und Regionalzüge im Bereich Riem/Markt Schwaben</li> <li>• Beschleunigter Ausbau und Elektrifizierung München - Mühldorf (- Freilassing)</li> <li>• Reaktivierung des Anschlusses zur Wasserburger Altstadt und Elektrifizierung Ebersberg - Wasserburg Stadt</li> <li>• Zweites Gleis Grafing - Ebersberg (abschnittsweise)</li> <li>• Regionalzughalt Poccistraße beschleunigt umsetzen</li> <li>• Mehr zweigleisige Abschnitte auf der Strecke nach Garmisch (z. B. Tutzing - Weilheim)</li> <li>• Elektrifizierung der Oberlandbahn</li> <li>• Bau des Verknüpfungshalts Mengerschwaige</li> </ul>	

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
3.9	<b>Bau des Regionalzughalts Poccistraße sowie Verbesserung der Sendlinger Spange</b>	<p>Beide Maßnahmen sind Bestandteil des vom Freistaat vorgesehenen Programms „Bahnausbau Region München“.</p> <p>Am 04.05.2018 konnte zwischen Freistaat und Deutscher Bahn (DB) eine Planungsvereinbarung für den Regionalzughalt Poccistraße unterzeichnet werden. Demnach wird die DB die Planungen soweit vorantreiben, dass sie Ende 2020 das Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) beantragen kann. In Abhängigkeit der Erlangung von Baurecht, stellt die DB eine Inbetriebnahme des Regionalzughalts Poccistraße für Ende 2026 in Aussicht.</p> <p>Bei der Sendlinger Spange wird die DB Mitte 2019 das Planfeststellungsverfahren beantragen. Für die im Projekt enthaltene Überleitverbindung Laim Tief zur Stammstrecke sieht die DB eine Inbetriebnahme bis Ende 2022. Für den Stationsausbau Heimeranplatz stellt die DB eine Inbetriebnahme bis Ende 2024 in Aussicht.</p>

#### 4. Nordallianz-Gemeinden (Schreiben vom 05.03.2018)

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
4.1	<p><b>Erlass von Fahrverboten bei Grenzwertüberschreitungen</b></p> <p>Der Freistaat Bayern setzt die richterliche Anordnung bzgl. Erlass von Fahrverboten bei Grenzwertüberschreitungen um.</p>	<p>siehe 1.1</p>
4.2	<p><b>Aufnahme der Landeshauptstadt München in den Kreis der Probekommunen für eine kostenlose Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)</b></p> <p>Die Nordallianz unterstützt die aktuell stattfindende Diskussion bezüglich einer versuchsweisen Einführung kostenloser Nutzung des ÖPNV und fordert die Aufnahme der Landeshauptstadt München in den Kreis der Probekommunen. In München ließe sich sehr schnell ablesen, ob die kostenlose Nutzung des ÖPNV kurzfristig eine spürbare Reduktion der Luftschadstoffe erwarten lässt. Aus Sicht der Nordallianz ist dabei eine Betrachtung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbund alleine nicht ausreichend. Ein Probebetrieb muss von einer Evaluation begleitet werden, die u. a. auch in den Umlandgemeinden die Auswirkungen auf die vorhandenen Park &amp; Ride (P+R)-Anlagen und die nahe an den Haltestellen der Massenverkehrsmittel liegenden Parkbereiche und sonstige Infrastruktur erfasst. Diese sind vom Freistaat bzw. der Landeshauptstadt München zu finanzieren. Darüber hinaus muss durch entsprechende Maßnahmen, die vom Freistaat Bayern oder von der Landeshauptstadt München zu finanzieren sind, sichergestellt werden, dass der Probebetrieb nicht zu Lasten der Umlandgemeinden geht und zusätzliche Belastungen verhindert oder kompensiert werden.</p>	<p>Gemäß Medienangaben war seitens der Bundesregierung in Planung, die kostenlose Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in fünf Probekommunen zu testen. Die teilnehmenden Städte sind Bonn, Essen, Reutlingen, Mannheim und Herrenberg, wobei die Auswahl durch die Bundesregierung stattfand.</p> <p>Das Angebot der kostenlosen Nutzung des ÖPNV ist dabei prinzipiell ein gutes Instrument, um die Attraktivität und Auslastung des ÖPNV zu erhöhen. Der dadurch erzeugte Modal-Shift vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV führt generell zu einer Verbesserung der Luftqualität. In München stößt der ÖPNV, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, bereits jetzt an die Kapazitätsgrenzen. Daher ist ein Ausbau der benötigten Infrastruktur vorrangig. Erst danach könnte eine erhöhte Nachfrage durch die kostenlose Nutzung bewältigt werden. Siehe auch unter 1.6.</p>

5. IHK München und Oberbayern (Schreiben vom 02.03.2018)

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
5.1	Bundeseinheitliche Regelung erforderlich, falls es zur Anordnung von Fahrverboten kommt	siehe 1.1
5.2	Ausnahmeregelungen und Übergangsfristen müssen sich für den Fall von Fahrverboten an den Nutzungszeiten der Fahrzeuge orientieren	siehe 1.1
5.3	Ausweitung der staatlichen Unterstützung zur Umstellung des Fuhrparks von kleinen Unternehmen	Die Landeshauptstadt München würde eine Ausweitung und Verstärkung staatlicher Förderprogramme zur Umstellung des Fuhrparks von kleinen Unternehmen begrüßen. Der Wirtschaftsverkehr in München mit seinen gewerbespezifischen, in aller Regel aber relativ geringen, durchschnittlichen Tageskilometerleistungen eignet sich in besonderem Maße für eine Umstellung auf emissionsfreie Antriebstechnologien, da – zumindest im E-Personenkraftwagen (Pkw)-Bereich – der Markt zwischenzeitlich eine Reihe von Fahrzeugen anbietet, die diese Fahrleistungen abbilden können. Aus diesem Grund hat die Landeshauptstadt München im Rahmen ihres Förderprogramms „München e-Mobil“ zeitweise den Kauf von batterieelektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen unterstützt, ehe sie sich aufgrund des Einstiegs des Bundes aus dieser Förderung wegen des Doppelförderungsverbotens wieder zurückziehen musste. Hier kommt also einer verstärkten Förderung durch den Bund eine große Bedeutung zu.
5.4	Ausdehnung des Beratungsangebots für Unternehmen der Landeshauptstadt München (IHFEM) zur Umstellung ihres Fuhrparks auf emissionsfreie Antriebe mindestens auf den Großraum München	Seit dem 01.01.2017 fördert die Landeshauptstadt München im Rahmen ihres Förderprogramms „München e-Mobil“ Beratungsleistungen von Fachberater/-innen Elektromobilität, die eine Zertifizierung nach § 42a der Handwerksordnung (HWO) nachweisen können. Diese Beratungsleistungen umfassen die Themen „E-Fahrzeuge“, „Ladeinfrastruktur“ und „Systemintegration von Elektromobilität in dezentrale Versorgungsstrukturen“. Die geförderten Beratungen können in hohem Maße dazu beitragen, Vorbehalte und mangelnde Kenntnisse von Fuhrparkmanagern und -managern gegenüber einer schrittweisen Umstellung von Fahrzeugen auf Elektromobilität abzubauen. Eine Ausdehnung der Beratungsleistung auf Unternehmen, die ihren Firmensitz außerhalb der Stadtgrenzen Münchens haben, kann aber aus kommunalrechtlichen Gründen nicht erfolgen, sondern müsste aus den

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		Haushalten der angrenzenden Gemeinden und/oder Landkreise finanziert werden. Die Landeshauptstadt München ist aber gerne bereit, ihre Erfahrung in diesem Bereich an interessierte Gebietskörperschaften weiterzugeben.

6. Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband München e. V. (E-Mail vom 05.03.2018)

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
6.1	Zeitplan für eine stufenweise Umsetzung von Fahr- verboten	siehe 1.1
6.2	Konkrete Pläne den Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu ermöglichen	<p>Die Erleichterung des Umstiegs auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird in „3. Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV“ im Konzept für eine 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München geprüft.</p> <p>Folgende Maßnahmen sind im Detail zu nennen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• M 3.1 Busförderung</li> <li>• M 3.2 Tram- und U-Bahn-Förderung</li> <li>• M 3.3 Elektrobuss-Förderung</li> <li>• M 3.4 Innovative Antriebsformen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)</li> <li>• M 3.5 Park &amp; Ride und Bike &amp; Ride</li> <li>• M 3.6 ÖPNV-Infrastruktur</li> <li>• M 3.7 Elektrifizierung des SPNV</li> <li>• M 3.8 Anreize für Tangential- und Expressbusverbindungen in Ballungsräumen</li> <li>• M 3.9 Finanzielle Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV</li> <li>• M 3.10 Steuerliche Privilegierung für vom Arbeitgeber bezuschusste ÖPNV-Fahrkarten</li> </ul>
6.3	Konkrete Pläne für einen Ausbau der Park & Ride- Angeboten	Der Ausbau des Park & Ride (P+R)-Angebots in München erfolgt gemäß dem „Gesamtkonzept für P+R-Anlagen sowie Bike & Ride (B+R)-Anlagen in München“ vom 24.1.2007, kontinuierlich entsprechend dem Bedarf und in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit geeigneter Flächen. P+R-Angebote im Umland können über städtische Stellplatzablässe gefördert werden.

## 7. Anregungen von Bürgern (sortiert nach Häufigkeit)

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
7.1	<p><b>Ausbau einer sicheren und attraktiven Fahrradinfrastruktur für Jung und Alt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherere Fahrradwege oder Sonderspuren für Fahrradfahrer</li> <li>• Beispiele: Dänemark, Holland, New York</li> <li>• Die derzeitige Fahrradinfrastruktur mit ihren Unsicherheitsmerkmalen hindert viele Menschen regelmäßig aufs Fahrrad zu steigen.</li> <li>• Schaffung sichererer Straßenverhältnisse für Fahrradfahrer auch im Winter: Radwege sind im Winter kaum geräumt und teilweise vereist.</li> <li>• Breitere Fahrradwege ggf. mit Schnell- und Langsam-Spur</li> <li>• Verengung der Einfallstraßen zur Einrichtung von breiten Fahrradwegen/von Autostraßen getrennten Fahrradwegen</li> <li>• Hauptstraßen nur noch 1-spurig, alle anderen Straßen außer Hauptstraßen Fahrradstraßen</li> <li>• Ausbau von Radschnellverbindungen</li> <li>• Beispiel: Schaffung eines Radvorrangnetzes d. h. ausgewiesenen Straßen soll der Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. Ausbau von 10-12 geeigneten Routen als Münchner Rad-Vorrangstrecken</li> <li>• Beispiel: Bau der 14 vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München in der 2015 erstellten Potentialanalyse vorgeschlagenen Radschnellverbindungen</li> <li>• Angepasste Ampelschaltungen (Grüne Welle) für durchschnittlich schnell fahrende Fahrradfahrer</li> <li>• Adäquate Quermöglichkeiten, z. B. über den Altstadtring</li> </ul>	<p>Im „Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München, Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017“ vom 21.02.2018 sind einige der angeführten Vorschläge bereits enthalten. So wird Verkehrssicherheit als oberstes Kriterium der Radverkehrsförderung verstanden. Das Kreisverwaltungsreferat (KVR) bereitet zudem derzeit eine Weiterentwicklung des Verkehrssicherheitskonzepts vor. Auch die ganzjährige Fahrradnutzung steht im Beschluss unter den „Grundsätzen der Radverkehrsplanung“ explizit im Fokus. Diesbezüglich sind auch weitere Beschlüsse und Maßnahmen durch das zuständige Baureferat in Vorbereitung.</p> <p>Radwege mit Überbreite bzw. großzügigeren Maßen als vorgeschrieben werden in den Grundsätzen ebenfalls definiert, sowie Radschnellverbindungen im Einrichtungsverkehr mit nach aktuellen Empfehlungen mindestens 3,0 Meter, im Zweirichtungsverkehr mit sogar 4,0 Meter Breite. Die Schaffung von Radschnellwegen ist als Maßnahme vorgesehen. Vor der Realisierung ist jeweils ein verkehrliches Konzept in Form einer vertieften Machbarkeitsuntersuchung zu erstellen. Diese werden für zahlreiche Radschnellverbindungen im Laufe dieses Jahres ausgeschrieben und vergeben. Die Bereitstellung und eventuelle Neuverteilung von Flächen zugunsten des Radverkehrs wird im Rahmen dieser Ziele projektbezogen detailliert im Rahmen der personellen Ressourcen der städtischen Referate untersucht und weiterhin vom Stadtrat über entsprechende Beschlüsse entschieden.</p> <p>Grüne Wellen werden derzeit vom KVR in einem Pilotprojekt untersucht und evaluiert mit dem Ziel, eine Übertragung des Konzepts für mehrere Strecken zu prüfen.</p> <p>Verengungen von Einfallstraßen sind nicht ohne detaillierte Prüfung möglich. Im Hauptverkehrsstraßennetz ist die Funktion der Straße über den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) definiert. Im Rahmen von vertieften verkehrlichen Untersuchungen werden aber an Einfallstraßen sowie auch an Querspunkten (z. B. am Altstadtring) einige Untersuchungen in den nächsten Jahren durchgeführt (siehe Grundsatzbeschluss Radverkehr vom 21.02.2018).</p>



Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Getrennte Lichtsignale für Radfahrer und Fußgänger, d. h. schnellere Ampelschaltungen für Fahrradfahrer als für Fußgänger zur Verkürzung der Wartezeiten</li> <li>• Reduzierung der Ampelanlagen für einen flüssigen Fahrradverkehr</li> <li>• Vermeidung besonders langer Wartezeiten durch Vorrangschaltung Bus/Tram</li> <li>• Einhalten des Parkverbots auf Radwegen</li> <li>• Stärkere Kontrollen durch die Polizei zum Schutze der Fahrradfahrer</li> </ul>	<p>Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist das essenzielle Rückgrat für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in München. Er befördert eine Vielzahl an Menschen, benötigt wenig Platz und ist grundsätzlich auch für mobilitätseingeschränkte Personengruppen nutzbar. Die Priorisierung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen sollte daher als attraktives Merkmal dieses Angebots aufrecht erhalten bleiben. Allerdings wird vom KVR geprüft, inwiefern auch gleichzeitig Grüne Wellen für den Radverkehr ohne bedeutende Einschränkungen des ÖPNV integriert werden können.</p>
7.2	<p><b>Ausweitung des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)</b></p> <p><u>Bus:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der Buslinien/Busverbindungen</li> <li>• Optimierung Vorrangschaltung Bus und Tram:</li> </ul> <p>Geringer Nutzen für die Fahrgäste und besonders lange Wartezeiten für Radfahrer, Fußgänger durch Ampelschaltung und Staubildung vor Kreuzungen durch Personenkraftwagen (Pkw)</p> <p>Beispiel: Vorrangschaltung nur in Ausnahmefällen zur Einholung von Verspätungen</p> <p>Beispiel: Anpassung der Vorrangschaltung an den Verkehr, d. h. Grün sollte nicht angefordert werden, wenn noch ein langes Ein- und Aussteigen erfolgt, um eine längere Blockierung des Querverkehrs zu verhindern.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstärkung des ÖPNV durch E-Busse (ggf. kleinere E-Busse aber mit höherer Frequenz)</li> <li>• Flächendeckendes Expressbussystem</li> <li>• Bus-Taktverdichtungen</li> <li>• Verbindung der Umlandgemeinden an S-Bahnhöfen oder sonstigen ÖPNV-Knotenpunkten mit Segmentbuslinien</li> </ul>	<p><u>Angebotsausweitungen:</u></p> <p>Die ÖPNV-Angebotsausweitungen für U-Bahn, Tram und Bus) erfolgen im Rahmen der jährlichen MVG-Leistungsprogrammplanung (Zuständigkeit MVG/Referat für Arbeit und Wirtschaft). Zum neueren ÖPNV-Portfolio der MVG zählen außerdem das MVG Rad und das Ridesharing-Angebot MVG IsarTiger.</p> <p>Die Angebotsplanung bei der S-Bahn fällt in die Zuständigkeit des Freistaates Bayern bzw. der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). Ebenso liegt die Zuständigkeit für die anderen angesprochenen Punkte bei der Deutschen Bahn (DB).</p> <p><u>Vorrangschaltung der Lichtsignalanlagen (LSA) für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV):</u></p> <p>Fahrplaneinhaltung, Zuverlässigkeit und Schnelligkeit des ÖPNV können ausschließlich durch die Beschleunigung des ÖPNV an LSA aufrechterhalten werden. Somit entsteht auch großer Nutzen für die Fahrgäste und die Attraktivität des ÖPNV wird erhöht.</p> <p>Die „besonders langen Wartezeiten“ treten über den Tagesverlauf gesehen zu einem geringen Anteil auf, sind jedoch – sofern es Fußgänger und Radfahrer betrifft – begrenzt. Staubildung erfolgt hauptsächlich durch die generelle Überlastung des Straßennetzes durch den motorisierten Individualverkehr. Eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Massentransportmittel ÖPNV für den Individualverkehr wäre immer kontraproduktiv, da der</p>



Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Optimierung der Streckenführung, z. B. Einrichtung eines 10 Minuten Takts für den Bus 164 mit Haltestelle Bahnhof Moosach statt Westfriedhof, der bereits von Bus 165 angefahren wird.</li> </ul>	<p>Verkehrsraum nicht erweiterbar ist. Die Dauer des Fahrgastwechsels ist nie vorhersehbar, insbesondere Busse dürfen, wenn kein Halt erforderlich ist, ohne Halt an Haltestellen vorbeifahren. Bei der ÖPNV Beschleunigung an LSA ist dies leider technisch nicht vorhersehbar. Siehe hierzu auch 7.10.</p> <p><u>E-Busse der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG):</u> siehe 7.18</p> <p><u>Flächendeckendes Expressbussystem:</u> siehe 2.6</p> <p><u>Bus-Taktverdichtungen:</u> siehe 2.4</p> <p>Takt 10 für die Linie 164: Der Takt 10 ist für die Linie 164 zum Dezember 2018 vorgesehen. Aus Nachfragesicht ist eine Führung zum Westfriedhof sinnvoll und nötig. Nach Moosach Bf. bestehen attraktive Umsteigemöglichkeiten zu den Linien 162 und 163 z. B. an der Haltestelle Waldhornstraße</p>
	<p><u>S-Bahn:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zügiger Ausbau des S-Bahn Südrings zusätzlich zur 2. Stammstrecke</li> <li>Einbeziehung des Nordrings für S-Bahn Verkehr</li> <li>Vermeidung von Störsituationen und Gewährleistung eines zuverlässigen S-Bahn Verkehrs</li> <li>Verkürzung der S-Bahn Intervalle auf 10 Minuten</li> <li>Überarbeitung des zentralistischen S-Bahn Netzes: Ausbau des ÖPNV auch in den angrenzenden Landkreisen. Erweiterung des S-Bahn Bereichs auf den weitläufigen Wirtschaftsraum München Landsberg/Lech, Augsburg, Ingolstadt, Landshut, Wasserburg, Rosenheim, Mies-</li> </ul>	<p><u>S-Bahn:</u> Die Realisierung der 2. Stammstrecke erlaubt eine Angebotsoffensive bei der S-Bahn. Die aktuellen Planungen gehen davon aus, dass das Bestellvolumen an Zugkilometern/Jahr um rund 40 % gesteigert wird. Folgende, nicht abschließende Aufzählung zeichnet das S-Bahnangebotskonzept mit 2. Stammstrecke aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>erhebliche Kapazitätserweiterungen zur Haupt- und Nebenverkehrszeit,</li> <li>Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt mit einer S-Bahn auch bei Störungen auf einer Stammstrecke,</li> <li>erhöhte Infrastrukturkapazitäten im Kernbereich und damit Stabilisierung des gesamten U/S-Bahn-Systems,</li> <li>verkürzte Fahrzeiten durch Express-S-Bahnen nach Mammendorf,</li> </ul>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>bach/Hausham, Bad Tölz, Weilheim</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lösungsvorschläge für den Landkreis Fürsteneck (FFB)</li> <li>• S-Bahn von Germering-Unterpfeffenhofen über FFB nach Mammendorf</li> <li>• Verbesserung der Verbindung von Eichenau nach Puchheim und Germering-Unterpfeffenhofen.</li> <li>• Durchgehende ÖPNV Verbindung vorzugsweise Bahn zwischen Germering-Unterpfeffenhofen über Puchheim-Ort nach Eichenau und Olching.</li> <li>• Bis dahin Zusammenführung der Haltestellen der Buslinie 824 mit der Haltestelle Laurenzer Weg der Buslinie 254.</li> </ul>	<p>Herrsching, Ebersberg und zum Flughafen,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ganztägiger 15-Minuten-Takt statt 20-Minuten-Takt auf 8 von 12 Außenästen,</li> <li>• ganztägig 6 Züge pro Stunde und Richtung (S-Bahn im 15-Minuten-Takt zzgl. Express- bzw. Regional-S-Bahnen im 30-Minuten-Takt) für Gröbenzell, Olching, Maisach, Fürsteneck, Puchheim, Germering-Unterpfeffenhofen, Weißling, Trudering, Haar und Zorneding,</li> <li>• ganztägig 8 S-Bahnen pro Stunde und Richtung zum Flughafen (4x S8, 2x Express-S-Bahn, 2x S1) sowie</li> <li>• umsteigefreie Fahrt in das Münchner Stadtzentrum mit Regional-S-Bahnen aus Buchloe (halbstündlich), Landshut und Augsburg (stündlich).</li> </ul> <p>Das S-Bahnangebotskonzept mit 2. Stammstrecke steht insgesamt für: Öfter – Schneller – Weiter – Zuverlässiger</p> <p>Bis zur Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke müssen sich mögliche Verbesserungen im S-Bahn-Angebot an der bis dato verfügbaren Schieneninfrastruktur orientieren, welche nur noch punktuelle Angebotsanpassungen zulässt.</p>
	<p><u>U-Bahn und Tram:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstärkung des ÖPNV durch mehr Trambahnen</li> <li>• Verkürzung der U-Bahn Intervalle</li> <li>• Express-U-Bahnen zur Verkürzung der Reisezeit</li> <li>• Ergänzung des U- und Trambahn-Netzes um Tangentenverbindungen</li> <li>• U-Bahn Halt in Allach</li> <li>• Straffung und Forcierung der Zulassungsverfahren für neue Tram- und U-Bahnen</li> </ul> <p>Es ist zu prüfen, ob durch die Zusammenarbeit zwischen den Technischen Aufsichtsbehörden der bayerischen Regierungsbezirke Aufwände verringert werden können, die Zulassungsverfahren gestrafft oder zumindest so gestaltet werden können, dass eine Inbetriebnahme Zug um Zug,</p>	<p><u>U-Bahn:</u></p> <p>Bis Ende 2018 sollen alle 126 neuen U-Bahnen (zusammen 21 Züge des Typs C2) in Betrieb genommen werden. Die Zulassung und ihr Einsatz im Fahrgastbetrieb ist bei einem Teil der Züge bereits erfolgt (seit Mitte 2016). Die Übernahme der noch nicht eingetroffenen Fahrzeuge in den Fahrgastbetrieb findet schrittweise statt. Sechs Züge sind erforderlich, um Taktverdichtungen zu realisieren, 15 ersetzen Altwagen vom Typ A. Weitere 24 Züge des Typs C2 wurden im Rahmen einer Option bereits 2016 bestellt. Die neuen C2-Züge haben eine höhere Kapazität als die Altwagen. Derzeit ist geplant sukzessive den U-Bahnverkehr auf allen Linien bis 2030 auf einen ganztägigen Takt 5 umzustellen sowie zusätzliche Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit einzurichten.</p> <p>Der Betrieb von Expresszügen ist unter den heutigen Rahmenbedingungen nur bedingt möglich. Aus Sicherheitsgründen ist eine Durchfahrt an</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>Strecke um Strecke erfolgen kann, so dass möglichst frühzeitig neue Fahrzeuge nutzbringend verwendet werden können. München und Nürnb-berg verwenden bauartähnliche oder -gleiche Fahrzeuge, so dass bei einer Zusammenarbeit Synergien gegeben sein dürften.</p>	<p>Bahnhöfen zu vermeiden. Ferner sind brandschutzbedingt keine Zugabstände geringer als 2 Minuten möglich. Bedingt durch den ohnehin dichten Taktwürden die Züge zudem relativ rasch auf vorausfahrende Züge aufzulaufen. Grobe Abschätzungen z. B. auf der relativ langen Strecke von Gar-ching bis Marienplatz lassen maximal einen Reisezeitgewinn von 4 Minuten erwarten. Bei kurzen Linien läge er voraussichtlich bei etwa 2 Minuten.</p> <p>Siehe zusätzlich 3.7.</p> <p><u>Tram:</u></p> <p>Bezüglich Neubeschaffung von Tramzügen werden die Ziele weiterverfolgt wie bisher. Die ersten der insgesamt 22 neuen Einheiten vom Typ Avenio (4 Vierteiler, 9 kuppelfähige Zweiteiler und 9 kuppelfähige Dreiteiler), die bis 2019 ausgeliefert werden, sind inzwischen in München eingetroffen und gehen in den Zulassungsprozess. Einsatzbeginn der ersten neuen Züge soll im Sommer 2018 sein.</p> <p>Ab dem Fahrplanjahr 2019 sind Kapazitätsausweitungen durch längere Züge und Verstärkerlinien geplant. Konkret wird die Linie 21 zur Volllinie auf der Dachauer Straße mit entsprechend längeren Betriebszeiten. Die Linie 22 verkehrt neu als Linie 29 zusätzlich über den Hauptbahnhof zum Willibaldplatz, so dass dadurch ein 3 1/3 Takt entsteht. Durch ein geändertes Liniennetz wird der zentrale Streckenabschnitt Hauptbahnhof – Maximilianstraße – Max-Weber-Platz künftig statt im Takt 10 im Takt 5 bedient. Auf den Linien 16 und 17 Amalienburgstraße/Romanplatz – St. Emmeram werden künftig konsequent 4-teilige Wagen eingesetzt. Die Linie 20 mit bis zu 5-teiligen Wagen.</p> <p>Zur Ergänzung des U- und Trambahn-Netzes um Tangentenverbindungen siehe 2.6 und 3.6.</p> <p><u>Allgemein:</u></p> <p>Zu Verbesserung der technischen Verlässlichkeit und Taktverdichtungen ist die Langfriststrategie Bahnsteigtüren zu nennen. Hier ist insbesondere die Einführung von CBTC (Communication-Based Train Control; Zugsiche-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>heilsdienste</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsverbindungen auch zur frühen Stunden Züge Abwicklung von Planfeststellungsverfahren: es ist sicherzustellen, dass ausreichend Personal zur Verfügung steht, um die Verfahren zügig durchzuführen. Hier kann eine Zusammenarbeit über Regierungsbezirke hinweg nützlich sein.</li> </ul>	<p>rungs-/Zugsteuerungssystem analog ETCS (European Train Control System)) notwendig.</p> <p>Das Nachtliniennetz wurde und wird kontinuierlich ausgebaut.</p> <p>Zur Verkürzung der U-Bahn-Intervalle/Taktverdichtungen siehe auch 2.4.</p> <p>Die U-Bahnwache ist in Zügen und Bahnhöfen präsent, die Fahrgast-sicherheit in München ist auf anerkannt hohem Niveau. Durch Verbesserung der Vorfalldokumentation und der Einsatzsteuerung soll versucht werden, Mitarbeiter gezielter einzusetzen und Reaktionszeiten noch weiter zu ver-kürzen.</p>
7.3	<p><b>Fahrverbote</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrverbot für alle Fahrzeuge ohne Elektro-oder Hybridmotor innerhalb des Mittleren Rings (Bei-spiel: Mailand)</li> <li>• Entwicklung einer „Münchner Umweltplakette“, die ab Stadtgrenze gilt. Diese bekommen nur Anwohner und Autos mit Diesel 6d-Temp und Benziner mit Partikelfilter</li> <li>• Fahrverbote für Personenkraftwagen (Pkw) mit Euro 4 und älter, bzw. von Pkw, die Euro 5 und Euro 6 im Realbetrieb nicht erfüllen, soweit die Maßnahmen nicht bis Ende 2018 bzw. Septem-ber 2019 zu einer deutlichen Reduzierung der Stickoxidwerte führen zu einer Grenzwerteinhal-tung führen</li> <li>• Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch die Münchner Innenstadt durch ein Zonensystem Aufteilung der Innenstadt in 8 tortenstückartige Zonen, die vom Mittleren Ring aus eingefahren werden kann. Das Fahren von einer Zone in die andere wird jedoch untersagt. Beispiel: nieder-ländische Städte Groningen und Houten</li> </ul>	<p>siehe 1.1</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wetterabhängige Einschränkungen beispielsweise bei Inversionslagen</li> <li>• Sonntagsfahrverbot</li> <li>• Fahrverbot nur für Autos mit weniger als 2 Insassen</li> <li>• Fahrverbot für die dreckigsten Dieselfahrzeuge</li> <li>• Fahrverbote für Berufspendler</li> </ul>	
7.4	<p><b>Günstigeres Tarifsystm des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Preiswerteres Angebot des ÖPNV z. B. Änderung des Tarifsystems der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV): Umwandlung der Ringe 1-4 in eine Zone und verbilligte Abgabe für Anwohner als Anreiz</li> <li>• 365-Euro-Jahresticket wie in Wien ggf. durch Veränderung des aktuellen Finanzierungsmodell des öffentlichen Verkehrs</li> <li>• Günstigeres Ticket bei Benutzung einer Park &amp; Ride-Station</li> <li>• Kostenlose Nutzung des ÖPNV</li> <li>• Finanzierung der Einnahmeausfälle durch Automobilindustrie</li> <li>• Ermäßigung Jahresticket auch für Erwerbsminderungsrentner</li> <li>• Einführung eines Regentickets für den ÖPNV</li> <li>• Für Fahrrad-Fahrer, die den ÖPNV nur bei schlechtem Wetter nutzen, kommt es sehr teuer an einzelnen Tagen ohne Wochen-oder Monatskarte in die Arbeit zu fahren</li> <li>• Kostenlose Nutzung von Mietfahrrädern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Juni 2019 plant die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) eine Tarifreform. Ziel ist es, die Tarifstruktur einfacher und gerechter zu gestalten, um mehr Menschen zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu bringen. Dafür werden u. a. die Stadt München in eine Zone gelegt, sowie bis zu 70 Orte in neue Tarifzonen gelegt. Zu einem anderen Ticketangebot siehe auch 1.6.</li> <li>• Im Rahmen der Tarifstrukturreform im MVV ist auch ein vergünstigtes Jahresticket vorgesehen (siehe 2.5).</li> <li>• Eine zusätzliche Tarifvergünstigung bei Nutzung von Park &amp; Ride (P+R) ist nicht möglich. Dafür ist aber die Nutzung von P+R bereits sehr günstig (z. B. Jahreskarte ab 110 Euro). Über die Homepage des MVV <a href="https://www.mvv-muenchen.de/">https://www.mvv-muenchen.de/</a> werden den Nutzern der P+R Anlagen Tools, wie interaktive Karten, sowie Echtzeitbelegung der Anlagen zur Verfügung gestellt, um die Nutzung zu fördern.</li> <li>• Die Vergünstigung von Jahreskarten für Erwerbsminderungsrentner würde einen hohen Verwaltungsaufwand für die Prüfung von Berechtigungen verursachen (z. B. auch Dokumente von Behörden anderer Staaten). Im Rahmen der Tarifstrukturreform wurde daher entschieden, die Seniorenkarte künftig ab dem 65. Lebensjahr anzubieten, dafür ohne Sperrzeit.</li> <li>• Die Einführung eines „Regentickets“ ist aus Sicht der Verkehrsbetriebe nicht zielführend. Hierfür müssten kurzfristig und wetterabhängig wesentliche Personal- und Fahrzeugkapazitäten vorgehalten werden und abrufbar sein. Dies ist auf Grund der Vorlaufzeiten z. B. für Dienstplangestaltung und Werkstattplanung nicht möglich und wirtschaftlich nicht darstellbar, da die Kosten für die Bereitstellung</li> </ul>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>lung in keinem Verhältnis zu der wetterbedingt erhöhten Nachfrage stehen.</p> <p>Da ein Regenticket als Abonnement kalkulatorisch deutlich teurer wäre, als die Nutzung von Einzelfahrscheinen bzw. der Streifenkarte an solchen Tagen, hätte dies nur eine sehr geringe Nutzung eines solchen Angebots zur Folge. Im Zuge der Tarifreform soll das Tarifsysteem vereinfacht werden, dazu gehört auch, dass die Vielzahl unterschiedlicher Tickets eher reduziert als erweitert wird.</p> <p>Das Angebot von mietbaren Fahrrädern wird bereits öffentlich gefördert, um die Qualität des Angebots gewährleisten zu können, ist dennoch ein geringer Nutzerbeitrag (z. B. 5 Cent pro Minute für Inhaber eines MVG-Abos) erforderlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Angebot der kostenlosen Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist dabei prinzipiell ein gutes Instrument, um die Attraktivität und Auslastung des ÖPNV zu erhöhen. Der dadurch erzeugte Modal-Shift vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV führt generell zu einer Verbesserung der Luftqualität.</li> </ul> <p>In München stößt der ÖPNV, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, bereits jetzt an die Kapazitätsgrenzen. Daher ist ein Ausbau der benötigten Infrastruktur vorrangig. Erst danach könnte eine erhöhte Nachfrage durch die kostenlose Nutzung bewältigt werden.</p> <p>Siehe auch unter 1.6.</p>
7.5	<p><b>Einführung einer City-Maut</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung einer City-Maut für alle und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit den Einnahmen</li> <li>• Einführung einer City-Maut für private Personenkraftwagen (Pkw), die nicht aus München stammen</li> <li>• Einführung einer City-Maut für alle motorisierten Fahrzeuge</li> <li>• Einführung einer City-Maut nur für Pkw</li> <li>• Einführung einer City Maut wie in London</li> <li>• Einführung einer City-Maut gestaffelt nach der</li> </ul>	<p>siehe 1.5</p>



Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
7.6	<p>Höhe der Schadstoffemissionen</p> <p><b>Schaffung von steuerlichen Anreizen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Steuerliche Begünstigung von umweltfreundlichen Kraftfahrzeuge (Kfz) bzw. Steuerfreiheit für Elektro- und Hybridfahrzeuge</li> <li>• Steuerliche Berücksichtigung von Telearbeit und Home-Office</li> <li>• Kaufprämie bei Ersatz eines 10 Jahre alten Diesels durch Verzicht auf Mehrwertsteuer bei Neukauf</li> <li>• Steuervorteile für nachgewiesene Fahrgemeinschaften</li> <li>• Steuerliche Absetzbarkeit der Zuschüsse des Arbeitgebers zum Jobticket (Unterstützung der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs [ÖPNV] durch den Arbeitgeber statt kostenloser Zurverfügungstellung von Parkplätzen)</li> <li>• Vorteile für Arbeitgeber bei der Förderung von Fahrgemeinschaftsbörsen oder Schaffung sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder</li> <li>• Steuerliche Absetzbarkeit von Fahrrädern</li> <li>• Steuervorteile für freiwilligen autofreien Tag in der City</li> <li>• Förderung zur Schaffung von Lademöglichkeiten</li> </ul>	<p>Die steuerliche Privilegierung für vom Arbeitgeber bezuschusste öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)-Karten wird angestrebt (siehe M. 3.10 des Konzepts für eine 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München). Bayern wird sich für eine Vereinfachung einsetzen.</p> <p>Im Übrigen liegt die Zuständigkeit zur Schaffung anderer steuerlicher Anreize größtenteils beim Bund.</p>
7.7	<p><b>Subventionierung der Kosten für eine Nachrüstung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Subventionierung von Nachrüstungen durch die Automobilindustrie und Staat (Umrüstprämie)</li> <li>• Übernahme der Hälfte der Umrüstkosten von der Automobilindustrie</li> <li>• Kostenlose Nachrüstung zu Lasten der Automobilindustrie</li> <li>• Kostenlose Nachrüstung durch die Automobilindustrie für Busse, Taxen, Polizei, Krankenwagen</li> </ul>	<p>In Übereinstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Energie und Technologie (StMWi) der Auffassung, dass es derzeit keine rechtliche Möglichkeit gibt, Hersteller zur Hardwarenachrüstung von Dieselfahrzeugen zu verpflichten, wenn die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben (einschließlich der Abgasnorm) zum Zulassungszeitpunkt eingehalten wurden.</p> <p>Software-Updates, wie sie von den deutschen Herstellern zugesagt wurden, sollen bis Ende 2018 umgesetzt werden. Wie Gutachten des BMVI gezeigt haben, bedürfen Hardware-Nachrüstungen eines mehrjährigen</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		Vorlaufs und sind nur in wenigen Ausnahmefällen relativ zeitnah möglich. Auf freiwilliger Basis wurde im Rahmen des Autopakts Bayern, der am 21.06.2018 unterzeichnet wurde, vereinbart, dass sich die bayerischen Hersteller für mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand umsetzbare Lösungen für geeignete Diesel-Pkw einsetzen, um bereits kurzfristig die Luftwerte zu verbessern (vgl. <a href="https://www.bayern.de/wp-content/uploads/2018/06/pakt-zur-zukunft-der-fahrzeugindustrie-in-bayern.pdf">https://www.bayern.de/wp-content/uploads/2018/06/pakt-zur-zukunft-der-fahrzeugindustrie-in-bayern.pdf</a> ).
7.8	<b>Reduzierung von Parkplätzen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• z. B. um jährlich 5% (Beispiel: skandinavische Länder)</li> <li>• langfristig: Aufhebung aller Parkplätze auf öffentlichem Grund</li> <li>• Aufhebung aller Parkplätze auf öffentlichem Grund bis 2020</li> <li>• Förderung für die Umwandlung von privaten Parkplätzen in Grünflächen</li> </ul>	siehe 1.8
7.9	<b>Ausbau von Parken &amp; Ride (P+R)-Anlagen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung weiterer P+R-Parkplätzen an allen S- und U-Bahn-Stationen sowie Autobahnen und Einfallstraßen: Kapazität bisheriger P+R erschöpft (Beispiel: Fürstenried)</li> <li>• Vergünstigtes MVV-Ticket bei Nutzung P+R (Kombiticket)</li> </ul>	siehe 6.3
7.10	<b>Optimierung eines flüssigen Verkehrs (Grüne Welle)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimierung Ampelschaltung durch intelligentes Verkehrsleitsystem</li> <li>• Optimierung der Vorrangschaltung Bus/Tram: <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Anpassung an den Verkehr</li> <li>◦ Vorrangschaltung nur noch in Ausnahmefällen zum Einholen von Verspätungen</li> <li>◦ Fahrzeuge verursachen an jeder Kreuzung einen Stau, der zu erheblicher zusätzlicher Umweltbelastung führt. Zudem führt Vorrang-</li> </ul> </li> </ul>	Die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs (ÖV-Beschleunigung) ist ein wesentliches Instrument zur Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs durch kürzere Fahrzeiten und eine erhöhte Pünktlichkeit. Entsprechend wurde die linienhafte ÖV-Beschleunigung bei Bus und Tram auch mit Fördermitteln von Bund und Land finanziert. Alleine die Oberflächenverkehrs-mittel Bus und Tram befördern in München pro Tag über 1 Mio. Fahrgäste, die von der ÖV-Beschleunigung profitieren. „Intelligente“ Verkehrsleitsysteme erfordern immer auch die Möglichkeit, Verkehre auf alternative Streckenzüge umleiten zu können, also Verkehrsströme zu steuern. Während der Hauptverkehrszeiten, aber auch während



Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<p>schaltung bei Fußgängern und Radfahrer zu besonders langen Wartezeiten. Der Nutzen für die Fahrgäste ist gering.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ trotz Busbeschleunigung Zurückverlegung der Haltestellen für Busse vor die Kreuzungen zur Vermeidung von Staus</li> </ul>	<p>großer Zeiträume des täglichen Verkehrsgeschehens, stehen aufnahmefähige Alternativstrecken im städtischen Verkehrsnetz nicht zur Verfügung. Damit fällt die Möglichkeit des Steuerns von Verkehrsströmen aus und somit die Notwendigkeit von Verkehrsleitsystemen.</p> <p>Die Vorrangschaltung von Bus und Tram erfolgt durchaus auch in Anpassung an den „Verkehr“, wobei festgestellt werden sollte, dass auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), Fußgänger und Radfahrer Teile des Verkehrs sind!</p> <p>So „schieben“ beispielsweise Busse, oder auch Trambahnen ohne eigenen Gleiskörper den motorisierten Individualverkehr (MIV) vor sich her, um Lichtsignalanlagen-Querschnitte zu queren. Die so gepushten Verkehrsteilnehmer profitieren sogar von der ÖPNV-Beschleunigung. Dieses Verhalten passt sich selbstverständlich an den MIV an, da die ÖPNV-Fahrzeuge sich per Funk auch abmelden, wenn sie die Haltelinie einer Lichtsignalanlage passiert haben.</p> <p>Die Lage von Bushaltestellen wird durch das Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt in Abstimmung mit dem Baureferat und der MVG angeordnet und richtet sich unter anderem auch nach der jeweiligen räumlichen Situation in Bezug auf Fußgängerquerungsstellen und auch bauliche Gegebenheiten, die ggf. bestimmte Standorte von Haltestellen erschweren (beispielsweise Grundstückszufahrten oder geschützter Baumbestand). Hierbei werden die verschiedenen Interessen bereits jetzt abgewogen. Zu Wartezeiten siehe auch Punkt 7.2 (Vorrangschaltung der Lichtsignalanlagen [LSA] für den ÖPNV).</p>
7.11	<p><b>Autofreie Innenstadt</b> Autofreie Innenstadt innerhalb des Altstadttrings/ab dem Mittleren Ring</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beispiel: Umwidmung der Straßenfläche innerhalb des Altstadttrings zur Fußgängerzone und Radwegen (öffentlicher Personennahverkehr [ÖPNV] und Taxis frei). Dabei keine Ausnahmen für Anwohner und Lieferverkehr</li> <li>• Beispiel: Ausnahmen nur für nachgerüstete Personenkraftwagen (Pkw) der Polizei, Rettungs-</li> </ul>	<p>Jede Reduzierung des Verkehrs vermeidet Emissionen und hilft dadurch, die Luftqualität in München zu verbessern.</p> <p>Der Münchner Stadtrat hat sich zu dem Thema bereits für die Weiterentwicklung der Umweltzone entschieden (hierzu wird insbesondere auf die Sitzungsvorlagen 14-20 / V 10628 und 11152 verwiesen). Siehe hierzu auch 1.1.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München prüft derzeit zwei Stadtratsanträge zur Umwidmung von Stellplätzen für Pkw mit normalem Antrieb und normaler Nutzung zu Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge und Fahrzeuge mit Elektroantrieb. In der</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	dienste etc.	Beschlussvorlage zum Sharing in München erfolgt noch im 2. Halbjahr 2018 der Vorschlag für eine stufenweise Umsetzung der Stellplatzumwidmung.
7.12	<b>Erhöhung der Parkgebühren in der Innenstadt</b> Beispiel: Aufschlag von 2 Euro auf die Parkgebühren in der Innenstadt und den Parkhäusern	siehe 1.7
7.13	<b>Einrichtung von weiteren Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Innenstadt</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf allen Straßen</li> <li>• Generelles Tempo-Limit von 50 km/h auf dem Mittleren Ring mit entsprechenden Radarkontrollen</li> <li>• Generelles Tempo-Limit von 40 km/h innerhalb des Mittleren Rings</li> </ul>	<p>siehe auch 1.4</p> <p><u>Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf allen Straßen:</u> Dies bedeutet eine Änderung von § 3 Ziff. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO), der festlegt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h beträgt. Erst wenn die StVO dahingehend geändert würde, gilt in einer ganzen Stadt zunächst 30 km/h in allen Straßen und andere Geschwindigkeitsregelungen müssten einzeln beschildert werden. Für die Änderung der StVO ist der Bund zuständig.</p> <p><u>Generelles Tempo-Limit von 50 km/h auf dem Mittleren Ring mit entsprechenden Radarkontrollen:</u> Grundsätzlich ist dies möglich, bedarf allerdings eingehender Untersuchungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit und auf die Wirksamkeit hinsichtlich der Schadstoffemissionen. Das Thema Radarkontrollen fällt in den Zuständigkeitsbereich der Polizei. Für das Tempo 50 auf der Landshuter Allee mit strenger Überwachung siehe auch 1.4.</p> <p><u>Generelles Tempo-Limit von 40 km/h innerhalb des Mittleren Rings:</u> Hier gilt die Ausführung zu „Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf allen Straßen“. Es ist nicht davon abhängig ob 30 oder 40 gilt, es ist immer eine Einschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.</p> <p>Für eine Einschätzung der Wirkung eines Tempo-Limits auf 50 km/h wäre eine separate Untersuchung erforderlich.</p>
7.14	<b>Ausbau und Förderung zum Ausbau von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge und Wasserstoff</b>	Die Bayerische Staatsregierung hat in Ergänzung zum Bundesprogramm ein eigenes Landesförderprogramm aufgelegt, um den Aufbau einer flä-

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung von Lademöglichkeiten ggf. auf Privatgrund der Landeshauptstadt München</li> <li>• Schaffung von Lademöglichkeiten an Park &amp; Ride-Stationen</li> <li>• Förderung zur Schaffung von Lademöglichkeiten</li> <li>• Schaffung eines flächendeckenden Angebots auch für Wasserstoff</li> </ul>	<p>chendeckenden öffentlich-zugänglichen Ladeinfrastruktur weiter voranzutreiben. Damit wird das Ziel verfolgt, dass bis 2020 insgesamt ca. 7.000 öffentlich-zugängliche Ladesäulen in Bayern entstehen.</p> <p>Die Förderung umfasst neben der Errichtung der Ladesäule auch den Netzanschluss und die Montage. Im aktuell laufenden Förderauftrag beträgt die Förderung 40 Prozent der entsprechenden Ausgaben. Wenn mit der Ladeinstallation ein besonderer Mehrwert verbunden ist, beispielsweise beim Aufbau an Park &amp; Ride-Parkplätzen, kann der Fördersatz um 10 Prozentpunkte erhöht werden.</p> <p>Die Landeshauptstadt München fördert seit 2015 den Ausbau von Ladeinfrastruktur (LIS) in mehreren Bereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Öffentliche LIS:</u> Mit Beschluss des Stadtrates vom Mai 2015/Juli 2017 wurde bzw. wird derzeit öffentlich zugängliche LIS auf Stadtgrund errichtet. Ziel ist es, bis Ende 2020 mindestens insgesamt 550 Ladesäulen errichtet und in Betrieb genommen zu haben.</li> <li>• <u>Private LIS:</u> Im Rahmen des Förderprogrammes „München e-Mobil“ der Landeshauptstadt München wird seit dem 01.04.2016 die Anschaffung, Installation sowie der Anschluss, sowie ggf. auch die notwendige Verstärkung von Hausnetzanschlüssen im privaten, nicht-öffentlich zugänglichen Bereich gefördert.</li> <li>• <u>Public-Private-Partnership-LIS:</u> Die Landeshauptstadt München prüft derzeit, unter welchen technischen bzw. organisatorischen Bedingungen weiterer Stadtgrund zur Verfügung gestellt werden kann, auf dem durch ein Unternehmen privat finanzierte LIS aufbauen und betreiben können.</li> </ul> <p>Die Schaffung eines flächendeckenden Angebots für Wasserstofftankstellen muss hingegen nach Auffassung der Landeshauptstadt München in großen Teilen dem Markt überlassen werden, da wegen der sehr hohen Kosten für H<sub>2</sub>-Tankstellen und den nur sehr wenigen zugelassenen Brennstoffzellenfahrzeugen eine kommunale Förderung nicht sinnvoll erscheint. Mit der Nationalen Organisa-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
7.15	<b>Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• überdachte und sichere Abstellplätze an allen U- und S-Bahn Haltestellen</li> <li>• Bau von Radstationen nach Vorbild Nordrhein-Westfalen</li> <li>• Förderung größerer Unternehmen/Arbeitgeber bei der Schaffung sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder</li> </ul>	<p>tion Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) des Bundes steht aber bereits eine Organisation zur Verfügung, die Förderprogramme im Bereich dieser Technologie vorhält.</p> <p>Die städtische, referatsübergreifende Arbeitsgruppe „Optimierung von Bike &amp; Ride (B+R)-Anlagen“ arbeitet kontinuierlich an einer Verbesserung und Ausweitung des B+R-Angebots an U- und S-Bahnhaltestellen.</p> <p>Ziel ist es, speziell die Anzahl an überdachten B+R-Stellplätzen deutlich zu erhöhen. Das Baureferat hat im Mai 2018 einen Stadtratsbeschluss zu neuen überdachten B+R-Stellplätzen herbeigeführt, sodass am Thema ständig und intensiv gearbeitet wird.</p>
7.16	<b>Verengung der Fahrbahn und Reservierung eines Fahrstreifens für privilegierte Fahrzeuge</b> Verengung der Hauptstraßen zu Gunsten von Bussen/Tram/Taxen/Retungsdienste/Lieferanten bzw. Fahrradwegen	<p>Eine reine Verengung der Hauptstraßen (also eine Änderung der Fahrbahnbreiten) ist nur im Rahmen der Vorgaben der einschlägigen Regelwerke möglich, denn hier spielen Sicherheitsgründe die wichtigste Rolle. In der Regel sind die Spielräume hierfür äußerst gering, zumal die durchschnittliche Breite der Fahrzeuge zunimmt und auf Hauptstraßen auch relativ viel Schwerverkehr unterwegs ist. Spielräume entstehen zumeist nur durch die Umwidmung einer ganzen Fahrbahn bei mehrspurigen Hauptstraßen oder durch den Wegfall von Parkplätzen. Im Einzelfall ist dies bereits erfolgt (z. B. Kapuziner Straße, verschiedene Busvorrangspuren).</p> <p>Im Rahmen der Luftreinhaltung wird derzeit geprüft, wie weitere Hindernisse für den Umweltverbund auch im Hauptstraßennetz beseitigt werden können. Dabei ist abzuwägen zwischen den Vorteilen für den Umweltverbund und den Nachteilen für den Kraftfahrzeugverkehr, wie z. B. Staufeffekte oder Umwegverkehre mit zusätzlicher Belastung anderer Strecken und den entsprechenden Anwohnern.</p> <p>Auch haben die Hauptstraßen eine Bündelungsfunktion, um die Nebenstraßen, die zu knapp 90 % bereits verkehrsberuhigt und Tempo 30 sind, entsprechend zu entlasten.</p>
7.17	<b>Rücknahme von Dieselfahrzeugen durch die Autohersteller und Entschädigung bzw. Austausch</b> Rücknahme des Fahrzeugs und Erstattung des Listenpreises oder kostenloser Austausch des Diesels	<p>Von den Herstellern werden eigenfinanzierte Anreize für den Umstieg von älteren Dieselfahrzeugen auf moderne, emissionsärmere Fahrzeuge geschaffen („Herstellerrprämien“). Autokäufer erhalten dadurch einen Anreiz zum Kauf von Fahrzeugen mit neuester Euro 6-Technik oder Elektro-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
	Fahrzeugs in ein E-Fahrzeug durch die Automobilindustrie	<p>/Hybridfahrzeugen, was die Pkw-Flottendurchdringung dieser umweltfreundlichen Technologien spürbar beschleunigt und damit zur Reduzierung der Schadstoffemissionen beiträgt.</p> <p>Die Landeshauptstadt München fordert die ausreichende (Hard- oder Software-)Nachrüstung von Dieselfahrzeugen auf Kosten der Automobilhersteller. Aus Umweltaspekten ist aus Sicht der Landeshauptstadt München eine Rückgabe von Fahrzeugen, die normalerweise noch Jahre betrie- trieben werden könnten, nicht zu befürworten.</p> <p>Für die Halterinnen und Halter von älteren Fahrzeugen, die nicht nachgerüstet werden können, sollten aus Sicht der Stadt finanzielle Anreize für emissionsarme Fahrzeuge geschaffen werden. Ein analoges Einführen der Abwrackprämie bei der Einführung der Umweltzonen wird von Seiten der Stadt befürwortet. Die Zuständigkeit hierzu liegt beim Bund.</p>
7.18	<p><b>Elektrifizierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstärkung des ÖPNV durch E-Busse (ggf. kleinere E-Busse aber mit höherer Frequenz)</li> <li>• Umrüstung aller Busse auf E-Busse bis 2020</li> </ul> <p>E-Busse verschiedener Hersteller sind ausgereift und fahren schon heute zuverlässig. Mittlerweile sind Flotten ganzer Städte auf E-Busse umgestellt worden, wie das Beispiel Shenzhen mit mehr als 10.000 Bussen zeigt. Statt Testbussen sollten heute schon bestellbare und erprobte Modelle beschafft werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Neuanschaffung nur noch E-Autos, E-Busse, E-Lastkraftwagen</li> </ul>	<p>Die Landeshauptstadt München hat im Januar 2017 beschlossen, sämtliche Dieselfahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,5 t bis 2020 durch alternative Antriebsformen zu ersetzen (siehe 1.2). Dabei wurde im Detail auch die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) aufgerufen, ihren Fuhrpark (Busse und Pkw) so umzugestalten, dass bis zum Jahr 2020 dieselbetriebene Fahrzeuge – sofern sie nicht durch E-Fahrzeuge ersetzt werden können – mindestens mit Euro VI/6-Norm im Betrieb sind. Daneben wurde sie aufgerufen, ab dem Jahr 2020 nur noch elektrisch betriebene Busse und Pkw anzuschaffen, sofern entsprechende Fahrzeugtypen für die jeweilige Anforderung auf dem Markt angeboten werden. Rund 80 % der Verkehrsleistung der MVG (U-Bahn und Tram) wird schon heute elektrisch erbracht, und zwar mit Ökostrom. Das ist bundesweit im Vergleich mit anderen Großstädten ein Spitzenwert.</p> <p>Auch der Busverkehr soll komplett elektrifiziert werden. Wie schnell das geht, wird maßgeblich von der weiteren technologischen Entwicklung, der Wirtschaftlichkeit sowie der Verfügbarkeit passender Fahrzeuge abhängen. Zwei batterieelektrische Solobusse sind bereits bei der MVG im Linieneinsatz. Ende 2019 sollen genügend Fahrzeuge zur Verfügung stehen, um eine erste E-Buslinie zu betreiben.</p> <p>Eine Ausschreibung für die Beschaffung von bis zu 40 weiteren E-Bussen</p>



Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>wurde bereits angestoßen, darunter auch erstmals größere Fahrzeuge – Gelenkbusse mit 18 Meter Länge für 100 Fahrgäste. Insbesondere bei größeren Fahrzeugen, die für den Busbetrieb in einer wachsenden Großstadt essentiell bleiben, ist noch keine bzw. keine ausreichende Verfügbarkeit batterieelektrischer Varianten gegeben.</p> <p>Beispiele aus anderen Ländern und Städten sind leider nur eingeschränkt auf München übertragbar aufgrund teils sehr unterschiedlicher Rahmenbedingungen wie Topographie und Klima. Die kühlen Wintermonate in München lassen den Energiebedarf steigen und können zu einer deutlichen Reduktion der Reichweite bei Elektrobusen führen.</p> <p>Bei Ersatzbeschaffungen im Fuhrpark für Pkw und Nutzfahrzeuge prüft die Stadtwerke München GmbH (SWM)/MVG die Verfügbarkeit von batterieelektrischen Varianten. Allein 2017/18 werden rund 50 Elektro-Pkw ersetzt.</p>
7.19	Elektrifizierung des Regierungsfuhrparks	<p>Mit Ministerratsbeschluss vom 26.04.2016 wurde entschieden, für Bayern eine eigene Beschaffungsinitiative für den staatlichen Fuhrpark aufzulegen. Dabei soll der Anteil der Elektrofahrzeuge bei Neuzulassungen, die grundsätzlich für Elektrifizierung geeignet sind, auf 20 Prozent erhöht werden. Mit Schreiben vom 07.02.2017 hat das Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat zur Umsetzung der staatlichen Beschaffungsinitiative für Elektrofahrzeuge gesonderte Höchstgrenzen und Richtpreise für Dienstfahrzeuge mit Elektro- und Hybridelektroantrieb erlassen. Damit wird den Beschaffungsstellen ein größerer Handlungsspielraum beim Erwerb dieser Fahrzeuge ermöglicht, der sich auch positiv auf den Bestand der Dienstfahrzeuge auswirken wird. Jeweils zum 01.09. eines Jahres wird der Bestand an Dienstfahrzeugen mit Elektro- und Hybridelektroantrieb erhoben. Zum Stand 01.09.2017 waren 89 Elektrofahrzeuge und 59 Hybridfahrzeuge für staatliche Stellen zugelassen.</p> <p>Das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz beispielsweise hat ein neues Paket zur Stadtmobilität auf den Weg gebracht. Es umfasst E-Mobilität, ÖPNV und Stadtfahrräder. Ferner wurde das Motto „Zug vor Flug“ bei den Dienstreisen der Mitarbeiter des Umweltministeriums neu aufgegriffen. Der Minister nimmt Termine innerhalb des Stadtge-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>biets von München zukünftig vorrangig mit einem Elektroauto und damit lokal emissionsfrei wahr, beginnend mit der Kabinettssitzung am 15.05.2018. Das Auto wird aus einer Stromtankstelle betankt, die auch aus einer auf dem Dach des Ministeriums installierten Photovoltaikanlage Strom bezieht. Mit dieser Anlage werden jährlich rund 60.000 kWh Strom erzeugt. Dies entspricht etwa 6.000 Liter Kraftstoff. Auch Mitarbeiter und Gäste des Ministeriums können die Tankstelle kostenlos nutzen. Sonstige Liefer-, Post- und Dienstfahrten in der Stadt werden mit dem ÖPNV oder einem Plug-In-Hybrid durchgeführt. Dazu schafft das Ministerium ein weiteres Hybrid-Fahrzeug an, das durch die Kombination von Elektro- und Benzinmotor auch für Langstreckenfahrten geeignet ist. Zudem stehen bereits mehrere E-Bikes für Dienstfahrten in München zur Verfügung. Auch bei den nachgeordneten Behörden wie den Wasserwirtschaftsämtern wird der Erwerb weiterer Fahrzeuge und Fahrräder mit E-Antrieb unterstützt.</p>
7.20	<p><b>Abwrackprämien für Kraftfahrzeuge (Kfz)</b> z. B. verknüpft mit gleichzeitiger Anschaffung von Pedelecs</p>	<p>siehe 7.17</p>
7.21	<p><b>Förderung von elektrischen Ausliefermöglichkeiten</b> von Paket- und Kurierdiensten sowie die Einrichtung dezentraler Verteiler Hubs <b>Förderung von elektrischen Liefergeräten und Lastenfahrrädern für die letzte Meile inklusive Einrichtung eines Verteiler-Hubs am Mittleren Ring</b></p>	<p>Im Rahmen der drei Modellquartiere „City2Share“, „Smarter Together“ und „CIVITAS ECCENTRIC“ werden aktuell verschiedene Formen von emissionsfreien oder reduzierten Liefer- und Verteilmöglichkeiten auf der „letzten Meile“ erprobt. Diese erweisen sich nach ersten Erkenntnissen als positiv. Auf Basis dieser Erkenntnisse wird eine Strategie zur stadtweiten Umsetzung erarbeitet.</p>
7.22	<p><b>Einführung eines generellen Tempolimits auf der Autobahn</b> Beschränkung auf 120 km/h bzw. 130-140 km/h</p>	<p>In diesem Zusammenhang wird auf den Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München vom 27.10.2017 und die darin enthaltene Maßnahme G2 – alle Autobahnen („Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von [weiteren] Geschwindigkeitsbegrenzungen“) verwiesen. Die Autobahndirektion Südbayern prüft derzeit die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an den Bundesautobahnen in München. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern angeordnet.</p> <p>Für die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen wäre</p>



Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
7.23	<p><b>Vorteile für Autos, die mit mehr als einer Person besetzt sind</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• z. B. sog. commuter lanes</li> <li>• Fahrverbote für Personenkraftwagen (Pkw), welche nur mit einer Person besetzt sind</li> </ul>	<p>eine Änderung von §§ 3 Abs. 3 und 18 Abs. 4 Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie der Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V) auf Bundesebene erforderlich.</p> <p>Grundsätzlich ist die Erhöhung des Besetzungsgrades bei Personenkraftwagen (Pkw) einer der stärksten Hebel zur Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrsaufkommens und den damit allen verbundenen Emissionen. Jedoch ist nach derzeit geltender Rechtslage keine Bevorrechtigung für Fahrzeuge mit erhöhtem Besetzungsgrad durch die Straßenverkehrsbehörde anordbar. Dies gilt sowohl für den fließenden wie auch ruhenden Kfz-Verkehr. Änderungen können dabei nur durch den Bundesgesetzgeber vorgenommen werden. Davon losgelöst gibt es Bestrebungen u. a. im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement durch moderne Kommunikationsmittel den Besetzungsgrad zu erhöhen (Beispiel: JobRide in der Parkstadt Schwabing).</p>
7.24	<p><b>Planung und Umsetzung der Autobahn Südring</b></p>	<p>Für die Bundesautobahnen in Bayern ist im Rahmen der sog. Auftragsverwaltung der Freistaat Bayern zuständig.</p> <p>Für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) hat der Freistaat Bayern für den Großraum München Ausbauprojekte mit einem Finanzvolumen von rund 2 Milliarden Euro angemeldet. Dies sind insbesondere alle bereits jetzt häufig überlasteten Ringabschnitte der A 99, aber auch Ausbaumaßnahmen auf den Zubringerautobahnen. Die Ausbauprojekte der A 99 wurden im neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von Ende 2016, der auf dem BVWP 2030 basiert, durchgängig in den Vordringlichen Bedarf eingestuft.</p> <p>Aufgrund der komplexen Planungs-, Genehmigungs- und Abstimmungsprozesse und vor allem aufgrund der erheblichen Kosten von über 1 Milliarde Euro für den Südring alleine wäre eine Realisierung im Hinblick auf die Vielzahl der vorrangigen Projekte im Großraum München sowie in Bayern insgesamt während der Laufzeit des neuen BVWP nicht zu erwarten.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>Die Projektanmeldungen zum BVWP 2030 und dabei insbesondere auch der Südring sind vor diesem Hintergrund im Ministerrat intensiv diskutiert worden. Letztlich hat der Ministerrat entschieden, den Südring nicht zur Bewertung anzumelden und in seiner Sitzung am 12. März 2013 die „Anmeldeliste Straße“ für die Fortschreibung des BVWP entsprechend beschlossen. Der Beschluss des Bayerischen Ministerrats steht damit auch im Einklang mit dem Beschluss des Bayerischen Landtags vom 23. November 2010, der sich seinerzeit dafür ausgesprochen hatte, den Autobahn-Südring zunächst nicht weiterzuverfolgen.</p> <p>Aus den genannten Gründen wurde der Südring vom Freistaat Bayern nicht für die Fortschreibung des BVWP 2030 angemeldet und ist daher auch nicht im BVWP 2030 bzw. im neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten. Eine Anmeldung im Zuge der nächsten Fortschreibungen bleibt jedoch offen.</p> <p>siehe 1.10</p>
7.25	<p><b>Verschärfung der Brennstoffverordnung</b> Weitere Einschränkungen und Verbote von Kaminöfen und Schwedenöfen.</p>	
7.26	<p><b>Einhausung des Mittleren Rings durch transparente Bauelemente</b> wie beim Ausgang Petuel-Tunnel verwendet.</p>	<p>Das Baureferat der Landeshauptstadt München prüft regelmäßig im Rahmen der Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung mögliche Bauelemente und deren Einsatz.</p> <p>Grundsätzlich stellt die Einhausung einen guten Schutz gegen den Lärm von Straßen dar. Allerdings sind entlang des Mittleren Rings aufgrund von Kreuzungen oder einmündenden Straßen eine Vielzahl von Zu- und Ausfahrtöffnungen in der Einhausung erforderlich, die die durch die Einhausung erzielbare Pegelminderung erheblich vermindern, und ebenso den Tunnel-Effekt bzgl. der Lufthygiene unterbrechen.</p> <p>An vielen Stellen fehlt der nötige öffentliche Grund zur Errichtung einer Einhausung, zudem fallen für die Errichtung einer Einhausung hohe Bau- und Unterhaltskosten an.</p>
7.27	<p><b>Mehr Geschwindigkeitskontrollen für Autofahrer</b> Installation entsprechender Radarkontrollen auf den Einfallstraßen oder in Tempo 30-Bereichen</p>	<p>Die Kommunale Verkehrsüberwachung der Landeshauptstadt München ist zuständig für die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen in Tempo 30-Zonen und -Strecken. Das regelmäßige Geschwindigkeitsmesspro-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>gramm der Kommunalen Verkehrsüberwachung umfasst derzeit ca. 650 Messörtlichkeiten im gesamten Stadtgebiet und wird ständig weiter fortgeschrieben.</p> <p>Die Kontrolle der Geschwindigkeitseinhaltung auf den Einfallstraßen liegt im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums München. Das Polizeipräsidium München wurde entsprechend informiert und gebeten, im Rahmen seiner Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p>
7.28	<b>Schaffung verbindlicher Spezifikationen für Nachrüstungen</b>	<p>Die Landeshauptstadt München befürwortet die ausreichende Nachrüstung von Dieselfahrzeugen, bis die angegebene Euro-Norm im Realbetrieb eingehalten wird.</p> <p>Für die Zulassung und Spezifikation von technischen Änderungen an Fahrzeugen ist das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zuständig. Die Hardware-Nachrüstung (z. B. SCRT-Katalysatoren) stellt eine Veränderung des Abgasverhaltens dar und muss vom KBA zugelassen werden. Bei der nicht zugelassenen Nachrüstung eines Fahrzeugs erlischt die allgemeine Betriebserlaubnis und darf nicht mehr im öffentlichen Verkehr bewegt werden. Hier muss aus Sicht der Stadt das KBA tätig werden und Regelungen treffen.</p>
7.29	<b>Einführung von Anwohnerparkplätzen in allen Wohngebieten</b>	<p>Der Bau von Stellplätzen für Anwohnerinnen und Anwohner in Bestandsgebieten, die wegen des Alters der Wohngebäude nicht über private Stellplätze verfügen, erfolgt gemäß dem Beschluss „Anwohnergaragen in München“ vom 16.03.2011.</p>
7.30	<b>Vergrößerung der Umweltzone auf das gesamte Stadtgebiet</b>	<p>Als im Jahr 2008 die Umweltzone in München eingerichtet und schrittweise bis 2012 verschärft wurde, führte dies zu einer Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub sowohl innerhalb als auch außerhalb der Umweltzone.</p> <p>D. h., dass die Umweltzone eine gewisse Strahlkraft auf das gesamte Stadtgebiet ausübt, obwohl sie nur innerhalb des Mittleren Rings gilt.</p> <p>Aktuell wird jedoch der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid nicht eingehalten, weshalb es nicht notwendig und zielführend ist, die bestehende Umweltzone mit den bestehenden Plaketten, deren Wirkung sich weitgehend auf eine Reduktion der Feinstaubemissionen beschränkt, zu erweitern.</p> <p>Siehe auch 1.1.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
7.31	<p><b>Flächendeckendes Carsharing über das Bundesgebiet</b></p> <p>Aufgrund der aktuellen räumlichen Begrenzung der Carsharing-Angebote hält man nur wenige Leute davon ab, sich selbst ein Kraftfahrzeug (Kfz) zu kaufen. Das Verkehrsaufkommen wird dadurch sogar verstärkt. Daher muss man zur Reduzierung privater Autokäufe das Carsharing flächendeckend über das Bundesgebiet (europäisches Ausland) ermöglichen.</p>	<p>Der Bund fördert dieses Modell bereits durch das Carsharinggesetz (CsgG). So wird die Ausweisung von Stellplätzen für das nicht stationbasierte Carsharing im gesamten Bundesgebiet ebenso ermöglicht, wie die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für sämtliche Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen. Der bayerische Landtag ist derzeit mit einer Regelung zur Förderung stationsbasierter Angebote für Landesstraßen befasst. Carsharing soll aber nicht Mietwagensysteme (gerade im Hinblick auf Langstreckennutzung) ersetzen, sondern ist im Schwerpunkt ein Nahverkehrsthema. Dementsprechend sehen die neuen Vorschriften Sondernutzungserlaubnisse im öffentlichen Straßenraum auch nur für stationsbasiertes Carsharing vor, nicht für Mietwagenangebote.</p>
7.32	<p><b>Subventionierung von E-Carsharing</b></p>	<p>Die Staatsregierung unterstützt die Bevorrechtigung des Carsharings durch entsprechende Gesetzgebung (Änderung der Zuständigkeitsverordnung bzw. des Straßen- und Wegegesetzes).</p> <p>Der Bund fördert auch die Beschaffung von E-Fahrzeugen für das Carsharing.</p>
7.33	<p><b>Schaffung von Möglichkeiten zur Optimierung des Parkplatzsuchverkehrs</b></p>	<p>Kreisverwaltungsreferat und das Planungsreferat der Landeshauptstadt München erarbeiten derzeit eine Beschlussvorlage zur Privilegierung des (E)-Carsharings für den Stadtrat.</p> <p>Grundsätzlich wird die Kenntnis der Parkraumbelegung bzw. der freien Stellplätze von Seiten der Verwaltung sowohl als Information zur Erreichbarkeit von freien Stellplätzen als auch zur Qualitätssicherung der Bewirtschaftung als sinnvoll angesehen. Aus diesem Grund werden zur Detektion des Parkraums im öffentlichen Straßenraum bereits heute verschiedene Ansätze mit einer jeweils unterschiedlichen Zielsetzung verfolgt.</p> <p>Mit Beschluss „Parkraummanagement in München - Fortschreibung Sektor V“ der Vollversammlung des Stadtrats vom 13.12.2017 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München beauftragt, eine Marktstudie zum Thema „Parkraumdetektion des öffentlichen Parkraumangebots“ durchzuführen. Die Ergebnisse sowie ein Umsetzungsvorschlag sollen anschließend dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
7.34	<b>Anlieferung von Waren in die Innenstadt nachts mittels U-Bahnen</b> Beispiel: Schweiz unterirdisches Rohrpostsystem	Der Vorschlag die Anlieferung von Waren in die Innenstadt mit der U-Bahn in der Nacht durchzuführen, kann in München nicht umgesetzt werden. Das U-Bahnnetz benötigt die bestehende Betriebsruhe in der Nacht für dringende Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten.
7.35	<b>Untertunnelung belasteter Straßen</b>	In dem Projekt „Untersuchung der räumlichen Verteilung der Stickoxid (NO <sub>x</sub> )-Belastung im Umfeld von vorhandenen, hochbelasteten Luftmessstationen“ des Bayerischen Landesamts für Umwelt wurde die Untertunnelung an der Landshuter Allee mitefasset. Durch die Untertunnelung wird die Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> )-Belastung an der Oberfläche, wegen der Reduzierung des Verkehrs, der durch den Tunnel fährt, vermindert. Am oben verlaufenden Straßenteil der Landshuter Allee betrug die NO <sub>2</sub> -Belastung im Bereich der Untertunnelung noch 68 % im Vergleich zur hochbelasteten Messstation (vgl. Abschlussbericht unter <a href="https://www.lfu.bayern.de/luft/luftreinhalteplanung_verkehr/nox_projekt/index.htm">https://www.lfu.bayern.de/luft/luftreinhalteplanung_verkehr/nox_projekt/index.htm</a> ). Die Tunnelausgänge sollten möglichst in Bereichen ohne Wohnbebauung enden oder/und in Bereichen in denen eine gute Durchlüftung mit der Umgebungsluft gewährleistet werden kann.  Aufgrund der hohen Betroffenheit in München mit Grenzwertüberschreitungen an etwa 123 km Länge erscheint eine Untertunnelung aller belasteten Straßen weder technisch realisierbar noch finanziell darstellbar. Siehe hierzu auch 7.36.
7.36	<b>Installation von 3 Meter hohen begrünten Schallschutzelementen beidseitig entlang des Mittleren Rings</b>	Bezüglich des aktuellen Sachstandes zu optionalen Tunnelbaumaßnahmen der Landeshauptstadt München am Mittleren Ring wird auf die Sitzungsvorlage „Handlungsprogramm Mittlerer Ring - fachliche Bewertung, Priorisierungsvorschlag und weiterer Untersuchungsbedarf der drei optionalen Tunnelbaumaßnahmen“ Nr. 14-20 / V03651 vom 11.11.2015 des Referates für Stadtplanung und Bauordnung verwiesen. Bei der Planung neuer Straßentunnel am Mittleren Ring wird auch das Thema Schallschutz im Planungsabschnitt mit betrachtet und ist Teil des Planfeststellungsverfahrens. Grundsätzlich kann das Anbringen von Strömungshindernissen, die die belastete Straßenluft ablenken, zu einer lokalen Verbesserung führen.



Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p><u>Lärmschutz:</u> Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden lassen sich bei städtebaulich verträglicher Höhe innerstädtisch in der Regel nicht wirkungsvoll einsetzen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass Schallschutzwände an der umliegenden, in der Regel vielgeschossigen Bebauung (wie dies auch entlang des Mittleren Rings der Fall ist) nur in den unteren Geschossen pegelmindestens wirksam sind. Eine Pegelreduktion ist von daher im Wesentlichen nur in den Erdgeschosses bzw. den 1. Obergeschosses (OG) erzielbar, während die weiter oben gelegenen Räume (ab 2. OG) nur eine geringe Entlastung erfahren oder komplett ungeschützt bleiben. Außerdem fehlt oftmals der nötige öffentliche Grund zur Errichtung einer Schallschutzwand oder aber Kreuzungen und einmündende Straßen lassen es nicht zu, eine schalltechnisch wirkungsvolle, d. h. geschlossene Schallschutzwand zu errichten.</p>
7.37	<p><b>Streuen mit Blähton statt mit Splitt</b> Blähton ist im Vergleich zu Splitt die umweltfreundlichere Alternative und wird bereits in Städten wie Nürnberg, Bayreuth und Dresden verwendet. Blähton hat gegenüber Splitt folgende Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nur 1/3 des Gewichts von Splitt (weniger Belastung der Fahrzeuge, geringerer Spritverbrauch, mehr Zuladung)</li> <li>• Um 40% geringerer Reinigungsaufwand am Ende des Winters (weniger Gewicht, löslich, keine Kalandreinigung erforderlich)</li> </ul>	<p>Die städtische Straßenreinigung des Baureferates ist im Verband kommunaler Unternehmen (VKU), Fachausschuss für Straßenreinigung, vertreten und im ständigen Austausch mit den großen Kommunen, wie Berlin, Hamburg, Köln und Stuttgart. Die Wirksamkeit von Blähton als abstumpfendes Streumittel im Straßenwinterdienst wird derzeit neben den genannten Städten auch von einigen Großstädten aus dem VKU getestet. Sobald dem Baureferat hierzu Erfahrungsberichte vorliegen wird über die weitere Vorgehensweise entschieden.</p>
7.38	<p><b>Änderung aller Notstromaggregate auf Akku</b></p>	<p>Akkubetriebene Geräte sind aufgrund der Batterietechnik so konzipiert, dass sie sich im Laufe der Zeit selbst entladen. Für den Fall einer Unterbrechung der Hauptstromversorgung müsste immer sichergestellt sein, dass das akkubetriebene Notstromaggregat vollgeladen und einsatzfähig ist. Damit ist ein deutlich höherer Wartungs-, Energie- und Verwaltungsaufwand verbunden, die Technik daher nicht geeignet.</p> <p><u>Straßenbeleuchtung und Verkehrsleittechnik:</u></p>



Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>Bei der Straßenbeleuchtung und Verkehrsleitsysteme kommen Notstromaggregate in den Tunnelanlagen und der Verkehrsleitsysteme im Technischen Betriebszentrum Schragenhofstraße zum Einsatz. Diese gewährleisten insbesondere bei länger anhaltenden Unterbrechungen der Energieversorgung die Aufrechterhaltung der Tunnel- und Verkehrssicherheit. Der Ersatz der Notstromaggregate durch Akkus ist technisch nicht möglich.</p> <p><u>U-Bahnbauplan:</u> Ressort Mobilität besitzt ca. 50 Aggregate für die Versorgung der Münchner U-Bahnbauplan mit Notstrom, eine Leistungsbereitstellung über Akku im erforderlichen Umfang scheint kaum vorstellbar. Wasserstoff und Brennstoffzellen wären eine mögliche Alternative, allerdings bei einer hohen Kostenschätzung pro Standort von ca. 2 Mio. €.</p>
7.39	<b>Abschalten des Kohlekraftwerks</b>	<p>Im Vergleich zu den Straßenverkehrsmissionen trägt das Heizkraftwerk (HKW) Nord kaum zur Luftbelastung bei. Dank der sehr hohen Kamine mit der aktuellsten Filtertechnik werden die Abgase so weit oben ausgestoßen, dass sie einen vernachlässigbaren Einfluss auf die Belastung im Straßenraum haben. Begünstigend herrscht dazu in München häufig ein Westwind, der die Abluft nicht in die Stadt trägt.</p> <p>In einem Bürgerentscheid im November 2017 hatte eine Mehrheit der teilnehmenden Bevölkerung dafür gestimmt, den Kohleblock im HKW Nord bis 2022 abzuschalten. Ob dies erfolgen wird, entscheidet letztlich die Bundesnetzagentur, da sie in eigener Zuständigkeit darüber befindet, ob das HKW systemrelevant ist. Über die Schadstoff-Belastung durch erforderliche Ersatz-Heiz(kraft)werke können aktuell noch keine Aussagen getroffen werden.</p>
7.40	<b>Förderung von Dreirädern</b>	<p>Die Landeshauptstadt München fördert im Rahmen ihres Förderprogramms „München e-Mobil“ bereits seit April 2016 die Anschaffung von sogenannten E-Leichtfahrzeugen. Darunter fallen etwa dreirädrige E-Fahrzeuge der EG-Fahrzeugklasse L2e sowie L5e. Diese Fahrzeuge weisen gegenüber größeren, vierrädrigen Kraftfahrzeugen der EG-Fahrzeugklasse M1 ein hohes Verlagerungspotential und zugleich einen geringeren Flächenanspruch auf und zahlen deshalb unmittelbar auf die Ziele der Münchner Verkehrsplanung ein, die in ihrer zweiten Priorisierung</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>eine Verlagerung auf kleinere, möglichst emissionsfreie Fahrzeuge anstrebt.</p> <p>Es werden dieses Jahr 20 MVG-eTrikes (Dreiräder) im Testgebiet von Smarter Together (Neuaubing-Westkreuz) an den Mobilitätsstationen zum Einsatz kommen. Abhängig von der Akzeptanz der Nutzer und der Gegenüberstellung von Kosten und Erlösen, wird über eine zukünftige Ausweitung im MVG Rad nachgedacht. Eine Förderung der Dreiräder ist im Falle einer Weiterführung Grundlage für einen Ausbau des eTrike-Angebots innerhalb von MVG Rad.</p>
7.41	<p><b>Förderungsmaßnahmen zur Erhaltung lokaler Einkaufsinfrastruktur (keine Supermarktketten im Gewerbegebiet)</b></p>	<p>Das Zentrenkonzept der Landeshauptstadt München verfolgt das Ziel der Erhaltung lokaler Einkaufsinfrastruktur auf Ebene der Stadtentwicklungsplanung, das, soweit möglich, auch mit den entsprechenden planungsrechtlichen Instrumenten, beispielsweise in Bebauungsplänen, gesichert werden soll.</p> <p>Das Zentrenkonzept basiert auf der Leitvorstellung einer polyzentralen Versorgungsstruktur für Waren und Dienstleistungen sowie für soziale und kulturelle Versorgungseinrichtungen. Integriert in das Siedlungsgefüge sollen neben der Innenstadt in einer Vielzahl weiterer zentraler Orte wohnortnah Versorgungseinrichtungen für die örtliche Bevölkerung angeboten werden.</p> <p>Die Rechtsgrundlagen lassen bei entsprechendem Baurecht aber keine restriktive Steuerung des Einzelhandels in bestehenden Gewerbegebieten zu, so dass dem entsprechend auch nicht integrierte Standorte (Supermarktketten in Gewerbegebieten) hingenommen werden müssen.</p> <p>Darüber hinaus bietet auch die Städtebauförderung verschiedene Instrumente, um den Erhalt lokaler Einkaufsinfrastruktur zu unterstützen. Vor diesem Hintergrund haben Bund und Länder mit dem Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ einen Förderschwerpunkt gesetzt, um die zentralen Versorgungsbereiche durch eine Kombination von Baumaßnahmen sowie von Teilhabungs- und Mitwirkungsmaßnahmen zur Stärkung der Nutzungsvielfalt in integrierten Lagen zu unterstützen.</p> <p>Aber auch in den anderen Städtebauförderprogrammen, wie dem Programm „Soziale Stadt“, besitzt die lokale Ökonomie einen hohen Stellenwert. Die Finanzhilfen des Bundes und des Landes können hier für Investi-</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
7.42	<b>Änderung von § 22 Wohnungseigentumsgesetz (WEG) zur leichteren Durchsetzung von Lademöglichkeiten in Wohnhäusern</b>	<p>tionen zur Profilierung der Zentren und Standortaufwertung eingesetzt werden, zum Beispiel mit Hilfe eines Geschäftsstraßenmanagements oder auch Flächen- und Leerstandsmanagements. Als Partnerprogramm des Städtebauförderungsprogramms „Soziale Stadt“ stärkt darüber hinaus Bl-WAQ mit Mitteln des Europäischen Sozialfonds (ESF) und des Bundesbauministeriums die lokale Ökonomie.</p> <p>Die Errichtung von Ladeinfrastruktur in Tiefgaragen von Wohnhäusern stellt derzeit ein schwieriges Unterfangen dar. Bauliche Veränderungen, wie sie die Installation von Lademöglichkeiten in Tiefgaragen in aller Regel darstellt, bedürfen der Zustimmung der Wohnungseigentümergeinschaft bzw. des Vermieters. Je nach Art der Eigentumsverhältnisse und Baujahr der Tiefgarage ist die Nachrüstung baulich und insbesondere verkehrsrechtlich aufwändig. Um die Errichtung von Ladeinfrastruktur in Bestandsimmobilien für Mieterinnen und Mieter sowie für Wohnungseigentümerinnen und Wohnungseigentümer zu vereinfachen, bedarf es gesetzlicher Anpassungen des Miet- und WEG-Rechts durch den Bundesgesetzgeber.</p> <p>Bayern, Sachsen und Hessen haben 2016 eine gemeinsame Bundesratsinitiative zur Änderung des Miet- und Wohnungseigentumsrechts gestartet, um den Bau von Ladestationen für Wohnungseigentümer und Mieter zu erleichtern. Der Gesetzentwurf wurde mit breiter Mehrheit vom Bundesrat in den Bundestag eingebracht. Nachdem der Gesetzentwurf in der vergangenen Legislaturperiode der Diskontinuität anheimgefallen ist, wurde er von Bayern, Sachsen und Hessen 2017 erneut in den Bundesrat eingebracht und wiederum mit großer Mehrheit beschlossen (BR-Drs. 730/17). Es liegt jetzt am Bundestag, entsprechende Änderungen, die auch der Koalitionsvertrag vorsieht, in der laufenden Legislaturperiode umzusetzen.</p> <p>Die Landeshauptstadt München sieht im Aufbau von privater Ladeinfrastruktur in den Tiefgaragen der Wohnhäuser eine Schlüsselmaßnahme für die Entwicklung der Elektromobilität, kann aber derzeit lediglich über den Deutschen Städtetag eine möglichst rasche Anpassung der gesetzlichen Regelungen beim Gesetzgeber anregen.</p>

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
7.43	<b>Schule: Pflichtfach mit Maßnahmen für die Umwelt</b>	Das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München begrüßt jede Bildungsmaßnahme, die dazu führt, das Umweltbewusstsein der Schüler zu stärken. Die Zuständigkeit für die Anpassung der Lehrpläne in Bayern unterliegt dem Freistaat. Das Thema nachhaltige Mobilität ist Bestandteil der Lehrpläne.
7.44	<b>Shuttle-Service mit sauberen Bussen für Angestellte</b>	Die Landeshauptstadt München begrüßt die Ausweitung von Shuttle-Services („Werksbusse“) an geeigneten Firmenstandorten in und um München. Geeignet für Shuttle-Services sind Firmen in peripherer Lage ohne gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr (ÖV-Anbindung). Die Shuttle-Services sollten digital und ggf. dynamisch optimiert sein und je nach Standort zu nahen Schnellbahn-Knotenpunkten und/oder in die Wohnorte führen. Um die potentielle Nutzerzahl und somit die Auslastung der Shuttle-Services zu erhöhen, soll die gemeinsame Nutzung der Werksbusse durch Mitarbeiter verschiedener Unternehmen in einem Gewerbegebiet (z. B. Euro-Industriepark, Moosfeld, Parkstadt Schwabing) gefördert werden. Die Verantwortung in der Einrichtung liegt bei den Unternehmen, da diese durch weniger Anfahrsstress, weniger Parkplatzbedarf, mehr Arbeitszeit davon profitieren. Seit dem Jahr 2005 bietet das Referat für Arbeit und Wirtschaft den Firmen aus der Landeshauptstadt und dem Landkreis München regelmäßig das Beratungsprogramm „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ an. Die Unternehmen optimieren ihre betrieblichen Verkehre sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft kooperiert hierbei auch eng mit der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Das städtische Verkehrsunternehmen hat sich die umweltfreundliche Mitarbeiteranreise mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf die Fahnen geschrieben und bietet Unternehmen eine sogenannte „Mobilitätspartnerschaft“ mit vielfältigen Leistungen an. Die Optimierung der Busanbindung von Betriebsstandorten erfolgt hierbei vor allem im Rahmen öffentlicher Buslinien. Diese werden zum Teil von den Unternehmen kofinanziert. Ein Beispiel hierfür ist die deutlich verbesserte Busanbindung des Bayerischen Rundfunks (BR) in Freimann über die Stadtbahnlinie 181. Die Landeshauptstadt finanziert außerdem Verkehrsleistungen über die sog. Zusatz-

Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>aufgabe, die von der MVG nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Dieses ÖPNV-Angebot erleichtert den Beschäftigten eine umweltfreundlichen Anreise mit dem ÖPNV. Ein Beispiel hierfür ist die Taktverdichtung der Stadtbuslinie 172. Die ertüchtigte Linie wurde von den Beschäftigten des Gewerbegebietes Ludwigsfeld (u. a. MAN und MTU) so gut angenommen, dass sie mittlerweile in das reguläre Angebot der MVG überführt werden konnte. Zusätzlich zur Taktverdichtung wurde die Linie mittlerweile erheblich verlängert. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft steht auch in laufendem Kontakt mit etablierten Mobilitätsanbietern und aufstrebenden Start-Ups, die interessante Services für Unternehmen anbieten. Erst im Mai 2018 fand ein Termin mit einem Unternehmen statt, das ein innovatives Werkzeug entwickelt hat, um für Firmen maßgeschneiderte Werksbuslösungen mit kleineren Bussen zu entwickeln. Im Rahmen des Förderprogrammes „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ (BMM) werden die teilnehmenden Betriebe über solche Angebote und Lösungsmöglichkeiten informiert.</p> <p>Die Landeshauptstadt München bemüht sich im Rahmen des Programms „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ (BMM) weiter darum, Unternehmen für Shuttle-Service Lösungen zu sensibilisieren und plant dies zukünftig auch unter dem Gesichtspunkt der Digitalisierung weiter zu intensivieren.</p>
7.45	<p><b>Entwicklung eines alternativen Dieselkraftstoffs zusammen mit den Universitäten</b> Die Lösung der Lufteinhaltung ist der Wasser+Diesel+Emulsion Kraftstoff.</p>	<p>Die Entwicklung von synthetischen Dieselmotorkraftstoffen wird von der Landeshauptstadt München mit großem Interesse beobachtet. Derzeit ist die Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen jedoch noch in einem Entwicklungsstadium das weit von der Serienreife entfernt ist. Da die Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte schnellstmöglich sicherzustellen ist, kann die Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen als alleinige Maßnahme nicht abwartet werden. Siehe hierzu auch 7.47.</p>
7.46	<p><b>Mobiles Überprüfen des Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>)-Ausstoßes von Lastkraftwagen (Lkw) durch das Abschalten von AdBlue®</b></p>	<p>Nach § 47f Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) darf ein Kraftfahrzeug nur mit den vom Hersteller in der Betriebsanleitung oder in anderen für den Fahrzeughalter bestimmten Unterlagen angegebenen Qualitäten von flüssigen, gasförmigen oder festen Kraftstoffen betrieben werden. Abweichend davon darf ein Kraftfahrzeug mit anderen Qualitäten von flüssigen, gasförmigen oder festen Kraftstoffen nur betrieben werden, sofern die Einhaltung der Anforderungen des § 38 Abs. 1 des Bundes-</p>



Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) an das Fahrzeug sichergestellt ist. Gleiches gilt auch für ergänzende Betriebsstoffe, die zur Einhaltung von Emissionsvorschriften erforderlich sind. Die Manipulation eines Systems zur Verringerung der Stickoxid-Emissionen und der Betriebe eines Kraftfahrzeugs und seiner Komponenten ohne ein sich verbrauchendes Reagens oder mit einem ungeeigneten sich verbrauchenden Reagens ist verboten, sofern das Fahrzeug über eine Emissionsminderungssystem verfügt, das die Nutzung eines sich verbrauchenden Reagens erfordert.</p> <p>Nach § 69a StVZO handelt ordnungswidrig im Sinne des § 62 Abs. 1 Nummer 7 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 47f Abs. 1, auch in Verbindung mit Abs. 2 Satz 1, oder entgegen § 47f Abs. 2 Satz 2 ein Kraftfahrzeug betreibt.</p> <p>Soweit Fahrzeuge im Geltungsbereich des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz – BFStrMG) auf der Autobahn bzw. so in der Nähe zur Autobahn angetroffen werden, dass die Benutzung der Autobahn offen zu Tage tritt, dürfte eine Straftat nach § 263a des Strafgesetzbuches (StGB) und deren Verfolgung inmitten stehen, da durch den Einsatz der Emulatoren das Emissionsniveau von Euro 6 auf Euro 1 absinkt. Bei einem Zusammentreffen von Straftat und Ordnungswidrigkeit ist nur das Strafgesetz anzuwenden. (§ 20 des Ordnungswidrigkeitengesetzes). Beim Führen eines Lastkraftwagens (Lkw) außerhalb des Geltungsbereichs des BFStrMG liegt dagegen nur eine Ordnungswidrigkeit nach § 47f StVZO vor.</p> <p>Nach § 62 Absatz 4 BImSchG kann die Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro geahndet werden.</p> <p><u>Veranlassende Behörden:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontrolle: Polizei und Bundesamt für Güterverkehr (BAG)</li> <li>• Verfolgung: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ordnungswidrigkeiten: Landeshauptstadt München als Kreisverwaltungsbehörde gemäß Art. 14 Abs. 1 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZuStVVerk)</li> </ul> </li> </ul>



Nr.	Anregung	Prüfung/Bewertung
		<p>- Straftaten: Polizei</p> <p>Das illegale Abschalten des Zuführens von AdBlue® zur Abgasreinigung führt zu einem höheren Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Ausstoß, nicht zu höherem Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>)-Ausstoß.</p>
7.47	Autofahren ohne Benzin	<p>Die Bayerische Staatsregierung setzt in Bezug auf Antriebstechnologien auf Technologieoffenheit, die keine Antriebsart von vornherein ausschließt. Verbote bestimmter Technologien lehnen wir ab und setzen stattdessen auf Innovationen und technologischen Fortschritt. Auch für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ist eine Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>)-arme Mobilität möglich.</p> <p>Die Energieversorgung des Verkehrs muss nach Ansicht der Landeshauptstadt München zukünftig langfristig auf der direkten und indirekten Nutzung elektrischen Stroms basieren. Übergangsweise oder als kleinere Ergänzung kommen Hybridfahrzeuge (noch mit klassischer Verbrennungsmotorkomponente) oder Gasantriebe in Frage. Für eine wirkliche Dekarbonisierung des Verkehrs über sektorale Bilanzgrenzen hinweg muss der verwendete Strom dabei klimaneutral erzeugt worden sein.</p> <p>Nach Aussage der Landeshauptstadt München ist der direkt-elektrische Antrieb energetisch gegenüber dem Brennstoffzellenantrieb sowie den Verbrennungsmotoren auf Basis synthetischer Kraftstoffe i. d. R. deutlich überlegen. Gegenüber der Verbrennung synthetischer Kraftstoffe ist er auch lokal schadstofffrei. Brennstoffzellenantriebe und Antriebe mit synthetischen Kraftstoffe können die Reichweite direkt-elektrischer Antriebe erhöhen und ergänzen, aber eher nicht im Personenverkehr in der Stadt zum Einsatz kommen.</p>
7.48	Öffnung der Stadtbäche zur Klimaverbesserung Stadtbäche an die Oberfläche holen	<p>Wasserflächen bewirken einen lokalen Kühleffekt (durch Absorption der Strahlung und Verdunstung). Diese kühlende Wirkung ist abhängig von Gestaltung bzw. Dimensionierung der Wasserfläche. Eine Auswirkung auf die Luftreinhaltung ist nicht gegeben.</p>