

**Anlage 2: Beschreibung der weiteren angestrebten Maßnahmen der  
7. Fortschreibung mit mittel- und langfristiger Wirkungsentfaltung**

<b>Maßnahme Nr. LRP7-03</b>	<b>ÖPNV-Langfristprogramm: Modernisierung Verkehrsknotenpunkt Sendlinger Tor (U-Bahnhof)</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Ausbau, Modernisierung und Kapazitätsausweitung des zentralen U-Bahnknotens Sendlinger Tor: Entzerrung der Fahrgastströme durch Bypass und Umbau der zentralen Treppenanlage Entlastung durch zwei neue Erweiterungsbauwerke zwischen den beiden Röhren der U1 / U2, die als zusätzliche Ausgänge dienen.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Beschluss vom 17.4.2012; Umsetzung seit 2017; Fertigstellung vsl. bis 2023; die Durchbrüche von den Baugruben der künftigen Erweiterungsbauwerke konnten 2018 erfolgreich hergestellt werden. Im Inneren des Bahnhofs sind die Modernisierungsmaßnahmen angelaufen und werden i. R. einer Wanderbaustelle abgewickelt.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-04</b>	<b>ÖPNV-Langfristprogramm: Barrierefreier Ausbau und Erweiterung des Busbahnhofs Studenten- stadt</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Durch den barrierefreien Ausbau und die Modernisierung wird die Kapazität des vorhandenen Busbahnhofs Studententstadt gesteigert und der Nahverkehr attraktiver.  Die Umsetzung der Maßnahme steht unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Zustimmung der Gremien der SWM/MVG und ggfs. des Stadtrates der Landeshauptstadt München.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Dieses Projekt aus dem Masterplan steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der SWM/MVG Gremien und ggfs. des Stadtrates der Landeshauptstadt München, sowie ggfs. des Erhalts einer ausreichenden Förderung des Bundes/Freistaates. Die Maßnahme wird aufgegriffen und den SWM/MVG Gremien/dem Stadtrat sobald als möglich, jedoch spätestens bis 2020, zur Entscheidung vorgelegt. Das Projekt befindet sich derzeit in Planung; eine Machbarkeitsuntersuchung wurde erstellt. Der Realisierungszeitraum steht noch nicht fest.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-05</b>	<b>ÖPNV-Langfristprogramm: Vorbereitung der Verlängerung Tramlinie 23 im Münchner Norden (3,5 km)</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Das Neubaugebiet „Bayernkaserne“ wird durch die Verlängerung der Tramlinie 23 von Schwabing in den Münchner Norden (3,5 km) angeschlossen und am Kieferngarten mit der U6 verknüpft.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Relevante, bereits erfolgte, Stadtratsbeschlüsse: Verkehrskonzept Münchner Norden gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 22.10.2014 zum „Verkehrskonzept Münchner Norden“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01145). Nahverkehrsplan der LHM gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.9.2015 zur Fortschreibung des NVP München (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03603). Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12213). Das Projekt befindet sich derzeit in der Phase der Entwurfsplanung. Ein Trassierungsbeschluss im Stadtrat wird 2020 angestrebt. Der weitere Zeitplan ist unter anderem von der Dauer des Planfeststellungsverfahrens abhängig. Prognose Inbetriebnahme: 2026. Die Realisierung steht unter dem Vorbehalt einer auskömmlichen Finanzierung.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmen Szenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-06</b>	<b>ÖPNV-Langfristprogramm: Verlängerung U4 Nord ab Arabellapark bis Engelschalking (2-4 km)</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Die U4 wird ab der Haltestelle Arabellapark in Richtung Norden bis Engelschalking mit ein bis zwei Haltestellen und insgesamt 2 bis 4 km verlängert. Die höhere Aufnahmefähigkeit der U-Bahn kann einen deutlichen Beitrag zum Modal Shift liefern. Die Umsetzung der Maßnahme steht jedoch unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Zustimmung der Gremien der SWM / MVG und ggfs. des Stadtrates der Landeshauptstadt München.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Relevante, bereits erfolgte, Stadtratsbeschlüsse: Bestandteil des Nahverkehrsplans der LHM (Beschluss der VV vom 30.09.2015, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03603). Das Projekt wurde mit Beschluss der Vollversammlung vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213) in die Kategorie B (mittel- bis langfristige Planungen) eingestuft. Die Umsetzung dieses Projektes aus dem Masterplan steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, sowie ggfs. des Erhalts einer ausreichenden Förderung des Bundes / Freistaates.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-07</b>	<b>ÖPNV-Langfristprogramm: Verlängerung U5 West von Laimer Platz nach Pasing (3,7 km)</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Die U-Bahnlinie 5 wird vom Laimer Platz in Richtung Westen bis nach Pasing verlängert. Dabei werden drei Haltestellen und 3,7 Streckenkilometer entstehen. Die höhere Aufnahmefähigkeit der U-Bahn kann einen deutlichen Beitrag zum Modal Shift liefern. Die Umsetzung der Maßnahme steht unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Dieses Projekt aus dem Masterplan steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, sowie ggfs. des Erhalts einer ausreichenden Förderung des Bundes / Freistaates. Die Maßnahme wird aufgegriffen und dem Stadtrat sobald als möglich, jedoch spätestens bis 2020, zur Entscheidung vorgelegt. Relevante, bereits erfolgte, Stadtratsbeschlüsse: <ul style="list-style-type: none"><li>• Stadtratsbeschlüsse zur U5- Verlängerung nach Pasing: Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03325 vom Juli 2015); Sitzungsvorlage Nr.14-20 / V 10259 (13.12.2017).</li><li>• Mit Beschluss des Bauausschusses vom 03.07.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11646) wurde das Baureferat beauftragt, das Planfeststellungsverfahren der letzten zwei (von drei) Abschnitten einzuleiten. Bei optimalem Verlauf der Genehmigungsverfahren ist mit einem Baubeginn im Jahr 2021 zu rechnen.</li></ul>	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-08</b>	<b>ÖPNV-Langfristprogramm: Verlängerung U5 West von Pasing bis Freiam (4,4 km)</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Die U-Bahnlinie 5 wird von Pasing in Richtung Westen bis zum Neubaugebiet Freiam verlängert. Dabei werden vier Haltestellen und 4,4 Streckenkilometer entstehen. Die höhere Aufnahmefähigkeit der U-Bahn kann einen deutlichen Beitrag zum Modal Shift liefern. Die Umsetzung der Maßnahme steht unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Dieses Projekt aus dem Masterplan steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, sowie ggfs. des Erhalts einer ausreichenden Förderung des Bundes / Freistaates. Die Maßnahme wird aufgegriffen und dem Stadtrat sobald als möglich, jedoch spätestens bis 2020, zur Entscheidung vorgelegt. Relevante, bereits erfolgte, Stadtratsbeschlüsse: Das Projekt wurde mit Beschluss der Vollversammlung vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213) in die Kategorie A (umgehend bzw. kurzfristig anzugehende Planungen) eingestuft. Das Baureferat wurde mit der Vorplanung beauftragt.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-09</b>	<b>ÖPNV-Langfristprogramm: Vorbereitung des Neubaus der Tram-Nordtangente (2,2 km)</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Neubau der Tram-Nordtangente zwischen dem Elisabethplatz und der Tivolistraße mit einer Querung des Englischen Gartens mit insgesamt 2,2 Streckenkilometer.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Relevante, bereits erfolgte, Stadtratsbeschlüsse: Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 24.1.2018 (Wiederaufnahme der Planung; Nr. 14-20 / V 10293). Ein Trassierungsbeschluss im Stadtrat ist in Vorbereitung, ebenso der Antrag auf Planfeststellung. Der weitere Zeitplan ist unter anderem von der Dauer des Planfeststellungsverfahrens abhängig. Die Realisierung steht unter dem Vorbehalt einer auskömmlichen Finanzierung. Prognose Inbetriebnahme: Mitte 2025	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-10</b>	<b>ÖPNV-Langfristprogramm: Vorbereitung des Neubaus der Tram-Westtangente (9 km)</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Der Neubau der Tram-Westtangente zwischen dem Romanplatz und der Aidenbachstraße mit insgesamt 9 Streckenkilometern ersetzt Busse. Durch die erhöhte Transportkapazität der Tramlinie wird eine Entlastung des radial ausgerichteten ÖV-Systems erzielt.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung – Zeitplan:</b> Relevante, bereits erfolgte, Stadtratsbeschlüsse: Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 21.03.2018 (Trassierungsbeschluss; Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10614). Planfeststellungsantrag erfolgt 2019. Der weitere Zeitplan ist unter anderem von der Dauer des Planfeststellungsverfahrens abhängig. Die Realisierung steht unter dem Vorbehalt einer auskömmlichen Finanzierung. Prognose Inbetriebnahme: Ende 2026.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	



<b>Maßnahme Nr. LRP7-11</b>	<b>ÖPNV-Langfristprogramm: Neubau der U26 (4 km)</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Der Neubau der U-Bahnlinie U26 zwischen der Haltestelle Am Hart und Kieferngarten stellt eine wichtige Querverbindung dar und erhöht damit die Attraktivität des ÖPNV. Es werden voraussichtlich vier Haltestellen mit 4 Streckenkilometern entstehen. Die Umsetzung der Maßnahme steht jedoch unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Relevante, bereits erfolgte, Stadtratsbeschlüsse: Das Projekt wurde mit Beschluss der Vollversammlung vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213) in die Kategorie B (mittel- bis langfristige Planungen) eingestuft. Die Umsetzung dieses Projektes aus dem Masterplan steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, sowie ggfs. des Erhalts einer ausreichenden Förderung des Bundes/Freistaates.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-12</b>	<b>ÖPNV-Langfristprogramm: Vorbereitung des Neubaus der U9 Entlastungsspanne (10,5 km)</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Der Neubau der U9 Entlastungsspanne zwischen Sendling und Schwabing mit sieben Haltestellen und 10,5 Streckenkilometern ist eine zusätzliche Nord-Süd-Linie zur Entlastung der bestehenden Innenstadtstrecken und Umsteigebahnhöfe sowie zur Bewältigung des steigenden Fahrgastaufkommens v. a. in der Innenstadt.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Relevante, bereits erfolgte, Stadtratsbeschlüsse: <ul style="list-style-type: none"><li>• Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.01.2018 (Bekennnisbeschluss; Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10475).</li><li>• Zwischenbericht zur weiteren U-Bahn-Planung in der LHM (Beschluss der VV vom 25.07.2018, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12184).</li><li>• Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München vom 23.01.2019 (Vollversammlung; Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213)</li><li>• Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 23.01.2019 (Beschluss zur „Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes – Vorhaltemaßnahme für die Entlastungsspanne U9“; Nr. 14-20 / V 13402)</li></ul> 2019 wird in Zusammenarbeit mit der DB AG ermittelt, wie die bauliche und terminliche Integration der U9 am Hauptbahnhof (Neubau 2. Stammstrecke und Gebäude HBF) erfolgen kann. Die Umsetzung der Vorhaltemaßnahme am HBF und die weitere Planung der Gesamtstrecke der U9 sind in weiteren Stadtratsbeschlüssen zu fassen. Eine Realisierung wird bis 2040 angestrebt. Die Realisierung steht unter dem Vorbehalt einer auskömmlichen Finanzierung.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmen Szenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-13</b>	<b>ÖPNV-Langfristprogramm: Vorbereitung des Neubaus von Trambahnstrecken</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Um mit dem Anstieg der Einwohnerzahl verkehrlich Schritt zu halten, muss das Streckennetz der Trambahnen langfristig weiter ausgebaut werden. Die SWM/MVG stellen dazu erste Überlegungen an, die sich u. a. an dem geschätzten Einwohnerzuwachs und dem daraus resultierenden Bedarf an Kapazitätsausweitungen für das Münchner Trambahnnetz orientieren.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Die Realisierung und der Zeitplan sind noch offen.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-14</b>	<b>ÖPNV-Langfristprogramm: Vorbereitung des Neubaus von U-Bahnstrecken</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den ÖPNV. Entlastung der Innenstadtknoten	
<b>Beschreibung:</b> Um mit dem Anstieg der Einwohnerzahl verkehrlich Schritt zu halten, muss das Streckennetz der U-Bahnen langfristig weiter ausgebaut werden. Die SWM / MVG stellen dazu erste Überlegungen an, die sich u. a. an dem geschätzten Einwohnerzuwachs und dem daraus resultierenden Bedarf an Kapazitätsausweitungen für das Münchner U-Bahnnetzes orientieren.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Die Realisierung und der Zeitplan sind noch offen.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-18</b>	<b>ÖPNV-Kurzfristprogramm: Verdichtung der LTE Versorgung in der Münchner U-Bahn</b>
<b>Ziel:</b> Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Weitere Verdichtung der LTE-Versorgung an Kernbahnhöfen in der Münchner U-Bahn zur Attraktivitätssteigerung des Angebots	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Dieses Projekt aus dem Masterplan steht unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die Technische Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Oberbayern sowie der Zustimmung der SWM/MVG Gremien. Die Maßnahme kann nur in Zusammenarbeit mit und unter der Federführung der Mobilfunkbetreiber realisiert werden.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-26</b>	<b>ÖPNV-Kurzfristprogramm: Appgestütztes RufBus/Taxi-System in Echtzeit als Service on Demand -Angebot</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Service on Demand: Appgestütztes RufBus/Taxi-System (MVG IsarTiger) in Echtzeit. Durch einen Algorithmus werden annähernd gleiche Mobilitätswünsche in einem Fahrzeug gebündelt und so Leerfahrten- und Leerstände vermieden. Im Rahmen dieses Angebots ist auch eine Nutzung von E-Cars (im Pilotversuch vorgesehen und bereits erfolgreich realisiert) mit lokal emissionsfreiem Antrieb vorgesehen.  Die Umsetzung der Maßnahme steht unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Zustimmung der Gremien der SWM/MVG, der erforderlichen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung und ggfs. des Stadtrates der Landeshauptstadt München.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Dieses Projekt aus dem Masterplan steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der SWM / MVG Gremien, der erforderlichen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung und ggfs. des Stadtrates der Landeshauptstadt München. Die Maßnahme wird aufgegriffen und den SWM / MVG Gremien / dem Stadtrat sobald als möglich, jedoch spätestens bis 2020, zur Entscheidung vorgelegt. Die Einführung findet in drei Stufen statt: <ul style="list-style-type: none"><li>• Stufe 1 ist ein Vorab-Test mit geschlossenem Nutzerkreis. IsarCard-Abonnenten, die bereits Kunden der MVG sind, sind zur freiwilligen Teilnahme am Vorab-Test eingeladen. Sie dürfen den MVG IsarTiger zunächst kostenlos nutzen, während die MVG als Betreiber die Erfahrungen und Mobilitätsbedürfnisse der Kunden kennenlernt. Eine Marktforschung begleitet den Vorab-Test.</li><li>• In Stufe 2, voraussichtlich ab Mitte 2019, erfolgt die Erprobung öffentlich. Nun steht jedem Interessenten die Möglichkeit offen, den neuen MVG-Service - dann kostenpflichtig - in dem Bedienebiet in München zu nutzen. In diesem Zeitraum kann es auch zu Anpassungen des Bedienebietes und der Einsatzzeiten kommen - je nachdem, wie sich die Nachfrage entwickelt.</li><li>• Stufe 3 wäre der Regelbetrieb, wenn sich das neue Angebot im Rahmen der Testläufe als sinnvoll und erfolgreich erwiesen hat und ein wirtschaftlicher Betrieb möglich erscheint.</li></ul>	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-35</b>	<b>ÖPNV-Kurzfristprogramm: Neue Buslinie (Am Hart - Kieferngarten) als Vorlaufbetrieb für Neubau U26</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Hochwertiger Busvorlaufbetrieb U26 mit eigener Infrastruktur zwischen Am Hart und Kieferngarten (4 km). Die Verbesserung und Ausweitung des tangentialen ÖPNV-Angebots wird deutlich zu einer Attraktivitätssteigerung des Angebots und zu einer Entlastung u. a. der Schiene in der Innenstadt beitragen. Die Umsetzung der Maßnahme steht unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Zustimmung der Gremien der SWM/MVG und ggfs. des Stadtrates der Landeshauptstadt München.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Dieses Projekt aus dem Masterplan steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der SWM / MVG Gremien und ggfs. des Stadtrates der Landeshauptstadt München, sowie ggfs. des Erhalts einer ausreichenden Förderung des Bundes / Freistaates. Die Maßnahme wird aufgegriffen und den SWM/MVG Gremien / dem Stadtrat sobald als möglich, jedoch spätestens bis 2020, zur Entscheidung vorgelegt. Relevante, bereits erfolgte, Stadtratsbeschlüsse: Beschluss im Stadtrat: Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12213) Die Umsetzung erfolgt im Zusammenhang mit dem Bezug des neuen Quartiers Bayernkaserne und in Abhängigkeit von der Herstellung einer eigenen Bustrasse im Bereich der Heidemannstraße. Prognose Inbetriebnahme: nicht vor 2022.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-36</b>	<b>ÖPNV-Kurzfristprogramm: Neue Schnellbuslinie (U5 West - Freiham) als Vorlaufbetrieb für Verlängerung U5</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Schnellbus vom Münchner Westen nach Freiham Nord als Vorlauf für U-Bahn. Die Verbesserung und Ausweitung des tangentialen ÖPNV-Angebots wird deutlich zu einer Attraktivitätssteigerung des Angebots und zur Verbesserung der Pünktlichkeit beitragen. Die Umsetzung der Maßnahme steht unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Zustimmung der Gremien der SWM/MVG und ggfs. des Stadtrates der Landeshauptstadt München.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Dieses Projekt aus dem Masterplan steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der SWM/MVG Gremien und ggfs. des Stadtrates der Landeshauptstadt München, sowie ggfs. des Erhalts einer ausreichenden Förderung des Bundes / Freistaates. Die Maßnahme wird aufgegriffen und den SWM/MVG Gremien / dem Stadtrat sobald als möglich, jedoch spätestens bis 2020, zur Entscheidung vorgelegt. Relevante, bereits erfolgte, Stadtratsbeschlüsse: Beschluss im Stadtrat: Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12213). Die Umsetzung erfolgt im Zusammenhang mit dem Bezug des neuen Stadtviertels und in Abhängigkeit von der Herstellung einer eigenen Trasse für die Schnellbusse. Prognose Inbetriebnahme: nicht vor 2022/2023.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	



<b>Maßnahme Nr. LRP7-42</b>	<b>Radverkehr: Maßnahmenpaket Radverkehr (Fahrradstraßen, Lückenschluss und Verdichtung Radwegenetz, Umbau von Knotenpunkten)</b>
<b>Ziel:</b> Stärkung des Radverkehrs im Modal Split, Steigerung der Attraktivität.	
<b>Beschreibung:</b> Gemäß dem Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München und zahlreicher Einzelbeschlüsse werden die Maßnahmen aus den unterschiedlichen Handlungsfeldern kontinuierlich umgesetzt. Das Maßnahmenpaket führt zu einer Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität des Radverkehrs. Es sind Marketingmaßnahmen, die Beseitigung von Gefahrenstellen und Engpässen im Radverkehrsnetz, die Machbarkeitsuntersuchung von Radschnellverbindungen, die Erweiterung des Fahrradstraßennetzes und Lückenschlüsse, die Prüfung der Möglichkeit sämtlicher Einbahnstraßen zur Öffnung für den Radverkehr, die verkehrstechnische und bauliche Prüfung, Optimierung der Verkehrssteuerung und Umbau von mehreren Knotenpunkten sowie die Anordnung von Radverkehrsanlagen (Markierung im Fahrbahnbereich) vorgesehen, zudem eine Sondereinheit der kommunalen Verkehrsüberwachung zur konsequenten Überwachung der Freihaltung von Fahrradstraßen und Radverkehrsanlagen. Die Umsetzung der Maßnahme steht unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Dieses Projekt aus dem Masterplan steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, sowie ggfs. des Erhalts einer ausreichenden Förderung des Bundes / Freistaates. Die Maßnahme wird aufgegriffen und dem Stadtrat sobald als möglich zur Entscheidung vorgelegt. Die Realisierung einzelner Maßnahmen (z. B. Einrichtung von Fahrradstraßen, Umbau von Knotenpunkten und Radwegen, Lückenschlüsse im Radwegenetz etc.) werden zu unterschiedlichen Zeitpunkten bis 2025 erfolgen, da einige Projekte parallel zueinander geplant werden, teils nachgelagert begonnen werden. Der Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München. Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09964) bildet einen großen Bestandteil der konzeptionellen Grundlage dieser Maßnahme. Darauf aufbauend werden weitere Untersuchungen durchgeführt, deren Ergebnisse die Grundlage bilden sollen, das Baureferat und Kreisverwaltungsreferat zur Umsetzung zu beauftragen. Daher wird eine kontinuierliche Befassung des Stadtrats mit den konkreten Realisierungsmaßnahmen stattfinden.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmen Szenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-43</b>	<b>Radverkehr: Neubau von 2 Radschnellwegverbindungen zwischen Stadt und Umland bis 2025; Planungsgrundlagenermittlung hierfür bis Ende 2020</b>
<b>Ziel:</b> Stärkung des Radverkehrs im Modal Split, Steigerung der Attraktivität.	
<b>Beschreibung:</b> Konzeption und Entwicklung eines leistungsfähigen Netzes von Radschnellverbindungen im Stadt-Umland und der Region (von der Stadtgrenze aus Richtung N, W, S und O ins Zentrum). Es wurde als Ziel festgelegt, bis 2025 zwei Radschnellverbindungen aus den bisher in Untersuchung befindlichen sieben Radschnellverbindungen zur Umsetzung zu bringen. Dies soll insbesondere die Nutzung des Rads bei Strecken über fünf Kilometer befördern. Die Umsetzung der Maßnahme steht unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Dieses Projekt aus dem Masterplan steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, sowie ggfs. des Erhalts einer ausreichenden Förderung des Bundes / Freistaates. Die Maßnahme wird aufgegriffen und dem Stadtrat sobald als möglich zur Entscheidung vorgelegt. Die vertiefte Machbarkeitsuntersuchung für das Pilotprojekt einer ersten Radschnellverbindung in München (München Innenstadt – Münchner Stadtgrenze im Norden mit Anschlussprojekt des Landkreises Münchens bis Garching und Unterschleißheim) steht kurz vor dem Abschluss. Ziel ist es, den Stadtrat im III. Quartal 2019 mit den Ergebnissen der Untersuchung zu befassen und den Auftrag zu erhalten, weitere Planungsschritte nach HOAI durch das Baureferat durchführen zu lassen, nach deren Abschluss das Baureferat den Auftrag zur Realisierung erhalten kann. Die Pflicht zur Umsetzung der Maßnahme steht somit unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München. Im Januar 2019 erfolgte die Vergabe von sechs weiteren vertieften Machbarkeitsuntersuchungen für Radschnellverbindungen von München in Richtung Dachau, Kirchheim, Oberhaching, Planegg, westliche Stadtgrenze zum Landkreis Fürstenfeldbruck und für eine Tangentiale in Form eines Radschnellverbindungsringes innerhalb der Landeshauptstadt München. Die Untersuchungen werden voraussichtlich Mitte 2020 abgeschlossen sein und im Anschluss dem Stadtrat zur Entscheidung für weitere Planungsschritte vorgelegt. Die Pflicht zur Umsetzung der Maßnahme steht somit unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München. Im Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München hat der Stadtrat das grundsätzliche Ziel beschlossen, insgesamt zwei Radschnellverbindungen bis 2025 umzusetzen. Welche der insgesamt sieben Radschnellverbindungen hierbei am zeitnahsten umgesetzt werden kann, kann erst nach Abschluss aller Machbarkeitsuntersuchungen und weiteren Planungen festgelegt werden.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs und ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-65</b>	<b>Elektromobilität Kurzfristprogramm – Bus, Städtischer Fuhrpark und Taxi: Pilotprojekt Entwicklung eines elektrischen Buszugs</b>
<b>Ziel:</b> Steigerung des lokal emissionsfreien ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Gemeinsames Pilotprojekt für den Bau eines elektrischen Buszugs oder eines vergleichbaren Großraumfahrzeugs mit einem Hersteller, um dem fehlenden Marktangebot für Elektro-Buszüge zu begegnen.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Mit den Beschlussvorlagen zu IHFEM (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02722, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07497, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860) wurden insgesamt rund 16 Mio. Euro für verschiedene Maßnahmen zur Elektrifizierung des ÖPNV beschlossen. Darunter ist auch ein Pilotprojekt zum Einsatz von elektrischen Buszügen (23 m). Eine Umsetzung ist nur im Rahmen einer Innovationspartnerschaft mit einem Bushersteller möglich. Derzeit gibt es am Markt für das Thema Elektrifizierung Buszug noch keine Lösungsansätze. Alternativ werden elektrische Großkapazitätsfahrzeuge geprüft (bspw. Doppelgelenkbusse). Ein Realisierungszeitraum ist daher noch nicht absehbar. Die Münchener Verkehrsgesellschaft steht in intensivem Austausch mit verschiedenen Herstellern.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der emissionslosen Elektromobilität und ist im Masterplan in die Berechnung des Szenarios S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen des Szenarios S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen. Durch den Ersatz von Dieselnissen durch Elektrobusse können Abgase deutlich reduziert werden.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-70</b>	<b>Elektromobilität Kurzfristprogramm – Bus, Städtischer Fuhrpark und Taxi: Errichtung von Ladeinfrastruktur im Busbetriebshof Moosach</b>
<b>Ziel:</b> Steigerung des lokal emissionsfreien ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Sukzessiver Aufbau einer geeigneten Ladeinfrastruktur im neuen Busbetriebshof Moosach, die als Grundlage für die Elektrifizierung der ÖPNV Busflotte benötigt wird.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Der neue Busbetriebshof Moosach wird derzeit errichtet. Die Realisierung der ersten Ausbaustufe für den E-Busbetrieb (Ladesäulen für 56 Fahrzeuge) ist zur Eröffnung des neuen Busbetriebshofs 2021 geplant. Anschließend wird sukzessive ausgebaut. Ein Förderantrag über die erste Ausbaustufe wurde vom Bund abgelehnt. Das Land fördert das Projekt mit ca. 7 Mio. Euro.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der emissionslosen Elektromobilität und ist im Masterplan in die Berechnung des Szenarios S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen des Szenarios S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen. Durch den Ersatz von Dieselnissen durch Elektrobusse können Abgase deutlich reduziert werden.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-78</b>	<b>Baustellenmanagement: Einheitliche Dokumentation und Zusammenstellung verkehrsrelevanter Informationen (zu Veranstaltungen, Baustellen etc.) (Projekt BAU-ER)</b>
<b>Ziel:</b> Durch Verbesserung der Informationslage wird eine positive Auswirkung auf die Luftschadstoffbelastung erwartet, z. B. durch Wegfall überflüssiger Fahrten.	
<b>Beschreibung:</b> Es wird ein Baustellenmanagementsystem mit elektronischem Genehmigungsverfahren erarbeitet. Es soll u. a. Prozesse rund um die Belegung des öffentlichen Raumes abbilden. Diese Basis soll genutzt werden, um weitere Daten einzubeziehen (räumliche Informationen zu Veranstaltungen, Baustellen, Verkehr etc.) und diese Daten für das gesamte Stadtgebiet aufzubereiten und auch für Dritte zur Verfügung zu stellen.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Relevante, bereits erfolgte, Stadtratsbeschlüsse: <ul style="list-style-type: none"><li>• Durchführungsbeschlüsse Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06706 und Nr. 14-20 / V 07044 vom 18./19.10.2016 (Beschaffung und Einführung eines neuen IT-Services)</li><li>• Zustimmungsbeschlüsse (IT) Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12308 und Nr. 14-20 / V 12309 vom 24.10.2018</li></ul> Im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020 des Bundes hat die Landeshauptstadt München einen Förderantrag gestellt. Dieser wurde mit Bescheid vom 20.02.2019 abgelehnt. Ein weiterer erforderlicher Beschluss (Nicht-IT) ist für 2020 geplant. Die Zuschlagserteilung für die Lieferung eines Softwareproduktes ist für Anfang 2020 vorgesehen. Die Einführung der mit dieser Software unterstützten Geschäftsprozesse startet voraussichtlich im Jahr 2021.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenzenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Schaffung verkehrsplanerischer und konzeptioneller Grundlagen zur Fahrtenreduzierung durch ein optimiertes Verkehrsmanagement und damit einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der gesamten lufthygienischen Situation. Sie wird im Szenario S6 (Verkehrsmanagement – Baustellenmanagement) behandelt.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-80</b>	<b>Sharing und Pooling: Sharing-Mobility Strategie</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund durch die Einrichtung von Sharing-Standorten inkl. Mobilitätsstationen und durch attraktivere Gestaltung und den Ausbau von „Sharing und Pooling“.	
<b>Beschreibung:</b> Auf Basis der Erkenntnisse der Pilotprojekte „City2Share“, „Civitas ECCENTRIC“ und „Smarter Together“ wird ein räumlich-differenziertes flächendeckendes Konzept für die Förderung von Sharing-Mobility Angeboten in München erarbeitet. Dabei werden die verschiedenen Handlungsfelder wie Raumkonzept, Angebotszusammensetzung und -integration, Digitalisierung, Kommunikation und Partizipation betrachtet. Ziel ist dabei eine abgestimmte, ganzheitliche Vorgehensweise zur Nutzung von Sharing-Mobility Angeboten unter Berücksichtigung städtischer und regionaler Qualitätsvorgaben. Dabei sollen die Angebote z. B. bei Bike- und Carsharing mit allen Verkehrsträgern integral vernetzt und stadtweit in hoher Qualität verfügbar sein. Die konsequente Ausweitung des Angebots verbessert die Grundlage, dass für mehr Bürgerinnen und Bürger ein Leben ohne (eigenes) Kfz vorstell- und umsetzbar ist.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Dem Stadtrat wird im Juli 2019 eine Beschlussvorlage „Sharing-Mobility – Grundsatzbeschluss“ vorgelegt. Dem werden zeitnah Umsetzungsbeschlüsse folgen, insbesondere zur örtlichen Umsetzung. Es wird mit einem Beginn der Umsetzung in 2020 gerechnet.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Fahrtenreduzierung im Bereich des MIV durch geteilte und optimierte Mobilität. Sie ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-81</b>	<b>Sharing und Pooling: Car-Pooling-Dienst für Pendler in der Region München</b>
<b>Ziel:</b> Reduzierung des individuellen Pendlerverkehrs durch Pooling-Angebote.	
<b>Beschreibung:</b> Aufbau eines Dienstes für Pendler in der Region München zur Reduzierung des Pendlerverkehrs und Unterstützung vorhandener technischer Lösungen durch Kommunikationskampagnen. Die Pflicht zur Umsetzung der Maßnahme steht unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Dieses Projekt aus dem Masterplan steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, sowie ggfs. des Erhalts einer ausreichenden Förderung des Bundes / Freistaates. Die Maßnahme wird aufgegriffen und dem Stadtrat sobald als möglich, jedoch spätestens bis 2020, zur Entscheidung vorgelegt.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Fahrtenreduzierung im Bereich des MIV durch geteilte und optimierte Mobilität. Sie ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-82</b>	<b>Sharing und Pooling: Pilotprojekt Mobilitätsplattform Bayern und Mobility Inside Deutschland</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung des Pendlerverkehrs vom MIV auf den ÖV.	
<b>Beschreibung:</b> Im Rahmen eines Piloten werden Komponenten entwickelt, die eine ÖV-Auskunft und vor allem den Ticketkauf über Verbundgrenzen hinweg anbieten. Durch intermodale Routingvorschläge sollen Pendler zum Umstieg auf den ÖV bewegt werden.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> 2019 haben die Partner Deutsche Bahn, MVV, MVG, VGN, VAG und Weitere eine Absichtserklärung zu einem Pilotprojekt Mobilitätsplattform Bayern unterzeichnet. Bis 2020 entsteht eine Pilotanwendung, mit der ÖV-Tickets für Nürnberg, München und den Fernverkehr der Deutschen Bahn mit einem Klick gekauft werden können. Dabei wird eine detaillierte Evaluierung der Features durchgeführt. Die Realisierung und der Zeitplan stehen unter dem Vorbehalt der Herbeiführung der jeweils erforderlichen Beschlusslage und einer auskömmlichen Finanzierung.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Fahrtenreduzierung im Bereich des MIV durch geteilte und optimierte Mobilität. Sie ist im Masterplan in die Berechnung der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) eingeflossen. Gemäß Berechnungen können die Maßnahmen der Szenarien S1 und S1a zu einer deutlichen Reduzierung der NO <sub>2</sub> -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	



<b>Maßnahme Nr. LRP7-87</b>	<b>Parkraummanagement: Anpassung des Flächenmanagements im öffentlichen Parkraum</b>
<b>Ziel:</b> Verlagerung vom MIV auf flächen- und ressourcenschonende Mobilitätsformen durch ein optimiertes Flächenmanagement des öffentlichen (Park-)Raumangebots.	
<b>Beschreibung:</b> Wie bereits im Projekt „City2Share“ pilotiert, soll das Flächenmanagement des öffentlichen (Park-)Raums u. a. durch die Ausweisung von reinen E- und Carsharing-Stellplätzen, der Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Attraktivierung des Straßenraums umgesetzt werden. Zudem sollen die Parkgebühren optimiert und das Bewohnerparken bedarfsgerecht ausgedehnt werden.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Erste ca. 25 E-Stellplätze wurden im Rahmen der Pilotquartiere City2Share und ECCENTRIC sowie weitere 17 an Mobilitätsstationen im Rahmen des City2Share Projektes eingerichtet. Einzelbeschlüsse zur Sharing-Mobility Gesamtstrategie und zur Ausdehnung des Parkraummanagements mit Bewohnerparken werden noch 2019 dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Die Maßnahme bleibt aufgegriffen und wird dem Stadtrat sobald als möglich, jedoch spätestens bis 2020, als Gesamtstrategie zur Entscheidung vorgelegt.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenzenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Fahrten- bzw. Streckenreduzierung im Bereich des MIV durch ein optimiertes Parkraummanagement. Sie wird im Masterplan im Szenarios S7 (Parkraummanagement) behandelt.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-90</b>	<b>Stadtlogistik: Einsatz von modernen Baustellenfahrzeugen (nur modernste Euro- Schadstoffklasse)</b>
<b>Ziel:</b> Erneuerung der Lkw- und Baustellenfahrzeug-Flotte.	
<b>Beschreibung:</b> Vor allem bei Großbaustellen sollen ausschließlich Baustellenfahrzeugen nach neuester Euro-Norm zugelassen werden, um die Emissionen aus dem Baustellenverkehr sowohl auf den Baustellen selbst als auch beim An- und Abtransport zu reduzieren. Hierbei sollen Erfahrungen aus der Umsetzung der Bayerische Verordnung zur Verbesserung der Luftqualität in Luftreinhaltegebieten (BayLuftV) einfließen.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Diese kontinuierliche Daueraufgabe wird in zukünftige Planungen integriert und fortgeführt. Als positives Beispiel ist die Baustelle für die 2. S-Bahn Stammstrecke am Münchner Marienhof zu nennen. Dort werden E-LKWs eingesetzt. Damit werden Emissionen im zentralen Stadtgebiet vermieden.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der emissionslosen Elektromobilität bzw. des emissionslosen Verkehrs in der Stadtlogistik und wird im Szenario S8 (Stadtlogistik) behandelt.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-91</b>	<b>Stadtlogistik: Pilotprojekt Einsatz synthetischer Kraftstoffe im Nutzfahrzeugbereich</b>
<b>Ziel:</b> Verringerung der Emission von Luftschadstoffen durch den Einsatz synthetischer Kraftstoffe im (Nutz-)Fahrzeugbereich.	
<b>Beschreibung:</b> Durch ein Pilotprojekt mit Kooperationspartnern aus der Wissenschaft und Wirtschaft soll der Einsatz synthetischer Kraftstoffe in (Nutz-)Fahrzeugen untersucht werden. Insbesondere soll dabei eruiert werden, welche technischen Schwierigkeiten sich im Alltagseinsatz speziell von Oxymethylenether (kurz OME) und Gas-To-Liquid (GTL-Fuel) ergeben und wie sie überwunden werden können. Dazu wird ein geeigneter Fuhrpark mit geeigneten Einsatzfahrzeugen ausgelotet, mit dem ein Pilotprojekt gestartet werden kann. Die Vorteile von OME als ein möglicher Ersatz für Dieseldieselkraftstoff liegen u. a. bei niedrigeren NO <sub>2</sub> -Emissionen aufgrund niedrigerer Verbrennungstemperaturen umgerüsteter Dieselmotoren. GTL-Fuel erfordert keine technischen Modifikationen an Dieselmotoren, so dass GTL-Fuel direkt als Dieselsubstitut mit dem Vorteil geringerer NO <sub>2</sub> -Emissionen eingesetzt werden kann. Der Einsatz von GTL-Fuel in einem Testbetrieb in der Busflotte der Berliner Verkehrsbetriebe hat eine NO <sub>2</sub> -Reduktion von ca. 6 % ergeben. Optimierungen an der Motorensteuerung können zusätzlich den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen u. a. von NO <sub>2</sub> reduzieren. Da GTLFuel eine relevante Reduzierung von NO <sub>2</sub> -Emissionen nur bei Fahrzeugen mit Emissionsklassen unter EURO VI bewirkt und es sich zudem bei GTL-Fuel um einen fossilen Kraftstoff und damit eine endliche Ressource handelt, ist dieser Kraftstoff als Brückentechnologie zu sehen.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Die LH München plant in 2019 und 2020 mit Akteuren der Wirtschaft, der Forschung und der Stadtverwaltung ein Pilotprojekt zum Einsatz von OME aufzusetzen und zu starten. Es besteht ein enger Austausch mit städtischen und nichtstädtischen Fuhrparks hinsichtlich eines kurzfristigen Einsatzes von GTL-Fuel als Brückentechnologie bei Fahrzeugen mit geeigneten Emissionsklassen.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenzenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der emissionslosen Elektromobilität bzw. des emissionslosen Verkehrs in der Stadtlogistik und wird im Szenario S8 (Stadtlogistik) behandelt.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-97</b>	<b>Planungsgrundlagen: Fortschreibung des Innenstadtkonzepts - Teilbereich ruhender Verkehr</b>
<b>Ziel:</b> Verbesserung der Datengrundlage als Basis für zukünftige Luftreinhaltemaßnahmen.	
<b>Beschreibung:</b> Bei der Fortschreibung des Innenstadtkonzepts (Teil Verkehr) wird unter Berücksichtigung der Belange der Luftreinhaltung eine zukünftige Verbesserung herbeigeführt. Geplant ist eine Verkürzung der möglichen Parkdauer sowie die Erhöhung der Parkgebühren in den Abendstunden, für Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einzuführen, um so die Anfahrt mittels ÖPNV attraktiver zu machen. Zudem wird eine Ausdehnung der Fußgängerzone geprüft, wodurch zusätzlich Parkflächen entfallen würden und die Aufenthaltsqualität und das zu Fuß gehen attraktiver werden würden.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit dem Grundsatzbeschluss zur Vision „Autofreie Altstadt“ zu dem die Stadtverwaltung seitens des Stadtrats beauftragt wurde und der 2019 dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt wird. Eine Anpassung der Parkregelung erfolgt im Nachgang des Stadtratsbeschlusses. Die Ausdehnung der Fußgängerzone kann frühestens in 2020 an Testtagen erprobt werden. Eine dauerhafte Umsetzung ist aufgrund anhaltendem Baustellenverkehr erst nach 2025 möglich.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag im Rahmen hierfür erforderlicher Planungsgrundlagen.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-99</b>	<b>Planungsgrundlagen: Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans zum Mobilitätsplan für München (MobiMUC)</b>
<p><b>Ziel:</b> Schaffung eines Mobilitätsplans für München, der Ziele und Strategien der Mobilität verkehrsartenübergreifend bündelt. Wichtige Zielsetzungen sind u.a. die Reduzierung der lokalen Luftschadstoffbelastung sowie auch die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neben der Lärminderung im Verkehrssektor. Ein wesentlicher Baustein ist in diesem Rahmen der Ausbau der Elektromobilität. Daher besteht eine enge Wechselwirkung zwischen dem Mobilitätsplan und dem Masterplan zur Luftreinhaltung mit gegenseitiger Ergänzung. Zudem sollen die Erkenntnisse des Projektes „Modellstadt 2030“ in den Mobilitätsplan einfließen. Das im Rahmen der Inzell-Initiative gegründete Projekt „Modellstadt 2030“ widmet sich u. a. der Fragestellung wie die Lebens- und Mobilitätsqualität in München und der Region weiterhin erhalten bleiben können, trotz der Herausforderungen eines Wachstums an Einwohnern und Beschäftigten. Die Erkenntnisse der Modellstadt 2030 können als Impulsgeber für den Umgang mit den aktuellen Herausforderungen einer wachsenden Region dienen und dazu beitragen, Potenziale für Mobilitätsqualität zu heben. MobiMUC bildet den zukünftigen Rahmen für eine zukunftsgerichtete Verkehrsplanung unter den genannten Zielsetzungen und dient als Orientierung für Politik, Verwaltung, Unternehmen, Interessenverbänden sowie vor allem den Münchner Bürgerinnen und Bürgern.</p>	
<p><b>Beschreibung:</b> Bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans werden die Belange der Luftreinhaltung besonders berücksichtigt. Dabei soll die Konzeption mit allen übergeordneten Vorhaben im Bereich Verkehr harmonisieren und als Zielsetzung die Verkehrsvermeidung, -verlagerung und umweltschonende Abwicklung sein.</p>	
<p><b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO<sub>2</sub>-Belastung bei.</p>	
<p><b>Realisierung - Zeitplan:</b> Der Stadtrat hat am 25.07.2018 mit dem Beschluss „Vom Verkehrsentwicklungsplan zum Mobilitätsplan für München“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 1170) die Erarbeitung eines Mobilitätsplans für München beschlossen. Es ist geplant, dem Stadtrat noch bis 2020 einen Sachstandbericht zur Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsplans vorzulegen.</p>	
<p><b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München</p>	
<p><b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München</p>	
<p><b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmen Szenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO<sub>2</sub>-Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme liefert einen wichtigen Beitrag im Rahmen hierfür erforderlicher Planungsgrundlagen.</p>	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-103</b>	<b>Sonstige Maßnahmen: Prüfung neuer Tunnelmaßnahmen und Abgasreduzierungsmaßnahmen an neuen Tunneln des Mittleren Rings</b>
<b>Ziel:</b> Reduktion der Immissionswerte an besonders hoch belasteten Punkten.	
<b>Beschreibung:</b> Prüfung von zusätzlichen Tunnelmaßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, sowie Prüfung von Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität am Mittleren Ring im Rahmen neuer Tunnelprojekte.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Zum Bau neuer Straßentunnel laufen verschiedene Untersuchungen / Vorplanungen, z. B. zu Tunneln an der Landshuter Allee, am McGraw-Graben, an der Tegernseer Landstraße oder der Schleißheimer Straße. Der Stand der Technik und das mögliche Potential bzgl. einer Abgasreduzierung an Tunneln werden zurzeit im Rahmen der Planungen zum Landshuter Allee-Tunnel geprüft und dem Stadtrat 2019 vorgestellt.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Auch wenn Tunnelbauwerke generell zur Verflüssigung des Verkehrs und damit zu einer Reduzierung der Fahrzeug-Emissionen beitragen, werden die Emissionen lokal betrachtet im Wesentlichen umverteilt. Das heißt, entlang des untertunnelten Abschnitts nehmen die Luftschadstoffbelastungen auf der Oberfläche ab, da die Kraftfahrzeuge im Tunnel fahren. Ihre dort ausgestoßenen Abgase treten jedoch konzentriert an den Tunnelausfahrten aus, so dass sich dort lokal die Luftschadstoffbelastungen konzentrieren. Diese lokalen Zunahmen können durch Tunnelfortluftanlagen oder Tunnelluftfilterungsanlagen herabgesetzt werden.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-105</b>	<b>Sonstige Maßnahmen: Prüfung der Privilegierung von EURO VI Bussen am ZOB</b>
<b>Ziel:</b> Verringerung der Emissionen aus dem ÖPNV.	
<b>Beschreibung:</b> Durch eine Privilegierung (z. B. vergünstigte Tarife) der Busse mit neuester Euro-Norm sollen Fahrten von hoch emittierenden Fern-Bussen im Stadtgebiet verringert und mittelfristig eine Erneuerung der Fernbus-Flotte angeregt werden. Der Zentrale Omnibus Bahnhof (ZOB) wird durch einen gewerblichen Betreiber auf privatem Grund betrieben. In Austausch mit dem Betreiber sollen Möglichkeiten zur Privilegierung von Bussen auf EURO-VI-Niveau gesucht werden.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Die Regierung von Oberbayern und die zuständigen Referate der Landeshauptstadt München werden zeitnah, im Rahmen eines Runden Tisches, Möglichkeiten zur Umsetzung dieser Maßnahme prüfen.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Diese Maßnahme führt zu einer Verminderung der NO <sub>2</sub> -Emissionen des Bus-Fernverkehrs hin zum Zentralen Omnibus Bahnhof (ZOB). Damit verringert sich die Emissions- und Immissionsbelastung in den stark verkehrsbelasteten Hauptzufahrtsstraßen zum ZOB.	

<b>Maßnahme Nr. LRP7-107</b>	<b>Sonstige Maßnahmen: Umstiegsprämie – kostenloser oder kostenvergünstigter ÖPNV bei Abmeldung von hoch-emittierenden Diesel-Pkw</b>
<b>Ziel:</b> Vermeidung von Fahrten im MIV.	
<b>Beschreibung:</b> Bei Abmeldung von Diesel-Pkws unterhalb der Abgasnorm Euro 5 im Stadtgebiet München wird eine kostenlose oder kostenvergünstigte Nutzung des ÖPNV für den Zeitraum eines Jahres gewährt. Derzeit sind 129.200 Halter von Diesel-PKW bis einschließlich Euro 5 in München (Stand 31. Januar 2019) gemeldet, die von einer Umstiegsprämie gemäß dieser Maßnahme profitieren könnten. Sowohl der Freistaat Bayern, als auch der Bund haben sich zum Ziel gesetzt, in von NO <sub>2</sub> -Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen ein 365-Euro-Ticket zur vergünstigten Nutzung des ÖPNV einführen zu wollen. Diese Entwicklung ist dem Gebot der sparsamen Haushaltsführung folgend abzuwarten und darauf aufbauend ein weiteres Förderprogramm zur kostenlosen Nutzung des ÖPNV für ein Jahr nach Abmeldung eines Diesel-PKW mit einer Emissionsklasse schlechter als EURO VI zu ergänzen. Die Pflicht zur Umsetzung der Maßnahme steht unter dem Vorbehalt der Einführung eines 365 Euro-Tickets durch den Freistaat Bayern oder den Bund und einer entsprechenden Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München. Der Umstieg von Verbrennerfahrzeugen, insbesondere auch Dieselfahrzeuge, auf Elektrofahrzeuge wird mit dem Förderprogramm „München emobil“ im Rahmen des IHFEM 2018-2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08860, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12658) bereits gefördert. Bei Verschrottung eines Verbrennerfahrzeugs (PKW oder Leichtfahrzeug) und Anschaffung eines Lastenpedelecs oder E-Leichtfahrzeugs (L1e bis L7e) wird eine Abwrackprämie in Höhe von 500 € bzw. 1.000 € ausgezahlt.	
<b>Begründung:</b> Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO <sub>2</sub> -Belastung bei.	
<b>Realisierung - Zeitplan:</b> Dieses Projekt aus dem Masterplan steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München. Die Maßnahme wird aufgegriffen und dem Stadtrat sobald als möglich, nach Einführung eines 365 Euro-Tickets durch den Freistaat Bayern oder den Bund zur Entscheidung vorgelegt.	
<b>Veranlassende Behörde:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Kontrolle:</b> Landeshauptstadt München	
<b>Minderungspotenzial:</b> Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenzenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO <sub>2</sub> -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln sowie zu einer Fahrtenreduzierung des MIV führen. Darüber hinaus liefern zusätzliche Maßnahmen, die auch über die Emissionen des Verkehrssektors hinausgehen ihren wichtigen Beitrag zur Emissions- und Immissionsreduzierung von Luftschadstoffen im Stadtgebiet. Das tatsächliche Minderungspotenzial dieser hier beschriebenen Maßnahme ist nicht näher quantifizierbar.	