Green City
Mehr Umweltschutz.



Green City e.V.
Mehr Umweltschutz für München

Saubere Luft für München

Von der Kampagne zum Bürgerbegehren zur Kampagne

Andreas Schuster, Green City e.V.



Green City e.V.

Mehr Umweltschutz für München

Seit 1990 sind wir als Umweltorganisation für ein grüneres München aktiv. Mit 25 hauptamtlichen MitarbeiterInnen und über 1.500 Ehrenamtlichen und Mitgliedern setzen wir uns für stadtverträgliche Mobilität, einen verantwortungsvollen Umgang mit Energie, nachhaltige Stadtgestaltung und Umweltbildung für alle Altersgruppen ein.



Bildquelle: mobilogisch! Ausgabe 1, 2006, Herausgeber: FUSS e.V. und UMKEHR e.V.

„Studien zeigen, dass die Lungenfunktion von Großstadtkindern weniger entwickelt ist als die von Landkindern.“

Prof. Dr. Annette Peters, Helmholtz-Zentrum, München

(Abendzeitung, 2015)


069
DUNA AUTÓ Zrt.

Die Kampagne #MucOhneMief

Hintergrund

1. Luftschadstoffe haben schwere negative Folgen für die Umwelt und die Gesundheit der Bürger*innen.
2. Dies ist ausreichend wissenschaftlich und medizinisch erforscht und dokumentiert.
3. Trotzdem ist das Thema in der Bevölkerung nicht angekommen.
4. Die Politik laviert sich mit Scheinmaßnahmen und Abgabe der Verantwortung aus der Affäre.
5. Zuständigkeiten bei Luftreinhaltung in Deutschland aufgesplittert zwischen Bund, Land, Kommune (plus EU).



Die Kampagne #MucOhneMief

Herausforderungen und Lösungsansätze

1. Hebel zur Adressierung der Bevölkerung finden!
    a. Beschränkung der Zielgruppe (Eltern in Haidhausen)
    b. Emotionalisierung (Kinder als stark gefährdete Gruppe werden zu Kommunikationsträgern)
    c. Information (inhaltlich pointiert aufbereitete Flyer mit Bildern und Grafiken)
2. Aktionsformen der Bevölkerung an die Hand geben!
    a. Ergebnisoffene Workshops
    b. Ressourcen vorhalten, um mit den Ergebnissen arbeiten zu können



Die Kampagne #MucOhneMief

Ziele

1. Aufklärung über die Gefahren von Luftschadstoffen vor der eigenen Haustüre
2. Emotionalisierung des Themas in der Bevölkerung und damit:
3. Aktivierung der Bürger*innen zum Handeln in ihrem Lebensumfeld
4. Dialog mit Politiker*innen und Entscheider*innen auf lokaler und regionaler Ebene



Die Kampagne #MucOhneMief

Kampagnenmittel

1. Homepage (www.greencity.de/projekt/kampagne-mucohnemief)
2. Informationsflyer (Auslage im Viertel und Verteilung an Bürger*innen)
3. Plakate für Workshop (Aushänge im Viertel)
4. Workshops und Arbeitskreise



Die Kampagne #MucOhneMief

Kampagnenmittel

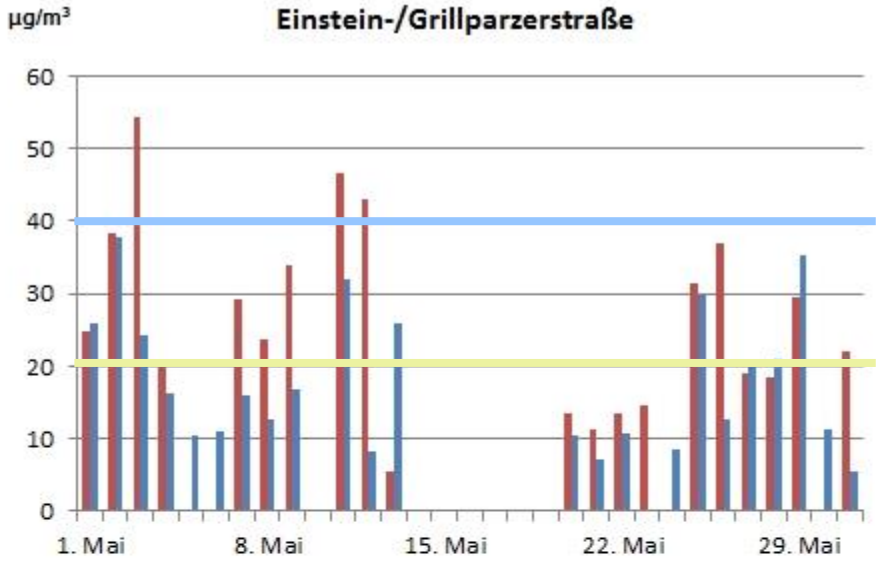
1. Homepage (www.greencity.de/projekt/kampagne-mucohnemief)
2. Informationsflyer (Auslage im Viertel und Verteilung an Bürger*innen)
3. Plakate für Workshop (Aushänge im Viertel)
4. Workshops und Arbeitskreise
5. Messungen (Feinstaubmessungen mit PALAS Fidas Frog und Stickstoffdioxid mit Passivsammlern)

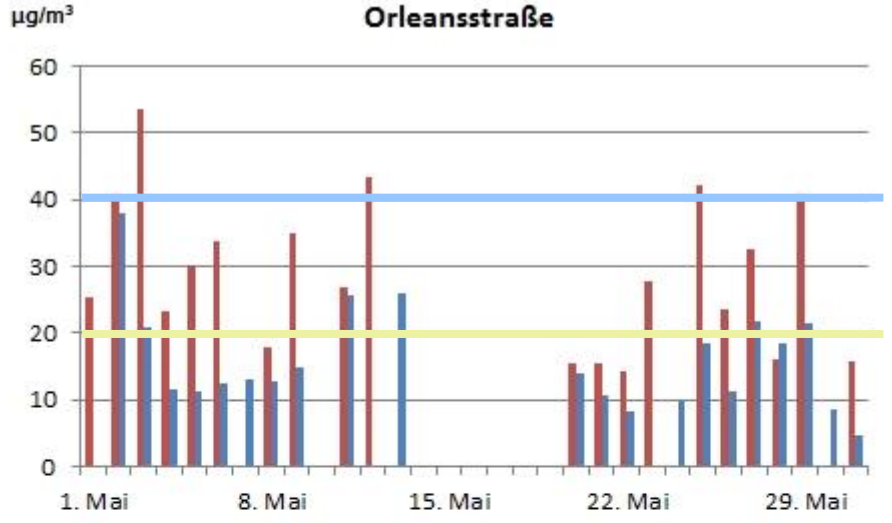

Versailler Str.
Einsteinstr.
GORE
BIKE WEAR
ASIA
FALÄS

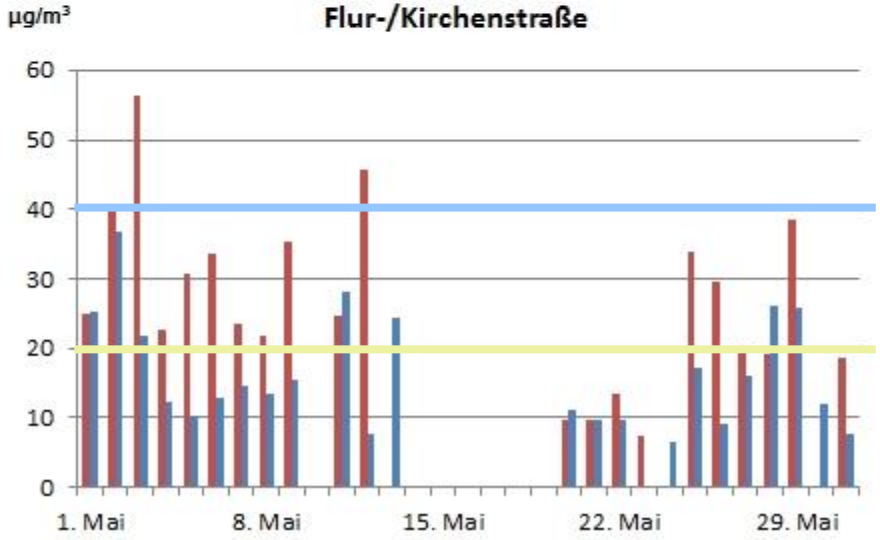
Die Kampagne #MucOhneMief

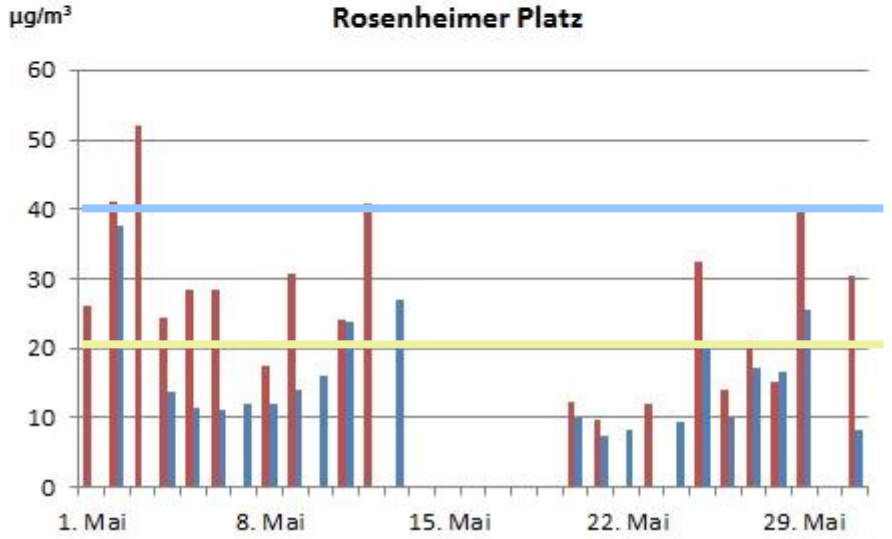
Kampagnenmittel

1. Homepage (www.greencity.de/projekt/kampagne-mucohnemief)
2. Informationsflyer (Auslage im Viertel und Verteilung an Bürger*innen)
3. Plakate für Workshop (Aushänge im Viertel)
4. Workshops und Arbeitskreise
5. Messungen (Feinstaubmessungen mit PALAS Fidas Frog und Stickstoffdioxid mit Passivsammlern)
6. Präsentation der Ergebnisse (Auswertung durch die Ludwig-Bölkow-Stiftung) gegenüber Presse und auf der Homepage









www.greencity.de/die-mesungen-im-rahmen-von-mucohnemief


ZDF
frontal21
Andreas Schuster
Green City, München
TV-Programm
mehr Infos
Kontakt
Hilfe
Datenschutz
HTML-Version
< Zurück
Zuletzt gesehen
Weiter >
Miniplayer
Vollbild
Einstellungen

Kampagnenverlauf

März 2016	Akquise Kooperationspartner
27.04.2016	Pressekonferenz
02.05.2016	Beginn der PM-Messungen Haidhausen
11.05.2016	Workshop Haidhausen und Presse
01.06.2016	Veröffentlichung der Ergebnisse PM-Messungen
15.06.2016	Vertiefte PM-Messungen Flurstraße, Haidhausen
30.06.2016	Veröffentlichung Ergebnisse vertiefte PM-Messung
12.07.2016	Workshop München und Presse
Sept. 2016	NOx-Messungen mit Schulen (Passivsammler)
Okt. 2016	Veröffentlichung der Ergebnisse Passivsammler
Nov. 2016	Petition

KAMPAGNENVERLAUF

#MucOhneMief

Los geht's

Sept 2016 – Feb 2017

NO_2 Messungen, Passivsammler an Schulen

Nicht zu pädagogisch-moralisch auftreten! Sachl. Aufklärung

Kombination mit gesundheits-Schädigenden Laim aufzeigen

München endlich wieder OCEAN?

Münchner Kind ist Lungenkrank! Es trägt schon Gasmaske

Sept/Okt 2016

stationäre NO_2 Messung gesponsorte Geräte

500 Jahre Münchner Bierreinheitsgebot aber Null Jahre Luftreinheitsverlass

500 Jahre Bierreinheitsgebot darf nicht Luftreinheit überdecken

Okt/Nov 2016

Finanzierungsaktion

Hawa Dawa

Das wird eine super Kampagne!

Das Messgerät als neues Öko-Statussymbol auf den Markt bringen (Großstadtneurotiker gerne mit teure Geräte)

Autofahrer nicht vergessen! Sie atmen auch schlechte Luft ein.

+ Infokampagne zu den Auswirkungen des Autofahrens des Fahrverhaltens (Tempo!) Auf Kosten von Bäumen, Kindern, Tieren, Krankheiten (Feinstaub!)

Okt 2016 – Feb 2017

Workshops, Infoabende

Auto-Aufkleber: # Diesel-Malware on board Ja zu Diesel – Radfahrer/Stadt Kinder lieben Stickoxide ...

Berechnungs-Seminar anbieten: „Wie schädlich ist mein Auto eig, obwohl es viel hat?"

Okt 2017 Bürgerentscheid

15.07.17

Oktoberfest ohne Gasmaske!

Frage: Wie werden die etwa 685.000 Münchner Autobesitzer/innen hier abstimmen?

Eine noch blödere Frage dazu: Wer wird das 2 Kandidaten starke Herrscher-Auto-Volk MORAL IN DIESEM modell

30. Juni 17 Jahresfrist

DUH vs Muc's By

Nov – Mai

Autofahrer mit Schuldhaft-Aufklärung persönlich über Gesundheitsgefahren informieren

Autoaufkleber Verlag Zigarettenschachteln-Imitate (= Bild von „Raucherlunge")

März – Sept 2017

Bürgerbegehren

mehr Platz für Radfahrer

Ampeln für Radfahrer optimieren

Die Autolobby der Münchner muss unterstützen!

Dez 2016 – Feb 2017

Messgerät Hawa Dawa openbeta

Eine einfache Rechnung:

100.000 Parkplätze – 100000 Autos = 100.000 Stellplätze

Schulden Einzahlschein fürde ich toll! Danke!

Flitzen sollten Anreize schaffen, dass Angestellte mit dem Rad kommen.

Die Kampagne #MucOhneMief

Sachmitteleinsatz

Honorare (Moderation, Fotograf, Fotomodelle, Mesungen)	1.200,00 €
Printprodukte (inkl. Fotorechte Titelbild)	600,00 €
Raummieten	250,00 €
Materialkosten	150,00 €
Gesamtkosten	**2.200,00 €**

Die Kampagne #MucOhneMief wurde mit Mitteln der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt gefördert.

Bürgerbegehren – Chance 1: Aktualität und Vorreiter

Norwegen: Aus für Diesel und Benzin

Die Klimaziele zu erreichen, ist für jedes Land eine Herausforderung. Norwegen greift nun zu einer drastischen Maßnahme. Ab 2025 soll kein Auto mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen werden. Die Mehrheit im Parlament scheint sicher.

VON SIGRID HARMS

Oslo – Norwegen will im Kampf gegen den Klimawandel drastische Maßnahmen ergreifen. Wenn es nach der Regierung geht, sollen ab 2025 keine neuen Benzin- und Dieselfahrzeuge mehr zugelassen werden. Damit soll der Ausstoß von klimaschädlichen Abgasen verringert werden. Das ist ein wichtiger Punkt im Nationalen Transportplan, der derzeit im Land heftig diskutiert wird. Der Transportsektor ist für ein Drittel des CO_2-Ausstoßes in Norwegen verantwortlich. Auch andere Verkehrsträger sollen umgekrempelt werden: Nach 2030 sollen alle neuen Schiffe und Fähren abgasfrei sein, im Flug- und im Schwerlastverkehr soll mehr Biotreibstoff eingesetzt werden.

Das Land mit etwas mehr als fünf Millionen Einwohnern ist in Sachen E-Mobilität bereits führend. In keinem anderen Staat in Europa werden gemessen an der Bevölkerung so viele Elektroautos verkauft. 15 Prozent aller neu zugelassenen Pkw fahren mit Strom. Und es sollen noch viel mehr werden. Norwegen, dank großer Öl- und Gasvorkommen reich geworden, gewinnt nahezu 100 Prozent seines Stroms aus umweltfreundlichen Quellen: Wasser und Wind. Die Anschaffung von Elektroautos wird in Norwegen bereits seit Jahren massiv gefördert, mit Steuererleichterungen und Abgabenfreiheit. Das hat den Verkauf der Stromer mächtig angekurbelt. Doch dem Staat sind damit geschätzt 2,3 Milliarden Kronen (245 Millionen Euro) Steuern durch die Lappen gegangen, weshalb die Regierung nun in der Zwickmühle ist. Soll sie den Wandel weiter finanziell unterstützen oder sind die Teslas, VWs und Nissans inzwischen auch ohne Zuschüsse attraktiv? Das Hauptproblem der strombetriebenen Fahrzeuge ist die Batterie. Mit einem Nissan Leaf für rund 200 000 norwegische Kronen (21 000 Euro) kommt man ungefähr 200 Kilometer weit, der Tesla Model S für rund 900 000 Kronen muss nach 500 Kilometern an die Steckdose. Und die sind nicht immer so leicht zu finden. Louise Brünborg-Næss hat damit böse Erfahrungen gemacht. Die 38-Jährige hat sich vor ein paar Monaten ein gebrauchtes E-Auto gekauft und wäre fast dar blieben. „Ich w zweifelt", erzähl Mutter. Mit Glück er noch eine and Doch seitdem deangst". R Ihr Elektroat fast nur zur wenn die Sc training geh sen. Läng nimmt die wagen, ei „Ich gl troauto



Parkplatz für E-Fahrzeuge mit Ladesäulen. In Norwegen gibt es allerlei Vorzüge für die umweltfreudliche Alternative: E-Autos kostenlos parken, Kfz-Steuer gibt es keine, und die Fahrt auf Busspuren ist frei. Vielen geht das schon zu weit. Außerdem entgehen dem Staat so hohe Einnahmen.

Für die gebe es bisl Tankstellen. Außerd ten die Batterien di besser werden. U Reichweiten zula da bewegt sich w sicher. Die Batt immer leistung kündigte im nächste Gene de eine Reich lometern be Eine w zung daff lung au Fahrzeu nach A perten Vorte steh dan rer al

Adieu Smog: Paris sperrt alte Autos aus

Paris setzt im Kampf gegen Luftverschmutzung auf Fahrverbote für Altwagen. Noch werden Abgas-Sünder nur verwarnt – doch bald will die Stadt die Daumenschrauben anziehen. Und das ist erst der erste Schritt: Bald sollen auch Diesel-Fahrzeuge komplett von den Straßen verschwinden.

VON SEBASTIAN KUNIGKEIT

Paris – Die „Ente" darf weiter über die Champs-Elysées rollen. Für organisierte Touristen-Fahrten, wie sie mit dem legendären Citroën 2CV angeboten werden, drückt Paris ein Auge zu. Von ein paar Ausnahmen abgesehen macht die französische Hauptstadt jedoch ernst: Alte Autos sind in der Stadt seit einigen Wochen tabu. Es ist erst der Anfang eines radikalen Plans, mit dem Paris endlich die Luftverschmutzung in den Griff bekommen möchte.

Wer eine Erstzulassung vor 1997 im Fahrzeugschein stehen hat, muss seit dem 1. Juli vor der Stadtgrenze auf die Metro umsteigen. Zum VW-Abgasskandal und der dadurch losgetretenen Debatte um Emissionswe



Paris versinkt im Smog: Im Kampf gegen die Feinstaubbelastung verhängt die Pariser Stadtverwaltung nun Fahrverbote für ältere Autos. Ganz nach dem Motto: Wenn die Luft dick wird, muss der Verkehr dünner werden. FOTO: REUTERS/PHILIPPE WOJAZER

staub teilweise doppelt so Grenzwert. 1,5 aschen in der uftwerten aus- geltenden Re- alten. Im ver- erzeichneten n 26 Tage, an Elektroautos verkauft. 15 Prozent aller neu zugelassenen Pkw fahren mit Strom. Und es sollen noch viel mehr werden. Norwegen, dank großer Öl- und Gasvorkommen reich geworden, gewinnt nahezu 100 Prozent seines Stroms aus umweltfreundlichen Quellen: Wasser und Wind. Die Anschaffung von Elektroautos wird in Norwegen bereits seit Jahren massiv gefördert, mit Steuererleichterungen und Abgabenfreiheit. Das hat den Verkauf der Stromer mächtig angekurbelt. Doch dem Staat sind damit geschätzt 2,3 Milliarden Kronen (245 Millionen Euro) Steuern durch die Lappen gegangen, weshalb die Regierung nun in der Zwickmühle ist. Soll sie den Wandel weiter finanziell unterstützen oder sind die Teslas, VWs und Nissans inzwischen auch ohne Zuschüsse attraktiv? Das Hauptproblem der strombetriebenen Fahrzeuge ist die Batterie. Mit einem Nissan Leaf für rund 200 000 norwegische Kronen (21 000 Euro) kommt man ungefähr 200 Kilometer weit, der Tesla Model S für rund 900 000 Kronen muss nach 500 Kilometern an die Steckdose. Und die sind nicht immer so leicht zu finden. Louise Brünborg-Næss hat damit böse Erfahrungen gemacht. Die 38-Jährige hat sich vor ein paar Monaten ein gebrauchtes E-Auto gekauft

Zum Feinstaubproblem trägt auch bei, dass Frankreich lange auf Steuervorteile für Diesel gesetzt hatte. Zeitweise steckten deshalb in mehr als 70 Prozent der Neuwagen Dieselmotoren – dieser Trend hat sich aber deutlich umgekehrt, in diesem Jahr war bislang nur etwas mehr als die Hälfte aller neuen Fahrzeuge ein Diesel.

Trend hat sich aber deutlich umgekehrt, in diesem Jahr war bislang nur etwas mehr als die Hälfte aller neuen Fahrzeuge ein Diesel.

Die Ergebnisse der Pariser Verbote sind noch beschei- den, wie auch die Stadt ein- räumt. Man habe langsam an-

gefangen, erklärt der Grünen-Politiker Najdovski, „damit die Leute sich das aneignen und es verstehen". Schon seit einem Jahr sind alte Lastwagen und Busse (vor 2001) verboten, seit 1. Juli auch die ersten Privatautos – Diesel und Benziner. Najdovski verweist auf Schätzungen, wonach die etwa fünf Prozent der im Ver- Benziner. Najdovski verweist auf Schätzungen, wonach die etwa fünf Prozent der im Ver- kehr erzeugten Stickoxide ausmachen sollen.

Noch droht bei Verstößen nur eine Ermahnung, doch die Daumenschrauben sollen schnell angezogen werden: Ab Oktober gibt es ein Bußgeld von zunächst 35 Euro, im kommenden Jahr steigt es auf 68 Euro.

Das freut natürlich nicht alle: Der Verband „40 Millionen Autofahrer" schreit seit Monaten Zeter und Mordio. Die Autofahrer-Lobby kritisiert die Maßnahmen als unsozial, weil ärmere Menschen sich keinen Neuwagen leisten könnten – und verweist darauf, dass viele für den Weg zur Arbeit auf ein Auto angewiesen seien. Die Kritiker ziehen auch die Umweltwirkung der Maßnahmen infrage. Und sie zitieren einen Experten, dass die betroffenen Autos ihres Wertes verlören. Der Verband reichte deshalb auch Klagen auf Entschädigung ein. Letztlich stellt sich auch die Frage, wie rigoros die Regeln durchgesetzt werden. Najdovski räumt ein, dass die Polizei nach den Pariser Terroranschlägen vom 13. November andere Prioritäten hatte, als das da schon geltende Verbot alter Lastwagen durchzusetzen.

Oldtimer-Freunde konnten immerhin durchsetzen, dass mehr als 30 Jahre alte Fahrzeuge mit französischem Sammler-Kennzeichen weiterhin nach Paris dürfen. Doch grundsätzlich lässt die Stadt sich nicht beirren: Die Sozialistin Anne Hidalgo meint ihre Kampfansage terhin nach Paris dürfen. Doch grundsätzlich lässt die Stadt sich nicht beirren: Die Sozialistin Anne Hidalgo meint ihre Kampfansage ernst. Im Sommer 2017 soll das Verbot auf Autos ausgeweitet werden, die vor 2001 zugelassen wurden.

Alarmierende Studie: Luftschadstoffe setzen besonders der Babylunge zu



Straßennähe gefährdet Kinderlungen: Das Risiko, z. B. an Asthma zu erkranken, ist umso höher, je stärker die Luft am Wohnort mit Feinstaub aus dem

Neue Forschungsergebnisse aus Schweden: Hohe Schadstoffbelastung kann Kinderlungen dauerhaft schädigen.

(Marburg, 7. Februar 2013) Freie Fahrt für freie Bürger – das ist ein Slogan, der in den siebziger Jahren von der Automobil-industrie und Automobilverbänden propagiert wurde. Bis heute haben Autofahrer recht freie Fahrt. Ausweichen, so empfehlen es nun Mediziner, sollen die Kleinsten: Eltern sollten mit ihren Säuglingen im Kinderwagen zwar spazieren gehen – aber bitte nicht an vielbefahrenen Straßen.[1] Denn eine neue Studie hat

Bürgerbegehren – Chance 2: Verantwortungslose Entscheidungsträger

München klagt gegen Abgas-Urteil

Die Stadt will nicht hinnehmen, dass sie und der Staat zur strikten Einhaltung der Grenzwerte verpflichtet werden sollen. Nun gehen beide in Berufung – nur Grüne, Linke und ÖDP sind dagegen

VON DOMINIK HUTTER

München – Die Stickstoffdioxid-Grenzwerte müssen strikt eingehalten werden – notfalls auch mit einschneidenden Maßnahmen: Dieses im Juni gefällte Urteil des Verwaltungsgerichts will die Stadt München nicht akzeptieren. Die Vollversammlung des Stadtrats hat sich am Mittwoch mehrheitlich dafür ausgesprochen, zusammen mit dem Freistaat Bayern ein Berufungsverfahren beim Verwaltungsgerichtshof zu beantragen. Die Begründung der Richter in der ersten Instanz sei in vielen Punkten fehlerhaft gewesen, kritisierte Umweltreferentin Stephanie Jacobs. „Wir als Kommune sollen einen Gordischen Knoten zerschlagen, ohne das Handwerkszeug dafür zu haben." Weder die Stadt noch der Freistaat Bayern seien befugt, die Blaue Plakette oder eine City-Maut einzuführen.

Jacobs fürchtet einschneidende Folgen für Münchner Autofahrer, falls nun in aller Eile die Anforderungen für die Einfahrt in die Umweltzone verschärft werden. Denn anders als beim Feinstaub helfe diesmal der nachträgliche Einbau von Filtern nicht weiter – ältere Dieselautos müssten also kurzfristig von der Straße verschwinden. Jacobs mahnte zur Verhältnismäßigkeit und verwies auf ein vom Umweltministerium initiiertes Gutachten, in dem derzeit die Chancen für eine Reduzierung des Verkehrs ausgelotet werden. Diese Bemühungen habe das Gericht ignoriert. Die Einführung einer Blauen Plakette, die nur auf Autos mit geringem Stickoxidausstoß prangen darf, habe der Stadtrat bereits prinzipiell zugesagt. Allerdings gebe es dafür bislang ebensowenig eine Rechtsgrundlage wie für die City-Maut. Beides müsse in Berlin entschieden werden.

Grüne, Linke und ÖDP sprachen sich gegen das Berufungsverfahren aus. Der Richterspruch sei wichtig „im Sinne der Umwelt, Gesundheit und Lebensqualität", erklärte Grünen-Fraktionschef Florian Roth. Was Stadt und Freistaat für die Sauberkeit der Luft unternähmen, reiche schlicht nicht aus. „Wo es die rechtlichen Voraussetzungen noch nicht gibt, muss man sie schaffen." Die Grünen warfen der rot-schwarzen Stadtratsmehrheit vor, eine auto-orientierte Politik zu betreiben. Die Stadtspitze habe Vorschläge des Freistaats zur Luftreinhaltung sogar noch entschärft, sagte Stadtrat Dominik Krause. So sei die Blaue Plakette nur unter Vorbehalt beschlossen worden – das Umweltministerium habe ursprünglich ein verbindliches Ja vorgeschlagen. Die Grünen setzen neben City-Maut und Blauer Plakette auf die autofreie Altstadt und mehr Elektrobusse.

„Wenn wir eine Messstation für heiße Luft hätten", ätzt die CSU in Richtung der Grünen

CSU-Fraktionsvize Manuel Pretzl bezeichnete die Argumentation der Grünen als enttäuschend. „Wenn wir eine Messstation für heiße Luft hätten, hätten Sie den Jahresgrenzwert bereits überschritten", ätzte Pretzl in Richtung der Grünen-Bank. Das Rathaus gehe sehr verantwortungsvoll mit dem Problem um. Eine City-Maut gebe lediglich einkommensstarken Autofahrern die Chance, sich von der Verantwortung freizukaufen und mit jedem noch so umweltschädlichen Fahrzeug in die Innenstadt zu fahren. „Das ist nicht sinnvoll", findet auch Ingo Mittermaier, der Verkehrssprecher der SPD. Mittermaier machte die Europäische Union für die Misere verantwortlich. Dort würden zwar den Kommunen Vorgaben gemacht. Da, wo die EU aber selbst etwas bewirken könne, versage sie total: bei ehrgeizigen Schadstoffnormen für Neufahrzeuge. FDP-Mann Michael Mattar wies die Brüssel-Schelte zurück und kritisierte die Fixierung der Bundesregierung auf Dieselfahrzeuge.

Streng genommen hatte der Verkehrsclub Deutschland (VCD) nicht die Stadt, sondern den Freistaat verklagt. Die Kommune kann als offiziell Beigeladene aber trotzdem Rechtsmittel einlegen – und so den Freistaat unterstützen.

Bürgerbegehren – Chance 3: DUH-Urteile und „Blaue Briefe“ der Europäischen Union

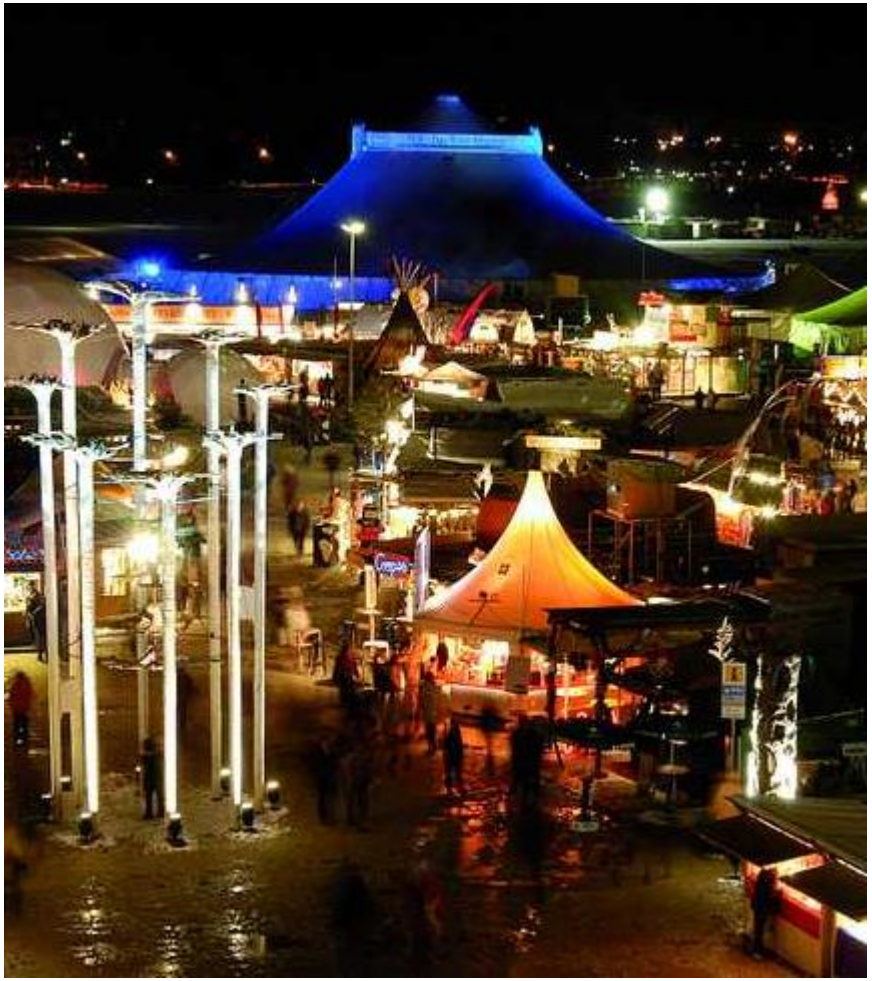


Bildquelle: http://www.farbimpulse.de



Bildquelle: Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bürgerbegehren – Chance 4: Tollwood Winterfestival, Motto „bewegt“, 23. November bis 23. Dezember 2016



Bildquelle: Tollwood | Gesellschaft für Kulturveranstaltungen und Umweltaktivitäten mbH

Leistungen Tollwood

- 30.000 BesucherInnen gleichzeitig
- Integration in Pressekonferenz (Mitte November)
- Stand an prominenter Stelle (Aufbau, Gestaltung, keine Standgebühr)
- Künstlerische Aufarbeitung des Themas

Einschätzung Reichweite

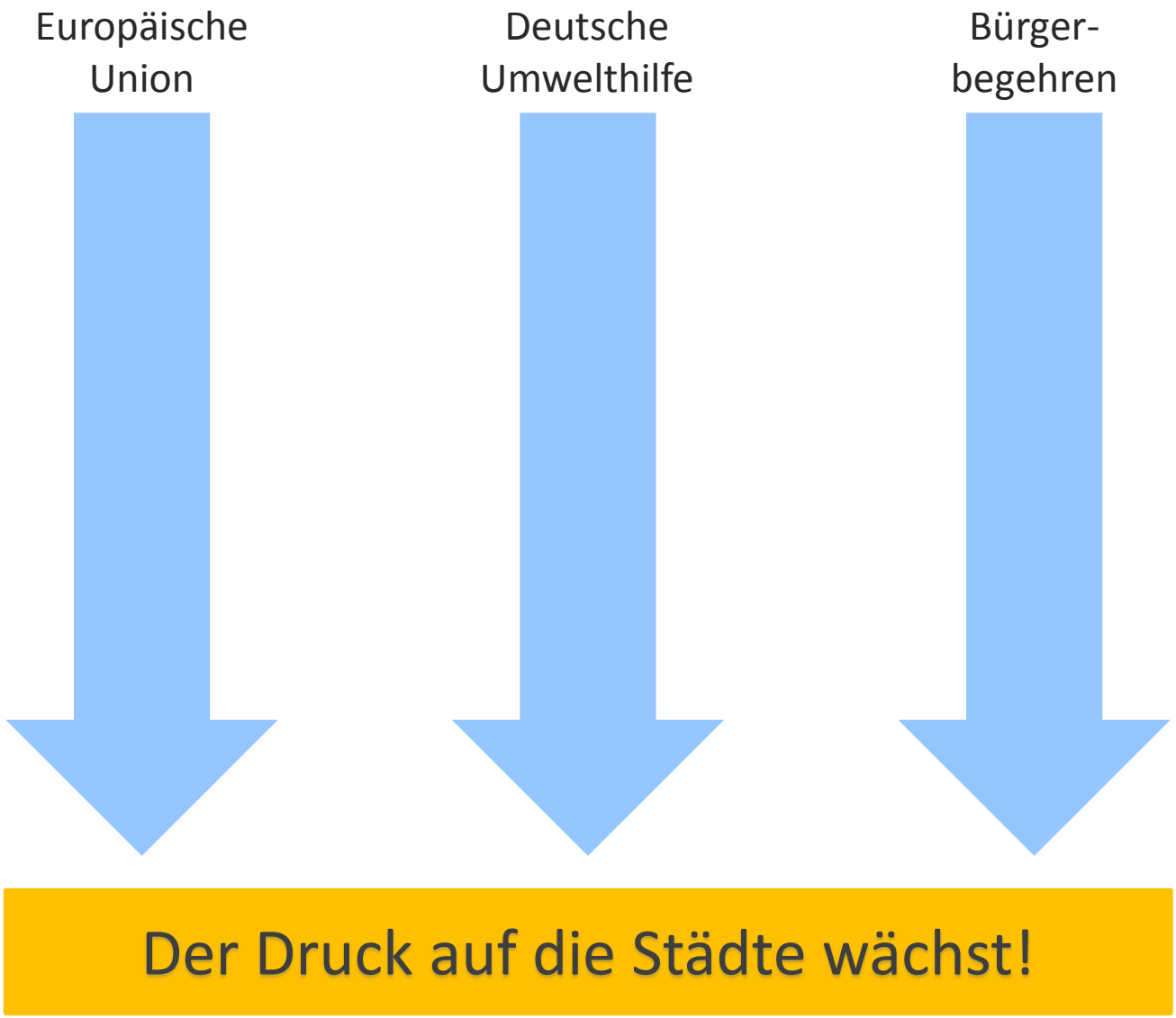
- 20.000 Unterschriften im Tollwoodzeitraum

Bürgerbegehren für saubere Luft in München



Bildquelle: GLS German Language School


SAUBA
SOG I.
REINHEITSGEBOT
FÜR MÜNCHNER LUFT


Europäische Union
Deutsche Umwelthilfe
Bürger-begehren
Der Druck auf die Städte wächst!

Das Bündnis für saubere Luft in München

BÜRGER*INNEN

Lenkungskreis – Bündnissprecher*innen

Sylvia Hladky | Andreas Schuster | Beppo Brem

EXPERT*INNEN

Unterstützer:

Sind Sie dafür, dass aus Gründen der Luftreinhaltung mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet bis zum Jahr 2025 durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen und die Landeshauptstadt München verpflichtet wird, für diese Verkehrswende schnellstmöglich Maßnahmen zu ergreifen sowie jährlich über deren Fortschritt zu berichten?

Fragestellung Bürgerbegehren für saubere Luft

Luftschadstoffe machen krank. Hauptverursacher dieser gefährlichen Emissionen in München ist der motorisierte Straßenverkehr. München braucht daher eine Verkehrswende zur Reduzierung der gesundheitsgefährdenden Luftschadstoffe, damit die Landeshauptstadt weiterhin lebenswert für die Bürger*innen und attraktiv für die Wirtschaft bleibt.

Kurzbegründung Bürgerbegehren für saubere Luft

1. Homepage (www.luft-reinheitsgebot.de)
2. Social Media (Facebook, Twitter)

STARTSEITE NEUIGKEITEN BÜRGERBEGEHREN REINHEITSGEBOT LUFTVERSCHMUTZUNG GESUNDHEIT MITMACHEN !



BÜRGERBEGEHREN FÜR SAUBERE ATEMLUFT IN MÜNCHEN GEWONNEN!

In nur sechs Wochen hat das Bündnis für saubere Luft die Hälfte der nötigen Unterschriften für das Bürgerbegehren „Sauba sog i. Reinheitsgebot für Münchner Luft" gesammelt. Die Resonanz zeigt, wie wichtig den MünchnerInnen das Ziel ist, die Schadstoffbelastung in München zu senken. Nach der Übernahme unserer Forderungen durch den Stadtrat ist das Bürgerbegehren formal gewonnen.

www.luft-reinheitsgebot.de
www.facebook.com/sauba.sog.i
https://twitter.com/Sauba_sog_i

1. Homepage (www.luft-reinheitsgebot.de)
2. Social Media (Facebook, Twitter)
3. Unterschriftenliste
4. Maßnahmenprogramm „Reinheitsgebot“

BEGRÜNDUNG

Saubere Luft ist eine Existenzgrundlage für Mensch und Umwelt. Elementares Ziel des Bürgerbegehrens ist daher eine Verkehrswende zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung und zum Erhalt und zur Verbesserung der Luftqualität in der Landeshauptstadt München.

» Luftschadstoffe machen krank. In Deutschland sterben jährlich fast 90.000 Menschen vorzeitig durch die Belastung mit Luftschadstoffen wie Feinstaub und Stickstoffdioxid (NO_2). Luftschadstoffe beeinträchtigen die Lungenfunktion von Kindern und erhöhen das Risiko für Krankheiten wie Bronchitis, Asthma, Herz-Kreislauf-Probleme sowie Lungenkrebs.[1,2]

» Aus diesem Grund hat die Europäische Union gesetzlich verbindliche Grenzwerte für Luftschadstoffe erlassen. So wurde 2010 der Grenzwert für NO_2 im Jahresmittel auf 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft (µg/cbm) festgelegt.[3]

» Die NO_2-Werte in München lagen jedoch in den letzten Jahren an den Messstellen Landshuter Allee (bis zu 85 µg/cbm) und Stachus (bis zu 76 µg/cbm) erheblich über diesen Grenzwerten.
Modellberechnungen zeigen, dass der NO_2-Grenzwert für das Jahresmittel an einer Reihe weiterer, stark verkehrsbelasteter Straßen nicht eingehalten werden kann.[4]

» Hauptverursacher der NO_2-Emissionen ist der Straßenverkehr. Insbesondere Dieselfahrzeuge.[5]
Andererseits wollen Münchens Bürgerinnen heute und in Zukunft mobil sein und bleiben. Um diesen Mobilitätsbedarf gesundheitsverträglich zu decken, muss deshalb eine Verkehrswende in München realisiert werden.

» Die bislang von der Stadt München vorgelegten und teilweise auch ergriffenen Maßnahmen zur Luftreinhaltung sind nicht ausreichend, um das Ziel der Verkehrswende zu erreichen.

» Diese Verkehrswende ist erreicht, wenn bis zum Jahr 2025 mindestens achtzig Prozent des Verkehrs in München und damit der Wege im Stadtgebiet (Modal Split) energieeffizient und emissionsarm, also durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden (nach derzeitigen Schätzungen ist dieser Anteil heute bei ca. 65 Prozent).

Der Stadt München stehen heute bereits eine Vielzahl kurz- bis mittelfristig umsetzbarer Maßnahmen zur Verfügung, um die Atemluft dauerhaft zu verbessern. Diese sind beispielhaft im Aktionsplan »Reinheitsgebot für Münchner Luft« aufgeführt, der als Ergänzung zum Bürgerbegehren entwickelt wurde, aber nicht Teil der Abstimmung ist. Gegenstand des Bürgerbegehrens ist die Verpflichtung der Stadt München, mit eigenen Maßnahmen eine Verkehrswende herbeizuführen, um die Atemluft in München signifikant zu verbessern.

SAUBA SOG I.
REINHEITSGEBOT FÜR MÜNCHNER LUFT

[1]Quelle: www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/feinstaub-stickstoffdioxid-faktoren-auch-2011; [2]Quelle: www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/stickstoffdioxide und www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/feinstaub; [3]Quelle: www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/stickstoffdioxide; [4]Quelle: www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_sitzungen_dokumente.jsp?risid=4222802; [5]Quelle: www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Luft_und_Strahlung/Luftreinhalteplan.html



V.i.S.d.P.: Andreas Schuster, Kirchenstr. 67, 81675 München

Bündnis für saubere Luft in München.

Green City · Klima Herbst · Bündnis 90 die Grünen · VCD Verkehrsclub Deutschland · die lobby für kinder · adfc · Lastenradler · Münchner Forum · Fuss e.V. · AAN · Netzwerk Slowmotion · Umweltgewerkschaft · ödp · Fahrgastverband PRO BAHN · Grüne Jugend · BUND Naturschutz in Bayern e.V. · FÖS

Unterstützer: Green City · ulenspiegel

WWW.LUFT-REINHEITSGEBOT.DE

WWW.LUFT-REINHEITSGEBOT.DE


SAUBA
SOG I.
REINHEITSGEBOT FÜR MÜNCHNER LUFT

1. Homepage (www.luft-reinheitsgebot.de)
2. Social Media (Facebook, Twitter)
3. Unterschriftenliste
4. Maßnahmenprogramm „Reinheitsgebot“
5. Lastenrad, Beach Flags, Aufsteller
6. Aufkleber, Buttons, Klemmbretter, Stifte


SAUBA SOG I.
REINHEITSGEBOT · FÜR · MÜNCHNER · LUFT


SAUBA
SOG I.

1. Homepage (www.luft-reinheitsgebot.de)
2. Social Media (Facebook, Twitter)
3. Unterschriftenliste
4. Maßnahmenprogramm „Reinheitsgebot“
5. Lastenrad, Beach Flags, Aufsteller
6. Aufkleber, Buttons, Klemmbretter, Stifte
7. Bierfilzl, Kronkorken in Kooperation mit Giesinger Bräu


Das Bürgerbegehren
für saubere Luft in München.
luft-reinheitsgebot.de
SAUBA
SOG I.
REINHEITSGEBOT · FÜR · MÜNCHNER · LUFT
MAN KÖNNTE FROH SEIN, WENN DIE LUFT GENAU SO REIN WÄRE, WIE DAS BIER.
MAN KÖNNTE FROH SEIN,
WENN DIE LUFT GENAU SO
REIN WÄRE, WIE DAS BIER.

1. Homepage (www.luft-reinheitsgebot.de)
2. Social Media (Facebook, Twitter)
3. Unterschriftenliste
4. Maßnahmenprogramm „Reinheitsgebot“
5. Lastenrad, Beach Flags, Aufsteller
6. Aufkleber, Buttons, Klemmbretter, Stifte
7. Bierfilzl, Kronkorken in Kooperation mit Giesinger Bräu
8. Stand am Tollwood Winterfestival, Motto „bewegt“
9. Internes Schulungsmaterial: Argumentationsleitfaden – Standleitfaden


SAUBA
SOG I.


JETZT UNTERSCHREIBEN
SAUBA SOG I.
WWW.LUFT-REINHEITSGEBOT.DE

Sachmitteleinsatz

Ausgaben	
CI-Entwicklung und Kommunikationskonzept	3.000,00 €
Printprodukte	3.000,00 €
Kampagnenmaterialien	1.500,00 €
Homepage	1.000,00 €
Juristische Beratung	1.000,00 €
Imagefilm	1.000,00 €
Spesen	850,00 €
Gesamt	**11.350,00 €**

Einnahmen	
Partnerorganisationen	11.500,00 €
Spenden	7.000,00 €
Gesamt	**18.500,00 €**

Vorschlag Verlauf Bürgerbegehren

06.09.2016	Vorstand Green City stimmt für Initiierung des Bürgerbegehrens
September 2016	Bildung des Bündnisses
Sept. / Okt. 2016	Ausarbeitung Fragestellung und Begründung, rechtliche Prüfung
November 2016	Druck Materialien, Online-Kommunikation, Beginn Finanzakquise
15.11.2016	Pressekonferenz Tollwood
23.11. – 23.12.16	Sammelphase Tollwood – 20.000 Unterschriften
Jan. – April 2017	Ausarbeitung „Reinheitsgebot für Münchner Luft“
Jan. – April 2017	Workshops, Fachvorträge, Stakeholdergespräche
20./21.05.2017	Streetlife-Festival: Übergabe der Stimmen an OB Reiter
29.06.2017	Ablauf der DUH-Jahresfrist
09.07.2017	Bürgerentscheid

Verlauf Bürgerbegehren

06.09.2016	Vorstand Green City stimmt für Initiierung des Bürgerbegehrens
September 2016	Bildung des Bündnisses
Sept. / Okt. 2016	Ausarbeitung Fragestellung und Begründung, rechtliche Prüfung
November 2016	Druck Materialien, Online-Kommunikation, Beginn Finanzakquise
23.11.2016	Pressekonferenz Tollwood
23.11. – 23.12.16	Sammelphase Tollwood – 12.500 Unterschriften
11.01 – 25.01.17	Sammelphase Sendlinger Tor – 16.000 Unterschriften
25.01.2017	Stadtratsbeschluss, Aufnahme der Forderungen

Saubere Luft für München – Wie geht es weiter?



Saubere Luft für München – Wie geht es weiter?

Sauba sog i

25.01.2017 Erfolgreiche Beendigung des Bürgerbegehrens durch Stadtratsbeschluss

Reinheitsgebot für Münchner Luft

09.03.2017 Beschluss des Bündnisses, die Arbeit fortzuführen

Bewertung zukünftiger Stadtratsbeschlüsse: Zielführend? Ampelsystem!

Informationsvermittlung und Öffentlichkeitsarbeit

#MucOhneMief

22.03.2017 Präsentation der Ergebnisse der Messungen mit Passivsammlern

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Andreas Schuster

andreas.schuster@greencity.de

www.greencity.de/projekt/kampagne-mucohnemief

www.luft-reinheitsgebot.de

www.greencity.de

