



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Florian von Brunn, Klaus Adelt, Harry Scheuenstuhl, Herbert Woerlein, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Bernhard Roos, Inge Aures, Volkmar Halbleib, Hans-Ulrich Pfaffmann, Dr. Simone Strohmayer, Margit Wild, Kathi Petersen** und **Fraktion (SPD)**

Überschreitung der Stickoxid-Grenzwerte: Wann kommen konkrete Maßnahmen statt heißer Luft?

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dem Landtag unverzüglich zu berichten,

- mit welchen konkreten Maßnahmen sie die massiven Überschreitungen der Stickstoffdioxid-Grenzwerte in der Landeshauptstadt München und anderen bayerischen Städten kurzfristig und dauerhaft – vor dem Hintergrund einer drohenden Klage der Europäischen Kommission und einschlägigen Gerichtsurteilen – senken will,
- bis wann genau diese Maßnahmen von ihr ergriffen und umgesetzt werden,
- zu welchen prognostizierten Reduktionen von Stickoxid-Emissionen diese Maßnahmen wann führen,
- welche konkreten Maßnahmen das CSU-geführte Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Erkenntnissen der Staatsregierung vorschlagen wird und wann diese Maßnahmen voraussichtlich umgesetzt werden.

Begründung:

Die Europäische Kommission hat der Bundesrepublik Deutschland am 15.02.2017 ein „letztes Mahnschreiben“ geschickt und mit einer Klage gedroht, weil Deutschland und andere Mitgliedstaaten es versäumt haben, die wiederholte und anhaltende Überschreitung der Grenzwerte durch Stickstoffdioxid (NO₂) in der Luft zu beenden. In Bayern betrifft dies laut Europäischer Kommission die Ballungsräume München und Nürnberg-Fürth-Erlangen.

Laut dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz werden in Bayern „die Luftreinhaltepläne von den Regierungen in Zusammenarbeit mit den Kommunen erstellt“. Dementsprechend hat das Verwaltungsgericht München in seinem Urteil vom 21.06.2016 dem Freistaat Bayern aufgetragen, „wirksamere Maßnahmen als bislang zur schnellstmöglichen Einhaltung des gesetzlichen Immissionsgrenzwerts für Stickstoffdioxid (NO₂) in der Stadt München zu ergreifen“ (Pressemitteilung des Verwaltungsgerichts vom 29.06.2016). Bisher wurden aber offensichtlich keine „wirksameren Maßnahmen“ durch den Freistaat Bayern ergriffen. Dies muss aber dringend erfolgen, aus zwingenden rechtlichen Gründen, aber auch um das Vertragsverletzungsverfahren abzuwenden.

Die Staatsregierung und der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, haben auch nach einem Treffen am vergangenen Sonntag, den 18.06.2017, keine konkreten Vorschläge formuliert – außer Fahrverbote für Dieselfahrzeuge abzulehnen. Ministerpräsident Horst Seehofer wird in der Presse zitiert, man müsse die Ursachen der Luftverschmutzung bekämpfen. Bundesminister Alexander Dobrindt will „mehr Mobilität bei weniger Emissionen“, unter anderem mehr Elektromobilität, Park-and-Ride und Carsharing. Die Staatsministerin für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie, Ilse Aigner, fordert die „Umrüstung bis hin zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs, aber auch Elektromobilität“ und ihre Kollegin Frau Staatsministerin Ulrike Scharf schlicht die Einhaltung der Stickoxid-Grenzwerte.

Diese vagen Forderungen senken die Stickoxid-Emissionen offensichtlich nicht, stehen aber in auffälligem Widerspruch zur Realität. Ministerpräsident Horst Seehofer selbst hat im Jahr 2008 angekündigt, dass bis zum Jahr 2020 in Bayern 200.000 Elektrofahrzeuge unterwegs sein werden. Laut Auskunft des statistischen Landesamts waren aber am 01.01.2017 gerade 8.175 E-Fahrzeuge zugelassen – eine „geringfügige“ Differenz von rund 192.000 Fahrzeugen! Und der damalige Staatsminister für Umwelt und Gesundheit Markus Söder erklärte im Jahr 2007: „Ab dem Jahr 2020 dürfen nur noch Autos zugelassen werden, die über einen umweltfreundlichen Antrieb verfügen.“ Dieses Versprechen scheint ebenfalls kaum einzuhalten zu sein. Auch beim Ausbau der S-Bahn bleibt die Staatsregierung weit hinter ihren eigenen Zeitplänen und Versprechungen zurück. Die zweite Stammstrecke für die Münchner S-Bahn geht frühestens im Jahr 2026 in Betrieb, und von dem sogenannten „13-Punk-

te Sofortprogramm“ für den Bahnknoten München aus dem Jahr 2012 ist erst eine einzige Maßnahme abgeschlossen, eine weitere im Bau, zehn Projekte entweder erst in der Planung oder in der Planfeststellung und der Sachstand bzgl. Barrierefreiheit bleibt weit hinter den selbstgesteckten Zielen zurück! Damit wird die Bezeichnung „Sofortprogramm“ vollständig ad absurdum geführt.

Die Landeshauptstadt München dagegen baut ihr U-Bahn-, das Trambahn- und Busnetz stetig weiter aus und entwickelt autoarme Stadtquartiere, unter ande-

rem in Zusammenarbeit mit BMW. In München gibt es mit „STATTAUTO“ bereits seit 1992 CarSharing, das mittlerweile durch viele andere Anbieter ergänzt wird. Auch der Fahrradverkehr und das Bike-Sharing werden intensiv gefördert. Der Stadtrat hat beschlossen den städtischen Fuhrpark sukzessive auf E-Mobilität umzurüsten. 2019 wird die erste E-Bus-Linie in den Test gehen und in einer Kooperation mit MAN werden einsatztaugliche E-Busse für die Münchner Verkehrsgesellschaft entwickelt.