



**Bayerisches Staatsministerium für
Umwelt und Gesundheit**



Luftreinhalteplan für die Stadt München unter Beteiligung des Umlandes

3. Fortschreibung – Kooperation für gute Luft



April 2012

Erarbeitet von der Regierung von Oberbayern

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung	3
1.1 Vorbemerkung.....	3
1.2 Haushaltsvorbehalt	3
1.3 Rechtsgrundlagen	3
1.4 Zuständigkeiten	5
1.5 Luftreinhalteplanung für München - bisherige Arbeiten.....	5
1.6 Öffentlichkeitsbeteiligung	7
2 Beteiligung des Umlandes.....	9
2.1 Allgemeines.....	9
2.2 Abgrenzung auf den Großen Verdichtungsraum München (GVM)	10
2.3 Charakteristik	12
3 Immissionssituation.....	14
3.1 Immissionssituation im Umland.....	14
3.2 Auswirkungen des Umlandes auf die Schadstoffbelastung in München.....	15
3.2.1 Ermittlung aller relevanten Quellen.....	15
3.2.2 Abschätzung der Immissionsanteile für PM ₁₀	16
3.2.3 Zusammenfassung	19
4 Initiativen zur Verbesserung der Luftqualität aus dem Umland.....	21
4.1 Allgemeines.....	21
4.2 Initiativen, Anregungen und Kritik.....	23
5 Zusammenstellung und Bewertung der Beiträge aus der Öffentlichkeits- beteiligung	89
5.1 Übersicht	89
5.2 Bewertung der eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen.....	89
5.2.1 Allgemeines	89
5.2.2 Anregungen zu gemeindespezifischen Themen.....	90
5.2.3 Anregungen zu grundsätzlichen Themen	91
5.2.4 Sonstige Anregungen	93

5.2.5	Anregungen zum Teilplan Starnberg	93
5.2.6	Anregungen zu den Initiativen der Gemeinde Karlsfeld	96
6	Schlußbemerkung	98

Anlage 1: Übersicht über die Initiativen im Umland

Anlage 2: Teilplan für die Stadt Starnberg

1 Einführung

1.1 Vorbemerkung

Der Luftreinhalteplan für die Stadt München vom September 2004, der mit Schreiben des damals zuständigen Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (StMUGV) vom 28.12.2004 in Kraft gesetzt wurde, enthielt alle Maßnahmen, die zu diesem Zeitpunkt bereits durchgeführt, eingeleitet, konkret geplant oder noch in Diskussion waren. Er ist nach Art und Umfang der Maßnahmen unabhängig von seiner Bezeichnung bereits ein Luftreinhalte-/Aktionsplan im Sinne der damals gültigen 22. BImSchV. Auf diesen Plan und seine Datengrundlage beziehen sich die 1. Fortschreibung vom Oktober 2007, die 2. Fortschreibung vom August 2008 sowie die vorliegende 3. Fortschreibung.

Aufgrund der 8. Änderung der Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der neuen 39. BImSchV, die die Bestimmungen der 22. Verordnung zum BImSchG (22. BImSchV) aufhebt, wird der Plan nunmehr als „Luftreinhalteplan“ bezeichnet (§ 47 BImSchG und § 27 der 39. BImSchV). Die Bezeichnung „Aktionsplan“ entfällt; die Luftreinhaltepläne können kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen enthalten, um die Gefahr der Überschreitung zu verringern oder deren Dauer zu beschränken. Im Fall der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten, für die die Frist für die Erreichung bereits verstrichen ist, sollen die Maßnahmen geeignet sein, den Zeitraum der Überschreitung so kurz wie möglich zu halten.

Die hier vorliegende 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München beinhaltet als weitere Maßnahme in Ergänzung zu den bereits bestehenden Plänen die Beteiligung der Umlandgemeinden und Kreisverwaltungsbehörden des Großen Verdichtungsraumes auf freiwilliger Basis. Darüber hinaus enthält sie einen Teilplan für die Stadt Starnberg.

1.2 Haushaltsvorbehalt

Die in der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans enthaltene Maßnahme einer Beteiligung des Umlandes mit den darin enthaltenen Initiativen der Umlandgemeinden sowie die in dem Plan für Starnberg enthaltenen Maßnahmen werden im Rahmen vorhandener Stellen und Mittel umgesetzt und lösen keine Ansprüche nach dem Konnexitätsprinzip aus.

1.3 Rechtsgrundlagen

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt insgesamt hat die Europäische Union am 27. September 1996 die Richtlinie 96/62/EG des Rates über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität verabschiedet. Diese so genannte Luftqualitätsrahmenrichtlinie dient der Vereinheitlichung europäischer Umweltstandards. Neben der Definition und Festlegung von Luftqualitätszielen für die Gemeinschaft im Hinblick auf die Vermeidung, Verhütung und Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt wurden auch einheitliche Methoden und Kriterien zur Beurteilung der Luftqualität innerhalb der Mitgliedsstaaten festgelegt. Übergreifendes Ziel ist die Erhaltung einer guten Luftqualität bzw. die Verbesserung einer schlechten Luftqualität.

Die abstrakten Vorgaben der Luftqualitätsrahmenrichtlinie wurden im Hinblick auf einzelne Schadstoffe bzw. Schadstoffgruppen durch so genannte Tochterrichtlinien konkretisiert. Bisher wurden in vier Tochterrichtlinien Regelungen zu Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und andere Stickstoffoxide, Partikel, Blei, Benzol, Kohlenmonoxid, Ozon, Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft erlassen. Diese Richtlinien stellen konkrete

Grenzwerte oder Zielwerte für die jeweiligen Schadstoffe (Quecksilber ausgenommen) auf und bestimmen die Methoden und Kriterien zur Messung und Beurteilung der Schadstoffkonzentrationen.

Die Umsetzung der Vorgaben der Luftqualitätsrahmenrichtlinie und der Tochterrichtlinien in deutsches Recht erfolgte durch das Siebte Änderungsgesetz zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), die Neufassung der 22. Verordnung zum BImSchG (22. BImSchV) und den Erlass der 33. BImSchV. Die 22. BImSchV legte bis zum 05.08.2010 (dann trat die 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) in Kraft und die 22. sowie die 33. BImSchV traten außer Kraft) für die von ihr erfassten Schadstoffe Immissionsgrenzwerte fest, die ab dem 01.01.2005 für Feinstaub (PM₁₀) bzw. ab dem 01.01.2010 für Stickstoffdioxid (NO₂) nicht mehr überschritten werden dürfen. Die §§ 40 und 44 ff BImSchG beinhalten die Überwachung und Verbesserung der Luftqualität und legen das Vorgehen zur Luftreinhalteplanung bei Überschreitung der Immissionswerte der 22. (nunmehr 39.) BImSchV fest.

Zur Weiterentwicklung der europäischen Luftreinhaltepolitik wurde von der Europäischen Kommission im September 2005 die thematische Strategie zur Luftreinhaltung vorgestellt. Wichtiger Bestandteil ist eine neue EU-Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) über Luftqualität und saubere Luft für Europa vom 21.05.2008. Sie wurde im Amtsblatt der Europäischen Union (L152, 51. Jahrgang) am 11.06.2008 veröffentlicht und mit dem Tag ihrer Veröffentlichung in Kraft gesetzt.

In dieser Richtlinie wurde die Rahmenrichtlinie Luftqualität (96/62/EG) zusammen mit der ersten (1999/30/EG), zweiten (2000/69/EG) und dritten Tochterrichtlinie (2002/3/EG) sowie der Entscheidung des Rates über den Austausch von Informationen von Luftqualitätsmessungen (97/101/EG) zu einer Richtlinie zusammengefasst. Für verschiedene Luftschadstoffe wurden anspruchsvolle und verbindliche Grenzwerte sowie Leit- und Zielwerte festgelegt, die eine unbedenkliche lufthygienische Situation für die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt gewährleisten sollen. Die Richtlinie musste von den Mitgliedstaaten bis spätestens 11.06.2010 in nationales Recht umgesetzt werden. In Deutschland erfolgte dies durch die 8. Änderung des BImSchG sowie durch die 39. BImSchV, die die Bestimmungen der 22. und 33. BImSchV ersetzt. Sie ist am 06.08.2010 in Kraft getreten.

Nach § 47 BImSchG haben die zuständigen Behörden bei Überschreitung bzw. der Gefahr einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte Luftreinhaltepläne zu erstellen mit dem Ziel, die Einhaltung dieser Werte zu gewährleisten. Luftreinhaltepläne haben die Aufgabe, die lufthygienische Situation zu analysieren, alle in Betracht kommenden Schadstoffminderungsmaßnahmen zu prüfen und diejenigen zu bestimmen, die verwirklicht werden können, sowie die Anstrengungen der öffentlichen Verwaltung zur Verbesserung der lufthygienischen Situation in diesem Gebiet zu organisieren. Sie binden die beteiligten Verwaltungsbereiche und erzielen Außenwirkung nur durch behördliche Einzelmaßnahmen auf der Grundlage entsprechender fachgesetzlicher Eingriffsregelungen. Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs können hierbei nur im Einvernehmen mit der zuständigen Straßenbau- bzw. Straßenverkehrsbehörde festgesetzt werden. Der Luftreinhalteplan ersetzt keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung der Maßnahmen. Ebenso wenig schafft er neue Zuständigkeiten.

Die 3. Fortschreibung enthält keine planungsrechtlichen Vorgaben für Vorhaben nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Ebenfalls werden keine anderen rechtlichen Vorgaben durch den Plan gesetzt, die zwingend Auswirkungen auf Vorhaben nach Anlage 1 zum UVP haben. Der Plan enthält vielmehr lediglich als Einzelmaßnahme die Beteiligung des Umlandes sowie Maßnahmen im Teilplan Starnberg. Diese dienen der Verbesserung der Luftqualität in verschiedenen Bereichen. Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen werden nicht getroffen. Damit besteht keine Verpflichtung zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung (SUP) bei der Aufstellung dieses Luftreinhalteplans.

1.4 Zuständigkeiten

Nach Art. 8 des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG) stellt das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (StMUG) die Luftreinhaltepläne auf. Die Regierung von Oberbayern (Höhere Immissionsschutzbehörde) wurde im Zusammenhang mit der Verabschiedung des Luftreinhalte-/Aktionsplans München (September 2004) beauftragt, die Umsetzung der Maßnahmen und die Immissionssituation zu verfolgen und den Plan bei Bedarf fortzuschreiben.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) hat die Aufgabe, dem Ministerium unter Auswertung der dort vorhandenen lufthygienischen Daten die Gebiete zu benennen, in denen Grenzwerte der 39. BImSchV (bisher 22. BImSchV) überschritten sind, und die Gebiete, in denen die Einhaltung eines Grenzwerts zum vorgesehenen Zeitpunkt in Frage steht. Das LfU soll auch die Öffentlichkeit gemäß § 30 der 39. BImSchV (bisher § 12 Abs. 1 bis 6 der 22. BImSchV) unterrichten.

Den Kommunen und Kreisverwaltungsbehörden kommt bei den Arbeiten zur Luftreinhalteplanung eine erhebliche Bedeutung zu. Entsprechend den örtlichen Zuständigkeiten sind bei der Aufstellung und Fortschreibung des Luftreinhalteplans auch im Hinblick auf eine spätere Umsetzung der Maßnahmen verschiedene Referate und Fachstellen der Landeshauptstadt München sowie der Umlandgemeinden und Landkreise mit einbezogen.

1.5 Luftreinhalteplanung für München - bisherige Arbeiten

In den Jahren 2002 und 2003 wurden vom LfU im Rahmen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) an den Messstellen Luise-Kiesselbach-Platz und Stachus Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes plus Toleranzmarge für PM₁₀ (Feinstaub) und NO₂ (Stickstoffdioxid) festgestellt. Daraufhin wurde die Regierung von Oberbayern vom damaligen StMUGV damit beauftragt, für München den Entwurf eines Luftreinhalteplans zu erstellen. Ziel war es, die Schadstoffbelastung im Stadtgebiet München dauerhaft zu mindern, um damit eine Einhaltung der Grenzwerte der damaligen 22. BImSchV zu erreichen.

Nachdem in Zusammenarbeit mit den städtischen Referaten und weiteren Fachstellen ein Maßnahmenbündel entwickelt wurde, konnte der Entwurf eines **Luftreinhalte-/Aktionsplans München)* im September 2004** dem StMUGV zur Verabschiedung vorgelegt werden. Am 28.12.2004 wurde der Luftreinhalte-/Aktionsplan München schließlich vom StMUGV für verbindlich erklärt. Gleichzeitig wurde die Regierung gebeten, die Umsetzung der Maßnahmen und die Immissionssituation zu verfolgen und den Plan bei Bedarf fortzuschreiben.

Bei den Arbeiten zur Luftreinhalteplanung zeigte sich allerdings, dass auf kommunaler Ebene mit den dort zur Verfügung stehenden Mitteln nur eine geringe Verminderung der Schadstoffbelastung möglich ist. Aufgrund der komplexen Zusammenhänge bei der Entstehung und Verteilung insbesondere von Feinstaub (PM₁₀) gibt es gerade in einer Großstadt wie München keine Einzelmaßnahme, die zum Erfolg führt. Nur mit einer Reihe von - für sich gesehen - kleinen Maßnahmen (Maßnahmenbündel) kann eine Schadstoffminderung erzielt werden. Dabei reichen die Bemühungen auf kommunaler Ebene in der Regel nicht aus, um eine Einhaltung der Grenzwerte an allen Stellen im Stadtgebiet zu gewährleisten. Hier sind weitere Maßnahmen auf nationaler und internationaler Ebene notwendig.

Im Rahmen der Umstrukturierung des LÜB-Messnetzes zur Anpassung an die Vorgaben der EU wurden 2004 in München zwei zusätzliche - verkehrsbezogene - Messstationen (Landshuter Allee und Prinzregentenstraße) in Betrieb genommen. Im Jahr 2005 kam es zu weiteren, z. T. deutlichen Überschreitungen der Grenzwerte für PM₁₀ an drei Stationen im Stadtgebiet München (Landshuter Allee, Prinzregentenstraße und Stachus). Zusätzlich wurden an vier Messstationen

(Landshuter Allee, Luise-Kiesselbach Platz, Prinzregentenstraße und Stachus) die Grenzwerte plus Toleranzmargen für NO₂ überschritten. Für den Luftreinhalte/Aktionsplan München ergab sich folglich die Notwendigkeit einer Fortschreibung.

Nachdem umfangreiche Vorarbeiten zu bewältigen waren, wurde bzw. wird der Plan aufgrund der vorgegebenen Rahmenbedingungen in mehreren Schritten fortgeschrieben. Die **1. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans)*** wurde vom StMUGV mit Schreiben vom 19.10.2007 in Kraft gesetzt. Zentraler Punkt der 1. Fortschreibung war die Maßnahme „Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf den Autobahnring A 99“. Das Konzept wurde von der Landeshauptstadt München zum 01.02.2008 umgesetzt. Das Planungsreferat der LH München hat mittlerweile eine detaillierte Verkehrsuntersuchung durchgeführt und die Daten von Verkehrszählungen im Bereich der Donnersbergerbrücke zwischen 2005 und 2009 verglichen. Die Ergebnisse zeigen, dass neben der Eröffnung des Autobahnabschnitts der A 99 West im Jahr 2006 auch das Lkw-Durchfahrtsverbot ab dem 01.02.2008 zu einer spürbaren Entlastung beim Güterverkehr auf dem Westabschnitt des Mittleren Ringes geführt hat. Für den Bereich der Landshuter Allee konnte zwischen 2007 und 2009 eine Abnahme des Güterverkehrsanteils um ca. 18 % ermittelt werden.

Aufgrund weitere Überschreitungen im Jahr 2007 (Anzahl der zulässigen Tage beim Tagesmittelwert für PM₁₀ an der Landshuter Allee und Jahresmittelwert plus Toleranzmarge für NO₂ an weiteren LÜB-Stationen im Stadtgebiet) und den zu erwartenden Überschreitungen in 2008 ergab sich im Jahr 2008 die Notwendigkeit einer weiteren Fortschreibung. Gegenstand der **2. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans)*** war die Einführung einer Umweltzone. Bereits im Luftreinhalte-/Aktionsplan München aus dem Jahr 2004 wurden Nutzungsbeschränkungen und Nutzervorteile für den Lieferverkehr in die Innenstadt diskutiert. Mit der Verabschiedung der Kennzeichnungsverordnung (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – 35. BImSchV) durch den Bund wurden die Voraussetzungen geschaffen, die Maßnahmen weiterzuentwickeln und durch die Aufnahme in die 2. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans München in die Praxis umzusetzen. Die 2. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans München wurde mit Schreiben vom 21.08.2008 vom StMUG in Kraft gesetzt. Nach Ausarbeitung der Details und Aufstellung der Schilder wurde die Umweltzone zum 01.10.2008 eingeführt, festgestellte Verstöße werden seit dem 01.01.2009 geahndet.

Aufgrund der anhaltenden Überschreitung des seit 2005 geltenden Grenzwertes für PM₁₀ (Anzahl der zulässigen Überschreitungstage an der Landshuter Allee) wurde von der Bundesrepublik Deutschland u.a. für München bei der Kommission der Europäischen Union ein Antrag auf Fristverlängerung gestellt. Die Europäische Union hat mit Entscheidung der Kommission vom 02.07.2009 für München eine Fristverlängerung zur Einhaltung der PM₁₀-Grenzwerte bis spätestens 10.06.2011 gewährt. Die Fristverlängerung wurde allerdings mit strengen Auflagen versehen. Für München bedeutet dies, dass weitere „kurzfristige wirkungsvolle Maßnahmen zur Kontrolle oder, soweit erforderlich, zur Aussetzung der Tätigkeiten, die zur Gefahr einer Überschreitung der Grenzwerte beitragen“ in eine Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans aufzunehmen sind und bis zum 31.12.2010 der Kommission mitgeteilt werden müssen. Das Ziel ist die Einhaltung der PM₁₀-Grenzwerte ab dem 11.06.2011.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Tatsache, dass neben einer aktuellen Überschreitung des PM₁₀-Grenzwertes an der Landshuter Allee auch in den nächsten Jahren z. T. deutliche Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes an mehreren LÜB-Stationen im Stadtgebiet drohen, hat der Stadtrat der LH München am 22.07.2009 eine Verschärfung der Umweltzone und die Prüfung weiterer kurzfristig wirkungsvollen Maßnahmen beschlossen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der anschließenden Arbeiten zur Ausgestaltung der Umweltzone und zu Art und Umfang der weitergehenden Maßnahmen wurde von der Regierung von Oberbayern in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München und dem Landesamt für Umwelt (LfU) ein Entwurf der **4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans)*** München erarbeitet. Der Plan wurde schließlich vom StMUG am 05.09.2010 in Kraft gesetzt.

Hintergrund für die vorliegende **3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans**)* München unter Beteiligung des Umlandes ist die Tatsache, dass aufgrund der Untersuchungen des Landesamtes für Umwelt insbesondere bei Feinstaub ein erheblicher Anteil der Immissionen im Stadtgebiet (> 50 % bei PM₁₀) dem „großräumigen Hintergrund“ zugeordnet werden kann und dass das Umland hieran mit einem nicht näher zu quantifizierenden Anteil als Emittent beteiligt ist. Darüber hinaus liefert der über die Stadtgrenzen fließende Verkehr aus dem Umland (insbesondere die Pendler) einen weiteren Beitrag zur Immissionsbelastung im Stadtgebiet München. Ziel der freiwilligen **„Kooperation für gute Luft“** ist es, gemeinsam mit den Umlandgemeinden und Landkreisen im Großen Verdichtungsraum München eine flächendeckende Verbesserung der regionalen Luftqualität zu erreichen. Aufgrund der umfangreichen Abstimmungsprozesse mit den Umlandgemeinden haben sich die weiteren Verfahrensschritte (wie z.B. die Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung) soweit verzögert, dass sie nun erst nach der 4. Fortschreibung vom StMUG für verbindlich erklärt werden konnte.

)* Mit Inkrafttreten des „Achten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ vom 31.07.2010, Artikel 1, entfällt die Bezeichnung Luftreinhalte-/Aktionsplan; die neue Bezeichnung lautet Luftreinhalteplan.

1.6 Öffentlichkeitsbeteiligung

Gemäß § 47 Abs. 5 BImSchG ist die Öffentlichkeit bei der Aufstellung von Luftreinhalteplänen in geeigneter Weise mit einzubeziehen. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz und die 39. BImSchV geben vor, dass die Luftreinhaltepläne der Öffentlichkeit zugänglich zu machen sind und die Öffentlichkeit bei ihrer Aufstellung zu beteiligen ist. Am 15.12.2006 ist das Gesetz über die Öffentlichkeitsbeteiligung in Umweltangelegenheiten (Öffentlichkeitsbeteiligungsgesetz) nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG in Kraft getreten. Danach müssen bei der Bekanntmachung der Aufstellung und Änderung von Luftreinhalteplänen neue Anforderungen beachtet werden (§ 47 Abs. 5a BImSchG).

Mit Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (StMUGV) vom 29.12.2006 wurde den entwerfsfertigen Stellen (Regierungen) die Vorgehensweise für eine einheitliche Öffentlichkeitsarbeit vorgestellt. Entsprechend der vorgestellten Vorgehensweise wird auch bei der Regierung von Oberbayern verfahren.

In der im Zeitraum vom 22.07.2011 bis zum 30.09.2011 durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung wurde allen Bürgerinnen und Bürger sowie den betroffenen Kommunen Gelegenheit gegeben, sich konkret mit der vorgesehenen Maßnahme einer Beteiligung des Umlandes und den Initiativen der Umlandgemeinden zu befassen und weitere Vorschläge, Anmerkungen oder eigene Beiträge einzubringen. In den ausgelegten Unterlagen wurde die Abgrenzung des Beteiligungsgebietes dargelegt und die bisher eingegangenen Beiträge der sich an der Kooperation für gute Luft beteiligenden Kommunen zusammengestellt. Die Unterlagen wurden bei der Regierung von Oberbayern, der Landeshauptstadt München und der Stadt Starnberg über Auslegung in Papierform und Einstellung ins Internet der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, so dass Anregungen und Stellungnahmen zu den konkret vorgesehenen Initiativen bzw. Maßnahmen (Starnberg) möglich waren. Die Ankündigung erfolgte durch das StMUG mittels Bekanntmachung im Bayerischen Staatsanzeiger (22.07.2011); zeitgleich wurde durch die Regierung von Oberbayern eine Pressemitteilung herausgegeben.

Insgesamt gingen während der Öffentlichkeitsbeteiligung 60 verwertbare Eingaben bei der Regierung von Oberbayern ein. Diese befassten sich inhaltlich zum Teil mit weiteren Vorschlägen für Initiativen in einzelnen Kommunen, andererseits auch mit Anregungen für mögliche Projekte oder Kritik an bereits durchgeführten Maßnahmen im Großen Verdichtungsraum München (siehe Kapitel 5). Alle während der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Erstellung des Entwurfs der 3. Fort-

schreibung des Luftreinhalteplans München eingegangenen Beiträge wurden einer sachgerechten Abwägung und Würdigung durch die Regierung von Oberbayern unterzogen. Sofern gemeinde-spezifische Zuständigkeiten berührt werden, wurden die Eingaben ebenfalls von der oder den von dem Vorschlag betroffenen Kommune(n) bewertet. Der fertige Planentwurf wurde anschließend zusammen mit den eingegangenen Einwendungen dem StMUG als Grundlage für die Entscheidung zur Verbindlicherklärung des Luftreinhalteplans vorgelegt. Nach einer abschließenden Abstimmung zwischen den betroffenen bayerischen Staatsministerien wurde die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München vom StMUG in Kraft gesetzt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Im Kapitel 5 ist eine Bewertung der Anregungen und Stellungnahmen, die während der Öffentlichkeitsbewertung bei der Regierung von Oberbayern eingegangen sind, dargestellt.

2 Beteiligung des Umlandes

2.1 Allgemeines

Bereits im Luftreinhalteplan München (September 2004) ist unter Ziffer 6.6 ausgeführt, dass aufgrund der starken Verflechtung der Landeshauptstadt München mit der Region bei der Fortschreibung die Umlandgemeinden sowie die entsprechenden Landkreise in die Arbeiten mit eingebunden werden. Hintergrund für die Beteiligung des Umlandes ist die Tatsache, dass aufgrund der Untersuchungen des Landesamtes für Umwelt (LfU) insbesondere bei Feinstaub ein erheblicher Anteil der Immissionen im Stadtgebiet (> 50 % bei PM₁₀) dem „großräumigen Hintergrund“ zugeordnet werden kann und dass das Umland hieran mit einem nicht näher zu quantifizierenden Anteil als Emittent beteiligt ist. Darüber hinaus liefert der über die Stadtgrenzen fließende Verkehr aus dem Umland (insbesondere die Pendler) einen weiteren Beitrag zur Immissionsbelastung im Stadtgebiet München.

Die Gemeinden und Landkreise im Umland der Landeshauptstadt München stehen einer Beteiligung grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Auf der Sitzung des Planungsausschusses des Regionalen Planungsverbands München am 28.09.2004 wurde einstimmig beschlossen, dass sich die Gemeinden und Landkreise des Verdichtungsraums München an der Erarbeitung des Luftreinhalteplans des Freistaats Bayern für den Ballungsraum München beteiligen.

Zur Vorgehensweise bei der Fortschreibung des Luftreinhalteplans München, insbesondere zur Art und Weise einer Beteiligung der Umlandgemeinden wurden intensive Diskussionen u.a. mit der Landeshauptstadt München und dem Regionalen Planungsverband München geführt. Nach Auswertung der statistischen Daten der Hauptemittentengruppen wurde aus fachlicher Sicht in Abstimmung mit dem StMUG als Beteiligungsgebiet zunächst der im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) definierte „Große Verdichtungsraum München (GVM)“ festgelegt.

Das von der Regierung von Oberbayern unter Berücksichtigung des Beschlusses des VGH vom 30.06.2005 entwickelte Konzept zur systematischen Prüfung des Beteiligungsgebietes im Umland basierte auf einer Erfassung aller Quellen der Luftschadstoffbelastung. Dabei waren insbesondere die Hauptemittentengruppen (Industrie, Hausbrand und Verkehr) zu untersuchen. Anschließend wurde zur Abschätzung der Verursacheranteile eine Ursachenanalyse durchgeführt. Ziel der Arbeiten war es, den Einfluss der verschiedenen Quellgruppen von den Umlandgemeinden im Großen Verdichtungsraum München auf die Überschreitungsflächen im Stadtgebiet München zu ermitteln, um anschließend beurteilen zu können, ob die im Umlandgebiet ggf. zu ergreifenden Maßnahmen einen relevanten Einfluss auf die Schadstoffbelastung im Stadtgebiet München haben können. Anschließend konnten die Landkreise, Städte und Gemeinden im Großen Verdichtungsraum München aufgefordert werden, Initiativen im eigenen kommunalen Bereich zur Verbesserung der großräumigen Luftqualität einzubringen.

Hinweis:

- Die hier vorliegende 3. Fortschreibung dient einer kooperativen Beteiligung der umliegenden Kommunen zur Reduzierung der Hintergrundbelastung auf freiwilliger Basis.
- Die Entscheidung zur Teilnahme obliegt ebenso wie die Art der Initiativen den einzelnen Kommunen - eine Verpflichtung hierzu existiert nicht.
- Sofern zukünftig Immissionsgrenzwertüberschreitungen im hier beteiligten Großen Verdichtungsraum auftreten sollten, lösen diese keine Fortschreibungen des Luftreinhalteplans für München aus.

2.2 Abgrenzung auf den Großen Verdichtungsraum München (GVM)

Die Beteiligung der Umlandgemeinden soll sich an den bestehenden Strukturen orientieren. Hierzu wurden die verschiedenen Gebietskategorien, wie sie im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) definiert sind, mit den Ergebnissen einer Datenauswertung hinsichtlich einer geeigneten Abgrenzung untersucht.

Der Umfang des zunächst betrachteten Stadt- und Umlandbereichs München erwies sich als zu eng gefasst, da z.B. Städte wie Erding und Starnberg, die sich durch starke Pendlerströme in die Landeshauptstadt München auszeichnen, bei dieser Beteiligung nicht enthalten wären. In Abstimmung mit der Landeshauptstadt München und dem Regionalen Planungsverband München wurde schließlich der Große Verdichtungsraum München als geeignete Abgrenzung für eine Beteiligung der Umlandgemeinden ausgewählt.

Der Große Verdichtungsraum München ist im LEP 2003 definiert. Im überarbeiteten LEP 2006 (01.09.2006) wurden 5 Gemeinden neu zugeordnet. Dies wurde im Folgenden berücksichtigt. Er umfasst neben der Landeshauptstadt München weitere 79 Gemeinden in 7 Landkreisen.

Folgende Abbildung zeigt die Aufteilung des Staatsgebietes in Regionen und Gebietskategorien gemäß LEP 2006 (Kapitel AI, Anhang 1 (Regionen) und Anhang 3 (Strukturkarte)):

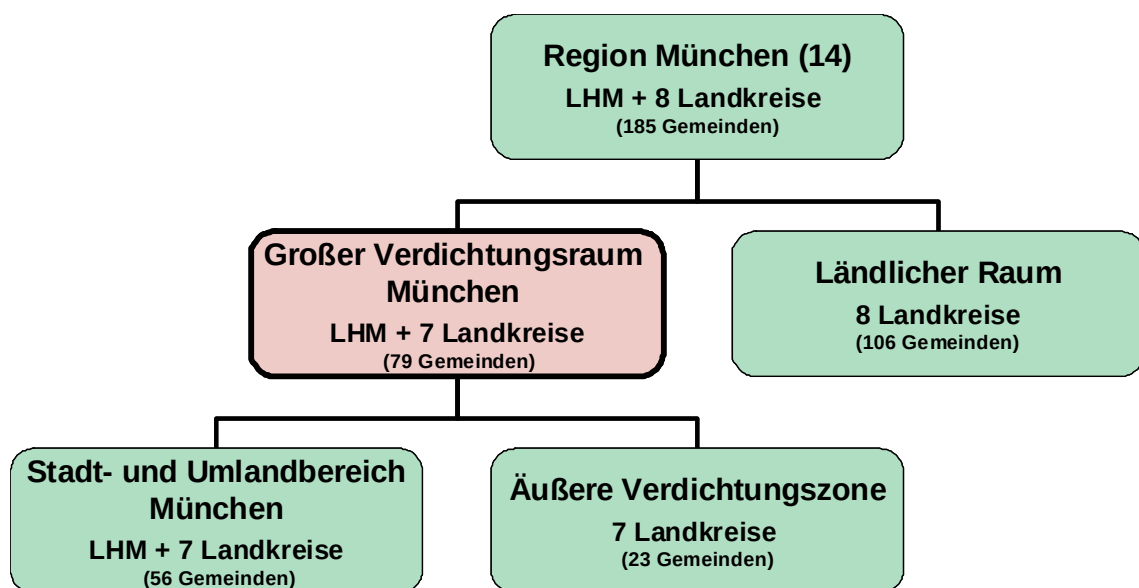


Abb.2/1: Strukturgliederung der Region München

Tab. 2/1 Gemeinden und Landkreise im Großen Verdichtungsraum München

Landkreis München (27)	Landkreis Dachau (8)	Landkreis Fürstenfeldbruck (14)
Aschheim	Bergkirchen	Alling
Aying	Dachau	Eichenau
Baierbrunn	Haimhausen	Emmering
Brunnthal	Hebertshausen	Fürstenfeldbruck
Feldkirchen	Karlsfeld	Germering
Garching b. München	Petershausen	Grafrath
Gräfelfing	Röhrmoos	Gröbenzell
Grasbrunn	Vierkirchen	Kottgeisering
Grünwald		Maisach
Haar	Landkreis Ebersberg (10)	Mammendorf
Hohenbrunn	Anzing	Olching
Höhenkirchen-Siegertsbrunn	Ebersberg	Puchheim
Ismaning	Forstinning	Schöngeising
Kirchheim b. München	Grafring b. München	Türkenfeld
Neubiberg	Kirchseeon	
Neuried	Markt Schwaben	Landkreis Starnberg (6)
Oberhaching	Pliening	Berg
Oberschleißheim	Poing	Gauting
Ottobrunn	Vaterstetten	Gilching
Planegg	Zorneding	Krailling
Pullach i. Isartal		Pöcking
Putzbrunn	Landkreis Erding (8)	Starnberg
Schäftlarn	Eitting	
Taufkirchen	Erding	Landkreis Freising (6)
Unterföhring	Finsing	Eching
Unterhaching	Moosinning	Fahrenzhausen
Unterschleißheim	Neuching	Freising
	Oberding	Hallbergmoos
	Ottenhofen	Marzling
	Wörth	Neufahrn b. Freising

Das Gebiet des Großen Verdichtungsraums München wird in folgender Abbildung dargestellt. Es wird durch die schwarze Linie abgegrenzt.

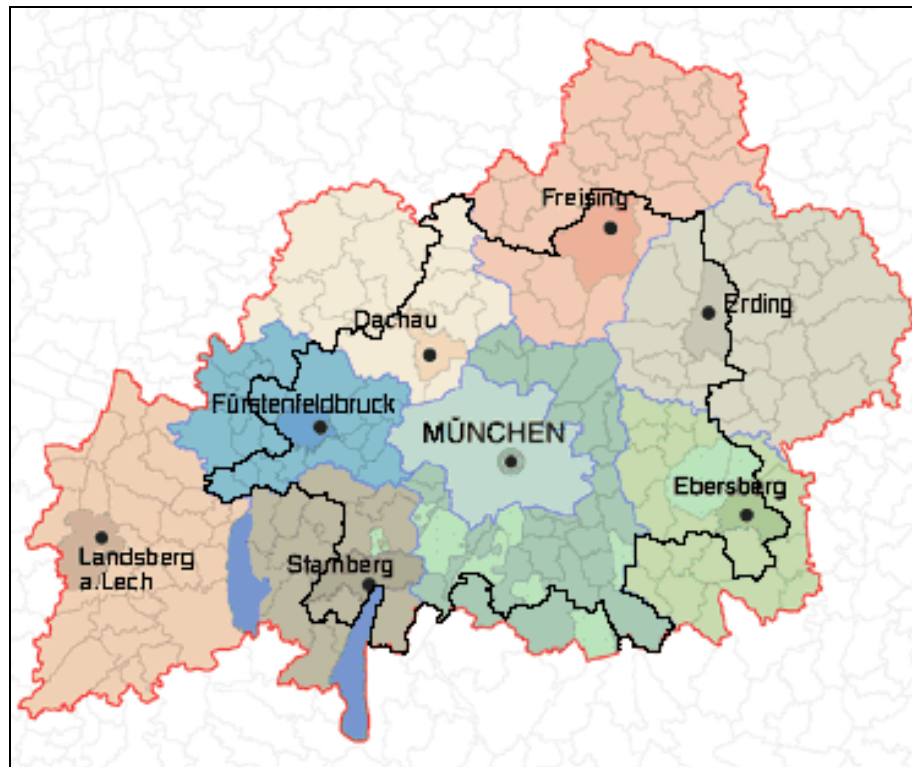


Abb. 2/2. Darstellung des Großen Verdichtungsraums München (Gemeinden innerhalb der fett gekennzeichneten Umrandung)

2.3 Charakteristik

Im LEP Bayern werden als Verdichtungsräume großflächige Gebiete mit deutlicher Verdichtung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie erheblicher innerer funktionaler Verflechtung bestimmt. Bei der Abgrenzung wurde von objektiven Kriterien ausgegangen und die Raum- und Siedlungsstruktur des Staatsgebietes besonders berücksichtigt.

Der Große Verdichtungsraum München zeichnet sich insbesondere durch folgende Kriterien aus:

- Bevölkerungszunahme im Zeitraum 1987 – 1999 größer als im Landesdurchschnitt
- Bevölkerungsdichte 1999 größer als im Landesdurchschnitt
- Anteil der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Auspendler in die Landeshauptstadt München im Jahr 1997 größer als 50 % der gesamten Auspendler der Gemeinde; gleichzeitig übertrifft der Anteil der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Auspendler an den Einwohnern den diesbezüglichen Landesdurchschnitt
- Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche im Jahr 1996 größer als der Landesdurchschnitt

Dem Großen Verdichtungsraum München zuzurechnen sind neben der Landeshauptstadt München die Gemeinden, die entweder

- alle 4 Kriterien erfüllen oder
- bereits 1994 zum Großen Verdichtungsraum München gezählt haben und mindestens 2 Kriterien erfüllen oder
- eine gemeinsame Grenze mit der Landeshauptstadt München bei gleichzeitig engem funktionalem Zusammenhang aufweisen

Darüber hinaus hat eine von der Regierung von Oberbayern durchgeführte statistische Auswertung der zur Verfügung stehenden Daten gezeigt, dass mit dem Großen Verdichtungsraum München eine abgegrenzte Gebietsstruktur existiert, in der der Großteil der Quellen von Luftverunreinigungen im Umland von München zu finden sind, die einen Einfluss auf die Schadstoffbelastung an den Überschreitungsorten in der Landeshauptstadt München haben können.

- Eine Analyse der i. S. d. Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) genehmigungsbedürftigen Anlagen in der Region München hinsichtlich der Emission von PM₁₀ und NO₂ hat gezeigt, dass mit dem Großen Verdichtungsraum alle relevanten genehmigungspflichtigen Anlagen erfasst werden. Anlagen, in denen Feinstaub (PM₁₀) bzw. Stickstoffdioxid (NO₂) in größerem Umfang und in größerer Höhe emittiert werden, werden unabhängig von den Arbeiten zur Luftreinhalteplanung ständig überwacht, optimiert und mittels der Altanlagenanierung nach der Verordnung über Großfeuerungs- und Gasturbinenanlagen (13. BImSchV) bzw. Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft 2002) auf den neuesten Stand der Emissionsminderungstechnik gebracht.
- Eine Auswertung der Statistik zu den Gemeindedaten 2002 (Bericht des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung aus dem Jahr 2003) hat gezeigt, dass der Große Verdichtungsraum München bereits 75 % des verarbeitenden Gewerbes - einschließlich des Staub emittierenden Bereichs „Gewinnung von Steine und Erden“ - der gesamten Region München erfasst. Zusätzlich wird ein Großteil der Bevölkerung (68 %) und der Siedlungs- und Verkehrsflächen (59 %) abgedeckt.

Die Auswertung der Daten über die Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Region München, der einzelnen Landkreise sowie aller Gemeinden erfolgte anhand der vom Regionalen Planungsverband München zur Verfügung gestellten Daten. Zusätzlich wurde eine Auswertung von Daten der Arbeitsverwaltung „In München haben 417000 Pendler ihren Arbeitsplatz“, veröffentlicht vom Statistischen Amt der Landeshauptstadt München, Bericht 2/2005, herangezogen. Die Auswertung der Daten zu den Pendlerströmen zeigt, dass der Anteil der sozi-

alversicherungspflichtig beschäftigten Einpendler in die Landeshauptstadt München aus dem Großen Verdichtungsraum München ca. 81,3 % der Einpendler aus der gesamten Region München beträgt (Daten für 2003). Eine Auswertung der München-Pendler-Studie 2005 (von der Süddeutschen Zeitung in Auftrag gegeben) bestätigt diese Ergebnisse.

Die Landeshauptstadt München ermittelt regelmäßig die Verkehrsströme, die täglich die Stadtgrenzen überschreiten. Die Ergebnisse einer durchgeführten Untersuchung wurden 2007 vom LfU aufgegriffen und sind in die Abschätzung zu den durch die Pendler verursachten Immissionsbelastungen eingeflossen.

3 Immissionssituation

3.1 Immissionssituation im Umland

Das Landesamt für Umwelt hat der Regierung von Oberbayern zuletzt mit Mitteilung vom 19.07.2011 Informationen zur Immissionsbelastung in den Gemeinden des GVM rückblickend bis ins Jahr 2001 zur Verfügung gestellt. Diese werden in der Tab. 3/1 dargestellt.

Tab. 3/1: Immissionsbelastung im Umland

	Straße	Berechnung				Messung					
		Bezugs- jahr	PM10 in µg/m³	NO2 in µg/m³	Ruß in µg/m³	Jahr	PM10 in µg/m³	NO2 in µg/m³	DTV in Kfz/24h	Lkw-Anteil in % vom DTV	Straßen- abschnittslänge (ca.) in m
Große Kreisstadt Dachau	Mittermayerstr.	2006	31	45		2007	29	38	16800	4,0	143m, zwischen Herbststr. und Lederergasse
	Münchner Str.	2002	34	29					16800	4,0	
	Alte Römerstr.	2002	31	29							
Große Kreisstadt Freising	Isarstr.	2006	29	44					26800	6,0	nicht bekannt nicht bekannt nicht bekannt nicht bekannt nicht bekannt nicht bekannt nicht bekannt nicht bekannt nicht bekannt
	Saarstr.	2006	29	42					18300	8,0	
	Wippenhauserstr.	2006	31	45					18900	6,0	
	Alois Steinecker-Str.	2006	28	39					11200	4,0	
	Dr. von Daller Str.	2006	28	40					18900	5,0	
	Ismaninger Str.	2006	27	41					24600	6,0	
	Johannisstr.	2006	28	42					22800	8,0	
	Kammergasse	2006	28	39					12800	4,0	
	Landshuter Str.	2006	24	32							
	Mainburger Str.	2006	25	36							
	Münchner Str.	2006	24	33							
	Ottostr.	2006	27	38							
	Vöttinger Str.	2006	27	38							
Landkreis Freising	Wohngebiet Echling westl. A 9	2006	24	33							
Landkreis Dachau	Karlsfeld, Münchner Str. B 304					2007	30	59	35550	4,6	110 m, zwischen Bajuwarenstr. und Steinerner Brücke
	Karlsfeld, Münchner Str. B 304					2004	29	49	35550	4,6	
Landkreis München	nächstgelegene Anwesen der Gemeinde Aschheim zur A 8	2009	27						13200	5,3	nicht bekannt
	Aschheim, B 471 Ismaninger Str.	2001	22	37	4						
	Feldkirchen, B 471 Aschheimer Str.	2001	22	37	4						
	Garching, B 11 Freisinger Str.	2005	28	33							
	Gräfelfing, St 2063 Pasinger Str.	2001	23	37	4						
	Grünwald, St 2072 Südl. Münchner Str.	2008	23	28							
	Grünwald, Tölzer Str.	2008	25	33							
	Haar, B 304 Wasserburger Landstr.	2001	15	25	3						
	Ismaning, St 2053 Freisinger Str.	2001	28	42	5						
	Neubiberg, St 2078 Äußere Haupstr.	2001	20	33	3						
	Neuried, St 2344 Forstenrieder Str.	2001	23	37	4						
	Ottobrunn, St 2078 Rosenheimer Str.	2001	23	37	4						
	Unterhaching, St 2368 Biberger Str.	2001	19	32	3						
	Unterschleißheim, St 2342 Landshuter Str.	2001	22	39	4						
	Kirchheim, A 99 (nächstgel. Anwesen)	2006	24	36							
	Oberhaching/Taufkirchen, A 995 nächstgel. Anwesen	2007	24	39							
	Unterföhring, Kindergarten III, Schrammelweg 1					2005/06	23	25			
	Unterföhring, Altes Feuerwehrhaus, Münchener Str. 88					2005/06	29	43			
	Unterföhring, Münchner Str. Süd vor Haus 21c					2005/06	31	38			
	Schäftlan, Stamberger Straße	2009	24	31							
Landkreis Ebersberg	OD Ebersberg, B 304	2007	28	43					12721	5,2	150 m 150 m
	OD Ebersberg, St 2080	2007	28	42							
	Hohenlinden, B 12	2001	23	42	4						
	Kirchseeon, B 304	2001	24	41	4						
	Markt Schwaben, St 2080	2001	20	32	3						
	Markt Schwaben, St 2332	2001	18	29	3						
	Pliening, St 2080	2001	18	32	3						
	Poing, EBE 1	2001	14	23	2						
	Zorneding, B 304	2001	14	23	2						
Landkreis Erding	Stadt Erding, St 2084 Anton Bruckner Str.	2008	22	37							
	Moosinning, OD B 388 Moosinning	2008	22	29							
	Moosinning, OD B 388 Eichenried	2008	23	29							
Landkreis Starnberg	Starnberg, B 2 Hauptstr.	2002	39	48	7	2006/07	22	55	23135	2,6	160 m, Tutzingener Hofplatz bis Ludwigstr.
	Starnberg, B 2 Hauptstr. 4										
	Gauting, St 2063 Starnbergerstr.	2002	23	35	4						
	Gilching, St 2069 Römerstr.	2002	21	32	3						
	Gilching, St 2069 Römerstr.	2008	23	29							
	Gilching, Landsberger Straße	2008	22	26							
	Gilching, Starnberger Weg	2008	22	25							
	Herschding, St 2067 Mühlfelderstr.	2002	21	32	4						
	Herschding, St 2068 Luitpoldstr.	2002	19	29	3						
	Starnberg, B 2 Münchnerstr.	2002	24	37	4						
	Starnberg, St 2069 Hanfelderstr.	2002	20	33	3						
	Weißling, St 2068 Hauptstr.	2002	22	35	4						

- **Blau kursiv:** Der Jahresmittelwert für PM_{10} liegt zwischen $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Damit kann nicht ausgeschlossen werden, dass mehr als die 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auftreten (wurde nur für Bezugsjahr ab 2005 markiert).
- **Rot fett:** Überschreitungen von Grenzwert plus Toleranzmarge von NO_2 im jeweiligen Bezugsjahr.
- Die Straßendaten wurden nur für die farblich markierten Werte aufgelistet.
- Das Bezugsjahr bzw. Jahr gibt an, für welches Bezugsjahr die Berechnungen bzw. in welchem Jahr die Messungen durchgeführt wurden.

Ergebnis:

Der ab 01.01.2005 einzuhaltende Grenzwert für Feinstaub (PM_{10}) für den Jahresmittelwert (JMW) von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird nach den Ermittlungen des LfU in keiner der aufgelisteten Gemeinden oder Städten überschritten. Nach derzeitiger Datenlage (statistische Korrelation zwischen Jahresmittelwerten und Überschreitungshäufigkeiten der Tagesmittelwerte aus den LÜB-Messdaten) ist davon auszugehen, dass an Straßenabschnitten mit einem Jahresmittelwert für PM_{10} von $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und darüber mehr als die zulässigen 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr erreicht werden. Im Bereich $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bis $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für den Jahresmittelwert kann dies nicht ausgeschlossen werden. Damit kann bei einigen Straßenabschnitten (in der Tabelle blau, kursiv markiert) nicht ausgeschlossen werden, dass mehr als die zulässigen 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auftreten.

Der Grenzwert plus Toleranzmarge für den Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO_2) im Jahre 2007 von $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wurde an zwei Straßenabschnitten (Karlsfeld, Landkreis Dachau in der Münchner Straße B 304 und in Starnberg, Hauptstraße B 2; in der Anlage rot, fett markiert) überschritten. Der ab dem 01.01.2010 gültige Grenzwert für den JMW für NO_2 wird laut Tabelle an mehreren Straßenabschnitten überschritten.

3.2 Auswirkungen des Umlandes auf die Schadstoffbelastung in München

Neben einer Verbesserung der Luftqualität im gesamten Großen Verdichtungsraum München ist es vorrangiges Ziel, die Immissionsbelastung an den zum Teil hoch belasteten Straßen im Stadtgebiet München zu verringern. Hier werden an den vom LfU betriebenen kontinuierlichen Messstellen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) regelmäßig Grenzwerte der 39. BImSchV (ehemals 22. BImSchV) für PM_{10} und Grenzwerte (plus Toleranzmargen) für NO_2 überschritten (siehe Darstellungen in den bisherigen Fortschreibungen des Luftreinhalteplans München).

Da insbesondere für PM_{10} neben der lokalen Belastung insbesondere durch den Verkehr auch die regionale Hintergrundbelastung mit einem Anteil von $> 50\%$ beteiligt ist, wurden vom LfU zunächst die relevanten Quellen im Umland für die Bereiche Industrie, Hausbrand und Verkehr (insbesondere Pendler) ermittelt. Anschließend wurde anhand einer Verursacheranalyse der Bezug zur Schadstoffbelastung im Stadtgebiet München hergestellt. Dies war Voraussetzung, damit in einem weiteren Schritt, sofern geboten und aufgrund der Ergebnisse erforderlich, geeignete Maßnahmen entwickelt werden können, um entsprechend den Verursacheranteilen die zusätzliche Schadstoffbelastung aufgrund der Einwirkungen des Umlandes zu minimieren.

3.2.1 Ermittlung aller relevanten Quellen

Immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftige Anlagen (Industrie):

Zur Bestimmung des Einflusses von genehmigungsbedürftigen Anlagen in den Umlandgemeinden auf das Stadtgebiet München wurden die Angaben aus den Emissionserklärungen 2000 herange-

zogen (aktuellere Daten standen dem Landesamt für Umwelt zum Zeitpunkt dieser umfangreichen Auswertung nicht zur Verfügung). Anschließend erfolgte die Berechnung des Immissionsanteils im Stadtgebiet München mittels Ausbreitungsrechnung (Programm LASAT), wobei für die Berechnungen alle genehmigungsbedürftigen Anlagen in einem Gebiet von 80 km x 80 km um München einbezogen wurden. Bis auf einen Betrieb in Au i.d. Hallertau (Landkreis Freising), einen Betrieb in Dorfen und drei Betriebe in Taufkirchen (Landkreis Erding) sind damit alle i. S. d. BImSchG genehmigungsbedürftigen Anlagen der sieben betroffenen Landkreise enthalten.

Es erfolgte also keine strenge Begrenzung auf den „Großen Verdichtungsraum München“. Das untersuchte Gebiet hat von seinen Abmessungen aber ungefähr die gleiche Ausdehnung. Außerdem sind alle i. S. d. BImSchG genehmigungsbedürftigen Anlagen des Großen Verdichtungsraums München erfasst. Eine exakte Begrenzung auf den Großen Verdichtungsraum München hätte einen unverhältnismäßig größeren Aufwand bezüglich der Modellierung des Rechengebietes erfordert, ohne dass sich dadurch die Ergebnisse signifikant ändern würden.

Nicht nach BImSchG genehmigungsbedürftige Anlagen einschließlich kleiner und mittlerer Feuerungsanlagen (Gewerbe und Hausbrand):

Die Emissionen wurden anhand des Emissionskatasters 2000 für die sieben betroffenen Landkreise ermittelt. Anhand der Ergebnisse des Forschungsprojektes „Einflüsse auf die Immissionsbelastung von Straßen (EIS)“ und im Vergleich mit den Emissionseinflüssen dieser Quellgruppe aus dem Stadtgebiet München konnte auf deren Immissionsrelevanz geschlossen werden.

Straßenverkehr und Pendler:

Als Ergebnis von Staubanalysen des Projekts SIGI ("Messung von Staub und Staubinhaltsstoffen zur Grundlagenermittlung von Immissionsminderungsmaßnahmen", 2004) lässt sich der Immissionsanteil des Straßenverkehrs an der Hintergrundbelastung im Stadtgebiet von München abschätzen.

Mit Hilfe der Angaben zu den "Pendlerströmen" aus den einzelnen Umlandgemeinden nach München konnten für jede einzelne Gemeinde mittels bekannter Entfernung und Pendleranzahl die Emissionen aufgrund der Fahrbewegungen bestimmt werden. Hierbei wurden die Emissionen aus Auspuff und Straßenabrieb berücksichtigt. Da die Verkehrsemissionen aus dem Emissionskataster 2000 ebenfalls Auspuff und Straßenabrieb berücksichtigen, konnte der Anteil der Pendleremissionen an den gesamten Verkehrsemissionen von München und den sieben umliegenden Landkreisen des Großen Verdichtungsraums München ermittelt werden.

Zusätzlich wurde an den beiden Stationen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) Luise-Kiesselbach-Platz und Landshuter Allee unter der Annahme bestimmter Pendlerströme die direkte Immissionsbelastung durch die Pendler- Kfz vor Ort berechnet.

Die ermittelten Ergebnisse wurden 2007 vom LfU anhand der von der Landeshauptstadt München aktuell vorgelegten neuesten Zählungen und Abschätzungen zu den Verkehrsströmen über die Stadtgrenzen hochgerechnet und neu bewertet.

3.2.2 Abschätzung der Immissionsanteile für PM₁₀

Die vorliegende Abschätzung der Immissionsanteile wurde vom LfU nur für PM₁₀ durchgeführt, da hier neben der lokalen Belastung insbesondere der große Anteil der Hintergrundbelastung, die vielfältigen Verursachergruppen und der Ferntransport relevant sind. Bei NO₂ liefern v.a. die lokalen Emittenten (Verbrennungsprozesse aus Motoren, Heizungen und Kraftwerken) die entscheidenden Beiträge zur Gesamtbelastung, so dass sich eine entsprechende Untersuchung erübrigt.

Immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftige Anlagen (Industrie):

Die Berechnungen im Zusammenhang mit genehmigungsbedürftigen Anlagen ergaben einen Anteil von $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an der Hintergrundbelastung, der aus den sieben Landkreisen des "Großen Verdichtungsraumes München" stammt. Dem gegenüber wurde durch Ausbreitungsrechnung anhand der Emissionsdaten aus dem Stadtgebiet München ein Anteil der Stadt an der Hintergrundbelastung von im Mittel $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ errechnet. Aufgrund des insgesamt geringen Beitrags aus den Umlandgemeinden ist es innerhalb der Rechengenauigkeit wenig sinnvoll die Einzelanteile auf die 79 betroffenen Kommunen im "Großen Verdichtungsraum München" aufzuschlüsseln. Ebenfalls aufgrund der sehr geringen Zusatzbelastung aus diesem Bereich wurde auch keine weitere Berechnung für Immissionsanteile durch Sekundäraerosole aus genehmigungsbedürftigen Anlagen im Umland vorgenommen.

Gesondert betrachtet wurde das Heizkraftwerk Nord (HKW Nord) in Unterföhring in unmittelbarer Nähe zur Stadtgrenze. Es ist als Emittent den Umlandgemeinden zuzuordnen. Das Immissionsmaximum von $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt ebenfalls nicht im Münchner Stadtgebiet. An der nördlichen Stadtgebietsgrenze wurden daher vom Landesamt für Umwelt maximal $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Immissionsbeitrag angesetzt (vgl. Luftreinhalte-/Aktionsplan (September 2004) S. 44). Als Immissionsbeitrag im Münchner Stadtgebiet ist - je nach Lage der Messstation - ein deutlich geringerer Immissionsanteil zu unterstellen.

Auswirkung aller nach BImSchG genehmigungsbedürftigen Anlagen im Großen Verdichtungsraum München

auf die Hintergrundbelastung:	$0,3 (0,5) \mu\text{g}/\text{m}^3$
davon Umland:	$0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$
(HKW Nord:	max. $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$)
Stadtgebiet:	$0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Anmerkung:

Der im Luftreinhalteplan München (September 2004) auf Seite 44 genannte Beitrag von $1-2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bezieht sich auf die Überschreitungsorte Stachus und Luise-Kieselbach-Platz und ist als maximale Abschätzung des Beitrags aus dem Stadtgebiet und dem Umland zu verstehen, während sich der o. g. Hintergrundbeitrag aus dem Umland von insgesamt höchstens $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Mittel für ganz München ergibt.

Nicht nach BImSchG genehmigungsbedürftige Anlagen einschließlich kleiner und mittlerer Feuerungsanlagen (Gewerbe und Hausbrand):

Nachdem aufgrund der Ergebnisse des Projektes EIS diese Quellgruppen bereits für das Stadtgebiet München mengenmäßig nur von geringer Bedeutung waren, ergibt sich für die Einwirkungen aus dem Umland aufgrund der größeren Entfernung zum Stadtgebiet eine noch geringere Bedeutung. Zur Frage des Einflusses der nicht nach BImSchG genehmigungsbedürftigen Feuerungsanlagen und der sonstigen nichtgenehmigungsbedürftigen Anlagen im Umland lässt sich anhand des Emissionskatasters 2000 folgende Abschätzung vornehmen:

Der Anteil der Emissionen von genehmigungsbedürftigen Anlagen an den Gesamtemissionen der sieben Landkreise des Umlandes beträgt etwa 15%. Der Anteil der nichtgenehmigungsbedürftigen Anlagen liegt ebenfalls bei 15% und der Anteil aufgrund von nichtgenehmigungsbedürftigen Feuerungsanlagen liegt bei 20%. Entsprechend der errechneten Immissionen durch genehmigungsbedürftige Anlagen im Umland von $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (unter Einbeziehung des HKW Nord) würde sich der Gesamtbeitrag aller nichtgenehmigungsbedürftiger Anlagen (einschließlich nichtgenehmigungsbedürftiger Feuerungsanlagen) aus dem Umland zu etwa maximal $0,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in der Fläche hochrechnen.

Auswirkung aller nichtgenehmigungsbedürftigen Anlagen (einschließlich nichtgenehmigungsbedürftiger Feuerungsanlagen) im Großen Verdichtungsraum München

auf die Hintergrundbelastung:	1,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
davon Umland	0,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- nicht gen.-bed. Feuerungsanlagen:	0,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- sonstige nicht gen.-bed. Anlagen:	0,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Stadtgebiet:	1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Straßenverkehr und Pendler:

Straßenverkehr:

Anhand des Projektes SIGI ergab sich für München als gesamter Anteil an der Hintergrundbelastung durch den Straßenverkehr ein Wert von $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der aus Stadt und Umland stammt. Davon kommen $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aus Primäremissionen und $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aus Sekundäremissionen von Stadt und Umland (7 betroffenen Landkreise). Hierbei werden als Primäremission alle Quellen bezeichnet, die nicht auf sekundären luftchemischen Prozessen beruhen. Demnach fallen neben den Auspuffgasen auch Aufwirbelung und Abrieb unter die Primäremissionen.

Auswirkung des gesamten Straßenverkehrs im Großen Verdichtungsraum München

auf die Hintergrundbelastung:	7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Stadt und Umland)
davon Primäremissionen:	4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Sekundäremissionen:	3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Pendler:

Nach Angaben der Landeshauptstadt München kommen 300.000 Kfz pro Tag und Richtung aus dem Großen Verdichtungsraum München in das Stadtgebiet München und 70.000 Kfz pro Tag und Richtung fahren aus dem Stadtgebiet München in den GVM. Insgesamt überqueren somit rund zweimal täglich 370.000 Kfz die Stadtgrenze zwischen dem GVM und der Landeshauptstadt. Hierbei wurde von der Landeshauptstadt München ermittelt, dass in den oben genannten 370.000 Kfz ein Schwerverkehrsanteil von ca. 20.000 Lkw enthalten ist (also ca. 5,4%).

Die Emissionen der Pendler konnten aus der jeweils gemeindebezogenen Anzahl von Pendlern (aus Sozialversicherungsangaben) und aufgrund der mittleren Wegstrecken zwischen Gemeinde und Landeshauptstadt München ermittelt werden. Diese Berechnungen erfolgten unter der Voraussetzung, dass 55% der Erwerbstätigen jeweils mit einem Pkw aus dem GVM in das Stadtgebiet München einpendeln. Aus den damit verbundenen Emissionen ergibt sich näherungsweise ein Anteil in der Höhe von 13% von Pendleremissionen an der gesamten Verkehrsemission aus München und den umgebenden 7 Landkreisen. Zusätzlich ist der von 20.000 Lkw pro Tag und Richtung verursachte Emissionsanteil zu berücksichtigen. Gemäß dem Handbuch für Emissionsfaktoren und den Emissionsfaktoren für Brems- und Reifenabrieb beträgt im Bezugsjahr 2005 die über alle Straßenkategorien gemittelte Emission an Feinstaub (PM_{10}) eines schweren Nutzlastfahrzeuges ca. das 15-fache von einem Pkw. Hieraus erhält man allein für den schweren Nutzlastverkehr des "Stadt-Umland-Verkehrs" einen Emissionsanteil von 11% bezogen auf die gesamten Verkehrsemissionen der Stadt München und des GVM.

Insgesamt ergibt sich somit ein Emissionsanteil von 24% pro Richtung an den gesamten Verkehrsemissionen von Stadt München und GVM. Da anhand des Projektes SIGI für München bekannt ist, dass der gesamte Anteil an der Hintergrundbelastung durch den Straßenverkehr $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ beträgt, folgt, dass der "Stadt-Umland-Verkehr" für beide Richtungen mit einem Anteil von $3,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zur Hintergrundbelastung beiträgt.

Auswirkung der die Stadtgrenzen überschreitenden Pendlerverkehre zwischen der LH München und dem Großen Verdichtungsraum München

auf die Hintergrundbelastung:

3,4 µg/m³ (Stadt und Umland)

Beitrag des Pendlerverkehrs an den LÜB- Messstationen des Mittleren Ringes

Die ins Stadtgebiet von München einfahrenden Pendlerströme verteilen sich naturgemäß auf zahlreiche Straßen. Um einen Anhaltspunkt für die Zusatzbelastung zu erhalten, wurde angenommen, dass jeweils 20000 Pkw pro Tag durch Pendlerverkehr im gesamten Verkehrsstrom an den beiden LÜB-Messstationen Luise-Kiesselbach Platz und Landshuter Allee enthalten sind. Der Anteil dieses Pendlerverkehrs an der lokalen Zusatzbelastung ergibt sich zu jeweils ca. 6 - 8%; dies entspricht an der Landshuter Allee einem Anteil von 1,6 µg/m³, am Luise-Kiesselbach Platz einem Anteil von 0,5 µg/m³. Bei entsprechend höher oder niedriger angesetzten Pendler- Verkehrsbewegungen lässt sich der Anteil an der Zusatzbelastung linear umrechnen. Die lineare Umrechnung des prozentualen Anteils ist an dieser Stelle erlaubt, da sich außer der Verkehrsmenge keine weiteren Parameter ändern.

20000 Pendler am Luise-Kiesselbach Platz und an der Landshuter Allee:

→ **6 - 8 % an der lokalen Zusatzbelastung**

Landshuter Allee: **1,6 µg/m³**

Luise-Kiesselbach Platz: **0,5 µg/m³**

3.2.3 Zusammenfassung

Aufgrund der Untersuchungen kommt das Landesamt für Umwelt zu dem Schluss, dass die Umlandgemeinden zur PM₁₀-Hintergrundbelastung im Stadtgebiet von München nur wenig beitragen. Es zeigt sich insgesamt, dass vom Münchner Umland rechnerisch nur ein geringer Teil der in München gemessenen Immissionen stammt.

Erwartungsgemäß ergibt sich ein etwas größerer Einfluss, wenn die Emissionen der nach München einfahrenden Pendler-Kfz betrachtet werden. Dies hängt jedoch davon ab, wie viele Pendler direkt an den hoch belasteten Stellen am Mittleren Ring (z.B. Landshuter Allee und Luise-Kiesselbach Platz) angenommen werden. Da Daten zu deren Anzahl nicht vorliegen, wurde mit der Annahme eines Aufkommens von jeweils 20000 Kfz an einer Messstation (entspricht ca. 15-20% der insgesamt fahrenden Kfz) lediglich eine Zusatzbelastung in der Größenordnung von 1 µg/m³ errechnet.

Tab. 3/2: Vergleich der PM₁₀-Emissionen in Stadt und Umland

PM₁₀-Emissionen [t/a]				
Quellgruppe	7 Landkreise des GVR München		Stadtgebiet	
Genehmigungsbedürftige Anlagen (Industrie und Kraftwerke)	256,5	15%	42,1	8%
Nicht genehmigungsbedürftige Feuerungsanlagen (Hausbrand)	348,8	20%	274,2	54%
Sonstige nicht genehmigungsbedürftige Anlagen (Gewerbe)	254,3	15%	84,9	17%
Verkehr	848,9	50%	104,7	21%
Summe	1708,5	100%	505,9	100%

Tab. 3/3: Einfluss von Stadt und Umland auf die Immissionen (Hintergrundbelastung)

PM ₁₀ -Immissionen [µg/m³]	
Quellgruppe	Einfluss auf die Hintergrundbelastung
	Anteil Umland Anteil Stadtgebiet
Genehmigungsbedürftige Anlagen (Industrie und Kraftwerke)	0,3 0,2
Nicht genehmigungsbedürftige Feuerungsanlagen (Hausbrand)	0,4 rowspan="2">1,0
Sonstige nicht genehmigungsbedürftige Anlagen (Gewerbe)	0,3
Straßenverkehr (davon Pendler)	7 (3,4)

Auswirkungen der einfahrenden Pendler direkt am Immissionsort:

20000 Pendler an der LÜB- Station	Luise-Kiesselbach Platz: 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Landshuter Allee: 1,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
-----------------------------------	---

4 Initiativen zur Verbesserung der Luftqualität aus dem Umland

4.1 Allgemeines

Mit Schreiben vom 10.12.2007 hat die Regierung von Oberbayern bei allen Landkreisen, Städten und Gemeinden im Großen Verdichtungsraum München angeregt, sich an einer „**Kooperation für gute Luft**“ mit eigenen Ideen und Vorschlägen zur Minderung der Luftschadstoffbelastung zu beteiligen. Ziel ist es, gemeinsam eine flächendeckende Verbesserung der regionalen Luftqualität für den Großraum München zu erreichen. Dabei sollen ein gemeinsames solidarisches Vorgehen und nicht Einzelinteressen im Vordergrund stehen. Die Kooperation soll unter der Prämisse durchgeführt werden, dass Konkurrenzen und gegenseitige Konflikte vermieden werden. Eine gemeinsame Verbesserung der Luftqualität dient dem Interesse eines verbesserten Gesundheitsschutzes aller Bürgerinnen und Bürger im Großen Verdichtungsraum München.

Als Frist zur Vorlage eigener Beiträge wurde den Kommunen zunächst Ende März 2008 angekündigt. Aufgrund der Kommunalwahlen im Frühjahr und der damit z. T. verbundenen Umbesetzung der Gemeinderäte und dem Wechsel einiger Entscheidungsträger hat sich der Rücklauf jedoch verzögert. Um allen Kommunen die Möglichkeit einer Teilnahme zu geben und auch wegen der zunächst nur verhaltenen Resonanz hat die Regierung von Oberbayern die Frist in Einzelfällen verlängert.

Bis Ende 2008 kam von den im Großen Verdichtungsraum München betroffenen 7 Landkreisen und 79 Städten und Gemeinden (ausgenommen der LH München) eine Rückmeldung von 5 Landkreisen und 35 Städten und Gemeinden. Insgesamt haben sich also gut 40 % aller angeschriebenen Landkreise und Kommunen geäußert. Dabei wurden nur in 21 Fällen Ideen und Vorschläge zu Initiativen im eigenen kommunalen Bereich vorgelegt; in 15 Fällen wurden allgemeine Anregungen oder Kritik vorgebracht, viermal wurden zwar Initiativen angeführt, diese jedoch nicht in die Arbeiten zur 3. Fortschreibung eingebracht bzw. mitgeteilt, dass die weitere Entwicklung zunächst abgewartet werde.

Nachdem die eingegangenen Beiträge ausgewertet wurden, sollten nochmals diejenigen Kommunen, die sich bislang noch nicht zu einer Mitarbeit an der Kooperation für gute Luft entschließen konnten, angesprochen werden und im Interesse ihrer Bürgerinnen und Bürger zu einer Beteiligung motiviert werden. Gerade eine flächig angelegte Vorgehensweise mit vielen kleinen Initiativen, wie diese Kooperation, ist auf das Mitwirken des ganzen Verdichtungsraumes angewiesen. Zu diesem Zweck wurde der erste Entwurf der 3. Fortschreibung mit einer Zusammenstellung der bisher eingegangenen Beiträge mit Schreiben vom 31.07.2009 an alle Gemeinden, Städte und Landkreise im Großen Verdichtungsraum München mit der Bitte um Überprüfung und Ergänzung der Vorschläge verteilt.

Zudem wurde nochmals auf Folgendes hingewiesen:

- Auch der verbindliche Luftreinhalteplan ersetzt keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung von Maßnahmen. Ebenso wenig schafft er neue Zuständigkeiten.
- Die in den Luftreinhalteplan aufgenommenen Initiativen lösen keine Ansprüche nach dem Konnexitätsprinzip aus und müssen auch finanziell von den Kommunen im Rahmen der vorhandenen Stellen und Mittel getragen werden.
- Vorhaben, zu deren Realisierung der Gesetzgeber ein eigenes Verfahren anderer Behörden vorsieht, wie z.B. straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren, können im Rahmen der Kooperative für gute Luft allenfalls angesprochen werden. Sie sind jedoch hier nicht als rechtlich verbindliche Maßnahmen zu verstehen. Sie sind wegen des verfahrensbedingt ungewissen Abschlusses als schnell wirkende Maßnahmen im Sinne der Kooperation eher ungeeignet.

In der im Zeitraum vom 22.07.2011 bis 30.09.2011 durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung beteiligten sich erstmals weitere 11 Kommunen an der Kooperation. Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Landkreise und Kommunen im Großen Verdichtungsraum München sowie über deren Rückmeldungen nach den insgesamt zwei Beteiligungen und der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Tab. 4/1: Übersicht über die Rückmeldungen

Beteiligt: 79 Gemeinden und 7 Landkreise		1. Beteiligung mit Schreiben vom 10.12.2007	2. Beteiligung mit Schreiben vom 31.07.2009	ÖB 22.07. – 30.09.2011	gesamt
Rückmeldungen gesamt		40	33	23	59
Nur Kritik / Anregungen		15	3	12	17
Keine Beteiligung / nur Beobachter		2	1	0	2
Eigene Initiativen – aber keine Beteiligung		2	6	0	5
Auch verwertbare kommunale Initiativen		21	23	11	35

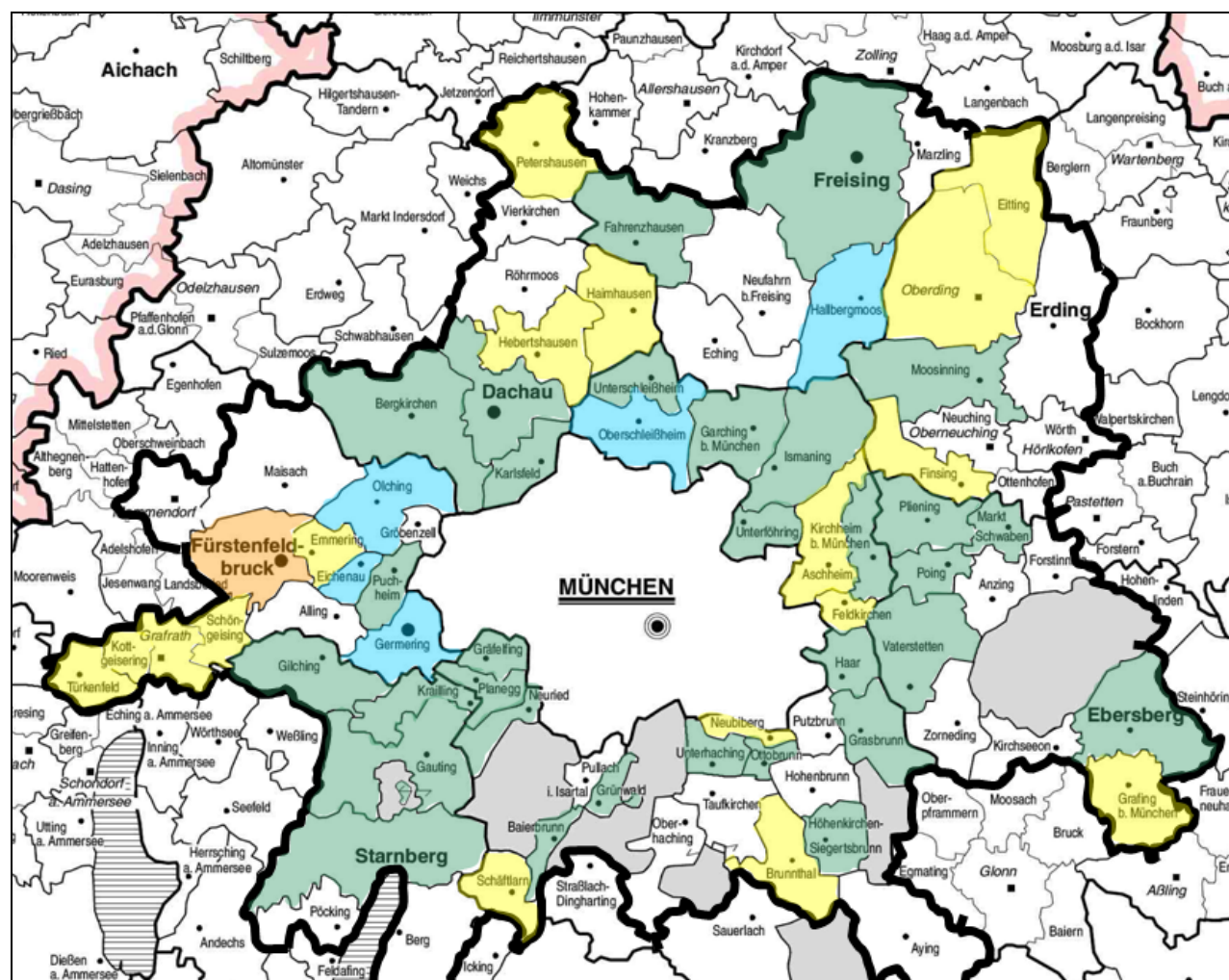


Abb. 4/1: Übersicht über die teilnehmenden Gemeinden

Insgesamt sind 59 Rückmeldungen eingegangen (69%), dabei enthalten 35 auch konstruktive Vorschläge für Initiativen (41%) und 24 mal nur Kritik / Anregungen bzw. es erfolgt keine Beteiligung (28%).

4.2 Initiativen, Anregungen und Kritik

Folgende Übersicht zeigt die Kommunen, die sich im Rahmen der zweimaligen Beteiligung sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Kooperation für gute Luft gegenüber der Regierung von Oberbayern geäußert haben. Zusätzlich sind in der Anlage 1 die von den Landkreisen, Städten und Gemeinden vorgebrachten Initiativen im eigenen kommunalen Bereich dargestellt.

Tab. 4/1: Übersicht über Kommunen, die sich zur Kooperation für gute Luft geäußert haben

Landkreis, Stadt, Gemeinde		Beitrag auf Seite	Landkreis, Stadt, Gemeinde		Beitrag auf Seite
Landkreise					
	Dachau	S. 25			Nur Kritik / Anregungen
	Freising	S. 26			Keine Beteiligung / nur Beobachter
	Fürstenfeldbruck	S. 27			Eigene Initiativen – aber keine Beteiligung
	München	S. 28			Auch verwertbare kommunale Initiativen
	Starnberg	S. 29			
Städte und Gemeinden					
	Aschheim (M)	S. 30		Eichenau (FFB)	S. 61
	Baierbrunn (M)	S. 31		Emmering (FFB)	S. 62
	Brunnthal (M)	S. 32		Fürstenfeldbruck (FFB)	S. 63
	Feldkirchen (M)	S. 33		Germering (FFB)	S. 64
	Garching b. München (M)	S. 34		Grafrath (FFB)	S. 65
	Gräfelfing (M)	S. 35		Kottgeisering (FFB)	S. 66
	Grasbrunn (M)	S. 36		Olching (FFB)	S. 67
	Grünwald (M)	S. 37		Puchheim (FFB)	S. 68
	Haar (M)	S. 38		Schöngeising (FFB)	S. 69
	Höhenkirchen-Siegertsbrunn (M)	S. 40		Türkenfeld (FFB)	S. 70
	Ismaning (M)	S. 41		Ebersberg (EBE)	S. 71
	Kirchheim b. München (M)	S. 42		Grafring b. München (EBE)	S. 72
	Neubiberg (M)	S. 43		Markt Schwaben (EBE)	S. 73
	Neuried (M)	S. 44		Pliening (EBE)	S. 74
	Oberschleißheim (M)	S. 45		Poing (EBE)	S. 75
	Ottobrunn (M)	S. 46		Vaterstetten (EBE)	S. 76
	Planegg (M)	S. 47		Eitling (ED)	S. 77
	Schäftlarn (M)	S. 49		Finsing (ED)	S. 78
	Unterhaching (M)	S. 50		Moosinning (ED)	S. 79
	Unterföhring (M)	S. 52		Oberding (ED)	S. 80
	Unterschleißheim (M)	S. 53		Fahrenzhausen (FS)	S. 81
	Bergkirchen (DAH)	S. 54		Freising (FS)	S. 82
	Dachau (DAH)	S. 55		Hallbergmoos (FS)	S. 84
	Haimhausen (DAH)	S. 56		Gauting (STA)	S. 85
	Hebertshausen (DAH)	S. 57		Gilching (STA)	S. 86
	Karlsfeld (DAH)	S. 58		Krailling (STA)	S. 87
	Petershausen (DAH)	S. 60		Starnberg (STA)	S. 88

Im Folgenden werden die Beiträge für jeden teilnehmenden Landkreis bzw. jede teilnehmende Kommune dargestellt. Für die Stadt Starnberg, in der vom LfU Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV (bisher 22. BImSchV) festgestellt wurden, sind in der Anlage 2 weitergehende Informationen gemäß Anlage 13 der 39. BImSchV bzw. Anlage XV der EU-Luftqualitäts-Richtlinie 2008/50/EG aufgelistet (Teilplan Starnberg).

Bei den im Kap. 4.2 im Folgenden genannten Initiativen handelt es sich um freiwillige Maßnahmen, auf deren Umsetzung kein Rechtsanspruch besteht. Sie erfolgen entweder auf Rechtsgrundlagen außerhalb des Immissionsschutzrechtes oder als freiwillige Leistung.

Aufgrund der derzeit messtechnisch dokumentierten Überschreitungssituation im Großen Verdichtungsraum München liegen - abgesehen von der Landeshauptstadt München - nur in Starnberg und Karlsfeld dem Grunde nach die Voraussetzungen für Maßnahmen im Straßenverkehr vor. Die Maßnahmen sind dabei entsprechend der Verursacheranteile und unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit zu entwickeln. Der Teilplan Starnberg sieht keine verkehrsbeschränkenden Maßnahmen vor. Für Karlsfeld wurde seitens der Gemeinde auch von der Erstellung eines Teilplans Abstand genommen und anstelle davon die hier dargestellten freiwilligen Initiativen eingebracht.

Soweit Initiativen auch Verkehrsbeschränkungen vorsehen sind diese als sonstige, allgemeine Verbesserungsanstrengungen unmittelbar aus den dafür geltenden Rechtsvorschriften herzuleiten; sie können nicht auf § 40 Abs. 1 BImSchG gestützt werden.

Landkreis Dachau

Einwohner: 138547
Fläche: 579 km²



Eigene Initiativen

Der Landkreis Dachau legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Prüfung von allgemeinen oder begrenzten (zeitlichen, gebietsbezogenen oder individuellen) Fahrbeschränkungen zur Entlastung von Immissionsschwerpunkten
- Durchführung von systematischen Ausbesserungs- und Erneuerungsmaßnahmen im Kreisstraßennetz
- Fuhrparkumstellung auf Fahrzeuge mit emissionsarmen Antriebstechnologien, Einflussnahme bei Ersatzbeschaffungen der beauftragten Verkehrsunternehmen bei Busverkehren
- Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV durch optimierte Anpassung des Busangebotes auf den Schienenverkehr
- Ausbau des Radwegenetzes durch schnellstmögliche Schließung von Lücken entsprechend des Radwegekonzeptes
- Bereitstellung von Haushaltsmitteln zur Förderung von Fahrgemeinschaften (z.B. MIFAZ) und Car-Sharing

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Weiterer Ausbau der Fernwärmeversorgung (GfA)
- Bei Neubau oder Instandsetzung kreiseigener Gebäude Bevorzugung emissionsarmer Technologien und Brennstoffe, energiesparende Bauweise, Nutzung alternativer Energien (z.B. Erdwärme)

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

- Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit

Bewertung:

Den Landkreisen stehen naturgemäß mehr Möglichkeiten zur Verfügung, die Schadstoffbelastung großräumig zu verbessern, als einer einzelnen Gemeinde. Insbesondere die vom Landkreis vorgeschlagenen Initiativen zur Verbesserung des ÖPNV könnten Bürger dazu motivieren, vom eigenen Kfz auf den ÖPNV umzusteigen. Mit der Verringerung der individuellen Fahrleistung und dem somit niedrigeren Schadstoffausstoß kann ein kleiner Beitrag geleistet werden, die Luftqualität regional zu verbessern. Ergänzend dazu wirken sich Initiativen zur Energieeinsparung und zur Verringerung der Emissionen im häuslichen Bereich (insbesondere ein Ausbau des Fernwärmenetzes) positiv aus.

Anregungen / Kritik

Der Landkreis Dachau begrüßt eine gemeinsame, vorausschauende Luftreinhalteplanung, weist allerdings darauf hin, dass neben einer Verbesserung der Luftqualität in der LH München auch eine Verbesserung der Situation in den umliegenden Landkreisen das Ziel sein muss. Zudem muss eine Verlagerung erhöhter Luftschadstoffbelastungen vermieden werden. Außerdem wird Folgendes angeregt:

- Weitere großräumige Angebotsverbesserungen beim ÖPNV (z.B. Taktverdichtung bei der S-Bahn) sowie Ausbau von P&R-Anlagen durch kreisangehörige Gemeinden
- Zusätzliche Einrichtung weiterer Messstationen
- Schaffung gesetzlicher Regelungen zur bevorzugten Nutzung von Fernwärme
- Bessere staatliche Förderung für energiesparende Bauweise

Landkreis Freising

Einwohner: 166375
Fläche: 802 km²



Eigene Initiativen

Der Landkreis Freising legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Prüfung der Fuhrparkumstellung auf Fahrzeuge mit emissionsarmen Antriebstechnologien
- Optimierungen sowie strategische Planungen im ÖPNV
- Förderung des Regionalmarketings zur Verringerung des Wirtschaftsverkehrs

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Energieeffiziente Sanierung der kreiseigenen Liegenschaften aufgrund der Ergebnisse der vorab erstellten Energieberichte
- Bevorzugung emissionsarmer Technologien und Brennstoffe, Prüfung eines Einsatzes alternativer Energien (z.B. Solarthermie, Fotovoltaik, Geothermie)

Städtebauliche Initiativen

- Forcieren der zentralen regenerativen Energieversorgung von Wohn- und Gewerbegebieten im Rahmen der Bauleitplanung

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Den Landkreisen stehen naturgemäß mehr Möglichkeiten zur Verfügung, die Schadstoffbelastung großräumig zu verbessern, als einer einzelnen Gemeinde. Die vom Landkreis Freising vorgeschlagenen Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Immissionssituation bei. Das größte Potenzial liegt hierbei bei einer Verringerung des Straßenverkehrs, ergänzt von allgemeinen Initiativen zum Einsatz emissionsarmer Technologien und Brennstoffe sowie bei einer allgemeinen Energieeinsparung.

Anregungen / Kritik

Weitere Anregungen wurden nicht vorgebracht.

Landkreis Fürstenfeldbruck

Einwohner: 204538
Fläche: 435 km²



Eigene Initiativen

Der Landkreis Fürstenfeldbruck beobachtet die Arbeiten zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans derzeit nur und bringt sich nicht mit eigenen Beiträgen ein.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Weitere Anregungen wurden nicht vorgebracht.

Landkreis München

Einwohner: 323015
Fläche: 667 km²



Eigene Initiativen

Der Landkreis München hat sich im Rahmen der Beteiligung lediglich zum Thema Öffentlicher Personennahverkehr geäußert:

Verkehrliche Maßnahmen

- Festlegung von Qualitätsstandards bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen im ÖPNV hinsichtlich der Abgasemissionen; derzeit sind bereits Regionalbusse mit hohen Abgasstandards im Einsatz
- Förderung zukunftsweisender Technologien im ÖPNV (Einsatz eines Hybridbusses)
- Angebotsverbesserungen in den Bereichen Taktverdichtung und Streckennetzerweiterung im ÖPNV

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Den Landkreisen stehen naturgemäß mehr Möglichkeiten zur Verfügung, die Schadstoffbelastung großräumig zu verbessern, als einer einzelnen Gemeinde. Die vom Landkreis München vorgeschlagenen Initiativen zur Verbesserung des ÖPNV könnten Bürger dazu motivieren, vom eigenen Kfz auf den ÖPNV umzusteigen. Mit der Verringerung der individuellen Fahrleistung und dem somit niedrigeren Schafstoffausstoß kann ein kleiner Beitrag geleistet werden, die Luftqualität regional zu verbessern.

Anregungen / Kritik

Weitere Anregungen wurden nicht vorgebracht.

Landkreis Starnberg

Einwohner: 130283
Fläche: 488 km²



Eigene Initiativen

Der Landkreis Starnberg legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Gemeinsam mit den Landkreisgemeinden Aufstellung von Leitlinien für ein integriertes Verkehrskonzept mit verschiedenen Projekten
- Realisierung von Straßenbaumaßnahmen (z.B. der Entlastungstunnel Starnberg, Bau der Westtangente als Verbindung zwischen der B2 und der A96 AS Gilching und Ortsumfahrungen Oberbrunn/Unterbrunn, Gilching, Inning und Wessling)
- Verbesserungen der ÖPNV-Anbindungen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
- Durchführung des Projektes „Würmtal – Das Radtal“ zur Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens vom Kfz insbesondere hin zur Fahrradnutzung durch Maßnahmen u.a. des Mobilitätsmanagements
- Ausbau und Optimierung des bestehenden Radwegenetzes

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Bei Neubau oder Instandsetzung kreiseigener Gebäude Bevorzugung emissionsarmer Technologien und Brennstoffe, energiesparende Bauweise, Nutzung alternativer Energien (z.B. Geothermie)

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Den Landkreisen stehen naturgemäß mehr Möglichkeiten zur Verfügung, die Schadstoffbelastung großräumig zu verbessern, als einer einzelnen Gemeinde. Insbesondere die vom Landkreis Starnberg vorgeschlagenen Initiativen zur Verbesserung des ÖPNV und der Bau von Umgehungsstraßen bzw. des Entlastungstunnels in Starnberg können den Beitrag des Straßenverkehrs zur Schadstoffbelastung z.T. erheblich reduzieren. Ergänzend dazu wirken sich Initiativen zur Energieeinsparung und zur Verringerung der Emissionen im häuslichen Bereich positiv aus.

Anregungen / Kritik

Der Landkreis Starnberg begrüßt die Beteiligung des Umlandes an der Luftreinhalteplanung. Die weiteren vorgebrachten Anregungen beziehen sich hauptsächlich auf das mit der 1. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans München eingeführte Lkw-Durchfahrtsverbot. Hier werden insbesondere Ausweichverkehre befürchtet bzw. die Wirksamkeit der Maßnahme insgesamt in Frage gestellt. In Anlehnung an die von den Würmtalgemeinden vorgebrachten Vorschläge wird Folgendes angeregt:

- Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen den Autobahnen A96 und A995 und umgekehrt; alternativ Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf ausgewählte Straßen im Umland und Modifizierung ausgewählter, bereits bestehender Lkw-Sperrungen
- Mautbefreiung auf dem Autobahnring A99 sowie stadtnaher Autobahnstrecken
- Schaffung einer belastbaren Datengrundlage für Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrsströme beim Schwerverkehr auf den auf München zulaufenden Bundesfernstraßen sowie periodisch wiederkehrende Evaluation der Maßnahmenwirkungen mit entsprechenden Anpassungen bei Planfortschreibungen
- Staubbindung durch Straßennassreinigung sowie häufigere Reinigungszyklen auf den Straßen
- Vorziehen der Einführung von einschlägigen EURO-Normen zur Minderung der Schadstoffemissionen
- Gesetzliche Änderungen für zulässigen Reifen- bzw. Fahrbahnauftrieb
- Verlagerung von Lkw auf die Schiene bzw. Schaffung innovativer Transportalternativen

Gemeinde Aschheim (M)

Einwohner: 7665
Fläche: 28,04 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Aschheim hat keine eigenen kommunalen Initiativenvorschläge eingebracht.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Aschheim fordert, dass die weiteren Arbeiten an der Luftreinhalteplanung nur unter Beteiligung des Umlandes fortgeführt werden sollen. Außerdem wurde Folgendes angeregt:

- Erweiterung des Plangebietes auf den Umlandbereich einschließlich der A99
- Sperrung von Aschheim und Dornach für den überörtlichen Lkw-Verkehr
- Bau des Autobahn-Südrings
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A99
- Einführung eines Verkehrsleitsystems für den überörtlichen Pkw-Verkehr

Gemeinde Baierbrunn (M)

Einwohner: 2944
Fläche: 7,21 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Baierbrunn legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Sukzessive Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf schadstoffarme Fahrzeuge
- Festlegung von Qualitätsstandards bei der Ausschreibung zur öffentlichen Abfallbeseitigung hinsichtlich der Abgasemissionen des Fuhrparks
- Förderung und Optimierung beim ÖPNV
- Unterstützung der Mitfahrzentrale MIFAZ

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Umstellung der öffentlichen Straßenbeleuchtung auf Energiesparlampen
- 1. Baierbrunner Bürger Solarkraftwerk (Bereitstellung von kommunalen Dachflächen für alternative Energien - Fotovoltaikanlagen)

Städtebauliche Initiativen

- Ausweisung eines Baugebiets (50 Wohneinheiten) mit Energiesparhäusern (z.B. mit thermische Solaranlagen)

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Der Einsatz von alternativen Energien im Neubaugebiet sowie die Bereitstellung von kommunalen Dächern für Fotovoltaikanlagen können neben Initiativen zur Verringerung von Fahrten im Straßenverkehr lokal einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität liefern.

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Baierbrunn befürchtet, dass es durch die in der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München festgeschriebene Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs zu einer Mehrbelastung der umliegenden Gemeinden aufgrund von Ausweichverkehren kommt. Daher werden folgende Anregungen eingebracht:

- Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen den Autobahnen A96 und A995 und umgekehrt
- Mautbefreiung auf den Autobahnen A99, A95 und A995 jeweils innerhalb der Autobahnanschlüsse A99
- Regionale Verbesserungen beim ÖPNV (Änderung des Tarifzonensystems, Taktverdichtung S7)
- Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B11 zwischen München/Solln und Pullach durch Optimierung der Ampelschaltung

Gemeinde Brunnthal (M)

Einwohner: 4765

Fläche: 38,03 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Brunnthal hat keine eigenen kommunalen Initiativenvorschläge eingebracht.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Brunnthal legt folgende Anregung vor:

- Verbesserung des regionalen ÖPNV durch Querverbindungen und Taktverdichtung, um die Bürger zu motivieren, vom Pkw auf den ÖPNV umzusteigen

Gemeinde Feldkirchen (M)



Einwohner: 6389
Fläche: 6,41 km²

Eigene Initiativen

Die Gemeinde Feldkirchen hat keine eigenen kommunalen Initiativenvorschläge eingebracht.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Feldkirchen begrüßt grundsätzlich Maßnahmen zur Feinstaubreduzierung und bringt folgende Anregungen ein:

- Erweiterung des Lkw-Durchfahrtsverbots aufs Umland und Anpassungen im Bereich Feldkirchen
- Einbeziehung der B471 in das Lkw-Durchfahrtsverbot
- Mautbefreiung auf dem Autobahnring A99 und der A94

Stadt Garching b. München (M)

Einwohner: 15860
Fläche: 28,16 km²



Eigene Initiativen

Die Stadt Garching hat folgende drei Projekte, die bereits von Stadtrat beschlossen wurden, zur Aufnahme in den Luftreinhalteplan vorgeschlagen:

Verkehrliche Initiativen

- Erstellung eines Radverkehrskonzepts
- Aufbau eines Mobilitätsmanagements, um Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV zu schaffen. Dabei sollen möglichst Verbesserungen in der interkommunalen Zusammenarbeit (insb. mit der LH München) erzielt werden.

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Entwicklung eines integrierten Klimaschutzkonzepts durch externe Berater und Ingenieurbüros. Inhalte werden u.a. die Themenfelder „Verkehr und Mobilität“ sowie „kommunales Energiemanagement“ und die „Förderung erneuerbarer Energien“ sein.

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Die von der Stadt Garching aufgeführten Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Bei Berücksichtigung der Möglichkeiten einer Gemeinde besitzen die Initiativen zur Verkehrsverringerung sowie Initiativen zu einer generellen Energieeinsparung das größte Minde- rungspotenzial.

Anregungen / Kritik

Die Stadt Garching begrüßt die Einbindung der Umlandgemeinden bei den weiteren Arbeiten zur Luft- reinhalteplanung München und bringt folgende Anregungen vor:

- Einbeziehung des Garchinger Gemeindegebiets in den Sperrbereich des Lkw-Durchfahrtsverbots
- Anpassung der Hinweisbeschilderung im Bereich Garching - A9 - B11
- Mautbefreiung auf dem Autobahnring A99
- Abstufung der B11 zu einer kommunalen Straße, damit verbunden der Wunsch nach verkehrsrechtli- chen Entscheidungen zum Schutz vor Lkw-Durchgangsverkehr
- Bau des Autobahn-Südtrings
- Verbesserung des regionalen ÖPNV

Gemeinde Gräfelfing (M)

Einwohner: 12870
Fläche: 9,58 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Gräfelfing legt zusammen mit den Würmtalgemeinden Gauting, Krailling, Neuried und Planegg eine gemeinsame Stellungnahme vor. Darüber hinaus werden folgende Initiativen angeführt, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Durchführung des Projektes „Würmtal – Das Radltal“ zur Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens vom Kfz insbesondere hin zur Fahrradnutzung durch Initiativen u.a. des Mobilitätsmanagements
- Optimierung der Verkehrslenkung durch verschiedene Straßenbauprojekte (z.B. St 2063 neu) und verkehrsberuhigende Initiativen
- Optimierung des ÖPNV durch optimierte Anpassung des Busangebots (Streckennetz, Takt)
- Ausbau von P&R-Anlagen
- Bereitstellung von Fahrzeugen für Car-Sharing-Projekte (Stattauto)

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Energetische Sanierung von gemeindeeigenen Bestandsgebäuden
- Beim Neubau gemeindeeigener Gebäude Bevorzugung emissionsarmer, regenerativer Technologien und Brennstoffe sowie energiesparender Bauweise in Niedrigenergiestandard
- Ausbau der Fernwärmeversorgung und Förderung alternativer Energien (z.B. Geothermie)
- Weiterführung des Energiesparförderprogramms und Energiesparberatung der Bürger

Städtebauliche Initiativen

- Maßvolle Nachverdichtung mit Erhalt und Schutz der Innengrünflächen

Sonstige Initiativen

- Breite Öffentlichkeitsarbeit (Infotage, Energieersterberatung)

Bewertung:

Die von der Gemeinde Gräfelfing aufgeführten Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Bei Berücksichtigung der Möglichkeiten einer Gemeinde besitzen die Initiativen zur Verkehrsverringerung sowie zu Brennstoffumstellungen (insbesondere Geothermieversorgung) und Initiativen zu einer generellen Energieeinsparung das größte Minderungspotenzial.

Anregungen / Kritik

Die von den fünf Würmtalgemeinden vorgebrachten Anregungen beziehen sich hauptsächlich auf das mit der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München eingeführte Lkw-Durchfahrtsverbot. Hier werden insb. Ausweichverkehre befürchtet bzw. die Wirksamkeit der Maßnahme insgesamt in Frage gestellt. Folgende, durch ein Ingenieurbüro ausgearbeitete Vorschläge werden angeregt:

- Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen den Autobahnen A96 und A995 und umgekehrt; alternativ Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf ausgewählte Straßen im Umland und Modifizierung ausgewählter, bereits bestehender Lkw-Sperrungen
- Mautbefreiung auf dem Autobahnring A99 sowie stadtnaher Autobahnstrecken
- Schaffung einer belastbaren Datengrundlage für Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrsströme beim Schwerverkehr auf den auf München zulaufenden Bundesfernstraßen sowie periodisch wiederkehrende Evaluation der Maßnahmenwirkungen mit entsprechenden Anpassungen bei Planfortschreibungen
- Staubbinderung durch Straßennassreinigung sowie häufigere Reinigungszyklen auf den Straßen
- Vorziehen der Einführung von einschlägigen EURO-Normen zur Minderung der Schadstoffemissionen
- Gesetzliche Änderungen für zulässigen Reifen- bzw. Fahrabrieb
- Verlagerung von Lkw auf die Schiene bzw. Schaffung innovativer Transportalternativen

Gemeinde Grasbrunn (M)

Einwohner: 6411
Fläche: 23,59 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Grasbrunn legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans zur Verminderung von vermeidbaren Verkehren und Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittel
- Förderung des Rad- und Fußwegeverkehrs durch Ausbau des Wegenetzes, Verbesserung von Fahrradabstellanlagen
- Förderung und Optimierung des ÖPNV
- Prüfung der Umstellung des gemeindlichen Fuhrparks auf schadstoffärmere Fahrzeuge

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Weiterführung des Förderprogramms „Energieeinsparung“
- Energetische Sanierung von gemeindlichen Bestandsgebäuden, dabei Prüfung des Einsatzes alternativer Energien (z.B. Photovoltaik, Solarthermie)
- Beim Neubau gemeindlicher Liegenschaften Bevorzugung emissionsarmer, regenerativer Technologien und Brennstoffe sowie energiesparender Bauweise
- Förderung alternativer Energien, z.B. Geothermieprojekt „Grasbrunn-Vaterstetten-Zorneding“
- Umstellung auf energiesparende Straßenbeleuchtung

Städtebauliche Initiativen

- Berücksichtigung und Förderung von Maßnahmen zur Energieeinsparung (z.B. Gebäudeausrichtung für Solaranlagen)
- Erhalt und Ausbau dezentraler Versorgungsstrukturen
- Festlegung von verkehrsberuhigten Bereichen in Wohngebieten
- Erhalt und Schaffung von Grünzügen und Grünanlagen

Sonstige Initiativen

- Öffentlichkeitsbeteiligung (Energieberatung)

Bewertung:

Die von der Gemeinde Grasbrunn aufgeführten Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Bei Berücksichtigung der Möglichkeiten einer Gemeinde besitzen die Initiativen zur Verkehrsverringerung sowie zu Brennstoffumstellungen (insbesondere Geothermieversorgung) und Initiativen zu einer generellen Energieeinsparung das größte Minderungspotenzial.

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Grasbrunn bringt folgende Anregungen vor:

- Einbeziehung der Landkreisgemeinden München in den Sperrbereich des Lkw-Durchfahrtsverbots
- Mautbefreiung auf dem Autobahnring A99
- Förderung und Optimierung beim regionalen ÖPNV
- Durchführung einer PM10/NO₂-Messung an der B304 im Gemeindegebiet Grasbrunn
- Geschwindigkeitsreduzierung auf der A99
- Einheitliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B304 im Ortsgebiet
- Überprüfung der regionalen Grünzüge

Gemeinde Grünwald (M)

Einwohner: 11057
Fläche: 7,63 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Grünwald legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Umstellung des gesamten kommunalen Fuhrparks auf schadstoffarme Fahrzeuge
- Festlegung von Qualitätsstandards bei der Ausschreibung zur öffentlichen Abfallbeseitigung hinsichtlich der Abgasemissionen des Fuhrparks
- Initiativen beim ÖPNV (z.B. Erhalt der umweltfreundlichen Tramlinie 25 durch langfristigen Betreibervertrag)

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Förderung von Brennstoffumstellungen sowie Wärmedämmmaßnahmen in privaten Haushalten
- Weiterführung des Energiesparförderprogramms
- Nutzung alternativer Energien (Geothermie) mit gleichzeitigem Ausbau des Fernwärmenetzes

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Insbesondere die Umstellung der privaten Heizanlagen auf emissionsarme Brennstoffe bzw. der Einsatz alternativer Energien in Verbindung mit einer erhöhten Wärmedämmung sowie der Ausbau des Fernwärmenetzes können lokal einen kleinen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität liefern.

Anregungen / Kritik

Von der Gemeinde Grünwald werden Befürchtungen geäußert, dass es durch die in der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München festgeschriebene Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs zu einer Mehrbelastung der umliegenden Gemeinden aufgrund von Ausweichverkehren kommt. Daher werden folgende Anregungen eingebracht:

- Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen den Autobahnen A96 und A995 und umgekehrt
- Mautbefreiung auf den Autobahnen A99, A96, A95 und A995 jeweils innerhalb der Autobahnschlüsse A99

Gemeinde Haar (M)

Einwohner: 19430
Fläche: 12,90 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Haar legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Planung und Bau einer Autobahnparallele zur Reduzierung des innerörtlichen Verkehrs
- Verschiedenen Initiativen zur Verkehrsverflüssigung wie z.B. der Bau von Kreisverkehren und die Optimierung der Grünen Welle auf Durchgangsstraßen
- Neubau und Instandsetzung von Straßen
- Bau eines Parkhauses als Erweiterung der P&R-Anlage am Bahnhof
- Sanierung und Neugestaltung des Bahnhofs zur Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs
- Schaffung neuer Fahrradstellplätze und weiterer Ausbau des Radwegenetzes
- Förderung von Fahrgemeinschaften (MIFAZ) und Carsharing
- Umstellung des gemeindlichen Fuhrparks auf schadstoffarme Fahrzeuge
- Festlegung von Qualitätsstandards bei der Ausschreibung zur öffentlichen Abfallbeseitigung hinsichtlich der Abgasemissionen des Fuhrparks
- Ausbau und Optimierung des ÖPNV auch hinsichtlich des Emissionsstandards bei Ausschreibungen und Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Energetische Sanierung von gemeindeeigenen Bestandsgebäuden
- Beim Neubau gemeindeeigener Gebäude Bevorzugung emissionsarmer, regenerativer Technologien und Brennstoffe sowie energiesparender Bauweise in Niedrigenergiestandard
- Weiterführung des Energiesparförderprogramms
- Analyse und gezielte Nutzung kommunaler Dächer für die Fotovoltaiknutzung
- Zuschuss bei Brennstoffumstellung für den Anschluss ans kommunale Erdgasnetz
- Umfangreiche Energieberatung (z.B. Thermografie)
- Weiterer Ausbau des Fernwärmenetzes
- Prüfung der Beteiligung an interkommunaler Geothermienutzung

Städtebauliche Initiativen

- Städtebauliche Verdichtung im S-Bahnbereich
- Erhalt und Ausbau dezentraler Versorgungsstrukturen
- Aufstellung von Rahmen- und Strukturplänen bei den Ortsteilen zur Sicherung der Grünstrukturen
- Festlegung von autofreien Wohngebieten in Bebauungsplänen
- Erhalt und Schaffung von Grünzügen und Grünanlagen

Sonstige Initiativen

- Einführung des Feuchtsalzeinsatzes im Winterdienst
- Verbesserung der Straßenreinigung (Prüfung des Einsatzes einer Feuchtkehrmaschine)

Bewertung:

Die Vielzahl der von der Gemeinde Haar vorgeschlagenen Initiativen tragen in der Summe alle dazu bei, den kommunalen Beitrag an der Schadstoffbelastung zu verringern. Initiativen zur Reduzierung des Straßenverkehrs sowie zur Umstellung auf emissionsarme bzw. -freie Brennstoffe bei Hausfeuerungen zeigen hierbei naturgemäß die größte Wirkung.

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Haar fordert die Beteiligung der Umlandgemeinden bei künftigen Fortschreibungen zum Luftreinhalteplan München und legt folgende Anregungen vor:

- Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf die unmittelbaren Umlandgemeinden (hier Haar)
- Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen den Autobahnen A95 und A99 und umgekehrt
- Mautbefreiung auf dem Autobahnring A99
- Lkw-Durchfahrtsverbot auf den Bundesstraßen im Gemeindegebiet Haar für Fahrzeuge über 3,5 t zul. Gesamtgewicht
- Verbesserungen beim regionalen ÖPNV

Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn (M)

Einwohner: 9803
Fläche: 15,19 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Planung und Umsetzung eines Radwegekonzeptes
- Errichtung von zwei innerörtlichen „Stromtankstellen“

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Förderung regenerativer Energien
- Bereitstellung von Dächern kommunaler Liegenschaften zur Nutzung von Solarenergie

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Die von der Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn aufgeführten Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Bei Berücksichtigung der Möglichkeiten einer Gemeinde besitzen die Initiativen zur Verkehrsverringerung und zur Nutzung regenerativer, emissionsarmer Energien sowie Initiativen zu einer generellen Energieeinsparung das größte Minderungspotenzial.

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn legt folgende Anregung vor:

- Einführung eines Lkw-Durchfahrtsverbots für Mautausweichverkehr

Gemeinde Ismaning (M)

Einwohner: 15675
Fläche: 40,19 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Ismaning legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Erwerb eines ersten Elektroautos für die Verwaltung, Gemeindewerke Ismaning (Elektromobilität)
- Weiterer Ausbau des Radwegenetzes
- Forderung von Fahrradstellplätzen über die Ismaninger Ortsgestaltungssatzung

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Weiterführung des Energiesparförderprogramms insbesondere zur technischen Ertüchtigung und Modernisierung privater Heizungsanlagen
- Ausbau des Fernwärmenetzes mit ökologischem Energieeinsatz (Geothermie, Biogas)
- Nutzung regenerativer Energien (Geothermie, Biogas, Windkraft, Solar) mit Verweis auf gemeindliches Förderprogramm

Städtebauliche Initiativen

- Energienutzungsplanung unter städtebaulichen Gesichtspunkten

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Die von der Gemeinde Ismaning aufgeführten Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Bei Berücksichtigung der Möglichkeiten einer Gemeinde besitzen die Initiativen zur Verkehrsverringerung und zur Nutzung regenerativer, emissionsarmer Energien sowie Initiativen zu einer generellen Energieeinsparung das größte Minderungspotenzial.

Anregungen / Kritik

Von der Gemeinde Ismaning werden Befürchtungen geäußert, dass es durch die in der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München festgeschriebene Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs zu einer Mehrbelastung der umliegenden Gemeinden aufgrund von Ausweichverkehren kommt. Daher werden folgende Anregungen eingebracht:

- Vorlage einer aussagekräftigen Datengrundlage, wie sich die Lkw-Ableitung aufs Umland auswirkt
- Mautbefreiung auf dem Autobahnring A99
- Förderung des regionalen ÖPNV (Ausbau, Taktverdichtung, Bau des 2. S-Bahntunnels)
- Einrichtung zusätzlicher Messstationen
- Bau des Autobahn-Südrings
- Überprüfung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf Ausweichverkehre und Effektivität

Gemeinde Kirchheim b. München (M)

Einwohner: 12463
Fläche: 15,51 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Kirchheim b. München legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Förderung und Optimierung des ÖPNV in der Gemeinde

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Beteiligung am interkommunalen Geothermieprojekt und damit verbundener ständiger Ausbau des Fernwärmenetzes auf Basis einer regenerativen Energiequelle
- Anschluss der kommunalen Gebäude an das Fernwärmenetz
- Bereitstellung geeigneter kommunaler Dachflächen zur Stromerzeugung über Fotovoltaikanlagen

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Die von der Gemeinde Kirchheim b. München aufgeführten Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Bei Berücksichtigung der Möglichkeiten einer Gemeinde besitzen die Initiativen zur Verkehrsverringerung und zur Nutzung regenerativer, emissionsarmer Energien sowie Initiativen zu einer generellen Energieeinsparung das größte Minderungspotenzial.

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Kirchheim b. München legt folgende Anregungen vor:

- Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf die Gemeinden des Landkreises München um den gesamten überregionalen Lkw-Verkehr auf die Autobahnen zu verlagern
- Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen den Autobahnen A96 und A995
- Mautbefreiung auf der A99 sowie stadtnaher Autobahnstrecken
- Bau des Autobahn-Südrings
- Einrichtung einer dauerhaften Feinstaubmessstelle an der A99 im Bereich der Gemeinden Aschheim und Kirchheim b. München
- Förderung und Optimierung des regionalen ÖPNV, insb. Einführung eines 10-Minutentaktes bei der S-Bahnlinie S2

Gemeinde Neubiberg (M)

Einwohner: 13938
Fläche: 5,77 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Neubiberg begrüßt die Einbeziehung der Landkreise und Kommunen im Großen Verdichtungsraum München und leistet ihren Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Allerdings stößt die Gemeinde hier recht bald an ihre Grenzen, so dass dies eher als Landkreisaufgabe gesehen wird. Weitere Initiativen werden nicht vorgebracht:

Verkehrliche Initiativen

- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Neubiberg legt folgende Anregungen vor:

- Überprüfung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf Ausweichverkehre und Effektivität (Bilanzierung von Belastungs- und Entlastungseffekten)
- Intensivere Einbindung der Umlandgemeinden in die weiteren Planungen
- Aufnahme von interkommunalen Stadt-Umland-Gesprächen zum Thema Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A8
- Forderung nach Maßnahmen auf nationaler und internationaler Ebene

Gemeinde Neuried (M)

Einwohner: 8411
Fläche: 9,63 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Neuried legt zusammen mit den Würmtalgemeinden Gauting, Gräfelfing, Krailling und Planegg eine gemeinsame Stellungnahme vor. Darüber hinaus werden folgende Initiativen angeführt, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Durchführung des Projektes „Würmtal – Das Radltal“ zur Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens vom Kfz insbesondere hin zur Fahrradnutzung durch Initiativen u.a. des Mobilitätsmanagements
- Verbesserung des Straßenzustands durch Mängelbeseitigung oder Erneuerung des Straßenbelags
- Fuhrparkumstellung auf Fahrzeuge mit emissionsarmen Antriebstechnologien und Einflussnahme bei Ersatzbeschaffungen der beauftragten Verkehrsunternehmen bei Busverkehren
- Optimierung des ÖPNV durch das Würmtal-Buskonzept
- Vergabe von Verkehrsuntersuchungen zur zielgerichteten Initiativenergreifung

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Energetische Sanierung von gemeindeeigenen Bestandsgebäuden
- Beim Neubau gemeindeeigener Gebäude Bevorzugung emissionsarmer, regenerativer Technologien und Brennstoffe sowie energiesparender Bauweise in Niedrigenergiestandard
- Weiterführung des Energiesparförderprogramms und Energiesparberatung der Bürger
- Bereitstellung von kommunalen Dachflächen für alternative Energien (Bürger-Fotovoltaikanlagen)

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Die von der Gemeinde Neuried aufgeführten Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Bei Berücksichtigung der Möglichkeiten einer Gemeinde besitzen die Initiativen zur Verkehrsverringern und zur Nutzung regenerativer, emissionsarmer Energien sowie Initiativen zu einer generellen Energieeinsparung das größte Minderungspotenzial.

Anregungen / Kritik

Die von den fünf Würmtalgemeinden vorgebrachten Anregungen beziehen sich hauptsächlich auf das mit der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München eingeführte Lkw-Durchfahrtsverbot. Hier werden insb. Ausweichverkehre befürchtet bzw. die Wirksamkeit der Maßnahme insgesamt in Frage gestellt. Folgende, durch ein Ingenieurbüro ausgearbeitet Vorschläge werden angeregt:

- Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen den Autobahnen A96 und A995 und umgekehrt; alternativ Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf ausgewählte Straßen im Umland und Modifizierung ausgewählter, bereits bestehender Lkw-Sperrungen
- Mautbefreiung auf dem Autobahnring A99 sowie stadtnaher Autobahnstrecken
- Schaffung einer belastbaren Datengrundlage für Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrsströme beim Schwerverkehr auf den auf München zulaufenden Bundesfernstraßen sowie periodisch wiederkehrende Evaluation der Maßnahmenwirkungen mit entsprechenden Anpassungen bei Planfortschreibungen
- Staubbindung durch Straßennassreinigung sowie häufigere Reinigungszyklen auf den Straßen
- Vorziehen der Einführung von einschlägigen EURO-Normen zur Minderung der Schadstoffemissionen
- Gesetzliche Änderungen für zulässigen Reifen- bzw. Fahrbahnaabrieb
- Verlagerung von Lkw auf die Schiene bzw. Schaffung innovativer Transportalternativen

Gemeinde Oberschleißheim (M)

Einwohner: 11296
Fläche: 30,60 km²



Eigene Initiativen

In der Gemeinde Oberschleißheim werden bereits Initiativen zur Luftreinhalteplanung umgesetzt. Diese sollen auch in Zukunft vorangetrieben bzw. weiterentwickelt werden. Von einer konkreten Einbringung in die 3. Fortschreibung wird derzeit abgesehen.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Oberschleißheim fordert die Beteiligung der Umlandgemeinden bei künftigen Fortschreibungen zum Luftreinhalteplan München und legt folgende Anregungen vor:

- Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf die unmittelbaren Umlandgemeinden
- Mautbefreiung auf dem Autobahnring A99 und der A92
- Bau des Autobahn-Südrings
- Durchfahrtsverbot für Lkw > 3,5 t im Gemeindegebiet
- Verlagerung des Verkehrs von der St2342 auf die A92 durch Schaffung neuer Anschlussstellen bzw. Verlegung als Parallelstraße zur A92 (Ortsumfahrung)
- Förderung und Optimierung des regionalen ÖPNV (z.B. tangential Busverbindung Oberschleißheim – Dachau)
- Förderung des Fahrradverkehrs durch überörtliche Fahrradverbindungen

Gemeinde Ottobrunn (M)

Einwohner: 20105
Fläche: 5,23 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Ottobrunn legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Verbesserungen beim ÖPNV (Taktverdichtung und Streckennetzerweiterung)
- Priorisierung von Bussen und Einrichtung von Echtzeit-Anzeigeanlagen an den Haupthaltestellen
- Probeweiser Einsatz eines Hybridgelenkbusses mit dem Ziel der weiteren Flottenumstellung des ÖPNV auf umweltfreundliche Technologien
- Intensive Öffentlichkeitsarbeit im Bereich ÖPNV
- Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs (Einrichtung von Fahrradstraßen, Bau von Radwegen, Herausgabe eines Radwegeplans etc.)
- Unterstützung der Mitfahrzentrale (MIFAZ Ottobrunn)

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Teilnahme am Projekt Energievision 2050 des Landkreises München, u.a. mit Förderung und Beratung mittels Energiesparprogrammen sowie Förderung umweltfreundlicher Energien und Brennstoffumstellungen
- Bereitstellung von kommunalen Dachflächen für alternativer Energien (Fotovoltaikanlagen)

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Jegliche Verbesserungen beim ÖPNV (technische und organisatorische) sind zu begrüßen, da somit Anreize geschaffen werden, den motorisierten Individualverkehr zum Umsteigen auf den ÖPNV zu motivieren. Eine Verringerung der Fahrleistungen führen zu einer Senkung der Fahrzeugemissionen vor Ort und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität. Ergänzend können insbesondere Umstellungen der privaten Heizanlagen auf emissionsarme Brennstoffe bzw. der Einsatz alternativer und emissionsarmer Energien in Verbindung mit einer erhöhten Wärmedämmung und Energieeinsparung kleine Beiträge zur Minderung der lokalen Schadstoffbelastung liefern.

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Ottobrunn legt folgende Anregungen vor:

- Klärung der Rechtssicherheit bei der Ausschreibung umweltfreundlicher kommunaler Fahrzeuge an private Anbieter (z.B. Müllfahrzeuge, Winterdienst)
- Erlass von Brennstoffverordnungen auf Landkreisebene

Gemeinde Planegg (M)

Einwohner: 10415
Fläche: 10,68 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Planegg legt zusammen mit den Würmtalgemeinden Gauting, Gräfelfing, Neuried und Krailling eine gemeinsame Stellungnahme vor. Darüber hinaus werden folgende Initiativen angeführt, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Durchführung des Projektes „Würmtal – Das Radltal“ zur Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens vom Kfz insbesondere hin zur Fahrradnutzung durch Maßnahmen u.a. des Mobilitätsmanagements
- Prüfung einer Optimierung der Verkehrslenkung durch Simulation (z.B. Grüne Welle) und Umrüstung der Lichtsignalanlagen auf LED-Technik (Energieeinsparung)
- Prüfung von allgemeinen oder begrenzten Fahrbeschränkungen
- Verbesserung des Straßenzustands durch Mängelbeseitigung oder Erneuerung des Straßenbelags
- Fuhrparkumstellung auf Fahrzeuge mit emissionsarmen Antriebstechnologien und Einflussnahme bei Ersatzbeschaffungen der beauftragten Verkehrsunternehmen bei Busverkehren
- Optimierung des ÖPNV durch das Würmtal-Buskonzept (Streckennetz, Takt) sowie durch Vorantreiben der Verlängerung U6 bis Martinsried über Maßnahmenträgerschaft durch die Gemeinde
- Ausbau von P&R-Anlagen und B&R-Anlagen
- Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs
- Vergabe von Verkehrsuntersuchungen zur zielgerichteten Maßnahmenenergreifung
- Prüfung eines möglichen Regionalbahnhalts und Wiederaufnahme der Stadtumlandbahnplanung
- Verschiedene Projekte zum Mobilitätsmanagement und kostenlose Neubürgerinfo

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Aufbau eines kommunalen Energiemanagements und Erstellung eines Energienutzungsplans für das gesamte Gemeindegebiet
- Energetische Sanierung von gemeindeeigenen Bestandsgebäuden
- Beim Neubau gemeindeeigener Gebäude Bevorzugung emissionsarmer, regenerativer Technologien und Brennstoffe sowie energiesparender Bauweise in Niedrigenergiestandard
- Aufbau einer Fernwärmeversorgung und Förderung alternativer Energien (z.B. Geothermie)
- Weiterführung des Energiesparförderprogramms und Energiesparberatung der Bürger
- Bereitstellung von kommunalen Dachflächen für alternative Energien (Bürger-Fotovoltaikanlagen)

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Die von der Gemeinde Planegg aufgeführten Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Bei Berücksichtigung der Möglichkeiten einer Gemeinde besitzen die Initiativen zur Verkehrsverringerung und zur Nutzung regenerativer, emissionsarmer Energien (insb. Geothermie) sowie Initiativen zu einer generellen Energieeinsparung das größte Minderungspotenzial.

Anregungen / Kritik

Die von den fünf Würmtalgemeinden vorgebrachten Anregungen beziehen sich hauptsächlich auf das mit der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München eingeführte Lkw-Durchfahrtsverbot. Hier werden insb. Ausweichverkehre befürchtet bzw. die Wirksamkeit der Maßnahme insgesamt in Frage gestellt. Folgende, durch ein Ingenieurbüro ausgearbeitet Vorschläge werden angeregt:

- Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen den Autobahnen A96 und A995 und umgekehrt; alternativ Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf ausgewählte Straßen im Umland und Modifizierung ausgewählter, bereits bestehender Lkw-Sperrungen
- Mautbefreiung auf dem Autobahnring A99 sowie stadtnaher Autobahnstrecken
- Schaffung einer belastbaren Datengrundlage für Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrsströme beim Schwerverkehr auf den auf München zulaufenden Bundesfernstraßen sowie periodisch wiederkehrende Evaluation der Maßnahmenwirkungen mit entsprechenden Anpassungen bei Planfortschreibungen
- Staubbindung durch Straßennassreinigung sowie häufigere Reinigungszyklen auf den Straßen
- Vorziehen der Einführung von einschlägigen EURO-Normen zur Minderung der Schadstoffemissionen
- Gesetzliche Änderungen für zulässigen Reifen- bzw. Fahrbahnabrieb
- Verlagerung von Lkw auf die Schiene bzw. Schaffung innovativer Transportalternativen
- Einrichtung einer Feinstaubmessstelle im Gemeindegebiet

Gemeinde Schäftlarn (M)

Einwohner: 5564

Fläche: 16,71 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Schäftlarn hat keine eigenen kommunalen Initiativenvorschläge eingebracht.

Verkehrliche Initiativen

-

Hausfeuerung / Energieeinsparung

-

Städtebauliche Initiativen

-

Sonstige Initiativen

-

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Schäftlarn bringt folgende Anregungen vor:

- Befürchtung von Ausweichverkehren durch Schäftlarn aufgrund des Lkw-Durchfahrtsverbots - Forderung einer sofortigen Rücknahme
- Unterstützung bei der Genehmigung und Umsetzung der beantragten Ortsumfahrung für Hohenschäftlarn

Gemeinde Unterhaching (M)

Einwohner: 22774
Fläche: 10,76 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Unterhaching legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Beteiligung am Gemeinschaftsprojekt „Eflott“ von E.ON, Audi, Stadtwerken München und der Technischen Universität München, bei dem eine Stromtankstelle am P&R-Parkplatz beim Bahnhof Unterhaching errichtet wurde (August 2011)
- Fuhrparkumstellung auf umweltfreundliche Fahrzeuge; derzeit gibt es in der Gemeinde ein Fahrzeug mit Hybridantrieb (EZ Februar 2007) und ein Elektrofahrzeug (EZ Februar 2008). Für zukünftige Anschaffungen des gemeindlichen Fuhrparks werden neben dem wirtschaftlichen Aspekt und dem Einsatzgebiet des Fahrzeugs der Schadstoffausstoß und alternative Motorantriebe entscheidend sein

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Förderprogramm der Gemeinde Unterhaching zur Energieeinsparung und Luftreinhaltung
- Erweiterung des Förderprogramms mit dem Austausch von Heizungsumwälzpumpen und hydraulischer Abgleich in Heizungsanlagen
- monatliche kostenlose Energiesprechstunde für die Bürger der Gemeinde Unterhaching
- Energiemanagement für die gemeindlichen Liegenschaften
- (interne) Fortbildung zum Thema Energieeinsparung (Steuerung und Regelung der Heizungs- und Lüftungsanlagen) für das technische Personal der gemeindlichen Liegenschaften
- 22% des Gesamtverbrauchs an Heizenergie in Unterhaching wurden im Jahr 2009 durch die produzierte Fernwärme der Geothermie Unterhaching GmbH & Co KG gedeckt (Jahresleistung 51.934 MWh)
- seit der Inbetriebnahme der Fernwärmeversorgung im Jahr 2008 wird das Fernwärmenetz der Geothermie Unterhaching GmbH & Co KG stetig erweitert (Stand 31.03.2011 Leitungslänge 36,4 km)

Städtebauliche Initiativen

- Gebäude in Neubaugebieten sind an das Fernwärmenetz der Geothermie anzuschließen
- Änderung des Flächennutzungsplans aufgrund der Zielsetzung der Energiewende
- Erwerb des ehemaligen Militärflughafens - Nutzung des Landschaftspark als Naherholungsgebiet mit extensivem Grünflächen

Sonstige Initiativen

- Bürgerwerkstatt als Beitrag zur Ortsentwicklungsplanung (u.a. Themenschwerpunkt Energie im August 2011). Dabei wurden die Themen des Arbeitskreises von den Bürgern Unterhachings ausgearbeitet und von der Lokalen Agenda 21 an die Gemeindeverwaltung überbracht
- Erstellung eines Klimaschutzkonzeptes (2012)

Bewertung:

Die von der Gemeinde Unterhaching zusammengestellten bereits umgesetzten, begonnenen bzw. in absehbarer Zeit realisierbaren Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Bei Berücksichtigung der Möglichkeiten der Gemeinde besitzen insbesondere die Initiativen zur Brennstoffumstellungen (insb. Geothermieversorgung) sowie Initiativen zu einer generellen Energieeinsparung das größte Minderungspotenzial.

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Unterhaching legt folgende Anregungen vor:

- Verbesserung der ÖPNV - Anbindung durch Verringerung des Regionalbustaktes tagsüber und Verlängerung bis in die Abendstunden andauernd (derzeit Linie 217) sowie durch kürzere Fahrzeit des

Regionalbusses zwischen Unterhaching und den nächstgelegenen U-Bahnhaltestellen in München mit zeitlich aufeinander abgestimmter Umsteigmöglichkeit

- Tempolimit zu Tages- und Nachtzeiten auf stadtnahen Autobahnen im Landkreis München
- Mautbefreiung auf den stadtnahen Autobahnen
- Förderprogramme für Fahrzeuge mit Hybridmotoren und alternativen Antrieben (v.a. im Nutzfahrzeug- und Schwerlastbereich). Hierbei hat das Aufladen der Fahrzeugakkumulatoren aus regenerativen Energiequellen zu erfolgen

Gemeinde Unterföhring (M)

Einwohner: 9931
Fläche: 12,80 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Unterföhring legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen
- Instandsetzung der Münchner Straße und weiterer Gemeindestraßen im nördlichen Gemeindegebiet im Zuge der Verlegung von Fernwärmeleitungen
- Ausbau der P&R-Anlage am S-Bahnhof
- Prüfung einer Umstellung des Fuhrparks auf Fahrzeuge mit emissionsarmen Antriebstechnologien
- Prüfung geeigneter Initiativen gegen Staubaufwirbelungen bei Baustellen und zur Verbesserung der Straßenreinigung

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Ausbau des Fernwärmenetzes und Ausdehnung auf das gesamte Gemeindegebiet. Dabei Nutzung von gemeindeeigener Geothermie. Ziel: in wenigen Jahren Unabhängigkeit von fossiler Energie
- Weiterführung eines Förderprogramms für alternative Energieversorgung

Städtebauliche Initiativen

- Förderung der Erhaltung und Erweiterung von Grünflächen bei der Gemeindeplanung
- Prüfung der Vermeidung von Staubaufwirbelungen bei Baustellen

Sonstige Initiativen

- Prüfung einer Verbesserung der Straßenreinigung

Bewertung:

Die von der Gemeinde Unterföhring zusammengestellten bereits umgesetzten, begonnenen bzw. in absehbarer Zeit realisierbaren Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Bei Berücksichtigung der Möglichkeiten der Gemeinde besitzen die Initiativen zur Brennstoffumstellungen (insb. Geothermieversorgung) sowie Initiativen zu einer generellen Energieeinsparung das größte Minderungspotenzial.

Anregungen / Kritik

Weitere Anregungen wurden nicht vorgebracht.

Stadt Unterschleißheim (M)

Einwohner: 26416
Fläche: 14,93 km²



Eigene Initiativen

Die Stadt Unterschleißheim legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Verkehrsverflüssigung durch den Einsatz von Verkehrsinformations- und leitsystemen
- Optimierung des Verkehrsablaufs durch Verkehrsverstetigungen, Verkehrsberuhigungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen und allgemeinen Fahrbeschränkungen
- Umstellung des städtischen Fuhrparks auf Fahrzeuge mit emissionsarmen Antriebstechnologien
- Verbesserung des Straßenzustands durch Mängelbeseitigung oder Erneuerung des Straßenbelags
- Verbesserungen beim ÖPNV durch finanzielle Förderung, Angebotsverbesserung (Taktverdichtung, Preisstabilisierung und Streckennetzausbau), gleichzeitig Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge
- Durch Einführung einer neuen Buslinie (215) erhebliche Verbesserung beim örtlichen ÖPNV
- Steuerung des Parkraums durch Parkleitsysteme sowie Schaffung und Ausbau von P&R-Anlagen
- Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs durch Ausbau des Wegenetzes und der Schaffung von B&R-Anlagen und Beteiligung an den Initiativen zur „Fahrradfreundlichen Stadt“

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Angebot von Fernwärmeanschlüssen im Zusammenhang mit dem Einsatz alternativer Energien (Geothermie)
- Erarbeitung und Umsetzung eines „Integralen Klimaschutzkonzeptes“ zur Verbesserung der Energieeffizienz

Städtebauliche Initiativen

- Förderung der städtischen Lebens- und Wohnqualität durch vorausschauende Städteplanung (auch im Bereich der Verkehrswege)
- Verminderung von Staubaufwirbelungen bei Baustellen

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Die von der Stadt Unterschleißheim zusammengestellten bereits umgesetzten, begonnenen bzw. in absehbarer Zeit realisierbaren Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Erfahrungsgemäß besitzen Initiativen zur Verkehrsverringerung bzw. zur Verlagerung auf den ÖPNV das größte Minderungspotenzial. Fernwärmeausbau und Brennstoffumstellungen (insb. Geothermieversorgung) sowie Initiativen zu einer generellen Energieeinsparung liefern ebenfalls einen Beitrag. Das frühzeitige Vermeiden von Konfliktsituationen bei städtebaulichen Initiativen stellt die Grundlage für die zukünftige Entwicklung auch im Hinblick auf die zu erwartende Schadstoffbelastung dar.

Anregungen / Kritik

Die seitens der Stadt Unterschleißheim vorgebrachten Anregungen beziehen sich hauptsächlich auf das mit der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München eingeführte Lkw-Durchfahrtsverbot. Hier werden insbesondere Ausweichverkehre befürchtet und die mangelnde Einbindung der betroffenen Gemeinden kritisiert. Folgende Anregungen werden vorgebracht:

- Rechtzeitige Einbindung der Umlandgemeinden in die weiteren Planungen
- Bilanzierung von Belastungs- bzw. Entlastungseffekten in Stadt und Umland insbesondere im Zusammenhang mit dem Lkw-Durchfahrtsverbot; Durchfahrtsverbot entsprechend der Schadstoffklassen
- Bau des Autobahn-Südrings, 8-streifiger Ausbau der A 99 Ost

Gemeinde Bergkirchen (DAH)

Einwohner: 7195
Fläche: 59,99 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Bergkirchen legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Verkürzung von Transportwegen beim Wirtschaftsverkehr durch verkehrsgünstige Ausweisung von Gewerbegebieten (z.B. GADA 8 an der Schnittstelle A8 und B471)
- Schaffung von 1000 wohnortnahen Arbeitsplätzen zur Reduzierung des Pendlerverkehrs
- Ausbau des Radwegenetzes

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Ausbau und Förderung der Fernwärmeversorgung für Gewerbe und private Haushalte
- Energetische Sanierung und Umstellungen auf emissionsarme Brennstoffe bei gemeindeeigenen Gebäuden

Städtebauliche Initiativen

- Förderung der Nutzung regenerativer Energien über Festsetzungen in der Bauleitplanung

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Die Gemeinde Bergkirchen setzt insbesondere auf einen Ausbau der Fernwärmeversorgung sowie eine Umstellung der Energieversorgung auf emissionsarme Brennstoffe in Verbindung mit einer generellen Energieeinsparung. Aber auch die Initiativen zur Verringerung des Pendlerverkehrs sowie zur Optimierung von Wegestrecken im Wirtschaftsverkehr leisten lokal einen Beitrag zur Minderung der Schadstoffbelastung.

Anregungen / Kritik

Weitere Anregungen wurden nicht vorgebracht.

Große Kreisstadt Dachau (DAH)

Einwohner: 42506
Fläche: 34,85 km²



Eigene Initiativen

Die Stadt Dachau legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Verbesserung des Verkehrsflusses auf Hauptstraßen durch Optimierung der Ampelschaltungen (Grüne Welle)
- Verkehrsberuhigung auf Nebenstraßen und Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Umstellung des Fuhrparks bei den Stadtwerken auf Erdgasantrieb (Linienbusse und andere Kfz)
- Verbesserungen beim ÖPNV (Bau eines Parkhauses am Bahnhof, Mobilitätsbefragung der Dachauer Bürger, Aufwertung des Bahnhofs)
- Unterstützung der Mitfahrzentrale MIFAZ

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Energetische Sanierung und Umstellungen auf emissionsarme Brennstoffe bei städtischen Gebäuden
- Förderung alternativer Energien (z.B. Zuschuss an Private für die Errichtung thermischer Solaranlagen)

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Jegliche Verbesserungen beim ÖPNV (technische und organisatorische) sind zu begrüßen, da somit Anreize geschaffen werden, den motorisierten Individualverkehr zum Umsteigen auf den ÖPNV zu motivieren. Eine Verringerung der Fahrleistungen führt zu einer Senkung der Fahrzeugemissionen vor Ort und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität. Ergänzend liefert die Nutzung alternativer und emissionsfreier Energien in Verbindung mit einer erhöhten Wärmedämmung und Energieeinsparung einen kleinen Beitrag zur Minderung der lokalen Schadstoffbelastung.

Anregungen / Kritik

Als zusätzliche Anregungen nennt die Stadt Dachau insbesondere Verbesserungen beim regionalen ÖPNV-Angebot:

- Regionale Verbesserungen beim ÖPNV (Streckennetzerweiterung und Einrichtung zusätzlicher Zubringerbusse zur tangentialen Verknüpfung der S-Bahnäste, Taktverdichtung S2 und Linie A)
- Änderung des Tarifzonensystems
- Einrichtung eines zusätzlichen S-Bahnhalts mit P&R-Anlage nördlich von Dachau

Gemeinde Haimhausen (DAH)



Einwohner: 4893
Fläche: 26,73 km²

Eigene Initiativen

Die Gemeinde Haimhausen hat keine eigenen kommunalen Initiativenvorschläge eingebracht.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Haimhausen weist auf die mit dem Wachstum des Flughafens verbundene stetige Verkehrszunahme hin und legt folgende Anregungen vor:

- Einbeziehung der Belastung durch den Flughafen und der damit verbundenen Verkehre
- Ausbau und Verbesserungen beim regionalen ÖPNV

Gemeinde Hebertshausen (DAH)



Einwohner: 5321
Fläche: 29,60 km²

Eigene Initiativen

Die Gemeinde Hebertshausen hat keine eigenen kommunalen Initiativenvorschläge eingebracht.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Hebertshausen legt folgende Anregungen vor:

- Regionale Verbesserungen beim ÖPNV (weitere Taktverdichtung S2 bis Petershausen)
- Alternative Trassenwahl bei der Umfahrung Hebertshausen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Gemeinde sowie zügige Bereitstellung von Haushaltsmitteln und baldige Umsetzung des Bauvorhabens
- Berücksichtigung der Verkehrsbelastung und der damit verbundenen Schadstoffbelastung durch den Flughafen bei den weiteren Arbeiten zur Luftreinhalteplanung

Gemeinde Karlsfeld (DAH)

Einwohner: 18293
Fläche: 15,55 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Karlsfeld legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Vergabe einer umfassenden Verkehrsuntersuchung zu Verkehrsstärke, Ziel- und Quellverkehr und den gefahrenen Geschwindigkeiten. Aus dem Ergebnis sollen zielgerichtete Initiativen abgeleitet werden. Hierbei wird eine Koordination mit der LH München, der Stadt Dachau und dem Landratsamt Dachau angestrebt
- Abstimmung mit der LH München und dem Staatlichen Bauamt Freising zur Einführung einer gemeindeüberschreitenden Grünen Welle auf der B304 zur Verkehrsverflüssigung
- Prüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbots auf der B304
- Optimierung der Verkehrsberuhigung durch Zone 30 und Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Systematische Ausbesserungs- und Erneuerungsmaßnahmen im gemeindlichen Straßennetz
- Fuhrparkumstellung auf emissionsarme Antriebstechnologien bei Neubeschaffungen
- Ausarbeitung von Konzepten zur Optimierung des Wirtschaftsverkehrs mit den ortsansässigen und benachbarten Firmen (MTU, MAN)
- Optimierung des ÖPNV im Gemeindegebiet
- Optimierung und Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes, Beteiligung an der Initiative „Mit dem Rad zur Arbeit“
- Unterstützung der Mitfahrzentrale MIFAZ

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Energetische Sanierung und Umrüstung auf emissionsarme Brennstoffe bei gemeindeeigenen Bestandsgebäuden
- Beim Neubau gemeindeeigener Gebäude Bevorzugung emissionsarmer, regenerativer Technologien und Brennstoffe sowie energiesparender Bauweise in Niedrigenergiestandard
- Aufbau einer Fernwärmeversorgung und Förderung alternativer Energien (z.B. Geothermie)
- Weiterführung des Energiesparförderprogramms

Städtebauliche Initiativen

- Bei städtebaulichen Planungen im Bereich der B304 wird ein Abrücken der Neubebauung angestrebt, Bildung einer doppelreihigen Allee auf beiden Straßenseiten
- Errichtung von weiträumigen, die B304 querenden Grünzügen
- Allgemein Bevorzugung einer offenen Bauweise (unter Berücksichtigung eines ausreichenden Lärmschutzes) mit dazwischen liegenden Grünstrukturen
- Prüfung einer Festsetzung der Art der Hausfeuerungen in Bebauungsplänen

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Die von der Gemeinde Karlsfeld zusammengestellten bereits begonnenen bzw. in absehbarer Zeit realisierbaren Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Erfahrungsgemäß besitzen Initiativen zur Verkehrsverringerung bzw. zur Verlagerung auf den ÖPNV das größte Minderungspotenzial. Brennstoffumstellungen (insb. Geothermieversorgung) sowie Initiativen zu einer generellen Energieeinsparung liefern ebenfalls einen Beitrag. Das frühzeitige Vermeiden von Konfliktsituationen bei städtebaulichen Initiativen stellt die Grundlage für die zukünftige Entwicklung auch im Hinblick auf die zu erwartende Schadstoffbelastung dar.

Anregungen / Kritik

Über die lokal realisierbaren Initiativen hinaus wird von der Gemeinde Karlsfeld Folgendes angeregt:

- Änderungen des Tarifzonensystems bei der S-Bahn um weitere Anreize zu schaffen, bereits frühzeitig auf den ÖPNV umzusteigen
- Wiederaufnahme des Haltepunktes Karlsfeld bei der Bahnlinie A
- Vernünftige Realisierung der Stadt-Umland-Bahn
- Einschleifung der Nordostumfahrung Dachau und Umfahrung Hebertshausen in die B471 soweit als möglich im Osten

Gemeinde Petershausen (DAH)

Einwohner: 6110
Fläche: 32,82 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Petershausen begrüßt eine Kooperation der Umlandgemeinden für eine gute Luft und unterstützt dies durch den Leitbildprozess zum Thema Klimaschutz/Energie. Konkrete Einzelmaßnahmen werden erst nach Durchführung des Prozesses genannt.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Petershausen weist auf die mit dem Wachstum des Flughafens verbundene stetige Verkehrszunahme hin und legt folgende Anregungen vor:

- Einbeziehung der Belastung durch den Flughafen und der damit verbundenen Verkehre
- Ausbau und Verbesserungen beim regionalen ÖPNV, z.B. bessere Busanbindung außerhalb des S-Bahnnetzes, höhere Förderung für den Bau von P+R-Anlagen
- Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Umland zur Reduzierung der Pendlerströme

Gemeinde Eichenau (FFB)

Einwohner: 11961
Fläche: 6,98 km²



Eigene Initiativen

In der Gemeinde Eichenau werden bereits Initiativen zur Luftreinhalteplanung umgesetzt. Diese sollen auch in Zukunft vorangetrieben bzw. weiterentwickelt werden. Von einer konkreten Einbringung in die 3. Fortschreibung wird derzeit abgesehen.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Von der Gemeinde Eichenau wird Folgendes angeregt:

- Regionale Verbesserungen beim ÖPNV (Versorgung in den Nachtstunden und am Wochenende, Taktverkürzungen und Streckenausbau bei der S8)
- Gemeindeübergreifende Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes
- Kooperation mehrerer Gemeinden zum wirtschaftlichen Betrieb gemeinsamer Straßenreinigungsfahrzeuge

Gemeinde Emmering (FFB)

Einwohner: 6318
Fläche: 10,94 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Emmering hat keine eigenen kommunalen Initiativenvorschläge eingebracht.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Emmering sieht die Möglichkeiten einer nachhaltigen Luftreinhalteplanung in dem ihr übersandten allgemeinen Initiativenkatalog abschließend aufgeführt. Aus ihrer Sicht ist aber bei den weiteren Arbeiten zur Luftreinhalteplanung zu beachten, dass Initiativen zur Verkehrsbeschränkung bzw. Verkehrsberuhigung in der Landeshauptstadt München unter keinen Umständen zu einer Mehrbelastung in den benachbarten Kommunen führen dürfen.

Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck (FFB)



Einwohner: 34 152
Fläche: 32,53 km²

Eigene Initiativen

Die Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck kann derzeit aufgrund fehlender Personalkapazitäten keine Initiativen oder Ideen in die Kooperation für gute Luft einbringen.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Sonstige Anregungen wurden nicht vorgebracht.

Große Kreisstadt Germering (FFB)

Einwohner: 37780
Fläche: 21,61 km²



Eigene Initiativen

Die Große Kreisstadt Germering verweist auf die in der Vergangenheit durchgeführten Initiativen. Weitere Initiativen sind derzeit nicht geplant und können somit nicht in die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans eingebracht werden.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Sonstige Anregungen wurden nicht vorgebracht.

Gemeinde Grafrath (FFB)

Einwohner: 3588
Fläche: 14,43 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Grafrath hat keine eigenen kommunalen Initiativenvorschläge eingebracht.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Grafrath legt folgende Anregungen vor:

- Ausbau des S-Bahnnetzes, insbesondere der Bahnlinie Pasing – Geltendorf in Verbindung mit Kapazitätsaufstockung und Taktverkürzungen

Gemeinde Kottgeisering (FFB)



Einwohner: 1593
Fläche: 8,21 km²

Eigene Initiativen

Die Gemeinde Kottgeisering hat keine eigenen kommunalen Initiativenvorschläge eingebracht.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Kottgeisering legt folgende Anregungen vor:

- Ausbau des S-Bahnnetzes, insbesondere der Bahnlinie Pasing – Geltendorf in Verbindung mit Kapazitätsaufstockung und Taktverkürzungen

Stadt Olching (FFB)

Einwohner: 25018
Fläche: 29,91 km²



Eigene Initiativen

Die Stadt Olching hat einen Katalog möglicher lokaler Initiativen zusammengestellt und dem Stadtrat zur Einbringung in die Kooperation für gute Luft vorgeschlagen. Die Initiativen wurden dort zwar begrüßt, eine Einbringung in das Verfahren jedoch nicht beschlossen. Stattdessen will man sich über die in teilregionalen Gesprächsrunden mit den Kommunen vorbereitete Stellungnahme des Regionalen Planungsverbandes in die Thematik einbringen.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Sonstige Anregungen wurden nicht vorgebracht.

Stadt Puchheim (FFB)

Einwohner: 19769
Fläche: 12,23 km²



Eigene Initiativen

Die Stadt Puchheim legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Intensives Mitwirken bei der Erstellung des Nahverkehrsplans
- Ausrüstung städtischer Fahrzeuge mit einem Dieselpartikelfilter
- Verbesserungen von Fahrradabstellanlagen (v.a. am S-Bahnhof als Schnittstelle zum ÖPNV)
- Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit mit Aktionen zum „Autofreien Tag“
- Unterstützung der Mitfahrzentrale MIFAZ und Förderung von Car-Sharing (Statt-Auto)
- Beschaffung/Leasing eines städtischen Elektroautos
- Zusammenarbeit mit dem kommunalen Energieversorger bei der Einrichtung einer Stromtankstelle

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Weiterführung des Energiesparförderprogramms
- Einführung eines Energiemanagements bei öffentlichen Gebäuden
- Nutzung alternativer Energien (Geothermieprojekt) mit gleichzeitigem Ausbau des Fernwärmenetzes, Ausbau der Fotovoltaiknutzung im Stadtgebiet
- Sukzessive Umstellung der Straßenbeleuchtung auf Strom sparende LED-Technik
- Umstellung der Weihnachtsbeleuchtung auf LED-Lampen

Städtebauliche Initiativen

- Vorsorgemaßnahmen in Bebauungsplänen für spätere emissionsarme Energienutzung (z.B. Ausrichtung der Dächer für Solaranlagen)
- Erhaltung und Schaffung ausreichend großer Grünflächenanlagen

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Sämtliche Initiativen, die geeignet sind, den motorisierten Individualverkehr zum Umsteigen auf den ÖPNV zu motivieren, sind zu begrüßen. Eine Verringerung der Fahrleistungen führt zu einer Senkung der Fahrzeugemissionen vor Ort und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität. Ergänzend können die Nutzung alternativer und emissionsfreier Energien in Verbindung mit einer erhöhten Wärmedämmung und Energieeinsparung Beiträge zur Minderung der lokalen Schadstoffbelastung liefern. Das frühzeitige Vermeiden von Konfliktsituationen bei städtebaulichen Initiativen stellt die Grundlage für die zukünftige Entwicklung auch im Hinblick auf die zu erwartende Schadstoffbelastung dar.

Anregungen / Kritik

Die Stadt Puchheim legt folgende Anregung vor:

- Verbesserungen beim regionalen ÖPNV (insbesondere Taktverdichtung S4 bis Buchenau, Einsatz von Langzügen in der Hauptverkehrszeit an allen Werktagen, weiterer Ausbau der Nachtlinien)

Gemeinde Schöngeising (FFB)

Einwohner: 1886

Fläche: 12,86 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Schöngeising hat keine eigenen kommunalen Initiativenvorschläge eingebracht.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Schöngeising legt folgende Anregungen vor:

- Ausbau des S-Bahnnetzes, insbesondere der Bahnlinie Pasing – Geltendorf in Verbindung mit Kapazitätsaufstockung und Taktverkürzungen

Gemeinde Türkenfeld (FFB)



Einwohner: 3669
Fläche: 15,95 km²

Eigene Initiativen

Die Gemeinde Türkenfeld hat keine eigenen kommunalen Initiativenvorschläge eingebracht.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Türkenfeld legt folgende Anregungen vor:

- Schnellstmöglicher Bau des 2. S-Bahntunnels in München
- Viergleisiger Ausbau des Westarms der S-Bahnstrecke S4 bis Buchenau

Stadt Ebersberg (EBE)

Einwohner: 11394
Fläche: 40,84 km²



Eigene Initiativen

Die Stadt Ebersberg legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Entwicklung eines integrierten Verkehrskonzepts zur Neugestaltung und Verbesserung der Verkehrsabläufe im Rahmen der Fertigstellung der Umgehungsstraße B304
- Initiativen zur Verkehrsberuhigung (Zone 30, bauliche Maßnahmen, Überwachung der Höchstgeschwindigkeiten)
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch Neugestaltung des Bahnhofs, Schaffung von P+R- und B+R-Anlagen, Beteiligung an technischen Sicherungsmaßnahmen bei Bahnübergängen im Stadtgebiet (Ziel: Verkürzung der Zugfahrzeiten)
- Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Stadtgebiet (Streckennetzerweiterung bei den Buslinien)
- Erweiterung des Angebots für den Fahrradverkehr (Neubau von Wegen, bessere Bahnhofsanbindung)

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Die von der Stadt Ebersberg zusammengestellten Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Erfahrungsgemäß besitzen Initiativen zur Verkehrsverringerung bzw. zur Verlagerung auf den ÖPNV das größte Minderungspotenzial. Hier wird wohl die Verkehrsentlastung durch die Fertigstellung der Umgehungsstraße den größten Beitrag liefern. Ergänzend dazu sollten auch Initiativen zur Energieeinsparung und zur Verringerung der Emissionen im häuslichen Bereich in den Katalog aufgenommen werden.

Anregungen / Kritik

Die Stadt Ebersberg weist darauf hin, dass das Stadtgebiet auch nach Fertigstellung der Umgehungsstraße B304 noch weiterhin von Durchgangsverkehr aus Nord-Süd-Richtung und umgekehrt belastet wird. Lösungen können hier nur mit überörtlichen und weitgreifenden Initiativen erzielt werden.

Stadt Grafring b. München (EBE)

Einwohner: 12865
Fläche: 29,57 km²



Eigene Initiativen

In der Stadt Grafring werden bereits Initiativen zur Luftreinhalteplanung umgesetzt. Diese sollen auch in Zukunft vorangetrieben bzw. weiterentwickelt werden. Von einer konkreten Einbringung in die 3. Fortschreibung wird derzeit abgesehen.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Stadt Grafring fordert eine bessere Einbindung der Umlandgemeinden bei den Arbeiten zur Luftreinhalteplanung. In der Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs in München sieht die Stadt lediglich eine Verkehrsverlagerung mit einer zusätzlichen Verkehrsbelastung der Umlandgemeinden. Außerdem werden folgende Anregungen vorgebracht:

- Bau einer Ortsumfahrung von Grafring, verbunden mit einem anschließenden Lkw-Durchfahrtsverbot
- Verminderung des Maut-Ausweichverkehrs von den Autobahnen (über gesetzliche Regelungen)
- Verbesserung des regionalen ÖPNV-Angebots durch Schaffung neuer B&R- bzw. P&R-Anlagen, finanzielle Unterstützung der Gemeinden für den Betrieb und Unterhalt der Anlagen und Ausweitung des MVV-Bereichs
- Bau weiterer Haltepunkte an der Bahnlinie München – Rosenheim
- Taktverdichtung bei der S4 zwischen Grafring-Stadt und Ebersberg sowie Ertüchtigung der Bahnstrecke und technische Sicherung der Bahnübergänge Richtung Wasserburg

Markt Markt Schwaben (EBE)

Einwohner: 11911
Fläche: 10,87 km²



Eigene Initiativen

Der Markt Markt Schwaben legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Optimierung des Verkehrsflusses beim Zusammentreffen der St 2332, St 2080 und St 2081 an den Knotenpunkten durch teilweise bauliche Überplanung und Schaffung einer Grünen Welle
- Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV durch Optimierung der Verkehrsverbindungen mit der Kreisstadt Ebersberg, zusätzlich Verbesserung der Umsteigebedingungen und Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Bahnhofs
- Prüfung einer Schaffung von Werkszubringerdiensten
- Weitere Verbesserungen beim Ausbau des Rad- und Fußgängerwegenetzes mit dem Ziel einer Verlagerung insbesondere von Kurzstreckenfahrten vom Kfz aufs Fahrrad, Erhöhung der Zahl der B&R-Stellplätze

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Steigerung des Einsatzes umweltfreundlicher Energien im Rahmen der kommunalen Fördermöglichkeiten

Städtebauliche Initiativen

- Steigerung des Einsatzes umweltfreundlicher Energien im Rahmen der Bauleitplanung

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Die vom Markt Markt Schwaben zusammengestellten Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Erfahrungsgemäß besitzen Initiativen zur Verkehrsverringerung bzw. -versteigerung sowie zur Verlagerung auf den ÖPNV das größte Minderungspotenzial. Ergänzend kann die Nutzung alternativer oder emissionsarmer Energien in Verbindung mit einer erhöhten Wärmedämmung und Energieeinsparung einen Beitrag zur Minderung der lokalen Schadstoffbelastung liefern.

Anregungen / Kritik

Weitere Anregungen wurden nicht vorgebracht.

Gemeinde Pliening (EBE)

Einwohner: 5159
Fläche: 22,80 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Pliening legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Intensive Mitwirkung bei der Erstellung des Nahverkehrsplans
- Ausbau des Geh- und Radwegenetzes (auch gemeindeübergreifend)
- Betrieb und Optimierung eines kommunalen Bussystems Pliening-Poing-Anzing und damit bessere Anbindung an das S-Bahnnetz
- Berücksichtigung von Schadstoffnormen und Optimierung bei Ersatz- und Neubeschaffung im gemeindlichen Fuhrpark

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Einführung eines Energiemanagements bei den gemeindlichen Liegenschaften
- Sukzessive energetische Sanierung der kommunalen Gebäude
- Beim Neubau gemeindeeigener Gebäude Bevorzugung emissionsarmer, regenerativer Technologien und Brennstoffe sowie energiesparender Bauweise in Niedrigenergiestandard
- Nutzung alternativer, regenerativer Energien sowie Ausbau der Fotovoltaiknutzung im Gemeindegebiet
- Intensive Bürgerberatung hinsichtlich Energieeinsparung und Brennstoffumstellung
- Sukzessive Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf energiesparende Leuchtmittel

Städtebauliche Initiativen

- Einflussnahme im Rahmen der Bauleitplanung (z.B. Ausrichtung der Dächer)
- Erhaltung und Schaffung ausreichend großer Grünflächenanlagen

Sonstige Initiativen

- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Hinweise auf Energieeinsparung im gemeindlichen Mitteilungsblatt)

Bewertung:

Die von der Gemeinde Pliening zusammengestellten Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Erfahrungsgemäß besitzen Initiativen zur Verkehrsverringerung bzw. -versteigerung sowie zur Verlagerung auf den ÖPNV das größte Minderungspotenzial. Ergänzend kann die Nutzung alternativer oder emissionsarmer Energien in Verbindung mit einer erhöhten Wärmedämmung und Energieeinsparung einen Beitrag zur Minderung der lokalen Schadstoffbelastung liefern.

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Pliening fordert eine bessere Einbindung der Umlandgemeinden bei den Arbeiten zur Luftreinhalteplanung und legt folgende Anregungen vor:

- Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots > 3,5 t auf das Gemeindegebiet
- Mautbefreiung A99
- Bau des Autobahn-Südrings
- Bau des S-Bahn-Ringschlusses München-Erding-Flughafen-Freising
- Unterstützung der Realisierung einer Umgehungsstraße

Gemeinde Poing (EBE)

Einwohner: 13425
Fläche: 12,89 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Poing legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Fuhrparkumstellung – bei Ersatz- bzw. Neubeschaffung von Dienst- und Nutzfahrzeugen nur noch Fahrzeuge mit anspruchsvoller Schadstoffnorm und Dieselpartikelfilter
- Betrieb und Optimierung eines kommunalen Bussystems Pliening-Poing-Anzing und damit bessere Anbindung an das S-Bahnnetz, Einsatz einer weiteren Ortslinie in Poing

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Erstellung eines alternativen Energiekonzeptes für Poing, Prüfung auf ökologisch und wirtschaftliche sinnvolle Alternativen (öffentlich und privat)
- Energieberatung u.a. mit Thermografie-Kamera
- Zentraler Energieversorgung (BHKW) über ein Fernwärmenetz
- Nutzung von Geothermie und Erweiterung des Fernwärmenetzes
- Kommunales Förderprogramm zur rationellen Energienutzung für Eigentümer von Wohngebäuden

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Die von der Gemeinde Poing zusammengestellten Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Neben den Initiativen zur Verlagerung auf den ÖPNV legt die Gemeinde einen Schwerpunkt auf ein alternatives Energiekonzept. Mit diesen breit angelegten Initiativen zur Energieeinsparung und zur Nutzung alternativer Energien (Erschließung von Geothermie) kann zusammen mit dem weiteren Ausbau des Fernwärmenetzes v.a. im Bereich der Emissionen aus Hausfeuerungen ein Beitrag zur Minderung der lokalen Schadstoffbelastung geliefert werden.

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Poing unterstützt die Beteiligung des Umlandes bei den weiteren Arbeiten zur Luftreinhalteplanung, weist allerdings darauf hin, dass Initiativen in einer Kommune nicht zu einer Mehrbelastung benachbarter Gemeinden führen dürfen. Dies wird beispielsweise durch Verdrängungseffekte bei der Lkw-Ableitung im Stadtgebiet München (1. Fortschreibung) befürchtet. Mittelfristiges Ziel sollte der Bau des Autobahn-Südrings (Ringschluss) sein. Weitere Anregungen werden nicht vorgebracht.

Gemeinde Vaterstetten (EBE)

Einwohner: 22070
Fläche: 34,18 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Vaterstetten legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Förderung und Verbesserung des ÖPNV
- Ausbau der P&R-Kapazitäten am Bahnhof Vaterstetten und Neubau einer P&R-Anlage in Baldham

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

- Einsatz umweltfreundlicher Energien im Rahmen der Bauleitplanung

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Die von der Gemeinde Vaterstetten zusammengestellten Initiativen tragen insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Neben den Initiativen zur Verlagerung auf den ÖPNV trägt auch die Nutzung alternativer und schadstoffarmer Energien zur Minderung der lokalen Schadstoffbelastung bei.

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Vaterstetten bringt folgende Anregungen vor:

- Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen der A95 und der A99
- Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf die Umlandgemeinden
- Lkw-Maut auf sämtlichen Straßen
- Verlängerung der U-Bahn vom Messegelände bis zur Raststätte Vaterstetten
- Einbeziehung der Gemeinde bei den Planungen zur Stadt-Umland-Bahn
- Bessere Förderung und Ausbau des regionalen ÖPNV (z.B. höherer staatliche Zuschüsse zur Optimierung des örtlichen Bussystems)

Gemeinde Eitting (ED)

Einwohner: 2415
Fläche: 35,63 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Eitting hat keine eigenen kommunalen Initiativenvorschläge eingebracht.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Eitting weist auf die mit dem Wachstum des Flughafens verbundene stetige Verkehrszunahme hin und legt folgende Anregungen vor:

- Einbeziehung des Flughafens und den damit verbundenen Verkehre
- Ausbau und Verbesserungen beim regionalen ÖPNV

Gemeinde Finsing (ED)

Einwohner: 4319
Fläche: 23,17 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Finsing hat keine eigenen kommunalen Initiativenvorschläge eingebracht.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Finsing weist auf die mit dem Wachstum des Flughafens verbundene stetige Verkehrszunahme hin und legt folgende Anregungen vor:

- Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf die Gemeinden im Großen Verdichtungsraum München
- Mautbefreiung stadtnaher Autobahnstrecken, insbesondere der A99
- Einbeziehung der Verkehrsbelastung durch den Flughafen
- Ausbau und Verbesserungen beim regionalen ÖPNV

Gemeinde Moosinning (ED)

Einwohner: 5521
Fläche: 39,96 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Moosinning hat gemeinsam mit den Gemeinden Oberding und Eitting beschlossen, in den kommenden 12 Monaten unter Beteiligung der Bürger ein nachhaltiges Klimaschutz- und Energiekonzept zu erarbeiten, das die folgenden Maßnahmen umfasst:

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Erarbeitung eines Klima- und Energiekonzeptes u.a mit:
 - Detailanalyse des Ist-Energieverbrauchs und des zukünftigen Energiebedarfs
 - Erstellung eines Wärmekatasters (Wohngebäude und Nichtwohngebäude für Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und Verwaltung)
 - Erstellung einer Stromverbrauchsmatrix
 - Prognose des zukünftigen Energieverbrauchs
 - Erstellung einer Gesamtenergiebilanz
 - Analyse der Umsetzung alternativer Energieformen

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Es ist davon auszugehen, dass die Umsetzung der aus dem Klimaschutz- und Energiekonzept gewonnenen Erkenntnisse mittelfristig zu einer nachhaltigen Verringerung der Feinstaubemissionen in der Gemeinde führen wird und damit auch zu einer Entlastung der Immissionen beiträgt.

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Moosinning legt folgende Anregung vor:

- Bau einer Ortsumfahrung für Moosinning und Eichenried

Gemeinde Oberding (ED)

Einwohner: 5384

Fläche: 66,90 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Oberding hat keine eigenen kommunalen Initiativenvorschläge eingebracht.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Oberding weist auf die mit dem Wachstum des Flughafens verbundene stetige Verkehrszunahme hin und legt folgende Anregungen vor:

- Einbeziehung des Flughafens und der damit verbundenen Verkehre
- Ausbau und Verbesserungen beim regionalen ÖPNV

Gemeinde Fahrenzhausen (FS)

Einwohner: 4624
Fläche: 37,64 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Fahrenzhausen legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Ausbau des Radwegenetzes

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Optimierung privater Kleinfeuerungsanlagen, z.B. zentrale Energieversorgung für Neubaugebiete
- Förderung regenerativer Energien und energiesparsamer Gebäude

Städtebauliche Initiativen

- Erhaltung von Grünzügen

Sonstige Initiativen

- Ermittlung des Anteils einzelner Verkehrsarten an der Gesamtbelastung
- Intensivierung der Absprachen zwischen Nachbargemeinden
- Feinstaubmessungen im Gemeindegebiet

Bewertung:

Die von der Gemeinde Fahrenzhausen zusammengestellten Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Erfahrungsgemäß besitzen Initiativen zur Verkehrsverringering bzw. -versteigung sowie zur Verlagerung auf den ÖPNV das größte Minderungspotenzial. Ergänzend kann die Nutzung alternativer oder emissionsarmer Energien in Verbindung mit einer erhöhten Wärmedämmung und Energieeinsparung einen Beitrag zur Minderung der lokalen Schadstoffbelastung liefern.

Anregungen / Kritik

Die Gemeinde Fahrenzhausen legt folgende Anregungen vor:

- Bemauftragung oder Reglementierung des Lkw-Verkehrs der B13 und der Kreisstraße FS6
- Lkw-Mautbefreiung der A9 in beiden Fahrtrichtungen zwischen Allershausen und München
- Beschränkungen beim Flugverkehr

Große Kreisstadt Freising (FS)

Einwohner: 45223
Fläche: 88,45 km²



Eigene Initiativen

Die Stadt Freising legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Umrüstung der Lichtsignalanlagen auf LED-Technik (Energieeinsparung) sowie Umstellung auf bedarfsgerechte und verkehrsabhängige Steuerung (Grüne Welle)
- Laufende Optimierung der Straßenbeleuchtung hinsichtlich Verringerung des Energieverbrauchs und Erhöhung der Nutzungsdauer der Leuchtmittel
- Bei Straßenneuplanungen - Bau von ausreichend Abbiegespuren an Knotenpunkten (Verkehrsfluss)
- Laufende Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen zur Verbesserung des Straßenzustands (Einführung eines Straßenerhaltungsmanagements)
- Optimierung des Konzepts Einbahnregelung Innenstadtring, Zufahrtsbeschränkungen für den motorisierten Individualverkehr und teilweise Beruhigung der Altstadt bei gleichzeitiger teilweiser Priorisierung des ÖPNV
- Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Westtangente als Kreisstraße in Sonderbaulast der Stadt Freising; Neuordnung der Hochschulerschließung
- Einsatz von Bussen mit EEV-Standard, weitere Umstellung des Fuhrparks der Stadtwerke auf Erdgas, allgemein Modernisierung des städtischen Fuhrparks und Bereitstellung von Dienstfahrrädern
- Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV durch Optimierung von Fahrplankonzepten, Ausbau des Busangebots, Priorisierung des ÖPNV sowie allgemeine Angebotsverbesserungen
- Weitere Verbesserungen beim Parkleitsystem zur Verringerung des Parksuchverkehrs
- Erweiterung und Erschließungsverbesserung der bestehenden P+R-Anlage am Bahnhof sowie Schaffung weiterer P+R-Anlagen in Kooperation mit der Stadt München und dem MVV
- Umfassende Öffentlichkeitsarbeit über Servicetelefone, Broschüren und Internetauftritt
- Ausbau des Radwegenetzes in der Stadt und im Umland, Schaffung von B&R-Anlagen und eines Fahrradwege-Leitsystems, Erweiterung der Serviceangebote sowie umfassende Öffentlichkeitsarbeit, Erlass einer Fahrradabstellsatzung zur Sicherung der Abstellmöglichkeiten am Wohnort
- Förderung von Car-Sharing und Fahrgemeinschaften

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Förderung von Brennstoffumstellungen (Brennstoff-Umstellbonus) sowie Prämie beim Erwerb eines Erdgasautos
- Berücksichtigung eines energieeffizienten Städtebaus bei aktuellen Planungen (Wettbewerbe, Modellprojekte)
- Energetische Sanierung öffentlicher Gebäude und Schaffung eines Nahwärmenetzes
- Ausbau des Fernwärmenetzes und Empfehlungen zu Anschlüssen in Bebauungsplänen
- Überprüfung von geothermischer Wärmenutzung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie
- Untersuchungen zu Möglichkeiten alternativer Energiegewinnung (z.B. Biogasanlage, Wärme aus Abwasser etc.) bzw. Nutzung von Restwärme für Betriebszwecke
- Nutzung von Dachflächen öffentlicher Gebäude zur solaren Energiegewinnung

Städtebauliche Initiativen

- Vorrang der Innenentwicklung: Flächenreserven im Innenstadtbereich haben höhere Ausweisungspriorität als Flächen im Außenbereich
- Bei Neuplanungen wird auf gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV geachtet, frühzeitige Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben, Vermeidung einer Konzentration von Einzelhandelszentren zum Erhalt einer wohnortnahen Versorgungsstruktur
- Vermeidung von Straßenschluchten in der Bauleitplanung (breite Straßen, moderate Höhenentwicklung)

- Schaffung von Ansiedlungsmöglichkeiten für Nutzung nachwachsender Rohstoffe im Rahmen der Bauleitplanung (z.B. Biogasanlage)

Sonstige Initiativen

- Breite Öffentlichkeitsarbeit (Infotage, Intensivierung der Energieberatung etc.)
- Verbesserung der Straßenreinigung (Feuchtkehrmaschinen)

Bewertung:

Die von der Stadt Freising zusammengestellten bereits umgesetzten, begonnenen bzw. in absehbarer Zeit realisierbaren Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Erfahrungsgemäß besitzen Initiativen zur Verkehrsverringerung bzw. zur Verlagerung auf den ÖPNV das größte Minderungspotenzial. Allerdings hängt dies auch von der Möglichkeit einer zügigen Umsetzung ab. Initiativen zur Umstellungen der Energieversorgung auf emissionsarme Energien oder Technologien und die Nutzung alternativer Energieformen (z.B. Geothermie, Fotovoltaik) sowie Initiativen zu einer generellen Energieeinsparung liefern ebenfalls einen Beitrag. Das frühzeitige Vermeiden von Konfliktsituationen bei städtebaulichen Initiativen stellt die Grundlage für die zukünftige Entwicklung auch im Hinblick auf die zu erwartende Schadstoffbelastung dar.

Anregungen / Kritik

Die Stadt Freising weist darauf hin, dass neben den lokal wirksamen Initiativen eine interkommunale Zusammenarbeit von großer Bedeutung ist, um wirksame Verbesserungen der Luftqualität, nicht nur in der Landeshauptstadt München, sondern auch im Umland zu erreichen. Insbesondere wird Folgendes angeregt:

- Ermittlung einer ausreichenden Datengrundlage hinsichtlich der regionalen Verkehrsströme und der entsprechenden Emissionen als Grundlage für lokal und regional abgestimmte Maßnahmen
- Einbindung der Emissionen des Flughafens und der damit verbundenen Verkehre
- Kooperation und finanzielle Unterstützung regionaler Projekte (z.B. P+R-Anlagen, Pendlerparkplätze) interkommunal und durch die Stadt München
- Bau des Autobau-Südrings
- Realisierung des Erdinger Ringschlusses
- Verbesserung der Schienenkapazität durch den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke

Gemeinde Hallbergmoos (FS)



Einwohner: 9266
Fläche: 35,06 km²

Eigene Initiativen

In der Gemeinde Hallbergmoos werden bereits Initiativen zur Luftreinhalteplanung umgesetzt. Diese sollen auch in Zukunft vorangetrieben bzw. weiterentwickelt werden. Von einer konkreten Einbringung in die 3. Fortschreibung wird derzeit abgesehen.

Verkehrliche Initiativen

Keine

Hausfeuerung / Energieeinsparung

Keine

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

-

Anregungen / Kritik

Sonstige Anregungen werden nicht vorgebracht.

Gemeinde Gauting (STA)

Einwohner: 20005
Fläche: 50,38 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Gauting legt zusammen mit den Würmtalgemeinden Gräfelfing, Neuried, Krailling und Planegg eine gemeinsame Stellungnahme vor. Darüber hinaus werden folgende Initiativen angeführt, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Durchführung des Projektes „Würmtal – Das Radltal“ zur Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens vom Kfz insbesondere hin zur Fahrradnutzung durch Maßnahmen u.a. des Mobilitätsmanagements

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Durchführung eines gemeindlichen Energiesparprogramms

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Aufgrund der nur unkonkreten Nennung von zwei Initiativen können die Auswirkungen auf die Verbesserung der Luftqualität nicht beurteilt werden. Der Luftschadstoffbelastung sollte mit einem Bündel von Initiativen aus allen Bereichen begegnet werden.

Anregungen / Kritik

Die von den fünf Würmtalgemeinden vorgebrachten Anregungen beziehen sich hauptsächlich auf das mit der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München eingeführte Lkw-Durchfahrtsverbot. Hier werden insb. Ausweichverkehre befürchtet bzw. die Wirksamkeit der Maßnahme insgesamt in Frage gestellt. Folgende, durch ein Ingenieurbüro ausgearbeitete Vorschläge werden angeregt:

- Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen den Autobahnen A96 und A995 und umgekehrt; alternativ Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf ausgewählte Straßen im Umland und Modifizierung ausgewählter, bereits bestehender Lkw-Sperrungen
- Mautbefreiung auf dem Autobahnring A99 sowie stadtnaher Autobahnstrecken
- Schaffung einer belastbaren Datengrundlage für Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrsströme beim Schwerverkehr auf den auf München zulaufenden Bundesfernstraßen sowie periodisch wiederkehrende Evaluation der Maßnahmenwirkungen mit entsprechenden Anpassungen bei Planfortschreibungen
- Staubbindung durch Straßennassreinigung sowie häufigere Reinigungszyklen auf den Straßen
- Vorziehen der Einführung von einschlägigen EURO-Normen zur Minderung der Schadstoffemissionen
- Gesetzliche Änderungen für zulässigen Reifen- bzw. Fahrbahnabrieb
- Verlagerung von Lkw auf die Schiene bzw. Schaffung innovativer Transportalternativen
- Beantragung der Abstufung der Staatsstraße St2349, Knoten Unterbrunn/Wessling (neu) bis zum Hauptplatz Gauting

Gemeinde Gilching (STA)

Einwohner: 17445
Fläche: 31,49 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Gilching legt folgende Initiativen vor, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Verbesserung der gemeindlichen S-Bahn-Anbindung sowie Einrichtung zusätzlicher Busverbindungen
- Ausbau des Radwegenetzes

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Nutzung alternativer Energien (Geothermie) mit Aufbau eines Fernwärmenetzes
- Energieoptimiertes Bauen im zentralen Gilchinger Gemeindebereich; Umsetzung eines Energiekonzeptes

Städtebauliche Initiativen

- Umsetzung eines Einzelhandelsentwicklungskonzeptes zur Bindung von Kaufkraft an den Ort und um eine fußläufige Erreichbarkeit von Märkten sowie eine nachhaltige Versorgung zu gewährleisten

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Die von der Gemeinde Gilching zusammengestellten Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Erfahrungsgemäß besitzen Initiativen zur Verkehrsverringerung bzw. zur Verlagerung auf den ÖPNV das größte Minderungspotenzial. Brennstoffumstellungen und die Nutzung alternativer Energien (insb. Geothermie) verbunden mit dem Ausbau von Fernwärmenetzen sowie Initiativen zu einer generellen Energieeinsparung liefern ebenfalls einen Beitrag. Das frühzeitige Vermeiden von Konfliktsituationen bei städtebaulichen Initiativen stellt die Grundlage für die zukünftige Entwicklung auch im Hinblick auf die zu erwartende Schadstoffbelastung dar.

Anregungen / Kritik

Neben den vorgeschlagenen Initiativen wird die Gemeinde Gilching prüfen, ob die Voraussetzungen und ein geeigneter Standort im Gemeindegebiet für die Aufstellung einer Feinstaub-Messstelle gegeben sind.

Gemeinde Krailling (STA)

Einwohner: 7529
Fläche: 16,00 km²



Eigene Initiativen

Die Gemeinde Krailling legt zusammen mit den Würmtalgemeinden Gauting, Gräfelfing, Neuried und Planegg eine gemeinsame Stellungnahme vor. Darüber hinaus werden folgende Initiativen angeführt, die bereits umgesetzt oder begonnen wurden bzw. beabsichtigt sind:

Verkehrliche Initiativen

- Durchführung des Projektes „Würmtal – Das Radltal“ zur Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens vom Kfz insbesondere hin zur Fahrradnutzung durch Initiativen u.a. des Mobilitätsmanagements
- Verkehrsverflüssigung durch bauliche Initiativen (z.B. Pentenrieder Straße)
- Neubau und Instandsetzung von Straßen entsprechend dem Straßenbauprogramm
- Förderung und Optimierung des ÖPNV

Hausfeuerung / Energieeinsparung

- Errichtung einer Bürger-Solaranlage auf dem gemeindlichen Bauhof und der Schule
- Energetische Sanierung des Rathauses
- Angebot zur Energieberatung für Bürger
- Förderung von Fotovoltaikanlagen

Städtebauliche Initiativen

Keine

Sonstige Initiativen

Keine

Bewertung:

Die von der Gemeinde Krailling aufgeführten Initiativen tragen alle insgesamt zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung bei. Bei Berücksichtigung der Möglichkeiten einer Gemeinde besitzen die Initiativen zur Verkehrsverringering und Initiativen zu einer generellen Energieeinsparung das größte Minde-rungspotenzial.

Anregungen / Kritik

Die von den fünf Würmtalgemeinden vorgebrachten Anregungen beziehen sich hauptsächlich auf das mit der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München eingeführte Lkw-Durchfahrtsverbot. Hier werden insb. Ausweichverkehre befürchtet bzw. die Wirksamkeit der Maßnahme insgesamt in Frage gestellt. Folgende, durch ein Ingenieurbüro ausgearbeitet Vorschläge werden angeregt:

- Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen den Autobahnen A96 und A995 und umgekehrt; alternativ Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf ausgewählte Straßen im Umland und Modifizierung ausgewählter, bereits bestehender Lkw-Sperrungen
- Mautbefreiung auf dem Autobahnring A99 sowie stadtnaher Autobahnstrecken
- Schaffung einer belastbaren Datengrundlage für Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrsströme beim Schwerverkehr auf den auf München zulaufenden Bundesfernstraßen sowie periodisch wiederkehren-de Evaluation der Maßnahmenwirkungen mit entsprechenden Anpassungen bei Planfortschreibungen
- Staubbindung durch Straßennassreinigung sowie häufigere Reinigungszyklen auf den Straßen
- Vorziehen der Einführung von einschlägigen EURO-Normen zur Minderung der Schadstoffemissionen
- Gesetzliche Änderungen für zulässigen Reifen- bzw. Fahrbahnaabrieb
- Verlagerung von Lkw auf die Schiene bzw. Schaffung innovativer Transportalternativen

Stadt Starnberg (STA)

Einwohner: 23148
Fläche: 61,77 km²



Eigene Initiativen

Hinweis:

Aufgrund der Ergebnisse von 2006/2007 durchgeführten orientierenden Schadstoffmessungen entlang der B 2 im Stadtzentrum von Starnberg hat sich gezeigt, dass im Bereich von dicht bebauten Straßenabschnitten von einer Überschreitung der ab 2010 gültigen Grenzwerte für NO₂ auszugehen ist. In einer Verursachermanalyse wurde zudem als Hauptverursacher der lokale Straßenverkehr mit ca. 54 % bestimmt.

Bezüglich weiterer Informationen zur Überschreitungssituation und zu den im Stadtgebiet Starnberg getroffenen Maßnahmen wird auf die **Anlage 2 „Teilplan für die Stadt Starnberg“** verwiesen.

Anregungen / Kritik

Die Stadt Starnberg befürchtet aufgrund der Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs in der Landeshauptstadt München (1. Fortschreibung) und des gleichzeitigen Fehlens eines Autobahn-Südrings eine Zunahme des Lkw-Ausweichverkehrs für das Stadtgebiet. Daher werden ergänzend zu den lokalen Initiativen folgende Anregungen vorgelegt:

- Mautbefreiung für Lkw auf der A99 (soll von der Landeshauptstadt München beantragt werden)
- Lkw-Durchfahrtsverbot für die Staatsstraßen St2063 und St2069
- Durchführung einer Machbarkeitsstudie für den Autobahn-Südring und Einleitung eines Raumordnungsverfahrens zur Findung einer siedlungsfernen und möglichst naturschonenden Trasse

5 Zusammenstellung und Bewertung der Beiträge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

5.1 Übersicht

Im Rahmen der im Zeitraum vom 22.07.2011 bis 30.09.2011 durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden bei der Regierung von Oberbayern 60 Anregungen bzw. Stellungnahmen vorgelegt. Inhaltlich verteilen sich diese wie folgt:

- **30** Anregungen und Stellungnahmen allgemein zur 3. Fortschreibung, inhaltlich zum Teil mit weiteren Vorschlägen für Initiativen in einzelnen Kommunen, andererseits auch mit Anregungen für mögliche Projekte oder Kritik an bereits durchgeführten Maßnahmen im Großen Verdichtungsraum München:
 - 24 Städte oder Gemeinden, von denen sich 11 erstmalig an der Kooperation für gute Luft beteiligt haben
 - 3 Verbände
 - 3 Privatpersonen
- **2** Anregungen und Stellungnahmen zum Teilplan für die Stadt Starnberg
- **8** Anregungen und Stellungnahmen zu den Initiativen der Gemeinde Karlsfeld
- **20** Anregungen und Stellungnahmen zu möglichen lufthygienischen Auswirkungen auf die Luftreinhalteplanung durch den Kiesabbau in der Gemeinde Aying, Ortsteil Dürrenhaar

5.2 Bewertung der eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen

5.2.1 Allgemeines

Hintergrund für die vorliegende 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München unter Beteiligung des Umlandes ist die Tatsache, dass aufgrund der Untersuchungen des Landesamtes für Umwelt insbesondere bei Feinstaub ein erheblicher Anteil der Immissionen im Stadtgebiet (> 50 % bei PM₁₀) dem „großräumigen Hintergrund“ zugeordnet werden kann und dass das Umland hieran mit einem nicht näher zu quantifizierenden Anteil als Emittent beteiligt ist. Darüber hinaus liefert der über die Stadtgrenzen fließende Verkehr aus dem Umland (insbesondere die Pendler) einen weiteren Beitrag zur Immissionsbelastung im Stadtgebiet München. Ziel der freiwilligen „Kooperation für gute Luft“ ist es, gemeinsam mit den Umlandgemeinden und Landkreisen im Großen Verdichtungsraum München eine flächendeckende Verbesserung der regionalen Luftqualität zu erreichen.

Die „Kooperation für gute Luft“ ist Teil eines Maßnahmenbündels und wird deshalb auch als weitere Fortschreibung innerhalb des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München umgesetzt. Die konkrete Maßnahme dieser 3. Fortschreibung ist

- a) die Beteiligung der Umlandgemeinden sowie
- b) die Initiierung eines strukturierten, sich selbst steuernden Prozesses zur ständigen Verbesserung der Luftqualität auch im Umland

um damit insgesamt eine Verringerung der Hintergrundbelastung im Großen Verdichtungsraum München zu erzielen.

Die Kooperation für gute Luft basiert auf Freiwilligkeit. Eine Verpflichtung der Umlandgemeinden zur Teilnahme an der Kooperation, zur Durchführung von Maßnahmen sowie zur verbindlichen Umsetzung der von einigen Umlandgemeinden eingebrachten Initiativen existiert nicht. Damit kann eine formale „Plangebietserweiterung“ aus folgenden Gründen nicht erfolgen:

- der Beitrag des Umlandes für die Überschreitungen an den relevanten Münchner LÜB-Messstationen ist gering - die Rechtsbasis für die Durchführung von verpflichtenden Maßnahmen ist somit nicht gegeben.
- nicht alle Umlandgemeinden haben sich an der Kooperation beteiligt.
- die vorgeschlagenen Initiativen der Umlandgemeinden sind zu unbestimmt, um als verbindliche Maßnahme in einem Plan aufgenommen zu werden. Ebenfalls wäre eine Kontrolle der Durchführung der Maßnahmen kaum möglich.

Trotz dieser Freiwilligkeit und der Unverbindlichkeit der Initiativen aus den Umlandgemeinden genügt diese Fortschreibung den formellen Vorgaben für einen Luftreinhalteplan, da die einzige verbindliche Maßnahme hier die Beteiligung der Umlandgemeinden als solche darstellt und diese durch die mehrfachen Abfragen und die Einbindung in die Kooperation für gute Luft umgesetzt wurde. Mit der Einbindung konnte der Anstoß für weitere Aktivitäten gegeben werden und es hat eine Sensibilisierung für eine übergreifende Luftreinhaltepolitik in der Region stattgefunden.

Auch wenn die Initiativen nicht verbindlich sind, so setzt die Kooperation doch ein Zeichen für gute Luft – für bessere Lebensqualität auch in den Umlandgemeinden. Sie stößt auf weite Zustimmung vom Grundsatz her, da immerhin von ca. 70 % der beteiligten Kommunen eine positive Rückmeldung vorliegt.

Aufgrund der Komplexität und Unbestimmtheit können die Initiativen nicht bindend sein, die Nennung der Initiativen ist aber als Ergebnis des Umlandbeteiligungsprozesses zu werten. Die Initiativen der Kommunen werden innerhalb dieses Plans zusammengeführt und für alle Beteiligten zur Information übersichtlich dargestellt. Die Umsetzung erfolgt eigenverantwortlich in Bezug auf Zeitrahmen und Finanzierung; eine Kontrolle der Initiativen ist nicht vorgesehen. Gleichwohl ist zu hoffen, dass der weitere Werdegang der öffentlich präsentierten Initiativen von den Bürgern aufmerksam verfolgt wird.

Der verbindliche Luftreinhalteplan ersetzt keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung von Maßnahmen. Ebenso wenig schafft er neue Zuständigkeiten. Vorhaben, zu deren Realisierung der Gesetzgeber ein eigenes Verfahren anderer Behörden vorsieht, wie z. B. straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren, können im Rahmen der Kooperative für gute Luft allenfalls vorgeschlagen werden. Sie sind jedoch hier nicht als rechtlich verbindliche Maßnahmen zu verstehen. Sie sind wegen des verfahrensbedingt ungewissen Abschlusses als schnell wirkende Maßnahmen im Sinne der Kooperation eher ungeeignet. Aus diesen Gründen können auch die in der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Kritiken bzw. Anregungen größtenteils nicht im Rahmen dieses Plans bewältigt werden. Sie wurden jedoch an die zuständigen Ressorts bzw. betroffenen Kommunen weitergeleitet.

5.2.2 Anregungen zu gemeindespezifischen Themen

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung von den Kommunen selbst für Ihren eigenen Aufgabenbereich und in eigener Zuständigkeit eingebrachten freiwilligen Initiativen und Anregungen wurden nach der Öffentlichkeitsbeteiligung noch einmal aktualisiert und ergänzt. Sie sind im Kapitel 4.2 aufgelistet. Diese Initiativen werden von den Kommunen selbst erarbeitet bzw. geprüft. Ihre Umsetzung liegt in der Zuständigkeit der jeweiligen Kommune.

Darüber hinaus wurden drei Anregungen Privater für lokalspezifische Initiativen innerhalb von bestimmten Städten bzw. Gemeinden eingebracht, die im Folgenden aufgelistet werden. Diese wurden den entsprechenden Kommunen zur Behandlung in eigener Zuständigkeit weitergeleitet.

Tab. 5/1: Anregungen Privater zu lokalspezifischen Themen in einzelnen Kommunen

Nr.	Anregung	Betreff	Prüfung / Bewertung
1	Einrichtung einer „Grünen Welle“	LH München	Anregungen werden den Städten zur Prüfung bzw. Umsetzung in eigener Zuständigkeit weitergeleitet.
2	Schaffung von innerstädtischen Ruhezonen und Grünflächen	Stadt Freising	
3	Regelmäßiges Reinigen von verstaubten Straßen mit aus der Trennkanalisation entnommenen Regenwasser	Allgemein	Ein Nassreinigen von verstaubten Straßen ist gerade im höher belasteten Winterhalbjahr aufgrund von Eisbildung problematisch. In frostfreien Perioden wird das Kehrut z.B. in der LH München regelmäßig mit geeigneten Kehrfahrzeugen feucht aufgenommen. Eine weitere Optimierung der Straßenreinigung ist in zahlreichen Kommunen geplant.

5.2.3 Anregungen zu grundsätzlichen Themen

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von 23 Kommunen Anregungen und Stellungnahmen allgemein zur 3. Fortschreibung vorgelegt. Inhaltlich befassen sich diese zum Teil mit Themen für mögliche großräumige oder regionale Projekte oder auch mit Kritik an bereits durchgeführten Maßnahmen im Bereich des Großen Verdichtungsraums München.

Das Ziel der 3. Fortschreibung ist, den Umlandgemeinden die Gelegenheit zu geben, sich an der Luftreinhalteplanung für den Großen Verdichtungsraum München zu beteiligen und einen Anstoß für weitere Aktivitäten zu liefern. Dabei ersetzt auch der verbindliche Luftreinhalteplan keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung von Maßnahmen. Ebenso wenig schafft er neue Zuständigkeiten. Vorhaben, zu deren Realisierung der Gesetzgeber ein eigenes Verfahren anderer Behörden vorsieht, wie z. B. straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren, können im Rahmen der Kooperative für saubere Luft allenfalls angeregt werden. Da auch in den vorangegangenen Beteiligungsverfahren der Umlandgemeinden sich weitere Kommunen zu den u.s. verkehrlichen Themen geäußert haben, wurden die Anregungen themenspezifisch an das Bayerische Staatsministerium des Innern (StMI) sowie an das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (StMWIVT) weitergeleitet.

Thematisch verteilen sich die Anregungen wie folgt:

Tab. 5/2: Grundsätzliche Anregungen zu verkehrsspezifischen Themen

Nr.	Anregung
1	Straßenbaumaßnahmen - Bau des Autobahn-Südrings A 99 - Ausbau der A 99 Ost - Bau von Umgehungsstraßen
2	Lkw-Maut - Mautbefreiung stadtnaher Autobahnen, insbesondere der A 99 - Bemaufung von Bundesstraßen, um den Verkehr auf den Autobahnen zu bündeln
3	Abstufung von Bundes- bzw. Staatsstraßen im Gemeindegebiet mit dem Ziel Durchfahrtsbeschränkungen zu verfügen
4	Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Autobahn

5	Förderung und Verbesserungen beim regionalen ÖPNV - Bau der 2. Stammstrecke - Ausbau des S-Bahnnetzes durch Streckenerweiterung / Taktverdichtung / Querverbindungen - Realisierung der Stadt-Umland-Bahn - Ausbau P+R - Änderung Tarifzonensystem
----------	---

Weitere grundsätzliche Anregungen bzw. Kritik werden wie folgt bewertet:

Tab. 5/3: Bewertung weiterer Anregungen zu grundsätzlichen Themen

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
6	Lkw-Durchfahrtsverbot aus der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München Kritik: Das Lkw-Durchfahrtsverbot zeigt keine Wirkung, erzeugt jedoch Ausweichverkehre und damit zusätzliche Belastungen im Umland	Das Ziel des Konzeptes zur Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs ist die Verringerung derjenigen Lkw-Fahrten, die München lediglich als Durchgangsverkehr passieren. Diese wurden auf den Autobahnring A 99 umgeleitet. Im Vorfeld wurde eine immissionsseitige Bewertung der Belastungsverlagerung durchgeführt und ausführlich im Luftreinhalteplan dargestellt. Eine Verschlechterung der Immissionsbelastung, die zu Grenzwertüberschreitung führt, wurde an keinem Straßenabschnitt prognostiziert. Sollten in einer Gemeinde konkrete und belastbare Zahlen zur Steigerung des Lkw-Anteils aufgrund der Ableitung vorliegen, so kann das Landesamt für Umwelt eine Auswirkungsbetrachtung durchführen. Die Ergebnisse von Verkehrszählungen zeigen zudem, dass das Lkw-Durchfahrtsverbot zu einer spürbaren Entlastung beim Güterverkehr auf dem Westabschnitt des Mittleren Ringes geführt hat. Insbesondere dem neuralgischen Abschnitt der Landshuter Allee mit einer der höchsten Verkehrsbelastungen auf dem gesamten Mittleren Ring und den damit einhergehenden Schadstoff- und Lärmbelastungen kommt dieses Verbot zu Gute.
7	Wunsch nach stärkerer Beteiligung der Umlandgemeinden an der Luftreinhalteplanung und besserer Kooperation zwischen der LH München und den Umlandgemeinden	Das Ziel der 3. Fortschreibung ist, die Umlandgemeinden an der Luftreinhalteplanung für den Großen Verdichtungsraum München zu beteiligen und einen Anstoß für weitere Aktivitäten zu geben. Dies ist gelungen, für weitergehende Schritte stellt ein Luftreinhalteplan nicht die geeignete Plattform dar. Der Regionale Planungsverband war von Anfang an eingebunden und hat die Stellungnahmen der Umlandgemeinden erhalten. Weitere Kooperationen müssen in den hierfür vorgesehenen Gremien erfolgen (z.B. Planungsverband, Regionale Verkehrskonferenz etc.).
8	Zusätzliche Einrichtung weiterer Luft-Messstationen im Umland	Das Bayerische Landesamt für Umwelt betreibt seit 1974 das Lufthygienische Landesüberwachungssystem Bayern (LÜB) mit derzeit über 50 Messstationen. Sie liegen straßennah in Innenstädten, in Stadtrandzonen und Industriegebieten. Messstationen in ländlichen Bereichen zur Erfassung der großräumigen Hintergrundbelastung und an sehr stark verkehrsbelasteten Innenstadtstraßen mit "schluchtartiger" Randbebauung (sog. hot spots) runden das Messnetz ab. Diese Stationen ermöglichen es, ein repräsentatives Bild von der Luftschadstoffbelastung in Bayern zu erhalten. Die LÜB-Messungen werden ergänzt durch mobile Messungen mit Luftmessfahrzeugen und durch Ausbreitungsrechnungen. Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse lassen sich damit auch Aussagen zur kleinräumigen Schadstoffbelastung an anderen Stellen in Bayern ableiten.

5.2.4 Sonstige Anregungen

Sonstige Anregungen wurden zu folgenden Themen vorgebracht und werden wie folgt bewertet:

Tab. 5/4: Bewertung sonstiger Anregungen zu verschiedenen Themen

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
1	Einbeziehung des Flughafenbetriebs und der damit verbundenen Verkehre	Der Betrieb des Flughafens wird mit Planfeststellungsbeschluss genehmigt und geregelt. In dem vorausgehenden Planfeststellungsverfahren werden die Auswirkungen des Flughafenbetriebs und der damit verbundenen Verkehre umfassend u.a. bzgl. der Belange der Luftreinhaltung untersucht, erörtert und bewertet. Anmerkungen und Eingaben sind in die entsprechenden Verfahren einzubringen und können nicht im Rahmen eines Luftreinhalteplans behandelt werden.
2	Prüfung, inwieweit der Kiesabbau allgemein und speziell in Dürrenhaar die Luftreinhalteplanung der LH München berührt und ggfs. Prüfung von Maßnahmen	Die Beiträge der genehmigungsbedürftigen Anlagen im Umland von München und deren Auswirkungen auf die Schadstoffbelastung im Stadtgebiet München wurden vom LfU untersucht. Das Ergebnis ist in Kapitel 3.2.2 dargestellt und vom Beitrag von nur sehr untergeordneter Bedeutung. Inwieweit der Kiesabbau Auswirkungen auf die Nachbarschaft in den betroffenen Gemeinden hat, muss in den jeweiligen immissionsschutzrechtlichen Verfahren beurteilt werden. Hier ist das Landratsamt München zuständig. Die Einwendungen wurden daher an das LRA München weitergeleitet.
3	Rechtliche Bedenken - ist die Einbeziehung der Umlandgemeinden in einen Luftreinhalteplan zulässig? - irrelevanter Beitrag der Umlandgemeinden - deshalb ist eine Bindung in einem Luftreinhalteplan nicht möglich	Die Einbeziehung der Umlandgemeinden in einen Luftreinhalteplan ist zulässig, da die verbindliche Maßnahme die Beteiligung der Umlandgemeinden ist und ein Anstoß gegeben wurde für eine Kooperation und somit eine Sensibilisierung für übergreifende Luftreinhaltung stattgefunden hat. Die eingebrachten Initiativen sind jedoch freiwillig und ohne äußeren Druck. Es obliegt jeder Kommune selbst, was sie einbringt und später auch durchführt. Die Maßnahme "Umlandbeteiligung" der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Münchens ist damit rechtlich so zulässig. Die Maßnahme Beteiligung des Umlandes setzt auf Kooperation: gute Luft als Ziel für den Ballungsraum und Umland. Damit soll die Hintergrundbelastung generell gesenkt werden. Eben weil der der Beitrag nur gering ist, wurde auf eine Festlegung der Verbindlichkeit der Einbindung der Umlandgemeinden sowie von verbindlichen Maßnahmen verzichtet. Im Übrigen wird die im Rahmen der 3. Fortschreibung im Fokus stehende Hintergrundbelastung von einer Vielzahl von Quellen verursacht, denen wiederum nur mit einem Bündel von Maßnahmen begegnet werden kann. Unter diesen Umständen können daher auch quantitativ kleine Minderungsbeiträge zu einem größeren Effekt beitragen.

5.2.5 Anregungen zum Teilplan Starnberg

Insgesamt sind während der Öffentlichkeitsbeteiligung zwei Anregungen eingegangen, die den Teilplan Starnberg betreffen. Inhaltlich werden folgende Themen angesprochen und wie folgt bewertet:

Tab. 5/5: Bewertung der Anregungen zum Teilplan Starnberg

Nr.	Anregung	Prüfung / Bewertung
1	Einbeziehung der St 2069 (Hanfelder Straße) als zweite hochbelastete Durchgangsstraße in die Maßnahmenplanung, da - der Verkehr (insb. der Schwerlastverkehr) auf der St 2069 als Autobahnverbindung zwischen A 96 und A 95 aufgrund des Lkw-Durchfahrtsverbots München und des Mautausweichverkehrs stark zugenommen hat - die Realisierung des Tunnels zu zusätzlichem Verkehr auf der Hanfelder Straße führt - dadurch auch in der Hanfelder Straße die Immissionsgrenzwerte überschritten werden	Nach der aktuellen amtlichen Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2010 wurde der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) auf der Hanfelder Straße im Bereich Einmündung in die B2 mit 11.103 Kfz/24h ermittelt. Im Jahr 2005 betrug die Verkehrsbelastung laut amtlicher Straßenverkehrszählung 12.201 Kfz/24h, so dass bei der Gesamtbelastung im Schnitt ein Rückgang um gut 1.000 Kfz/24h zu verzeichnen ist. Der Schwerverkehr hingegen ist von täglich 525 Fahrzeugen auf 539 geringfügig angewachsen. Durch den Bau des planfestgestellten B2 Entlastungstunnels und durch den Bau der geplanten Westumfahrung Starnberg kommt es nach dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2008 zu einer Verkehrsentslastung auf der Hanfelder Straße. (Verkehrsprognose St 2069, Westumfahrung Starnberg) Für den Entlastungstunnel Starnberg besteht seit Planfeststellungsbeschluss durch die Regierung von Oberbayern vom 22.02.2007 Baurecht. Für die Westumfahrung Starnberg, deren Bau in kommunaler Sonderbaulast durch die Stadt Starnberg vorgesehen ist, wurde das Planfeststellungsverfahren mit Einleitung der 1. Tektur vom 01.08.2011 fortgesetzt. Durch Umsetzung der beiden Maßnahmen wird der Verkehr im Prognosejahr 2025 auf der Hanfelder Straße bis zu 2.800 Kfz/24h abnehmen. Im laufenden Planfeststellungsverfahren zur Westumfahrung Starnberg ist die Abstufung der Hanfelder Straße von einer Staatsstraße zur Gemeindestraße vorgesehen. In Verbindung mit der Ableitung des überörtlichen Verkehrs westlich der „Waldkreuzung“ direkt auf die geplante Westumfahrung Starnberg und mit einer von der Stadt Starnberg beabsichtigten Sperrung der abgestuften Hanfelder Straße für den Lkw-Durchgangsverkehr wird der Verkehr auf der Hanfelder Straße zusätzlich laut Prof. Kurzak um weitere 550 Lkw/ 24h reduziert. Insgesamt ergibt sich durch den Bau des Tunnels und der Westumfahrung hieraus auf der Hanfelder Straße eine prognostizierte Gesamtentlastung von bis zu 3.350 Kfz/Tag. Für die Hanfelder Straße hat der TÜV im Auftrag des LfU für das Bezugsjahr 2002 Schadstoffberechnungen durchgeführt. Unter Zugrundelegung eines DTV-Wertes von 12.500 Kfz/24 Std. und eines Lkw-Anteils von 2,5% ergaben sich damals ein PM₁₀-Jahresmittelwert von 20 µg/m³ und ein NO₂-Jahresmittelwert von 33 µg/m³. Damit waren für beide Schadstoffe die Grenzwerte unterschritten. Da sich nicht nur die Berechnungsmethoden u.a. durch die neue Version des Handbuchs für Emissionsfaktoren geändert haben, sondern auch mit geänderten Verkehrszahlen gerechnet werden muss (siehe unter Punkt 1, 1. Anstrich), wird das LfU zur Aktualisierung der Immissionssituation an der Hanfelder Straße eine Neuberechnung mit aktuellen Verkehrs- und Straßendaten durchführen.

2	Infragestellen der Bewertung der im Plan beschriebenen Immissionssituation in Starnberg im Hinblick auf Messwerte, Verursachermanalyse etc.	Die verkehrsbedingte Hintergrundbelastung für Stickstoffdioxid ist in der Verursachermanalyse mit $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ angegeben, entsprechend 3,6% der Immissionsbelastung. Eine Auftrennung dieses Anteils, der vom gesamten Straßennetz in Starnberg stammt, auf den Durchgangs- bzw. Ziel-/Quellverkehr einzelner weniger Straßen und den Restbeitrag ist auch mit höherem Aufwand nicht möglich. Abgesehen davon lägen die dabei zu erwartenden geringen Beiträge (Aufteilung des Anteils von $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$) weit unterhalb der Genauigkeit des Verfahrens. Die Immissionssituation berücksichtigt den Schadstoff Stickstoffdioxid (NO_2), für den eine Überschreitung des gültigen Jahresmittelgrenzwertes nachgewiesen wurde. Für Feinstaub (PM_{10}) wurde mit einem Mittelwert von $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ keine Grenzwertüberschreitung nachgewiesen. Ebenso liegt der Mittelwert für $\text{PM}_{2,5}$ mit $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ deutlich unter dem derzeitigen Zielwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der ab 2015 in einen Grenzwert übergeht. Der Messwert liegt auch unter der „Verpflichtung in Bezug auf die Expositionskonzentration“ (einzuhalten ab 2015) sowie des Grenzwertes der Stufe 2 (ab 2020) von jeweils $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Andere Immissionswerte sind rechtlich nicht bindend. Daher ist keine Veranlassung gegeben, die Verursachermanalyse auf die Feinstaubfraktionen PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ auszuweiten. Der Anteil von $\text{PM}_{2,5}$ in der PM_{10}-Fraktion liegt im allgemeinen zwischen ca. 60% (stark vom Verkehr beeinflusste Messstationen) und ca. 90% (Messstationen des ländlichen Hintergrundes). Dies ist bei der Grenzwertsetzung durch die Europäische Union (Luftqualitätsrichtlinien) bereits berücksichtigt und zeigt sich deutlich beim Verhältnis der Grenzwerte für PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$, so dass eine „deutlich schädlichere Staubfraktion“ innerhalb von PM_{10} nicht gesondert betrachtet werden muss.
3	Der Bau des planfestgestellten Tunnels (Maßnahme 1) - zieht zusätzlichen Verkehr an (auch an der Oberfläche) - erzeugt zusätzliche Belastung an den Tunnelportalen - der Abluftkamin ist nicht geeignet, die Schadstoffe großräumig abzuleiten - in der Summe erfolgt nur eine Schadstoffumverteilung, keine Entlastung	Der Entlastungstunnel Starnberg wurde mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 22.02.2007 genehmigt. Die verkehrlichen Auswirkungen sowie die Auswirkungen auf den Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie auf weitere relevante Schutzgüter wurden umfangreich untersucht und abgewogen. Die Ergebnisse sind in den Planfeststellungsbeschluss eingeflossen. Die Klagen gegen diesen Beschluss wurden vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof abgewiesen. Gem. § 75 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) sind Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen. Aus dem hier in Rede stehenden Luftreinhalteplan ergibt sich somit keine Rechtsgrundlage zur Anfechtung des Beschlusses. Der Luftreinhalteplan greift zwar die oben genannte planfestgestellte Maßnahme im Hinblick auf deren NO_2-Minderungspotenzial auf, hat diese Maßnahme aber nicht gefordert. Insofern eignet sich dieser Plan auch nicht als Forum für Gegenargumente. Sie können hier nur zur Kenntnis genommen werden – eine Kommentierung ist verfahrensbedingt entbehrlich.
4	Bau der Westumfahrung (Maßnahme 2) Das Minderungspotenzial wird falsch angesetzt und ist für den Aufwand der Maßnahme viel zu gering	Für die Westumfahrung Starnberg, deren Bau in kommunaler Sonderbaulast durch die Stadt Starnberg vorgesehen ist, wurde das Planfeststellungsverfahren mit Einleitung der 1. Tektur vom 01.08.2011 fortgesetzt. Innerhalb des Planfeststellungsverfahrens werden die Auswirkungen des Vorhabens auf alle relevanten Schutzgüter umfangreich untersucht und bewertet. Eingaben oder Kritik können im Rahmen dieses Luftreinhalteplans nicht bewertet werden sondern müssen in der im Planfeststellungsverfahren durchzuführenden Öffentlichkeitsbeteiligung einge-

		bracht werden.
5	Forderung einer Nord-Ost-Umfahrung von Starnberg und Aufnahme in den Maßnahmenkatalog	Die Planung einer entsprechenden Maßnahme kann erst nach Entscheidung des Stadtrates in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden. Hierfür sind umfangreiche Planungs- und Abwägungsschritte notwendig. Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Nord-Ost-Umfahrung kein Thema für den Luftreinhalteplan.
6	Unzulässigkeit des Teilplans Starnberg – eigener Plan erforderlich	Der Teilplan ist ein eigener Plan (Plan in Plan) und wird im Rahmen der 3. Fortschreibung behandelt. Grund hierfür ist die Lage Starnbergs im Großen Verdichtungsraum München und der damit verbundenen Verknüpfung mit der LH München. Eine ggfs. erforderliche Planfortschreibung hängt von der jeweiligen Situation ab und wird dann zu entscheiden sein. Prinzipiell gibt es zwei Möglichkeiten: a) Fortschreibung des Starnberg-Plans als eigenen Plan b) Fortschreibung des Starnberg-Plans innerhalb des Luftreinhalteplans München

5.2.6 Anregungen zu den Initiativen der Gemeinde Karlsfeld

Im Rahmen der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) beauftragten orientierenden Immissionsmessungen im Zeitraum vom 01.06.2006 – 16.06.2007 in der Münchner Straße (B 304) in Karlsfeld wurde eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes plus Toleranzmarge für den Schadstoff Stickstoffdioxid NO₂ belastbar festgestellt.

Nachdem es sich hierbei um diskontinuierliche orientierende, also nicht streng EU-konforme Messungen gehandelt hatte, bei denen außerdem aufgrund der räumlich beengten Verhältnisse nicht alle lokalen Standortkriterien der zum damaligen Zeitpunkt gültigen 22. BImSchV eingehalten werden konnten und die Überschreitung primär vom lokalen Verkehr verursacht wird, hatte das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (StMUG) die Aufstellung eines Luftreinhalteplans nicht für geboten gehalten. Unabhängig davon ist aber gemäß Schreiben des StMUG vom 16.04.2008 die Ergreifung von Maßnahmen zur Verbesserung der Immissionssituation notwendig. Solche können von der Gemeinde Karlsfeld zusammengestellt und veranlasst werden. Die Regierung sowie das LfU wurden um Unterstützung der Gemeinde Karlsfeld bei der Prüfung der Maßnahmen und deren Auswirkungen gebeten.

Nachdem der Gemeinde Karlsfeld angeboten wurde, die Maßnahmen innerhalb der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München (Beteiligung des Umlandes) einzubringen, wurde erstmals ein Maßnahmenkatalog vom Gemeinderat am 31.07.2008 verabschiedet und in die freiwillige „Kooperation für gute Luft“ aufgenommen. Die freiwilligen Maßnahmen wurden zuletzt vom Gemeinderat mit Beschluss vom 29.09.2011 unverändert bestätigt und werden weiterhin im Rahmen der 3. Fortschreibung als unverbindliche Initiativen weiterverfolgt.

Im Gegensatz zur Stadt Starnberg, bei der nach Verwirklichung der straßenbaulichen Maßnahme „Tunnel“ mit einer nennenswerten Schadstoffreduzierung zu rechnen ist, bietet sich in der Gemeinde Karlsfeld auch in absehbarer Zeit nichts Vergleichbares an. Die Gemeinde Karlsfeld hat deshalb von der Möglichkeit eines eigenen Luftreinhalteplans innerhalb der 3. Fortschreibung abgesehen.

Unabhängig davon sind jedoch aufgrund der festgestellten Überschreitung von NO₂ auch konkrete Maßnahmen erforderlich um die Immissionssituation zu verbessern. Hierfür müssen planunabhängige Maßnahmen entsprechend des Verursacheranteils entwickelt und nach Prüfung und Bewertung soweit möglich umgesetzt werden. Zur besseren Koordinierung wurde am 08.11.2011 ein „Runder Tisch“ mit allen betroffenen Behörden eingerichtet. Ziel der Besprechung war es, mögli-

che planunabhängige Maßnahmen im fraglichen Bereich der Gemeinde Karlsfeld zu diskutieren sowie das weitere Vorgehen festzulegen.

Die insgesamt sieben Anregungen aus der Bevölkerung, die während der Öffentlichkeitsbeteiligung zur 3. Fortschreibung zu Karlsfeld eingegangen sind, wurden allen Besprechungsteilnehmern mit dem Protokoll weitergeleitet mit der Bitte, die dort enthaltenen Vorschläge bei der Prüfung von möglichen Maßnahmen zu berücksichtigen. Die Regierung von Oberbayern wird die Maßnahmenvorschläge sichten und zusammenführen und bei der nächsten Sitzung zum Runden Tisch (vgl. 1. HJ 2012) zur Diskussion stellen. Anschließend können sie innerhalb der entsprechenden Zuständigkeiten weiterentwickelt, bewertet und auf Durchführbarkeit überprüft werden. Parallel wird dann das LfU soweit möglich Minderungspotenziale für die Schadstoffbelastung bestimmen. Gemeinsames Ziel ist die Entwicklung von planunabhängigen Maßnahmen zur Erreichung des NO₂-Immissionsgrenzwertes, die verbindlich von den jeweils zuständigen Stellen in eigener Zuständigkeit und mit eigenen Mitteln umgesetzt werden.

6 Schlußbemerkung

Ziel der freiwilligen „Kooperation für gute Luft“ war es, gemeinsam mit den Umlandgemeinden und Landkreisen im Großen Verdichtungsraum München eine flächendeckende Verbesserung der regionalen Luftqualität zu erreichen. Durch die Beteiligung der Umlandgemeinden an einer übergreifenden Luftreinhalteplanung hat eine Sensibilisierung für die Probleme der Luftreinhaltung – auch im Konflikt mit verschiedenen anderen öffentlichen Interessen – stattgefunden und es konnte ein Anstoß für weitere Aktivitäten gegeben werden. Die Kooperation für gute Luft stößt auf breite Zustimmung, da immerhin ca. 70 % der betroffenen Kommunen sich überwiegend konstruktiv daran beteiligen. Somit setzt sie ein Zeichen für gute Luft – für bessere Lebensqualität auch in den Umlandgemeinden.

Im Rahmen der 3. Fortschreibung konnte ein Überblick über die Zusammenhänge und die Höhe der Immissionsbelastung in der Landeshauptstadt München und im Umland gegeben werden. Verschiedene Initiativen in den unterschiedlichsten Bereichen wurden diskutiert und gemeinde-spezifisch dargestellt. Auch Anregungen und Stellungnahmen allgemein zur 3. Fortschreibung wurden eingebracht. Inhaltlich befassten sich diese zum Teil mit Anregungen für mögliche groß-räumige oder regionale Projekte oder auch mit Kritik an bereits durchgeführten Maßnahmen im Bereich des Großen Verdichtungsraums München.

Allerdings sind die Möglichkeiten eines Luftreinhalteplans begrenzt. Die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München ersetzt keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung der Maßnahmen. Ebenso wenig schafft er neue Zuständigkeiten. Bis auf die Einführung einer Umweltzone, die zwingend die Aufstellung eines Luftreinhalteplans erfordert, können alle anderen denkbaren Maßnahmen prinzipiell auch außerhalb eines Luftreinhalteplanes von der Stadt München in Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden oder den jeweils betroffenen Kommunen in eigener Regie verwirklicht werden, wenn ihre lufthygienische Wirksamkeit auf der einen und die Rechtmäßigkeit auf der anderen Seite feststeht.

Die Zielrichtung der 3. Fortschreibung war es nicht, zur Ausweitung des Plangebietes und dem-entsprechend verbindlichen Maßnahmen zu kommen, sondern Unterstützung bei der Verbesse-rung des Belastungshintergrundes zu organisieren. Darüber hinaus ist aber auch vorgesehen, dass die im Lauf der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Vorschläge und Anregungen im Hinblick auf Realisierbarkeit geprüft werden. So liegt die Weiterentwicklung jener Initiativen, die von den Gemeinden in eigener Zuständigkeit umgesetzt werden können, in der Verantwortung der jeweiligen Bürgerschaft sowie der kommunalen Mandatsträger. Projektanregungen mit Bezug auf die räumliche Entwicklung der Region könnten vom Regionalen Planungsverband als Zusammen-schluss der Gemeinden, Landkreise und kreisfreien Städte der Planungsregion München im Dia-log zwischen Stadt und Umland aufgegriffen werden. Darüber hinaus werden alle Vorschläge, die Verkehrsträger wie Schiene oder Straße betreffen, den jeweils zuständigen Stellen zur Weiterver-folgung zugeleitet.

Anlage 1 - Übersicht über die Initiativen im Umland, allgemeine Anregungen und Kritik

Folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die von den teilnehmenden Landkreisen, Städten und Gemeinden vorgebrachten Initiativen im eigenen kommunalen Bereich, sowie eine Aufstellung über weitere Anregungen bzw. über ggf. geäußerte Kritik.

Gliederung:

Verkehrliche Initiativen:

- Nr. 1 Verkehrsverflüssigung durch bauliche Maßnahmen, Grüne Welle, Verkehrsleitsysteme etc.
- Nr. 2 Verkehrsberuhigung bzw. -verbot (Zone 30, Zufahrtsbeschränkungen etc.)
- Nr. 3 Neubau und Instandsetzung von Straßen
- Nr. 4 Fuhrparkumstellung
- Nr. 5 Optimierung des Wirtschaftsverkehrs
- Nr. 6 Förderung und Optimierung des ÖPNV
- Nr. 7 Parkleitsysteme, Schaffung und Ausbau von P+R- Anlagen
- Nr. 8 Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs
- Nr. 9 sonstige verkehrliche Maßnahmen (Mitfahrzentrale, Carsharing etc.)

Hausfeuerung / Energieeinsparung:

- Nr. 10 Brennstoffumstellung bzw. Emissionsoptimierung, Ausbau des Fernwärmenetzes
- Nr. 11 Förderung von alternativer Energieversorgung (z.B. Geothermie, Solartechnik)
- Nr. 12 Energieeinsparung (Wärmedämmung etc.)
- Nr. 13 Förderung / Beratung allgemein

Städtebauliche Initiativen:

- Nr. 14 Einflussnahme in der Bauleitplanung (offene Bauweise, zugelassene Brennstoffe etc.)
- Nr. 15 Stadtbegrünung
- Nr. 16 Vermeidung von Staubaufwirbelungen an Baustellen

Sonstige Initiativen:

- Nr. 17 Verbesserung der Straßenreinigung
- Nr. 18 Öffentlichkeitsarbeit

Kommune	Initiativen im eigenen kommunalem Bereich																		Allgemeine Anregungen / Kritik
	Verkehrliche Initiativen									Hausfeuerung / Energieeinsparung				Städtebauliche Initiativen			Sonst.		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
Landkreise																			
Dachau	-	x	x	x	-	x	-	x	x	x	x	x	-	-	-	-	-	x	Großräumige Angebotsverbesserungen ÖPNV, Einrichtung zus. Messstationen, gesetzliche Regelungen zur Bevorzugung einer Fernwärmenutzung, bessere staatliche Förderung für energiesparende Bauweise
Freising	-	-	-	x	x	x	-	-	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-	-
Fürstenfeldbruck	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Der Landkreis Fürstenfeldbruck beobachtet die Arbeiten zur 3. Fortschreibung derzeit nur und bringt sich nicht mit eigenen Beiträgen ein
München	-	-	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Starnberg	x	x	x	-	-	x	-	x	-	x	x	x	-	-	-	-	-	-	Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen A96 und A995, alternativ Ausweitung aufs Umland, Mautbefreiung A99 bzw. stadtnaher Autobahnen, Schaffung einer besseren Datengrundlage und Evaluation von Maßnahmenwirkungen, häufigere Nassreinigung von Straßen, Vorziehen von Euro-Abgasnormen, Verlagerung von Lkw auf die Schiene bzw. Schaffung innovativer Transportalternativen
Landkreis München																			
Aschheim	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Ausweitung des Plangebiets auf das Umland inkl. A99, Sperrung von Aschheim und Dornach für den überörtlichen Lkw-Verkehr, Bau Autobahn-Südring, Tempolimit A99, Verkehrsleitsysteme für Pkw
Baierbrunn	-	-	-	x	-	x	-	-	x	-	x	x	-	x	-	-	-	-	Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen A96 und A995, Mautbefreiung A99, A95 und A995 jeweils innerhalb der A99, Förderung des regionalen ÖPNV, besserer Verkehrsfluss auf der B11 (Ampelschaltung)
Brunnthal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Verbesserung beim regionalen ÖPNV durch Querverbindungen und Taktverdichtung
Feldkirchen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots aufs Umland, weitere Anpassungen im Bereich Feldkirchen mit Einbeziehung der B471, Mautbefreiung auf der A94 und der A99
Garching	-	-	-	-	-	x	-	x	-	x	x	x	x	-	-	-	-	-	Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots aufs Umland und Anpassungen im Bereich Garching, Mautbefreiung A99, Bau Autobahn-Südring, Verbesserung regionaler ÖPNV, Abstufung der B11 zur kommunalen Straße
Gräfelfing	x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	-	x	Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen A96 und A995, alternativ Ausweitung aufs Umland, Mautbefreiung A99, Schaffung einer besseren Datengrundlage und Evaluation von Maßnahmenwirkungen, häufigere Nassreinigung von Straßen, Vorziehen von Euro-Abgasnormen, Verlagerung von Lkw auf die Schiene bzw. Schaffung innovative Transportalternativen

Kommune	Initiativen im eigenen kommunalem Bereich																		Allgemeine Anregungen / Kritik
	Verkehrliche Initiativen									Hausfeuerung / Energieeinsparung				Städtebauliche Initiativen			Sonst.		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
Grasbrunn	x	x	-	x	-	x	-	x	-	x	x	x	x	x	x	-	-	x	Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf die Landkreismunicipalitäten, Mautbefreiung A99, Geschwindigkeitsbegrenzung A99, Verbesserung regionaler ÖPNV, Förderung eines lokalen Geothermieprojektes, Schadstoffmessung an der B304, Überprüfung der regionalen Grünzüge
Grünwald	-	-	-	x	-	x	-	-	-	x	x	x	x	-	-	-	-	-	Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen A96 und A995, Mautbefreiung A99 sowie A96, A95 und A995 innerhalb der A99
Haar	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots aufs Umland, Freigabe A95 - A995, Mautbefreiung A99, Verbesserung ÖPNV, Sperrung aller Bundesstraßen im Gemeindegebiet für den Lkw-Durchgangsverkehr > 3,5 t
Höhenkirchen-Siegertsbrunn	-	-	-	x	-	-	-	x	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	Einführung eines Lkw-Durchfahrtsverbots für den Mautausweichverkehr
Ismaning	-	-	-	x	-	-	-	x	-	x	x	x	x	x	-	-	-	-	Vorlage aussagekräftiger Datengrundlage zur Wirksamkeit des Lkw-Durchfahrtsverbots, Mautbefreiung A99, Bau Autobahn-Südring, Förderung des regionalen ÖPNV, Einrichtung zusätzlicher Messstationen
Kirchheim	-	-	-	-	-	x	-	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-	Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen A96 und A995, Bau Autobahn-Südring, Mautbefreiung A99 und stadtnaher Autobahnen, Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf die Gemeinden des Lkrs. München, Messstelle an der A99, Verbesserung regionaler ÖPNV
Neubiberg	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Vorlage aussagekräftiger Datengrundlage zur Wirksamkeit des Lkw-Durchfahrtsverbots, Stadt-Umland-Gespräche insb. zu Tempolimit A8, Maßnahmen auf nationaler und internationaler Ebene, bessere Einbindung der Umlandgemeinden
Neuried	-	-	x	x	-	x	-	x	-	x	x	x	x	-	-	-	-	-	Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen A96 und A995, alternativ Ausweitung aufs Umland, Mautbefreiung A99, Schaffung einer besseren Datengrundlage und Evaluation von Maßnahmenwirkungen, häufigere Nassreinigung von Straßen, Vorziehen von Euro-Abgasnormen, Verlagerung von Lkw auf die Schiene bzw. Schaffung innovativer Transportalternativen
Oberschleißheim	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots aufs Umland, Mautbefreiung A99 und A92, Bau Autobahn-Südring, Sperrung des Gemeindegebiets für den Lkw-Durchgangsverkehr > 3,5 t, Förderung regionaler ÖPNV, Förderung überörtlicher Fahrradverbindungen, Bau Ortsumfahrung
Ottobrunn	-	-	-	x	-	x	-	x	x	x	x	x	x	-	-	-	-	x	Klärung der Rechtssicherheit bei der Ausschreibung umweltfreundlicher kommunaler Fahrzeuge (z.B. Müllfahrzeuge, Winterdienst), Erlass von Brennstoffverordnungen auf Landkreisebene

Kommune	Initiativen im eigenen kommunalem Bereich																		Allgemeine Anregungen / Kritik
	Verkehrliche Initiativen									Hausfeuerung / Energieeinsparung				Städtebauliche Initiativen			Sonst.		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
Planegg	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	-	-	-	x	Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen A96 und A995, alternativ Ausweitung aufs Umland, Mautbefreiung A99, Schaffung einer besseren Datengrundlage und Evaluation von Maßnahmenwirkungen, häufigere Nassreinigung von Straßen, Vorziehen von Euro-Abgasnormen, Verlagerung von Lkw auf die Schiene bzw. Schaffung innovative Transportalternativen, Feinstaubmessstelle im Gemeindegebiet
Schäftlarn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots wegen Ausweichverkehrs, Vorrantreiben Ortsumfahrung Hohenschäftlarn
Unterhaching	-	-	-	x	-	-	x	-	-	x	x	x	x	x	x	-	-	-	Verbesserungen ÖPNV, insb. des Regionalbusangebots, Tempolimit und Mautbefreiung auf stadtnahen Autobahnen, Förderung alternativer Fahrzeugantriebe
Unterföhring	-	x	x	x	-	-	x	-	-	x	x	-	x	x	x	x	x	-	-
Unterschleißheim	x	x	x	x	-	x	x	x	-	x	x	x	-	x	x	x	-	-	Vorlage aussagekräftiger Datengrundlage zur Wirksamkeit des Lkw-Durchfahrtsverbots, Aussperrungen entsprechend Schadstoffklassen, frühzeitiger Beteiligung der Umlandgemeinden, Bau des Autobahn-Südrings, 8-streifiger Ausbau A99 Ost
Landkreis Dachau																			
Bergkirchen	-	-	-	-	x	-	-	x	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-	-
Dachau	x	x	-	x	-	x	x	-	x	x	x	x	x	-	-	-	-	-	Verbesserung regionaler ÖPNV (Streckennetzerweiterung, Taktverdichtung, zusätzliche Zubringerbusse zur tangentialen Verknüpfung der S-Bahnäste, angepasstes Tarifzonensystem), zus. S-Bahn-Halt
Haimhausen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Einbeziehung des Flughafens und der damit verbundenen Verkehre, Verbesserung regionaler ÖPNV
Hebertshausen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Alternative Trassenwahl bei der Umgehungsstraße Dachau und Hebertshausen und rasches Umsetzen des Bauvorhabens, Verbesserung regionaler ÖPNV (Taktverdichtung S2), Einbeziehung des Flughafens
Karlsfeld	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	-	-	Verbesserung regionaler ÖPNV (angepasstes Tarifsystem, neuer Haltepunkt der Linie A in Karlsfeld), angepasstes Straßenbauvorhaben (Umfahrung Dachau), vernünftige Realisierung der Stadt-Umland Bahn
Petershausen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Einbeziehung des Flughafens und der damit verbundenen Verkehre, Verbesserung regionaler ÖPNV, Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Umland
Landkreis Fürstenfeldbruck																			
Eichenau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Verbesserung regionaler ÖPNV (Taktverkürzungen und Streckenausbau

Kommune	Initiativen im eigenen kommunalem Bereich																		Allgemeine Anregungen / Kritik
	Verkehrliche Initiativen									Hausfeuerung / Energieeinsparung				Städtebauliche Initiativen			Sonst.		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
																			bei der S8), interkommunale Kooperation beim Betrieb von Straßenreinigungsfahrzeugen, regionaler Ausbau des Radwegenetzes
Emmering	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung oder Verkehrsberuhigung in einer Kommune dürfen nicht zu Mehrbelastungen benachbarter Kommunen führen
Fürstenfeldbruck	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Die Stadt Fürstenfeldbruck kann derzeit aufgrund fehlender Personalkapazitäten keine Maßnahmen, Ideen oder Anregungen in die Kooperation für gute Luft einbringen
Germering	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Die Große Kreißstadt Germering verweist auf die in der Vergangenheit durchgeführten Maßnahmen. Weitere Maßnahmen sind derzeit nicht geplant
Grafrath	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Ausbau des S-Bahnnetzes, insbesondere der Bahnlinie Pasing – Geltendorf in Verbindung mit Kapazitätsaufstockung und Taktverkürzungen
Kottgeisering	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Ausbau des S-Bahnnetzes, insbesondere der Bahnlinie Pasing – Geltendorf in Verbindung mit Kapazitätsaufstockung und Taktverkürzungen
Olching	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Eine Reihe von Maßnahmen/Anregungen, jedoch keine Beteiligung sondern Einbringung über teilregionale Gesprächsrunden und den Regionalen Planungsverband
Puchheim	-	-	-	x	-	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	-	-	Verbesserung regionaler ÖPNV (insbesondere Taktverdichtung bei der S8 bis Buchenau, vermehrter Einsatz von Langzügen und Nachtlinien)
Schöngeising	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Ausbau des S-Bahnnetzes, insbesondere der Bahnlinie Pasing – Geltendorf in Verbindung mit Kapazitätsaufstockung und Taktverkürzungen
Türkenfeld	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke, viergleisiger Ausbau des Westarms der S-Bahnstrecke S4 bis Buchenau
Landkreis Ebersberg																			
Ebersberg	x	x	x	-	-	x	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Auch nach Fertigstellung der Umgehungsstraße B304 befürchtet die Stadt Durchgangsverkehr aus Nord-Süd-Richtung und umgekehrt. Hier werden überörtlichen und weitgreifenden Maßnahmen gefordert
Grafring	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bau Ortsumfahrung und Einrichtung eines Lkw-Durchfahrtsverbots, Verhinderung Mautausweichverkehr, Verbesserung beim regionalen ÖPNV (Taktverdichtung, Anpassung MVV-Bereich, Maßnahmen bei der Bahn)
Markt Schwaben	x	-	-	-	x	x	-	x	-	-	x	-	x	x	-	-	-	-	-
Pliening	-	-	-	x	-	x	-	x	-	x	x	x	x	x	x	-	-	x	Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots > 3,5 t auf das Gemeindegebiet, Mautbefreiung A99, Bau Autobahn-Südring, S-Bahn-Ringschluss M-ED-MUC-FS, Unterstützung der Realisierung einer Umgehungsstraße

Kommune	Initiativen im eigenen kommunalem Bereich																		Allgemeine Anregungen / Kritik
	Verkehrliche Initiativen									Hausfeuerung / Energieeinsparung				Städtebauliche Initiativen			Sonst.		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
Poing	-	-	-	x	-	x	-	-	-	x	x	x	x	-	-	-	-	-	Befürchtung von Ausweichverkehren aufgrund des Lkw-Durchfahrtsverbots in München. Maßnahmen in einer Kommune dürfen nicht zu einer Mehrbelastung benachbarter Gemeinden führen. Bau des Autobahn-Südrings
Vaterstetten	-	-	-	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots auf die Umlandgemeinden und Aufhebung zw. A95 und A99, Lkw-Maut auf sämtlichen Straßen, Verbesserung regionaler ÖPNV (U-Bahn Vaterstetten, Stadt-Umland-Bahn)
Landkreis Erding																			
Eitting	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Einbeziehung des Flughafens und der damit verbundenen Verkehre, Verbesserung regionaler ÖPNV
Finsing	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots aufs Umland, Einbindung der Verkehrsbelastung durch den Flughafen, Verbesserung regionaler ÖPNV, Mautbefreiung stadtnaher Autobahnen, insbesondere der A99
Moosinning	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	x	x	-	-	-	-	-	-	Bau einer Ortsumgehung für Moosinning und Eichenried
Oberding	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Einbeziehung des Flughafens und der damit verbundenen Verkehre, Verbesserung regionaler ÖPNV
Landkreis Freising																			
Fahrenzhausen	-	-	-	-	-	-	-	x	-	x	x	x	-	-	x	-	-	-	Beschränkungen beim Flugverkehr, Bemaufung oder Reglementierung des Lkw-Verkehrs auf der B13 und der Kreisstraße FS6, Mautbefreiung A9 zw. München und Allershausen
Freising	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	Einbeziehung des Flughafens, finanzielle Unterstützung regionaler Projekte, Schaffung einer besseren regionalen Datengrundlage als Basis zielgerichteter Maßnahmen, Bau Autobahn-Südring, Erdinger Ringschluss, Bau 2. S-Bahn-Stammstrecke
Hallbergmoos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Die Gemeinde Hallbergmoos beobachtet die Arbeiten derzeit nur und bringt keine eigenen Beiträge ein
Landkreis Starnberg																			
Gauting	-	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	x	x	-	-	-	-	-	Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen A96 und A995, alternativ Ausweitung aufs Umland, Mautbefreiung A99, Schaffung einer besseren Datengrundlage und Evaluation von Maßnahmenwirkungen, häufigere Nassreinigung von Straßen, Vorziehen von Euro-Abgasnormen, Verlagerung von Lkw auf die Schiene bzw. Schaffung innovative Transportalternativen, Abstimmen eines Streckenabschnitts der Staatsstraße St2349
Gilching	-	-	-	-	-	x	-	x	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-	Prüfung Aufstellung einer Messstation im Gemeindegebiet

Kommune	Initiativen im eigenen kommunalem Bereich																		Allgemeine Anregungen / Kritik	
	Verkehrliche Initiativen									Hausfeuerung / Energieeinsparung				Städtebauliche Initiativen			Sonst.			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
Krailling	x	-	x	-	-	x	-	x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen A96 und A995, alternativ Ausweitung aufs Umland, Mautbefreiung A99, Schaffung einer besseren Datengrundlage und Evaluation von Maßnahmenwirkungen, häufigere Nassreinigung von Straßen, Vorziehen von Euro-Abgasnormen, Verlagerung von Lkw auf die Schiene bzw. Schaffung innovative Transportalternativen	
Starnberg	Die Maßnahmen der Stadt Starnberg sind in der Anlage 2 „Teilplan für die Stadt Starnberg“ zusammengefasst.																		Machbarkeitsstudie und Raumordnungsverfahren für einen Autobahn-Südring, Mautbefreiung A99, Ausweitung Lkw- Durchfahrtsverbot auf die St2063 und die St2069, bessere Abstimmung aller Betroffenen	

Anlage 2

Teilplan für die Stadt Starnberg



INHALTSVERZEICHNIS

1.	Allgemeines.....	3
2.	Informationen zu Starnberg	3
3.	Überschreitungsort	6
4.	Immissionssituation	7
5.	Verursacheranalyse.....	9
6.	Maßnahmen.....	11

1. Allgemeines

Zwischen dem 01.06.2006 und dem 15.06.2007 wurden auf Veranlassung der Stadtverwaltung in Starnberg in der Hauptstraße 4 orientierende Messungen der Luftschadstoffe Feinstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) durch die Dekra Umwelt GmbH durchgeführt.

Aus den Messungen wurde für PM₁₀ ein Jahresmittelwert von 22 µg/m³ bestimmt. An insgesamt vier Tagen wurde im Messzeitraum der Grenzwert für das Tagesmittel überschritten. Nach Beurteilung des Landesamtes für Umwelt (LfU) ist am Messstandort davon auszugehen, dass der PM₁₀-Tagesgrenzwert an weniger als den zulässigen 35 Tagen überschritten wird und auch der PM₁₀-Jahresgrenzwert eingehalten ist.

Für NO₂ hingegen betrug der Mittelwert über den Messzeitraum 55 µg/m³. Der für 2007 gültige Jahresgrenzwert (zzgl. Toleranzmarge) von 46 µg/m³ wurde damit nicht eingehalten.

Das Gebiet der Stadt Starnberg ist Bestandteil des "Großen Verdichtungsraums München (GVM)" und als Bestandteil des GVM nimmt die Stadt Starnberg an der "Kooperation für gute Luft", der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München unter Beteiligung des Umlandes teil. Diese auf Freiwilligkeit basierende Kooperation zielt darauf ab, die beteiligten Kommunen an die Problematik der Schadstoffhintergrundbelastung und deren Hauptverursacher heranzuführen und in der Folge eigenverantwortlich und mit eigenen Haushaltsmitteln durchzuführenden Initiativen zur Schadstoffminderung die eigenen Bürger zu schützen und damit indirekt auch einen Beitrag zur Minderung der großräumigen Hintergrundbelastung zu leisten. Dies wird letztlich dann auch zu einer Verbesserung der lufthygienischen Situation in der Landeshauptstadt München führen.

Starnberg ist in dieser Kooperation insoweit ein Sonderfall, da in Starnberg - anders als in den anderen Kommunen, ausgenommen die Gemeinde Karlsfeld - durch orientierende Luftschadstoffmessungen Grenzwertüberschreitungen (plus Toleranzmarge) bei NO₂ festgestellt wurden. Die Stadt Starnberg hat in dieser Situation vom Angebot des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit (StMUG) Gebrauch gemacht, diese Problematik mit einem "Luftreinhalteplan Starnberg im Luftreinhalteplan München" anzugehen. Aus verwaltungsvereinfachenden Gründen im Rahmen dieser Beteiligung der Umlandgemeinden wurde ein Starnberg-spezifischer Teilplan in die 3. Fortschreibung mit aufgenommen. Diese Konstellation ist situativ gerechtfertigt durch die wechselseitige Beeinflussung zwischen München und Starnberg, die aufzugreifen sich die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München zum Ziel gemacht hat.

Sollte sich künftig wegen einer Grenzwertüberschreitung, verursacht durch Umstände deren Ursachen in Starnberg liegen, das Erfordernis einer Planfortschreibung ergeben, besteht die Möglichkeit, dass diese ohne gleichzeitige weitere Fortschreibung des Luftreinhalteplans München durchgeführt werden könnte.

Zur Erläuterung der örtlichen Gegebenheiten und der Immissionssituation werden im Folgenden zusätzliche Informationen i.S. der Anlage 13 der 39. BImSchV dargestellt.

2. Informationen zu Starnberg

Die Stadt Starnberg liegt am Nordende des Starnberger Sees ca. 20 km südlich von München. Ihre Gesamtfläche beträgt ca. 61,8 km². Mit einer Einwohnerzahl von 23148 (Ende 2010) besitzt Starnberg eine Bevölkerungsdichte von 376 Einwohner/km².

Die verkehrliche Erschließung erfolgt in erster Linie durch die Bundesstraße 2, die als Fortführung der A 952 (Zubringer zur Bundesautobahn A 95, München-Garmisch) die Stadt München mit den Zentren Starnberg, Weilheim, Murnau und Garmisch-Partenkirchen verbindet. Die Bundesstraße,

in deren Verlauf im Bereich der Hauptstraße die Immissionsmessungen durchgeführt wurden, ist mit einem DTV zwischen ca. 40000 Kfz/24h (Ortseingang aus München, Münchner Straße) und ca. 15000 Kfz/24h (Ortsausgang Richtung Weilheim, Weilheimer Straße) belastet. Im Zentrum Starnbergs laufen auf die B 2 mehrere Staatsstraßen (St 2063, St 2065, St 2069 und St 2070) radial zu. Durch ihre Verbindungsfunktion stellt die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B 2 in Starnberg die Hauptachse für den Durchgangsverkehr am Westufer des Starnberger Sees dar.

Außerdem wird das Stadtgebiet durch die S-Bahnlinie S6 sowie durch die Bahnlinie München-Garmisch erschlossen. In Starnberg selbst existieren mehrere Buslinien, die vorwiegend das direkte Umland bedienen.

Das sehr weitläufige Stadtgebiet besteht im Wesentlichen aus Flächen mit landwirtschaftlicher Nutzung (38%) sowie Waldgebieten (45%). Die Siedlungs- und Verkehrsfläche beträgt für das gesamte Stadtgebiet nur 16%. In der Stadt Starnberg selbst existieren kaum Gewerbebetriebe und keine Industrie mit nennenswerten Schadstoffemissionen. Das Gewerbegebiet östlich der Gautinger Straße ist eher von Dienstleistungsbetrieben geprägt.

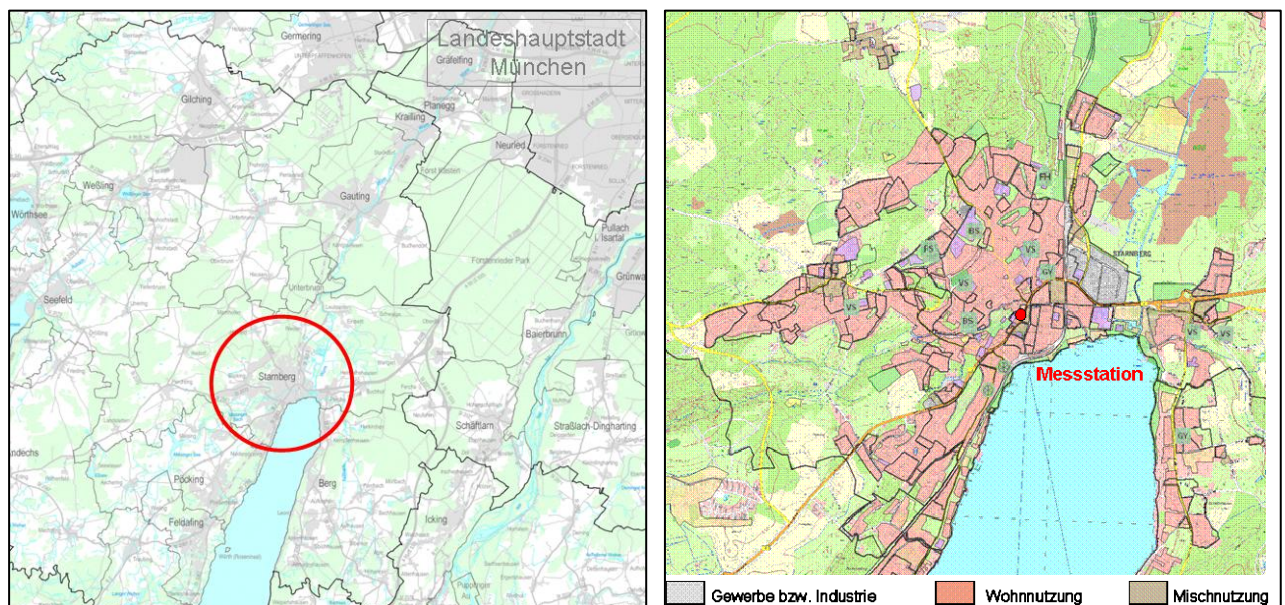


Abb. A2/1: Lage und Flächennutzung der Stadt Starnberg

Nach der naturräumlichen Gliederung von Deutschland liegt Starnberg im „Ammer – Loisach - Hügelland“. Das weiträumige Landschaftsbild wird durch Jungmoränen sowie im Bereich von Starnberg durch das nördliche Verlandungsgebiet des Starnberger Sees geprägt. Im Zentrum Starnbergs, direkt nordwestlich angrenzend an die Hauptstraße, in der die Immissionsmessungen durchgeführt wurden, befindet sich der steil ansteigende eiszeitliche Moränenhügel mit dem Schloss Starnberg. Südöstlich der Hauptstraße fällt das Gelände leicht ab bis zum Ufer des Starnberger Sees.

Zur Ermittlung der meteorologischen Daten wurde begleitend zu den Schadstoffmessungen vom Deutschen Wetterdienst (DWD) die Windrichtungs- und Windgeschwindigkeitsverteilung am Standort Wasserpark in Starnberg bestimmt. In der nachfolgenden Abbildung ist die Stärkewindrose der durchgeführten Windmessung dargestellt.

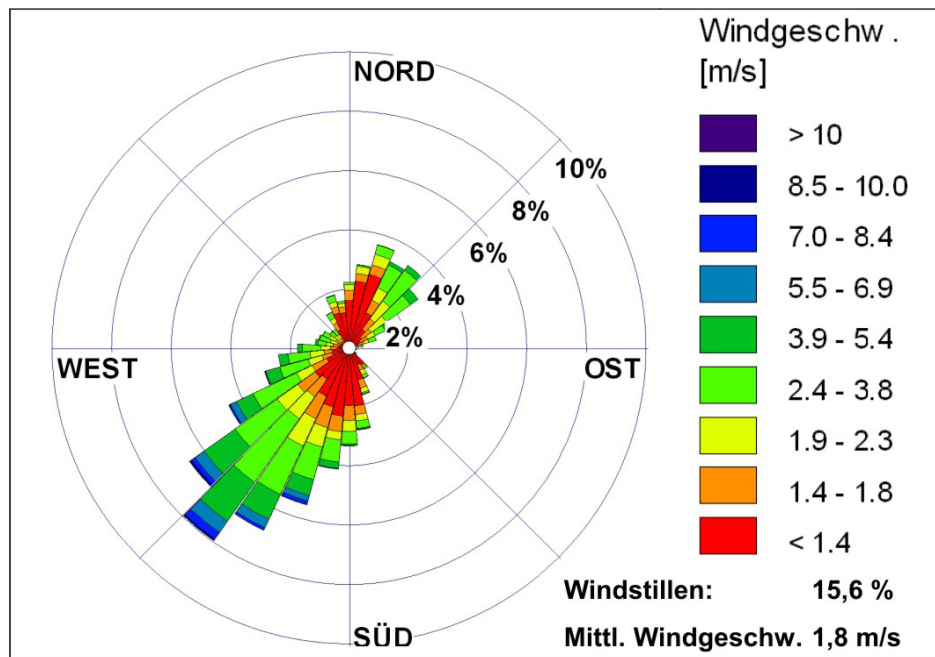


Abb. A2/2: Stärkewindrose in Starnberg, Messzeitraum 01.05.2006-30.04.2007

Die Windmessung zeigt einen sehr hohen Anteil an Windstillen und einen verhältnismäßig geringen Jahresmittelwert der Windgeschwindigkeit von 1,8 m/s. Niedrige Windgeschwindigkeiten stellen generell ungünstige Ausbreitungsbedingungen dar. Hauptwindrichtung ist Südwest, als sekundäres Maximum treten nordöstliche Winde auf.

Die Durchlüftung des bebauten Gebietes im Zentrum an der Hauptstraße wird zudem durch das aufsteigende Gelände im Westen sowie den freien Zugang zum See im Süden kanalisiert. Allerdings behindert die sehr dichte Bebauung einen guten Luftaustausch.

3. Überschreitungsort

Die Immissionsmessungen selbst wurden an der B 2 im Bereich der Hauptstraße 4 in Starnberg durchgeführt. Der Messpunkt befand sich in einem der dichter bebauten Straßenabschnitte. Aufgrund der somit schlechteren Durchlüftung waren dort höhere Immissionswerte zu erwarten.



Abb. A2/3: Immissionsmessungen in der Stadt Starnberg

Aufgrund der Ergebnisse der Immissionsmessungen, weiterer Berechnungen mit dem Rechenprogramm Immis Luft und der örtlichen Verhältnisse (Bebauung, Verkehrsdichte, Ausbreitungsbedingungen etc.) geht das Landesamt für Umwelt davon aus, dass sich das Überschreitungsgebiet für NO_2 bezogen auf $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Grenzwert plus Toleranzmarge für 2008) auf die in folgender Abbildung gekennzeichnete Fläche beschränkt. Es handelt sich um den Straßenabschnitt auf der Hauptstraße zwischen der Einmündung Hanfelder Straße im Norden und der Söckinger Straße im Süden. Das Überschreitungsgebiet umfaßt ca. 11000 m^2 ($0,011 \text{ km}^2$).



Abb. A2/4: Überschreitungsgebiet für NO_2 in Starnberg

4. Immissionssituation

Zwischen dem 01.06.2006 und dem 15.06.2007 wurden auf Veranlassung der Stadtverwaltung in Starnberg in der Hauptstraße 4 orientierende Messungen der Luftschadstoffe Feinstaub (PM_{10}) und Stickstoffdioxid (NO_2) durchgeführt. Mit der Durchführung der Messungen war die nach §§ 26, 28 Bundes-Immissionsschutzgesetz zugelassene Messstelle Dekra Umwelt GmbH beauftragt.

Der Messpunkt an der Hauptstraße 4 befand sich in einem der dichter bebauten Straßenabschnitte. Aufgrund der somit schlechteren Durchlüftung waren dort höhere Immissionswerte zu erwarten. Die Messung für PM_{10} erfolgte kontinuierlich mit einem Staubsammler, bei dem die Filter jeweils 24 h beprobt und täglich gewechselt wurden. Für die NO_2 -Messung wurden über den gesamten Messzeitraum Passivsammler ausgebracht, wobei die Beprobungsdauer für einen Passivsammler ca. 30 Tage betrug (orientierende Messung). Zusätzlich wurde für die Bestimmung von NO_2 ab März 2007 ein kontinuierlich arbeitendes Referenzgerät eingesetzt. Hiermit konnten die Ergebnisse der Passivsammlerbestimmung verifiziert und zusätzlich einzelne Konzentrationspitzen ermittelt werden.

Für die Bewertung der Messergebnisse war bisher die Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft – 22. BImSchV heranzuziehen. Mittlerweile ist die 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) einschlägig. Demnach betragen für PM_{10} der über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert $40 \mu g/m^3$, der Grenzwert für das Tagesmittel $50 \mu g/m^3$. Letzterer darf im Kalenderjahr an maximal 35 Tagen überschritten werden. Für NO_2 ist ein Grenzwert von $40 \mu g/m^3$ im Jahresmittel festgelegt, der ab 01.01.2010 einzuhalten ist. Die für 2007 zulässige Toleranzmarge beträgt $6 \mu g/m^3$, sie vermindert sich ab dem 01.01.2008 um $2 \mu g/m^3$ jährlich bis auf $0 \mu g/m^3$ ab 01.01.2010.

Die Ergebnisse der Messungen in Starnberg sind in folgender Tabelle dargestellt:

Tabelle A2/1: Ergebnisse der Immissionsmessungen in Starnberg

Straße	Mittelwert PM_{10} in $\mu g/m^3$	Anzahl der Überschreitungen	Mittelwert NO_2 in $\mu g/m^3$
Münchner Straße	22	4	55

Mit dem über 3 Monate betriebenen Referenzgerät für die Bestimmung von NO_2 konnte zudem eine gute Übereinstimmung mit den mit den Passivsammlern ermittelten Konzentrationen beobachtet werden. In diesem Zeitraum wurde außerdem keine Überschreitung des 1h-Grenzwertes plus Toleranzmarge für NO_2 von $230 \mu g/m^3$ festgestellt.

Es zeigt sich, dass am Messpunkt der Grenzwert für das Jahresmittel für PM_{10} deutlich unterschritten ist. Auch die Anzahl der Tage mit einer Überschreitung des Tagesmittelgrenzwertes beträgt mit 4 Tagen weniger als die zulässigen 35 Überschreitungen. Hingegen liegt der Mittelwert für NO_2 mit $55 \mu g/m^3$ über der für das Jahr 2007 geltenden Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge von $46 \mu g/m^3$.

Ergänzend zu den Immissionsmessungen wurde durch das Ingenieurbüro ACCON GmbH eine flächendeckende Ausbreitungsrechnung für die Schadstoffe PM_{10} und NO_2 entlang der B 2 durchgeführt, um eine Aussage über das Ausmaß der Überschreitungen treffen zu können. Die Ausbreitungsrechnungen für die Immissionszusatzbelastung erfolgten unter Verwendung eines für die Lärmkartierung schon vorhandenen Stadtmodells und unter Berücksichtigung aktueller Verkehrsdaten. Die Immissionsberechnungen wurden mit dem Programm Cadna/A-APL durchgeführt, welches als Rechenkern das vom Umweltbundesamt entwickelte AUSTAL2000 (Ausbreitungsmodell nach TA Luft 2002) verwendet. Die vorliegenden Gebäudestrukturen wurden bei der Schadstoffberechnung berücksichtigt.

Die Ausbreitungsrechnungen zeigen - wie auch die Messungen -, dass der zulässige Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} entlang der B 2 deutlich unterschritten wird. Für NO_2 bestätigen die Berechnungen ebenfalls die Messungen und zeigen eine Überschreitung der Grenzwerte (auch plus Toleranzmarge) an zahlreichen Gebäuden entlang der B 2. Das Ingenieurbüro ACCON kommt mittels Berechnung zu dem Ergebnis, dass etwa eine Fläche von $0,022 \text{ km}^2$, bzw. 24 Wohngebäude (etwa 180 Einwohner) von einer Überschreitung des Grenzwerts plus Toleranzmarge ($46 \mu\text{g}/\text{m}^3$) betroffen sind.

Zum Vergleich sei ergänzend angeführt, dass Immissionsberechnungen des LfU für das Jahr 2002 an der Hauptstraße einen Jahresmittelwert von näherungsweise $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} und $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 ergaben. Weitere Immissionsberechnungen an der Münchner Straße und an der Hanfelder Straße lieferten Jahresmittelwerte für PM_{10} von 24 bzw. $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und für NO_2 von 37 bzw. $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass die höchste zu erwartende Schadstoffkonzentration in Starnberg im Bereich der Hauptstraße vorzufinden ist. Dort wurde der Grenzwert für das Jahresmittel (damals zuzüglich Toleranzmarge) für NO_2 überschritten.

5. Verursacheranalyse

Aufgrund der Ergebnisse der Immissionsmessungen in Starnberg sind hinsichtlich PM₁₀ keine Überschreitungen der Grenzwerte der damaligen 22. BImSchV (jetzt 39. BImSchV) zu erwarten. Daher wurde auf eine Ermittlung der Verursacheranteile für PM₁₀ verzichtet. Die an der Hauptstraße 4 in Starnberg ermittelte Immissionsbelastung für NO₂ setzt sich nach einer Analyse des LfU wie folgt zusammen.

- Beitrag des lokalen Verkehrs
- Städtische und großräumige Hintergrundbelastung, zusammengesetzt aus:
 - Verkehrsabgasen von anderen Straßen
 - Beitrag der Quellengruppen Industrie, Kleinf Feuerungsanlagen und nicht nach BImSchG genehmigungsbedürftige Anlagen in Starnberg
 - Beitrag der Quellengruppen Verkehr, Industrie, Kleinf Feuerungsanlagen und nicht nach BImSchG genehmigungsbedürftige Anlagen aus dem großräumigen Hintergrund
 - biogenen Emissionen
 - Ferntransport
 - sonstigen Immissionseinflüssen aus nicht quantifizierten Emissionsquellen, wie Bau- und Arbeitsmaschinen und sonstigen Verbrennungsvorgängen.

Die wichtigsten Immissionsbeiträge der Quellengruppen Verkehr von anderen Straßen, genehmigungsbedürftigen Anlagen und nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen wurden für den Überschreitungsort Starnberg, Hauptstraße, rechnerisch abgeschätzt. Anschließend wurden diese Immissionsanteile zum Immissionsbeitrag aus dem großräumigen Hintergrund addiert und mit den Gesamtbelastungen (Messwerten) verglichen. Die dabei resultierenden Differenzen wurden den sonstigen Immissionsbeiträgen aus dem städtischen Hintergrund zugeordnet, die aus dem Emissionskataster nicht ableitbar sind.

Bei den ermittelten Verursacheranteile wurde von den Werten des Jahres 2007 ausgegangen, da sich die Messung der Dekra Umwelt GmbH auf den Zeitraum vom 01.06.2006 bis 15.06.2007 erstreckte. Ergänzend ist anzumerken, dass es nicht ohne Weiteres möglich ist, NO₂-Beiträge zu addieren, da das System aus Stickstoffmonoxid (NO), Stickstoffdioxid (NO₂) und Ozon (O₃), photochemischen Umwandlungen unterliegt, die dem Massenwirkungsgesetz gehorchen. Hieraus ergeben sich gewisse Unsicherheiten für die Berechnung der Immissionsanteile von Stickstoffdioxid.

Tabelle A2/2: Zusammensetzung der PM₁₀- und NO₂-Immissionen an der Hauptstraße in Starnberg

Starnberg, Hauptstraße	Stickstoffdioxid NO ₂	
	2007 Konzentration µg/m ³	Anteile
Messwert	55	100%
Großräumige Hintergrundbelastung	17	31%
Städtische Hintergrundbelastung:	8	15%
- sonstige Einflüsse	4	7%
- genehmigungsbedürftige Anlagen	1	2%
- nicht genehmigungsbedürftige Anlagen	1	2%
- Hintergrund Verkehr	2	4%
Lokaler Verkehr	30	54%

Im Folgenden werden ergänzende Informationen zu den einzelnen Anteilen gegeben.

Großräumiger Hintergrund

Aus Messungen an nicht unmittelbar von Straßenverkehr beeinflussten Punkten (z.B. LÜB-Station Andechs, Rothenfeld) lässt sich die großräumige Hintergrundbelastung ableiten. Dieser Beitrag kann sowohl aus dem Transport von Schadstoffen über größere Entfernungen stammen, als auch – insbesondere bei austauscharmen Wetterlagen – aus der Anreicherung von Schadstoffen in der großräumigen Umgebungsluft durch die Stadt Starnberg selbst.

Beitrag des lokalen Verkehrs

Die lokalen Immissionen für NO₂ im Überschreitungsgebiet wurden aus der Verkehrsstärke der am Messpunkt vorbeiführenden Straße, der mittleren Windgeschwindigkeit und der Bebauungsgeometrie mit dem Ausbreitungsmodell MLuS berechnet.

Beiträge aus dem städtischen Hintergrund durch Verkehr und Anlagen

In dem F+E Vorhaben EIS erfolgte eine Ermittlung der Immissionsbeiträge aus den Daten des Emissionskatasters Bayern mittels Ausbreitungsrechnung für mehrere Rechengebiete. Hierzu stellt das Emissionskataster flächenbezogene (2 km x 2 km) Abgasemissionen von Straßenverkehr, genehmigungs- und nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen und von Feuerungsanlagen zur Verfügung. Zur Bestimmung der Immissionsbeiträge in Starnberg wurden die Ergebnisse des F+E Vorhabens EIS aus dem Stadtgebiet Augsburg auf das Gebiet Starnberg im Verhältnis der Emissionen übertragen.

Sonstige Immissionseinflüsse

Nicht im Emissionskataster oder durch Emissionserklärungen oder sonstige Emissionsfaktoren quantifizierte Emissionsquellen, wie biogene Emissionen, Bau- und Arbeitsmaschinen und sonstige Verbrennungsvorgänge können einen geringen Beitrag zur NO₂-Gesamtbelastung liefern. Diese Einflüsse können sowohl aus dem städtischen Hintergrund, als auch vom unmittelbar am Überschreitungsort vorbeiführenden Straßenverkehr stammen. Die Summe all dieser Beiträge kann nur abgeschätzt werden. Sie ergibt sich aus den Differenzen zwischen den NO₂-Messwerten an dem Überschreitungsort und der Summe der übrigen Immissionsanteile.

Zusammenfassung

Bei der Ursache der Immissionsbelastung für NO₂ in der Hauptstraße in Starnberg ist der lokale Verkehr mit 54 % dominierend. Die großräumige bzw. die städtische Hintergrundbelastung spielen eher eine untergeordnete Rolle.

6. Maßnahmen

Allgemeine Anmerkungen:

Ebenso wie bei den von den Umlandgemeinden im Rahmen der Kooperation für gute Luft eingebrachten eigenen Ideen und Vorschlägen für Initiativen oder Maßnahmen zur flächendeckenden Verbesserung der regionalen Luftqualität (siehe Kapitel 4 der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München) gilt auch für die von der Stadt Starnberg zusammengestellten Maßnahmen folgendes:

- **Auch der verbindliche Luftreinhalteplan ersetzt keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung von Maßnahmen. Ebenso wenig schafft er neue Zuständigkeiten.**
- **Die in den Luftreinhalteplan aufgenommenen Maßnahmen lösen keine Ansprüche nach dem Konnexitätsprinzip aus und müssen auch finanziell von den Kommunen im Rahmen der vorhandenen Stellen und Mittel getragen werden.**
- **Vorhaben, zu deren Realisierung der Gesetzgeber ein eigenes Verfahren unter Beteiligung oder Federführung anderer Behörden vorsieht, wie z. B. straßenrechtliche Planfeststellungs- bzw. -genehmigungsverfahren oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Durchfahrtsverbote für bestimmte Verkehrssegmente; Tempolimit; „Pfortnerampel“) können im Rahmen der Kooperation für gute Luft allenfalls vorgeschlagen werden. Sie sind wegen des verfahrensbedingt ungewissen Abschlusses als schnell wirkende Maßnahmen im Sinne der Kooperation ungeeignet.**

Maßnahme Nr. 1	Entlastungstunnel Starnberg (B2)
Ziel: Verbesserung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung der Anwohner an der Münchener Straße und an der Hauptstraße durch den Bau des Entlastungstunnels Starnberg (B2). Beschreibung: Der Entlastungstunnel Starnberg wurde mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 22.02.2007 genehmigt. Die Klagen gegen diesen Beschluss wurden vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof abgewiesen, so dass das Staatliche Bauamt Weilheim weitere Schritte einleiten kann. Zunächst fand ab Frühjahr 2009 eine Baugrunderkundung statt. Das Ziel ist die Aufnahme des Vorhabens in den Investitionsrahmenplan 2011. Der Tunnelbau ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs enthalten. <i>Hinweis: Vor Verwirklichung der Maßnahme sind noch Finanzierungsfragen zu klären.</i>	
Realisierung - Zeitplan: Mittelfristig	
Veranlassende Behörden: Regierung von Oberbayern, Staatliches Bauamt Weilheim	
Kontrolle: Regierung von Oberbayern, Staatliches Bauamt Weilheim, Stadt Starnberg	
Minderungspotenzial: Wie die Immissionsprognosen des Ingenieurbüros ACCON zeigen, verbessert sich die Luftqualität nach dem Bau des Tunnels gegenüber dem Istzustand deutlich. Die zulässigen Grenzwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 und PM_{10} werden entlang der B2 eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Die Verbesserungen gegenüber dem Istzustand sind einerseits auf die deutlich geringeren Kfz-spezifischen Emissionsfaktoren zurückzuführen, andererseits reduziert sich durch die Verlagerung des heute oberirdischen Hauptverkehrs in den Tunnel die Luftbelastung im hochbelasteten Straßenraum. Die im Tunnel festgesetzten Kfz-Emissionen werden über ein zentrales Lüftungsbauwerk großräumig verteilt.	

Maßnahme Nr. 2	Neubau der Westumfahrung Starnberg (Staatsstraße 2069)
Ziel: Verbesserung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung der Anwohner an der Hanfelder Straße und an der Söckinger Straße durch den Neubau der Westumfahrung Starnberg (Staatsstraße 2069). Beschreibung: Nach der bestandskräftigen Planfeststellung für den Entlastungstunnel Starnberg soll nun auch die auf Gemarkung Starnberg verlaufende Staatsstraße 2069 (Hanfelder Straße) durch eine tangentielle Umgehungsstraße ersetzt werden. Die Stadt Starnberg wird den Neubau der Westumfahrung Starnberg zwischen den Ortsteilen Hadorf und Söcking in kommunaler Sonderbaulast (Art. 44 Abs. 1 BayStrWG) übernehmen, einhergehend mit der Umstufung bestehender Abschnitte der Staatsstraße 2069 und der Kreisstraße STA3. Mit der Verkehrsfreigabe soll die Neubaustrecke zur Staatsstraße 2069 gewidmet werden. Gleichzeitig soll die bleibende Reststrecke der Kreisstraße STA3 zwischen der Waldkreuzung der Staatsstraße 2069 / Kreisstraße STA3 und dem Ortsteil Hadorf zur Staatsstraße 2069 aufgestuft werden. Im Gegenzug soll die bestehende Staatsstraße 2069 zwischen der Waldkreuzung und der Einmündung in die Bundesstraße B2 am Tutzing-Hof-Platz in Starnberg zur Gemeindestraße abgestuft werden. Damit wird eine lückenlose Staatsstraßenverbindung von der Autobahn A96 bis zur Staatsstraße 2070 und weiter über die Staatsstraße 2563 bis zur Bundesstraße B2 im Süden von Starnberg hergestellt. <i>Hinweis: Die Verwirklichung der Maßnahme hängt vom Ausgang des derzeit laufenden Planfeststellungsverfahrens ab.</i>	
Realisierung - Zeitplan: Mittelfristig, das Planfeststellungsverfahren wurde eingeleitet	
Veranlassende Behörden: Regierung von Oberbayern, Staatliches Bauamt Weilheim, Stadt Starnberg	
Kontrolle: Regierung von Oberbayern, Staatliches Bauamt Weilheim, Stadt Starnberg	
Minderungspotenzial: In Verbindung mit der Ableitung des überörtlichen Verkehrs westlich der Waldkreuzung direkt auf die Westumfahrung Starnberg und mit einer von der Stadt Starnberg beabsichtigten Sperrung der abgestuften Staatsstraße 2069 (Hanfelder Straße) für den Lkw-Durchgangsverkehr wird diese um bis zu 3.350 Kfz je Tag entlastet. Der darin enthaltene Lkw-Anteil beträgt 550 Fahrzeuge je Tag. Zwischen den Ortsteilen Perchting und Hadorf wird die Kreisstraße STA 3 um bis zu 1.300 Kfz je Tag entlastet.	

Maßnahme Nr. 3	Abstufung der Seeuferstraße (Staatsstraße 2063) zur Ortsstraße
Ziel: Verbesserung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung der Anwohner an der Possenhofener Straße durch die Abstufung der Seeuferstraße (Staatsstraße 2063) zur Ortsstraße. Beschreibung: Die Stadt Starnberg hat zusammen mit den Gemeinden Pöcking, Feldafing und Tutzing einen Arbeitskreis gebildet mit dem Ziel, eine Abstufung der Staatsstraße 2063 am westlichen Ufer des Starnberger Sees zu erreichen, um durch verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen die vor allem im Sommer durch Freizeitverkehre extrem belastete Straße zu entlasten und insbesondere die angrenzenden Wohngebiete von Lärm, Abgasen und sonstigen Belastungen durch den Straßenverkehr zu entlasten. Der Bau der Westumfahrung Starnberg und des Entlastungstunnels Starnberg sind hierzu sehr förderlich. <i>Hinweis: Die Verwirklichung der Maßnahme hängt vom Ausgang des erforderlichen Umwidmungsverfahrens ab.</i>	
Realisierung - Zeitplan: Mittel- bis langfristig	
Veranlassende Behörden: Oberste Baubehörde, Regierung von Oberbayern, Stadt Starnberg, die Gemeinden Pöcking, Feldafing und Tutzing	
Kontrolle: Regierung von Oberbayern, Stadt Starnberg, die Gemeinden Pöcking, Feldafing und Tutzing	
Minderungspotenzial: Ein Minderungspotenzial kann noch nicht genau benannt werden, eine Reduzierung der Belastung der angrenzenden Wohngebiete durch verkehrslenkende und verkehrsbeschränkte Maßnahmen ist jedoch sicher zu erwarten.	

Maßnahme Nr. 4	Abstufung der Staatsstraße 2069 (Hanfelder Straße) zur Ortsstraße
Ziel: Verbesserung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung der Anwohner an der Hanfelder Straße durch die Abstufung der Staatsstraße 2069 (Hanfelder Straße) zur Ortsstraße. Beschreibung: Die Hanfelder Straße ist zur Zeit noch eine überörtliche Verbindungsstraße, die die Bundesstraße 2 im Zentrum von Starnberg mit der Bundesautobahn 96 verbindet. Durch den Bau der Westumfahrung Starnberg kann die Hanfelder Straße erheblich entlastet werden, was eine Abstufung zur Ortsstraße ermöglicht. Durch verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen ist es damit der Stadt Starnberg möglich, eine weitere Entlastung der angrenzenden Baugebiete zu erreichen. <i>Hinweis:</i> <i>Voraussetzung für die Umsetzung dieser Maßnahme ist die Realisierung der Westumfahrung Starnberg (Maßnahme Nr. 2).</i> <i>Die Verwirklichung der Maßnahme hängt vom Ausgang des erforderlichen Umwidmungsverfahrens ab.</i>	
Realisierung - Zeitplan: Mittelfristig	
Veranlassende Behörden: Regierung von Oberbayern, Oberste Baubehörde	
Kontrolle: Regierung von Oberbayern, Stadt Starnberg	
Minderungspotenzial: Ein Minderungspotenzial kann noch nicht genau benannt werden, eine Reduzierung der Belastung der angrenzenden Wohngebiete durch verkehrslenkende und verkehrsbeschränkte Maßnahmen ist jedoch sicher zu erwarten.	

Maßnahme Nr. 5	Abstufung der Staatsstraße 2070 (Söckinger Straße) zur Ortsstraße
Ziel: Verbesserung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung der Anwohner an der Söckinger Straße durch die Abstufung der Staatsstraße 2070 (Söckinger Straße) zur Ortsstraße. Beschreibung: Der von der Stadt Starnberg zur Abstufung vorgesehene Streckenabschnitt der Söckinger Straße ist vom Durchgangsverkehr aus Richtung Andechs/Erling mit dem Ziel Starnberg oder München sowie vom Ziel- und Quellverkehr aus dem Ortsteil Söcking belastet. Durch den Bau des Entlastungstunnels Starnberg sowie den höhenfreien Umbau der Maxhofkreuzung wird es möglich sein, das Verkehrsaufkommen in der Söckinger Straße erheblich zu vermindern und diese zur Ortsstraße abzustufen. Durch verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen der Stadt Starnberg kann eine weitere Entlastung der angrenzenden Baugebiete erfolgen. <i>Hinweis:</i> <i>Voraussetzung für die Umsetzung dieser Maßnahme ist die Realisierung der Westumfahrung Starnberg (Maßnahme Nr. 2).</i> <i>Die Verwirklichung der Maßnahme hängt vom Ausgang des erforderlichen Umwidmungsverfahrens ab.</i>	
Realisierung - Zeitplan: Mittelfristig	
Veranlassende Behörden: Regierung von Oberbayern, Oberste Baubehörde	
Kontrolle: Regierung von Oberbayern, Stadt Starnberg	
Minderungspotenzial: Ein Minderungspotenzial kann noch nicht genau benannt werden, es ist jedoch zu erwarten, dass durch die o. g. verkehrslenkenden und verkehrsbeschränkte Maßnahmen eine spürbare Entlastung der angrenzenden Baugebiete erreicht werden kann.	

Maßnahme Nr. 6	Vermeidung von Kleinf Feuerungsanlagen in Neubaugebieten
Ziel: Verbesserung der Luftschadstoffbelastung durch Vermeidung von Kleinf Feuerungsanlagen in Neubaugebieten. Beschreibung: Die Stadt Starnberg hat zum Ziel, durch vertragliche und bauleitplanerische Maßnahmen in Neubaugebieten die Zahl von Kleinf Feuerungsanlagen durch den Bau von zentralen Heizungsanlagen zu vermindern. Dies wurde schon durch vertragliche Vereinbarungen und bauleitplanerische Festsetzungen bei dem Bebauungsplan Nr. 8126 erreicht. Es ist beabsichtigt, diese Entwicklung so weiter zu führen. <i>Hinweis:</i> Die Maßnahme steht unter dem Vorbehalt einer abschließenden baurechtlichen Beurteilung. Nach § 9 Abs. 1 Nr. 23 Buchst. a BauGB können nur Verwendungsverbote/-beschränkungen für luftverunreinigende Stoffe in Bebauungsplänen mit aufgenommen werden. Nicht von der Festsetzungsmöglichkeit gedeckt sind jedoch Verbote von Feuerungsanlagen bestimmter Art.	
Realisierung - Zeitplan: Laufend	
Veranlassende Behörde: Stadt Starnberg	
Kontrolle: Stadt Starnberg	
Minderungspotenzial: Das Minderungspotenzial kann nicht genau benannt werden, eine Verbesserung im Sinne der Luftreinhaltung ist jedoch gegeben.	

Maßnahme Nr. 7	Integriertes kommunales Klimaschutzprojekt
Ziel: Schaffung einer insgesamt geringeren Luftschadstoffbelastung durch Aufbau eines Klimaschutz-Programms zur verstärkten Reduktion der städtischen CO₂-Emissionen. Beschreibung: Die Stadt Starnberg beteiligt sich mit Beschluss vom 30.07.2010 am integrierten Klimaschutzprojekt des Landkreises Starnberg. Dabei werden folgende Inhalte untersucht bzw. behandelt: - Potentialuntersuchungen zur Verbesserung der Energieeffizienz, zur Energieeinsparung sowie zur Nutzung erneuerbarer Energieträger in den relevanten Sektoren - Festlegung zielgruppenspezifischen Maßnahmenkatalogen inkl. der Investitionskosten (wenn möglich eingeteilt in Bauinvestitionen, elektrische Anlagen und anderen Anlagen) - Darstellung der aktuellen Energiekosten und der prognostizierten Energiekosten bei Umsetzung des Konzeptes für die Modellregion - Berechnungen zu zusätzlicher erwirtschafteter Wertschöpfung in der Region - Beschreibung der partizipativen Erstellung des Konzepts (Art der Mitwirkung von Entscheidungsträgern und Akteuren z. B. Interviews, Workshops, Beirat etc.) - Konzept für die Integration einer regionalen Zielsetzung sowie eines Kontrollinstruments zum Stand der Zielerreichung - Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit, inklusive Kosten Diese Klimaschutzmaßnahmen werden auch zu einer Reduzierung der klassischen Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickstoffoxide etc.) führen.	
Realisierung - Zeitplan: Laufend	
Veranlassende Behörde: Stadt Starnberg	
Kontrolle: Stadt Starnberg	
Minderungspotenzial: Insgesamt werden durch die Minderungsmaßnahmen aufgrund der Einsparung an fossiler Energie auch die Schadstoffemissionen für PM₁₀ und NO_x und somit die Immissionsbelastungen verringert.	