



München und  
Oberbayern

## **Position der IHK für München und Oberbayern zur Verkehrlichen Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt**

### **Beschlussempfehlung:**

Die IHK für München und Oberbayern fordert einen Maßnahmenmix, um die Luftqualität in der Münchner Innenstadt zu verbessern und um insbesondere die NO<sub>2</sub>-Jahresgrenzwerte einhalten zu können. Der richtige Ansatz sind dabei nicht Verbote, sondern eine Optimierung des Verkehrs und Anreize zu Verlagerungen, wo sie möglich sind. Die wirtschaftliche Leistungs- und Funktionsfähigkeit Münchens darf dabei keinesfalls gefährdet werden.

Die Einführung einer blauen Plakette und damit verbunden die Sperrung der Münchner Innenstadt für Fahrzeuge, die nicht der Euro-6-Norm entsprechen, sind nur mit angemessenen Übergangsfristen, die sich an Nutzungszeiträumen der Fahrzeuge orientieren, akzeptabel. Ausnahmeregelungen sind dabei insbesondere für Spezial- und Sonderfahrzeuge vorzusehen.

Die Einführung einer City-Maut wird abgelehnt.

### **Begründung:**

Eine übereilte Einführung der blauen Plakette würde den Wirtschaftsstandort München beschädigen.

Die Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr wären erheblich, denn 67 Prozent der gewerblich genutzten Pkw werden von Dieselmotoren angetrieben, die nicht der Euro-6-Norm entsprechen. Gleiches gilt für fast alle Nutzfahrzeuge. Die Kriterien für Euro-6-Diesel-Fahrzeuge werden nach einer Prognose des Umweltbundesamtes im Jahr 2020 in ganz Deutschland noch etwa 8 Millionen Diesel-Pkw, 1,4 Millionen leichte Nutzfahrzeuge, 300.000 Lkw und 45.000 Busse nicht erfüllen können.

Die Einführung einer blauen Plakette würde zum gegenwärtigen Zeitpunkt mehr als 90 Prozent aller Dieselfahrzeuge aus der Münchner Innenstadt aussperren. Dies würde zahlreiche Unternehmen in Oberbayern in ihrer Existenz gefährden. Transportunternehmen könnten keine Güter mehr liefern, Händler würden keine Ware mehr erhalten; Bus- und Taxiunternehmen könnten keine Fahrgäste mehr in die Innenstadt befördern, die touristische Erreichbarkeit Münchens wäre erheblich gefährdet, Pendler könnten ihre Arbeitsstätten nicht mehr erreichen, da der Münchner ÖPNV so viele zusätzliche Fahrgäste nicht mehr aufnehmen könnte.

Die aktuelle Diskussion um die Luftreinhaltung fokussiert sich auf Dieselfahrzeuge, da sie für den überwiegenden Teil der Stickoxidemissionen verantwortlich gemacht werden. Dabei wird verkannt, dass diese Antriebstechnologie im Vergleich zu Benzinmotoren durchaus Umweltvorteile bietet. Das gilt insbesondere für die Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen, da Diesel-Pkw rund 20 Prozent geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen als vergleichbare Benziner verursachen. Das deutsche Klimaschutzziel würde folglich durch ein Fahrverbot konterkariert, wenn Diesel-Nutzer auf die aktuell wahrscheinlichere Alternative, einen Benzin-Pkw, umsteigen.

Die Einführung einer City-Maut mit dem Ziel der Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes wäre nur dann wirkungsvoll, wenn diese die Einfahrt für Dieselfahrzeuge, die nicht die Euro-6-Norm erfüllen, so verteuern würde, dass diese nicht mehr in die Münchner Innenstadt einfahren könnten. Die Wirkung auf den Verkehr entspräche der Einführung der blauen Plakette.

Der Verkehrsausschuss wird in einem weiteren Positionspapier einen geeigneten Maßnahmenmix zur Reduktion der NO<sub>2</sub>-Emissionen vorschlagen.

München, 26. Juli 2017

Vollversammlung der IHK für München und Oberbayern