



Bildnachweis: Fotolia © M.V. Photography

Positionspapier zur verkehrlichen Erreichbarkeit

IHK für München und Oberbayern



München und
Oberbayern

Voraus für die Wirtschaft.



München und
Oberbayern

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

Beschluss:

Die IHK für München und Oberbayern fordert einen Maßnahmenmix, um die Luftqualität in der Münchner Innenstadt zu verbessern und um insbesondere die NO₂-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 CO₂-Emissionen, da Diesel-Pkw rund 20 Prozent geringere CO₂-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 NO₂-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 NO₂-Emissionen vorschlagen.

München, 26. Juli 2017

Vollversammlung der IHK für München und Oberbayern

Anlage zur Position

„Verkehrliche Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt“

Maßnahmen-Mix *

Nach Ansicht der IHK sind die im Folgenden gemachten Vorschläge gebündelt und zeitnah in Angriff zu nehmen, um im Zusammenspiel aller den geforderten Grenzwert an Stickstoffemissionen erreichen zu können. Die Realisierung lediglich einzelner Maßnahmen reicht dazu nicht aus.

1. Stärkung Öffentlicher Personennahverkehr

Die folgenden Maßnahmen dienen dazu, Teile des motorisierten Individualverkehrs zügig auf den ÖPNV zu verlagern:

► ÖPNV-Nutzung einfacher machen

Einfachere Systeme erleichtern die Nutzung der ÖPNV-Verkehrsmittel und senken die Barriere für eine verstärkte Inanspruchnahme der Angebote. Hierzu zählen zuvorderst mobile Fahrgastinformationen in Echtzeit, sowohl zum regulären Fahrplanangebot als auch außerplanmäßigen Ereignissen wie Verspätungen und Zugausfällen. Darüber hinaus stellt die Möglichkeit, Fahrkarten auf elektronischem Wege zu erwerben (E-Ticketing) eine sinnvolle Ergänzung dar. Außerdem sollten zu den bestehenden Verbundtarifen einheitliche Tarife für die gesamte Metropolregion München eingeführt werden (Dachtarif), sodass für eine einzige Fahrtstrecke kein Kauf mehrerer, separater Tickets mehr notwendig ist. Sämtliche Möglichkeiten zur Vereinfachung der Nutzung von ÖPNV-Angeboten müssen ergriffen und zügig weiterentwickelt werden.

► Zuverlässigkeit der ÖPNV-Angebote weiter erhöhen

Durch schnellere und zuverlässiger verkehrende Angebote wird der ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr attraktiver. Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) hat in den 11 vergangenen Jahren etwa alle Trambahnlinien beschleunigt. Ebenso wurde ein Beschleunigungsprogramm für Linienbusse aufgelegt. Schnellbuslinien mit einer hohen Taktung wurden großflächig im Stadtgebiet eingeführt. Allerdings zeigen die täglichen Erfahrungen der Berufspendler, dass Linienbusse oft im Stau stehen bzw. verspätet sind. Der Ausbau der Infrastruktur ist daher für ein attraktives Angebot beim ÖPNV dringend erforderlich. Beispielsweise könnte die Einführung weiterer, separater Busspuren die Zuverlässigkeit der Angebote erhöhen.

► **Busverbindungen ausbauen**

In München und der Region haben Tangentialverbindungen, Expressbuslinien und Schnellbusverkehre in die Umlandkreise eine wachsende Bedeutung. Das Angebot derartiger Verbindungen in der Landeshauptstadt München und in der Region muss entwickelt und gefördert werden. Im Einzelnen bedeutet dies eine Erhöhung der Taktfolge bei öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. die Ausstattung von Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen, das nicht nur Verspätungen, sondern auch Anschlussmöglichkeiten darstellen kann. Die Verbesserung der Fahrgastinformation kann dazu beitragen, die Attraktivität, gerade im Linienbusbereich, zu erhöhen und somit zusätzliche Fahrgäste vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu verlagern.

► **Langzüge in den Hauptverkehrszeiten auf allen S-Bahn-Linien einsetzen**

Das S-Bahn-System stellt das Rückgrat für den schienengebundenen Nahverkehr in der Landeshauptstadt München und im Umland dar. Mittlerweile ist es in den Hauptverkehrszeiten allerdings vielfach überlastet. Kurzfristige Abhilfe bringen könnte der Einsatz von Langzügen mit drei Zugeinheiten auf allen S-Bahnlinien. Erst die Inbetriebnahme der zweiten, derzeit im Bau befindlichen S-Bahn-Stammstrecke ermöglicht attraktivere Taktverdichtungen, u. a. auch die Realisierung von Expresslinien, die die Leistungsfähigkeit des Schienenpersonennahverkehrssystems deutlich erhöhen werden.

► **Park & Ride und Bike & Ride ausbauen**

Park & Ride, die sinnvolle Kombination von Autoverkehr und ÖPNV, muss bedarfsgerecht weiter ausgebaut werden. Insbesondere an den neu entstehenden Verknüpfungspunkten des bisherigen Streckennetzes mit der 2. Stammstrecke wird die Nachfrage nach P+R erheblich zunehmen. Dafür muss frühzeitig ein Angebotskonzept, insbesondere in den Umlandkreisen, erarbeitet werden. Ebenso bedarf es eines erleichterten Umstiegs vom Fahrrad auf den ÖPNV. Dies bedingt zuvorderst die Schaffung zusätzlicher Abstell- und Lademöglichkeiten für (E-)Fahrräder als auch eine möglichst einheitliche Planung, Bau und Betrieb aller B+R-Anlagen.

2. Förderung emissionsarmer Fahrzeuge

Die Emissionen aller Fahrzeuge müssen verringert und der Anteil emissionsarmer bzw. emissionsfreier Antriebe muss spürbar und kontinuierlich erhöht werden. Dies bedeutet im Einzelnen:

► **Fahrzeugemissionen senken**

Dieselfahrzeuge müssen softwareseitig optimiert und - soweit wirtschaftlich vertretbar - auch hardware-technisch nachgerüstet werden. Sollte das nicht möglich sein, müssen Förderinstrumente einen zügigen Austausch unterstützen. Zudem sollten möglichst bereits jetzt alle neuen Dieselfahrzeuge den EU-Grenzwert Euro-6d-TEMP einhalten. Der Einsatz von synthetischem Diesel würde ebenfalls die Fahrzeugemissionen senken.

► **Linienbusse und Taxis auf emissionsarme Antriebe umstellen**

Mit dem wachsenden Angebot an serienreifen, emissionsfreien Linienbussen, muss die städtische Busflotte sukzessive umgestellt werden. Förderkonzepte zugunsten des ÖPNVs müssen weiterhin von Bund und Land aufrechterhalten und mit zusätzlichen finanziellen Mitteln unterlegt werden. Ebenso kann durch eine Umstellung der Taxis auf

emissionsarme Antriebe (z. B. E-Taxis) ein entscheidender Beitrag zur Reduzierung der Stickoxidemissionen im Stadtverkehr geleistet werden. Taxis bilden die größten Flotten im straßengebundenen Personennahverkehr mit durchschnittlichen jährlichen Laufleistungen von mehr als 60.000 Kilometern pro Fahrzeug und Einsatzzeiten bis zu 24 Stunden am Tag.

► **Emissionsfreie Paket-/Waren-Zustellung fördern**

Die Innenstadtbelieferung mit emissionsfreien Fahrzeugen, E-Rollern und E-Lastenrädern durch die Privatwirtschaft gilt es zu fördern, um die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu senken. Dazu ist es notwendig, dass die öffentliche Hand die Rahmenbedingungen so setzt, dass innovative Zustellkonzepte realisiert werden können.

► **Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zügig aufbauen**

Dem Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge kommt eine hohe Bedeutung zu, da hiervon ein wichtiges Signal für die Entwicklung im Fahrzeugsektor ausgeht. Dies gilt sowohl angebotsseitig in Richtung Automobilindustrie und Mobilitätsanbieter (z. B. Car-Sharing) als auch nachfrageseitig hinsichtlich potenziellen künftigen Nutzern von E-Fahrzeugen. Mit Blick auf das große Potenzial von Schnellladeinfrastruktur an Taxischwerpunkten (wie Flughäfen, Bahnhöfen, Messen u. ä.) kann deren Ausbau die Anzahl der eingesetzten E-Taxis deutlich erhöhen.

► **Ladeinfrastruktur in privaten Wohngemeinschaften schaffen**

In privaten Gemeinschaftsgaragen benötigt der Eigentümer bzw. Mieter für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur an seinem Stellplatz die Zustimmung aller Miteigentümer. Da dies in der Praxis häufig schwer zu erreichen ist, kommt bei der derzeit bestehenden Rechtslage der Ladeinfrastrukturaufbau auf Privatgrund kaum voran. In der Folge schaffen sich Eigentümer bzw. Mieter oftmals kein E-Fahrzeug an. Um die Situation für Wohnungseigentümer und Mieter zu verbessern, hat das Land Bayern eine Änderung des Wohnungseigentumsgesetzes (WEG) vorgeschlagen, doch das lehnt die Bundesregierung aktuell noch ab.

► **Parkprivilegien für E-Fahrzeuge ausbauen und durchsetzen**

Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) ermöglicht eine Reihe von Privilegien für E-Fahrzeuge, die in München teilweise bereits angewandt werden. Diese müssen noch stärker kommuniziert werden. Leider werden die für E-Fahrzeuge reservierten Stellplätze an den Standorten der öffentlichen Ladeinfrastruktur nicht selten durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren blockiert. Ein intensiverer Vollzug und Hinweise über die Kosten der Fehlbelegung können dieses Problem deutlich reduzieren und die Anreize für Fahrzeughalter zur Wahl elektrisch angetriebener Fahrzeuge erhöhen.

► **Radverkehr zwischen Stadt und Umland attraktiver gestalten**

Die Verbesserung des Radwegenetzes durch den Bau von Radschnellwegen zwischen der Stadt und dem Umland, unter Berücksichtigung von Schnittstellen mit vorhandenen innerstädtischen Radwegen, schafft gerade für Pendler im Zeitalter des Pedelecs eine echte Alternative zum Kfz. Dazu sind die bereits vorhandenen Planungen zügig zu realisieren. Ziel ist die Entlastung des Straßennetzes und damit eine Erhöhung des Verkehrsflusses, die auch dem Wirtschaftsverkehr zu Gute kommt.

3. Ausweitung Verkehrsmanagement

Für eine effiziente Gestaltung der Mobilität sind neben attraktiven Angeboten im ÖPNV und dem Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge vor allem intelligente Steuerungsmechanismen im Angebot und der Nachfrage notwendig. Dazu zählen:

► E-Car-Sharing-Angebote ausweiten

Die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten steigert die verkehrliche Effizienz, weil Fahraufkommen und Wegstrecken zwar gleich bleiben, aber sich auf deutlich weniger Fahrzeuge verteilen. Die so erreichte Effizienzsteigerung der Fahrzeugnutzung und -auslastung in Verbindung mit der Umstellung auf E-Mobilität schafft einen nutzerübergreifende Fahrzeugbündelung bei gleichzeitiger Emissionsfreiheit.

► E-Roller-Sharing aufbauen

E-Roller können besonders in beengten und mit dem Kfz oftmals nur schränkt erreichbaren Stadtteilzentren ihre Vorteile des geringen Platzbedarfs, der Wendigkeit ausspielen. Der geringe Wartungsbedarf der E-Roller wirkt sich positiv auf die Betriebskosten aus und ermöglicht eine hohe zeitliche Verfügbarkeit. te Aufstellflächen und Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum sind für den erfolgreichen Aufbau von E-Roller-Sharing wesentliche Einflussgrößen.

► Multimodale Mobilitätsstationen zügig errichten

Vernetzte und flexible Mobilitätsangebote steigern die Attraktivität des Umweltverbundes, denn diese Angebote erleichtern den Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Dazu sind zügig weitere Mobilitätsstationen im Münchner Stadtgebiet sowohl in Wohnquartieren als auch an den zentralen ÖPNV-Knoten zu errichten. Die für die Einrichtung von Mobilitätsstationen benötigten Flächen im öffentlichen Straßenraum müssen zur Verfügung gestellt werden.

► Pendlerparkplätze ausbauen

Viele Einwohner aus der Region sind gezwungen, mit dem Auto zu pendeln. Das enorme Verkehrsaufkommen verursacht Staus und Umweltbelastungen. Durch den Ausbau sowie die Schaffung zusätzlicher Pendlerparkplätze kann die Bildung von Fahrgemeinschaften unterstützt und dadurch unnötige Staus und Umweltbelastungen reduziert werden.

► Parksuchverkehr verringern

Die Parkraumbewirtschaftung stellt eine wichtige verkehrspolitische Steuerungsmöglichkeit dar. Die Einführung des Parkraummanagements innerhalb des Mittleren Ringes hat die Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt für Unternehmen aus den Bereichen Handel, Gastronomie und Tourismus erheblich verbessert. Das bestehende Instrumentarium gilt es weiter zu entwickeln, sodass die Erreichbarkeit dieser Gebiete dauerhaft gesichert bleibt und gleichzeitig die Akzeptanz der Parkregelungen auf einem hohen Niveau gehalten wird. Zugleich gilt es, das Parkraummanagement zu einen Steuerungsinstrument für emissionsfreie Antriebe zu entwickeln. Darüber hinaus muss das bestehende dynamische Parkleitsystem in der Münchner Innenstadt zu einer intelligenten Parkraumbelegungserkennung von Parkständen im öffentlichen Raum weiterentwickelt werden.

► Mikrodepots und multifunktionale Paketstationen errichten

In den vergangenen Jahren haben der rasant wachsende Online-Handel (E-Commerce) und die damit verbundenen Paketzustellungen zur Zunahme des Lieferverkehrs geführt.

Zusätzliche Wachstumsimpulse resultieren aus der Ansiedlung von E-Commerce-affinen Unternehmen sowie daraus, dass auch immer mehr stationäre Einzelhändler Online-Vertriebswege für ihre Waren nutzen. Um die Verkehre und damit die Emissionen durch die Paketzustellung in der Münchner Innenstadt zu reduzieren, muss die Effizienz der Zustellverkehre weiter erhöht werden. Dazu können Mikrohubbs und multifunktionalen Paketstationen einen wichtigen Beitrag leisten. Solche Einrichtungen in der zukünftigen Stadtplanung fest zu verankern und bei Bedarf die notwendigen Flächen im öffentlichen Raum bereit zu stellen, ist zwingend erforderlich.

Fachliche Ansprechpartner:

Dr. Herbert Vogler, Tel.: 089 5116 1321; herbert.vogler@muenchen.ihk.de

Joseph Seybold, Tel.: 089 5116 1203; joseph.seybold@muenchen.ihk.de

*) Vertreter der maßgeblichen IHK-Fachausschüsse haben in einem Workshop am 30. Juni 2017 diesen Maßnahmen-Mix erarbeitet.



München und
Oberbayern