

Datum: 28.09.17
Telefon: 0 233-47506
Telefax: 0 233-47508

**Referat für Gesundheit
und Umwelt**
Büro der Referentin
Projektteam Luftreinhaltung
RGU-RL-BdR-LRP

Projektskizze

*Umsetzung der Ergebnisse des Nationalen Forums Diesel und des
Gesprächs der Bundesregierung mit Kommunen und Ländern zur
Luftreinhaltung*

Sonderprogramm zur Förderung der Erstellung von Masterplänen

1. Antragsberechtigung

Beteiligte und betrachtete Region: Landeshauptstadt München

Ansprechpartner: Referat für Gesundheit und Umwelt

Einordnung des von Überschreitungen der Luftqualitätsgrenzwerte für NO₂ betroffenen Gebietes und des Grads der Grenzwertüberschreitung:

In München werden die Grenzwerte für Feinstaub sowohl für den Jahresmittelwert als auch für die Überschreitungshäufigkeiten des Tagesmittelwertes seit 2011 eingehalten (2011 aufgrund einer Sonderregelung wegen Fristverlängerung zur Einhaltung der Feinstaubgrenzwerte).

Bei **Stickstoffdioxid stellt sich die Situation grundlegend anders dar**. Hier wird seit Jahren der Grenzwert für den Jahresmittelwert (40 µg/m³) an den hoch verkehrsbelasteten Stellen z.T. deutlich überschritten.

Tabelle 1: Jahresmittelwerte Stickstoffdioxid (NO₂) an den vom Bayerischen Landesamt für Umwelt im Stadtgebiet München betriebenen Stationen des Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) (Grenzwert 40 µg/m³).

LÜB-Station	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Stachus	76	60	64	62	64	56
Johanneskirchen	23	22	22	22	23	22
Lothstraße	33	31	31	31	33	33
Landshuter Allee	85	81	81	83	84	80
Allach	-	-	-	25	26	26

Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes für das Jahresmittel sind nicht nur an diesen Messstationen, sondern auch an einer Reihe weiterer stark verkehrsbelasteter Straßen mit Randbebauung festzustellen. Nach einer aktuellen, vom Bayerischen Landesamt für Umwelt beauftragten Modellrechnung wird in München an **24 % des 511 km** langen Hauptverkehrsstraßennetz der Grenzwert für den **Jahresmittelwert von NO₂ überschritten** (siehe Abbildung 1 auf Seite 3).

Wesentliche Verursacher der Grenzwertüberschreitungen sind die Emissionen des Dieserverkehrs. In der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München wird dazu u. a. ausgeführt, dass an der Landshuter Allee Diesel-Pkw 41 % und Schwere Nutzfahrzeuge 20 % der NO₂-Gesamtbelastung verursachen. Bezogen auf den lokalen Verkehrsanteil verursachen Diesel-Pkw (61 %) und der Schwere Nutzverkehr (30 %) insgesamt 91 % des lokalen Verkehrsanteils, Benzin-Pkw 9 %.

Aufgrund dieser lufthygienischen Situation wurde der für den Luftreinhalteplan München zuständige Freistaat Bayern bereits 2012 rechtskräftig verurteilt, weitere Maßnahmen zur schnellst möglichen Einhaltung der Grenzwerte in den Luftreinhalteplan München aufzunehmen. 2016 hatte das Verwaltungsgericht München bei einer Vollstreckungsklage den Anträgen der Klägerseite entsprochen.

Am 27.02.2017 hat dazu der Bayerische Verwaltungsgerichtshof die zuständigen Behörden des Freistaates Bayern letztinstanzlich verpflichtet, bis zum 31.12.2017 der Öffentlichkeit ein vollzugsfähiges Konzept zur Kenntnis zu bringen, aus dem hervorgeht, dass in eine zukünftige Fortschreibung des Luftreinhalteplans Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge aufgenommen werden.

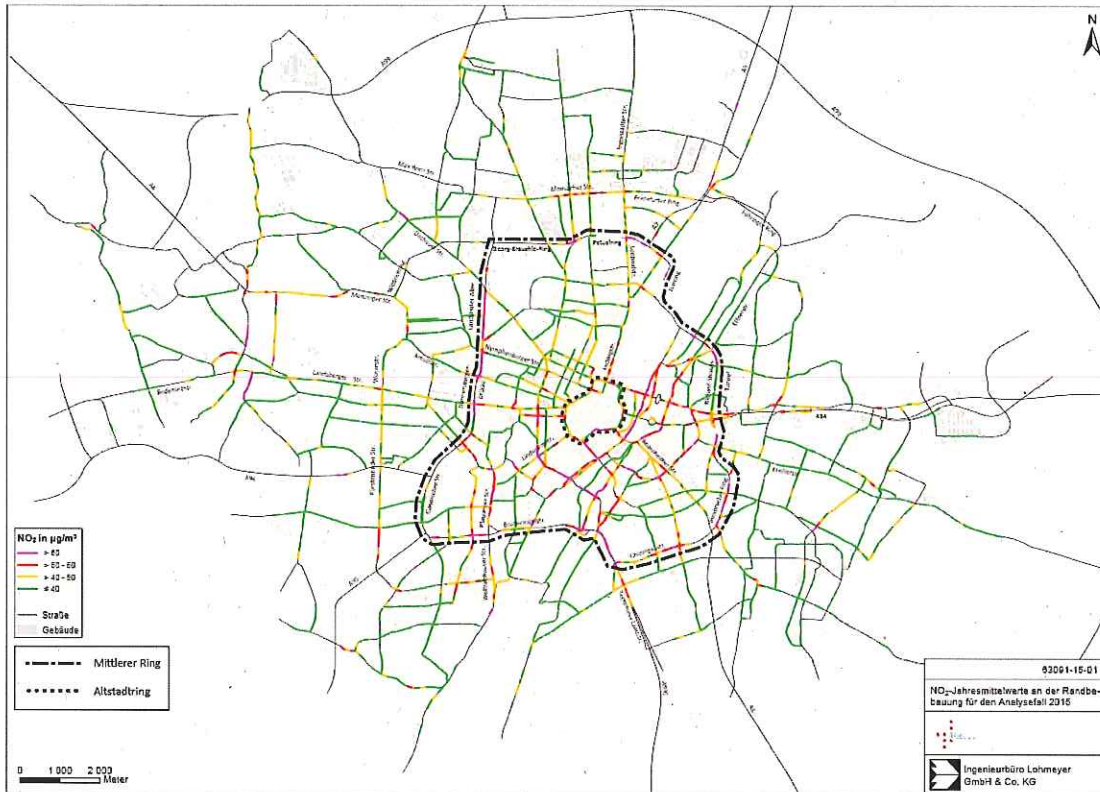


Abbildung 1: NO₂-Jahresmittelwerte an der Randbebauung für den Analysefall 2015, veröffentlicht durch die Regierung von Oberbayern am 18.07.2017.

<http://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/02716/>

2. Regionale Planungsgrundlagen

2.1. Luftreinhalteplan für die Stadt München

Aufgestellt vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz, Regierung von Oberbayern. 1. bis 6. Fortschreibung (7. Fortschreibung ist derzeit in Bearbeitung).

<http://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/02716/>

Aufgrund der o. a. Überschreitungen der Grenzwerte wurde für München bereits 2004 der erste Luftreinhalteplan erstellt. Das zentrale Instrument zur Verbesserung der Luftqualität ist der Luftreinhalteplan der Regierung von Oberbayern für die Landeshauptstadt München. Er enthält Maßnahmen zur generellen Reduzierung der Immissionsbelastung. Dieser wurde inzwischen sechsmal fortgeschrieben und eine 7. Fortschreibung ist in Bearbeitung.

2.2. Verkehrsentwicklungsplan 2006 (Fortschreibung des Prozesses des Verkehrsentwicklungsplans in Vorbereitung)

<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsentwicklungsplan-VEP-2006.html>

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landeshauptstadt München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument, das die Ziele und Strategien der Stadtentwicklung im Bereich Verkehr darstellt. Im VEP werden alle übergeordneten Vorhaben der Stadt im Bereich des Verkehrs festgelegt; zu den verschiedenen Verkehrsmitteln und ihren Einsatzbereichen werden konkrete Aussagen getroffen. Dabei finden sowohl soziale, ökonomische, ökologische und kulturelle Aspekte als auch die unterschiedlichen Anforderungen von Frauen und Männern an die verschiedenen Verkehrssysteme ihre Berücksichtigung.

2.3. Nahverkehrsplan

<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Oeffentlicher-Personennahverkehr/Nahverkehrsplan.html>

Ein wichtiges Instrument für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs ist der Nahverkehrsplan. Ziel ist eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, insbesondere der weitere Ausbau des ÖPNV in München, der einerseits bedarfsgerecht erfolgen muss und andererseits die Erschließung der vorhandenen und zukünftigen Entwicklungsgebiete übernehmen soll.

Regionaler Nahverkehrsplan: Der Regionale Nahverkehrsplan wird unter der Federführung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVG) erarbeitet und wurde 2012 zum zweiten Mal fortgeschrieben. Er zeigt Verknüpfungen und Schnittstellen zwischen den einzelnen lokalen Nahverkehrsplänen auf und trifft grundsätzliche Aussagen zur verkehrlichen Situation in der gesamten Region.

2.4. Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan

https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?isid=938481 und
<http://ris03.muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3102420.pdf>

Im Rahmen der zweiten Fortschreibung des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplans wurden Schwerpunkte gesetzt, die sich aus der aktuellen Immissionsproblematik durch Luftschadstoffe, Lärm und den aktuellen Gerichtsverfahren ergaben. Die Aufträge an die Verwaltung beinhalteten die Entwicklung eines umweltorientierten Verkehrsmanagements, die Weiterführung der Optimierung der Grünen Ampelwellen sowie und die Ausweitung des Mobilitätsmanagements.

Geplant ist für die erste Jahreshälfte 2018 eine dritte Fortschreibung, in welcher zum einen über die Ergebnisse berichtet wird und zum anderen Vorschläge dem Stadtrat für weitere neue Maßnahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements unterbreitet werden (z.B. Untersuchung von Potenzialen und verbliebenen Spielräumen der Verkehrssteuerung, flächenhafte und vollständige Ausweitung des Aktionsprogramms Mobilitätsmanagement „München – Gscheid Mobil“ auf Stadt und Region).

2.5. Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015, 2018)

https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Klimaschutz_und_Energie/Elektromobilitaet/IHFEM.html

Mit dem "Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München" fördert die Landeshauptstadt München eine zukunftssträchtige Technologie, die in der Lage ist, wichtige Beiträge zum Klima- und Lärmschutz, zur Luftreinhaltung und ganz allgemein zu einer Abkehr von fossilen Energieträgern zu leisten, um so die Lebensqualität in München zu verbessern. Mit einem Fördervolumen von 22,2 Mio. € ist München auf diesem Gebiet Vorreiter in Deutschland. Die Landeshauptstadt München wird von 2018 bis 2020 zusätzliche 30 Mio. € in die Elektromobilität investieren. Bereits mit Beschluss aus dem Jahr 2015 werden 30 Mio. € für den Ausbau dieser Zukunftstechnologie verwendet.

2.6. Weitere laufende Projekte und Pläne

Integriertes Handlungsprogramm zum Klimaschutz (IHKM)

https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Klimaschutz_und_Energie/Klimaschutzstrategie/IHKM.html

Das Integrierte Handlungsprogramm Klimaschutz in München (IHKM) ist ein wesentlicher Baustein der Klimaschutzpolitik der Landeshauptstadt München. Das IHKM bündelt die zahlreichen Aktivitäten der Stadtverwaltung im Bereich des Klimaschutzes und baut diese aus.

Testfeld zum automatisierten und vernetzten Fahren A9 (München – Nürnberg)

Projekt EASYRIDE: Ausgehend vom Status quo werden im Projekt EASYRIDE realistische Szenarien für die neuen Verkehrsangebote und deren Wirkungen ermittelt und anhand der städtischen Ziele bewertet und optimiert. Auf dieser Grundlage wird eine Vision für die (automatisierte, vernetzte und geteilte) Mobilität der Zukunft abgeleitet (Antrag zum Forschungsprogramm automatisiertes und Vernetztes Fahren, eine Aufforderung zur Einreichung eines Projektantrages wurde durch das BMVI erteilt).

Projekt „smarter together“: Im Pilotquartier Freiham / Aubing werden im Projekt „smarter together“ Mobilitätsdienste / Informationen vernetzt mit dem Ziel, diese den Bürgerinnen und Bürger und Mobilitätsanbietern zur Verfügung zu stellen.

Projekt „City2share“: Im Projekt „City2share“ werden in einem Pilotquartier Mobilitätsstationen errichtet. Über vernetzte Handyapps erhalten Mobilitätsanbieter und Bürgerinnen und Bürger Informationen über die Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten.

EU-Projekt „ECCENTRIC“: Übertragung des in „ECCENTRIC“ entwickelten und umgesetzten integrierten Mobilitätskonzepts auf alle weiteren Neubaugebiete in München. U. a. Standardisierung; Erstellung eines Leitfadens; Entwicklung und Umsetzung eines Beschlusses zur Sharing Mobility inklusive eines flächendeckenden Konzepts zur Umsetzung von Mobilitätsstationen.

Verkehrskonzept Europäische Metropolregion München (EMM) / Elektromobilitätskonzept EMM

3. Maßnahmenswerpunkte

3.1. Elektrifizierung des Verkehrs

- **Ausbau der Elektromobilität (IHFEM):** Das gesamte Handlungsprogramm umfasst zehn Handlungsfelder mit insgesamt 23 Einzelmaßnahmen und einem Budget von ca. 60 Mio. €. Dazu gehören: Förderprogramm „München emobil“, Aufbau eines öffentlichen Ladeinfrastruktursystems in München, Elektrifizierung der Busflotte im öffentlichen Nahverkehr, Förderprogramm „E-Taxi München“, Modernisierung und Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks.
- **Umstellung des städtischen Fuhrparks auf Elektromobilität:** Austausch von ca. 250 Pkw und leichten Nutzfahrzeugen mit städtischen Fördermitteln in Höhe von insgesamt 2,2 Mio. €.
- **SWM Fuhrpark erneuern:** Bis Ende 2018 sollen 50 Elektroautos mit einem Investitionsvolumen von rund 1,2 Mio. € beschafft werden.
- **Elektrifizierung ÖPNV Busflotte:** Einstieg in die Elektrobussbeschaffung; Die Mehrkosten für eine komplette Umstellung der Busflotte auf E-Fahrzeuge innerhalb der nächsten fünf bis sieben Jahre werden sich auf etwa 250 Mio. € belaufen. Analog dazu ist ab 2019 ein Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie eine Anpassung der Reparatur- und Wartungsanlagen an den Busbetriebshöfen mit Kosten von etwa 45 Mio. € notwendig, eine ähnliche Investitionssumme wird von den Kooperationspartnern benötigt werden. Mittelfristig ist der Bau eines zusätzlichen Busbetriebshofs im Kostenrahmen von etwa 100 Mio. € unumgänglich.
- **Elektrifizierung MVG-Rad:** Das bestehende Fahrradverleihsystem MVG-Rad soll u. a. um Pedelecs mit entsprechender Ladeinfrastruktur erweitert werden.

3.2. Digitalisierung des Verkehrssystems

- **Projekt „EASYRIDE“ (vgl. 2.6.)**
- **Prüfung der Ausweitung Projekt „smarter together“ (vgl. 2.6.)**
- **Prüfung der Ausweitung Projekt „City2share“ auf das Stadtgebiet (vgl. 2.6.)**
- **Auslastungsabhängiges Fahrgastrouting bei der MVG:** Entwicklung eines auslastungsabhängigen, individuellen Fahrgastroutingsystems. Ziel ist, den Fahrgästen auf der Grundlage von Echtzeit-Auslastungsdaten des MVG-Netzes individuelle Ausweichempfehlungen geben zu können, z. B. auf weniger ausgelastete Strecken (z. B. Bustangenten) oder geringe ausgelastete Zeiten (z. B. bei Anreiseverkehr zu Events).
- **Car-Pooling Dienst:** Aufbau eines Dienstes für Pendler in der Region München zur Reduzierung des Pendlerverkehrs mit einem Budget in Höhe von rund 4 Mio. € über fünf Jahre.
- **Entwicklung einer Mobilitätsplattform und multimodaler Apps (vgl. 3.7.)**

3.3. Vernetzung der Verkehrsträger

- **Ausbau von P+R in der Stadt und Region:** Im Stadtgebiet München stehen derzeit annähernd 7.500 P+R Stellplätze zur Verfügung. Erweiterungen der bestehenden Anlagen sind in Planung bzw. in Prüfung; darüber hinaus wird die Stellplatzbeschaffung durch automatische Systeme untersucht.
- **Prüfung der Ausweitung EU-Projekt „ECCENTRIC“ (vgl. 2.6.)**
- **Sharing Mobility:** In Planung ist die Entwicklung und Umsetzung der Sharing Mobility inklusive eines flächendeckenden Konzepts zur Umsetzung von Mobilitätsstationen.
- **Optimierung Parksuchverkehr:** Marktstudie und Umsetzungsvorschlag zur Einführung einer Parkraumdetektion in den Parkraummanagementgebieten, Budget 500 T€.

- **Ausbau MVG-Rad:** mit 2.000 zusätzlichen und technisch verbesserten Fahrrädern und >125 Stationen.

3.4. Stärkung des ÖPNV

- **Programm zur Ausweitung und Fortentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs:** Das gesamte Programm umfasst vier Handlungsfelder. Dazu gehören: Weiterentwicklung innenstadtnaher und attraktiver Tangenten und Verbesserung der ÖPNV-Feinerschließung in den Quartieren, Entlastung der U-Bahn-Knoten im Zentrum durch neue Bus-Direktverbindungen; Taktverdichtungen und Kapazitätssteigerungen im öffentlichen Nahverkehr; Ausbau des Expressbusnetzes, Stärkung des Stadt-Umland-Verkehrs zwischen den S-Bahn-Achsen und ÖPNV-Beschleunigung; Umweltfreundliche Flottenerneuerung.

Gesamtsumme: 688 bis 844 Mio. € für Fahrzeugbeschaffungen

U-Bahn: in Summe: 45 Züge zu je 8 bis 10 Mio. € (360 bis 450 Mio. €); bis 11/2017 5 zusätzliche Züge. Planung und Bau eines zusätzlichen U-Bahn-Betriebshofs für den zusätzlichen Fahrzeugbedarf.

Tram: in Summe: 51 Züge zu je 3 bis 4 Mio. € (153 bis 204 Mio. €); 2019 13 zusätzliche Fahrzeuge. Planung und Bau eines zusätzlichen Trambahn-Betriebshofs für den zusätzlichen Fahrzeugbedarf.

Bus: in Summe: 470 bis 520 Busse zu je 370 T€ im Mittel (175 bis 190 Mio. €); davon bis 09/2018: 60 Fahrzeuge für die Ausweitung des ÖPNV-Angebots (Leistungsprogramm, Angebotsoffensive: Expressbusse, Verdichtung Metrobus). Planung und Bau eines zusätzlichen Bus-Betriebshof für den zusätzlichen Fahrzeugbedarf.

- **Prüfung zusätzlicher Busspuren:** Prüfung der Möglichkeit der Busbeschleunigung.
- **Verbesserung der Tarife im öffentlichen Nahverkehr:** Prüfung der Vereinfachung der verschiedenen Tarife in der gesamten Europäischen Metropolregion München inkl. der zugehörigen Beförderungsbedingungen.
- **U-Bahnnetzausbau:** Ausbau der U-Bahnlinie 5 um drei U-Bahnhöfe, hier allein Planungskosten in Höhe von 12,5 Mio. € und 27 Personalstellen. Prüfung des Ausbaus weiterer U-Bahnlinien.
- **Straßenbahn-Netzausbau:** Planung für mehrere Straßenbahnlinien zur Entlastung des ÖPNV-Gesamtsystems
- **Leistungssteigerung der Bestandsinfrastruktur für Tram, U-Bahn und Bus:** Bereits im Bau ist die Erweiterung von U-Bahn Umsteigebahnhöfen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Umsteigeverkehr und zur Verbesserung der Platzverhältnisse für die Fahrgäste. Für weitere U-Bahnhöfe sowie für zentrale Straßenbahnknoten und zentrale Bushaltestellen bestehen Planungen bzw. Bedarf zur Leistungssteigerung, um Taktverdichtungen und den Einsatz kapazitätsstärkerer Fahrzeuge zu ermöglichen.

3.5. Effiziente Logistik

- **Optimierung Warenanlieferung durch Kurier-, Express- und Paket-Dienstleister in Innenstadtquartieren:** Emissionsreduzierte, nachhaltige Stadtlogistik in Pilotprojekten mit Kurier-, Express- und Paket-Dienstleistern; Einrichtung und Belieferung eines Mikro-Verteilzentrums.
- **Prüfung der Ausweitung der Logistik-Teilprojekte im Rahmen von ECCENTRIC (vgl. 2.6.)**
- **Prüfung der Ausweitung Projekt „smarter together“ (vgl. 2.6.)**
- **Prüfung der Ausweitung Projekt „City2share“ (vgl. 2.6.)**

3.6. Bedarfsorientierter Einsatz von automatisierten Fahrzeugen im Stadtverkehr und im Schienenverkehr

- **Ausweitung Projekt „EASYRIDE“ (vgl. 2.6.)**
- **Pilotprojekt automatisierte U-Bahn:** Pilotprojekt fahrerlose Kehre an einer U-Bahn-Endhaltestelle, ca. 2 Mio. €, als erste Stufe für eine spätere weitergehende Automatisierung und Bedarfssteuerung des U-Bahn-Betriebs.

3.7. Verfügbarmachung / Nutzung von Umwelt-, Mobilitäts- und Verkehrsdaten

- **Untersuchung von Potentialen zur Verkehrssteuerung und -lenkung im gesamten Hauptverkehrsnetz** und wichtigen Verbindungsstraßen im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplans; (derzeit in Planung).
- **Projekt „smarter together“ (vgl. 2.6.)**
- **Informationsplattform, Mobilitätsdaten:** Im Pilotquartier Freiham / Aubing werden im Projekt Smarter together Mobilitätsdienste / Informationen vernetzt mit dem Ziel diese Bürgerinnen und Bürgern und Mobilitätsanbietern zur Verfügung zu stellen.
- **Projekt BAU-ER:** Das bestehende Projekt BAU-ER wird derzeit intern zum Baustellenmanagement mit elektronischen Genehmigungsverfahren verwendet, und bildet u. a. Prozesse rund um die Belegung des öffentlichen Raumes ab. Diese Basis soll genutzt werden, um a) weitere Daten einzubeziehen (räumliche Informationen zu Veranstaltungen, Baustellen, Verkehr etc.), b) diese für das gesamte Stadtgebiet aufzubereiten und c) auch für Dritte zur Verfügung zu stellen.

3.8. Sonstige Maßnahmen

- **Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement „München – Gscheid Mobil“:** Informativ-kommunikative Vernetzung durch Ausweitung des Aktionsprogramms Mobilitätsmanagement „München – Gscheid Mobil“ auf Gesamtstadt und Region.
- **Maßnahmenpaket Radverkehr:** Förderung des Radverkehrs durch den Ausbau von Radschnellwegen und Radschnellverbindungen. Budget von ca. 40 Mio. € für die Dauer von fünf Jahren.
- **Flächenmanagement des öffentlichen (Park-)Raums:** Fortführung des Kooperationsprojektes Plattform Urbane Mobilität (PUM). Primäres Ziel des Flächenmanagements des öffentlichen (Park-)Raums ist die Reduzierung der Nachfrage im konventionell betriebenen motorisierten Individualverkehr durch eine gezielte Förderung von flächen- und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln durch eine optimierte Nutzung und Bewirtschaftung des vorhandenen Parkraums. (350 Stellplätze jährlich zu Grünfläche oder Aufenthalt). Budget: jährlich ca. 4,5 Mio. €.
- **Personal- und Planungskosten in der Stadtverwaltung:** Zur Planung und beschleunigten Umsetzung der vorstehenden Projekte und Maßnahmen entsteht ein Personalmehrbedarf von rund 70 Stellen. Insbesondere benötigt die Planung des Ausbaus des ÖPNV verstärkt Stellen. Die jährlichen Kosten belaufen sich im Mittel auf knapp 5,9 Mio. €.

4. Arbeits-, Zeit- und Finanzplanung

4.1. Methodik der Erstellung des Masterplans

Der Masterplan wird in Zusammenarbeit aller betroffener Referate der Landeshauptstadt München unter Federführung des Referats für Gesundheit und Umwelt erstellt. Eine entsprechende Referats-übergreifende Arbeitsgruppe wurde bereits eingerichtet, die als Kernteam auch die Erstellung des Masterplans fachlich begleiten kann. Dabei werden insbesondere die wesentlichen Punkte bereits vorhandener Planungen gebündelt und mit einer entsprechenden Weiterentwicklung in einer Gesamtplanung zusammengefasst.

Ziel der Landeshauptstadt München ist es, die Erstellung des Masterplans in einem sehr kurzen Zeitfenster von etwa einem halben Jahr abzuschließen. Zur erfolgreichen Durchführung eines dementsprechend intensiven stadtweiten Abstimmungsprozesses ist es notwendig, einen externen Auftragnehmer zur Begleitung, Moderation und Dokumentation zu verpflichten.

4.2. Geschätzter Zeit- und Kostenrahmen

Als Zeitrahmen sind mindestens drei Monate für behördeninterne Vorarbeiten und Abstimmungen sowie die Ausschreibung und Vergabe der externen Leistung vorgesehen. Der eigentliche Referats-übergreifende Prozess zur Erstellung des Masterplans wird ebenfalls mit etwa drei Monaten veranschlagt. Dementsprechend kann eine Fertigstellung des Masterplans bis Mitte 2018 erfolgen.

Für die Unterstützung des Prozesses durch einen externen Auftragnehmer wird mit etwa 6 Personen-Monaten in 3 Monaten Laufzeit des Projektes (Begleitung der etwa dreimonatigen Entwicklung des Masterplans zzgl. nachbereitende Dokumentation und Evaluierung) und somit mit Kosten von etwa 120 T € gerechnet.