

Neue Maßnahme Nr. M 1	Erste E-Buslinie auf Linie 100
Ziel:	
Durch einen emissionsfreien Busverkehr auf der Linie 100 werden die NO ₂ -Werte im innerstädtischen Bereich - insbesondere in der Prinzregentenstraße - reduziert.	
Beschreibung:	
Im Rahmen der ersten Fortschreibung des "Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München" (IHFEM) dem sogenannten IHFEM Beschluss 2018 (Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 08860) vom 26.07.2017 wurde die Beschaffung von E-Bussen und die Aufnahme des Regelbetriebes einer ersten E-Buslinie ab dem Jahr 2020 vom Münchner Stadtrat beschlossen. Zwischenzeitlich wurden die ersten E-Busse beschafft und wird die erste Linie seit März 2019 mit zwei E-Bussen bestückt.	
Im Sinne der Luftreinhaltung ist es am zielführendsten, die Buslinie zentrumsnah und mit einem Fokus auf der Prinzregentenstraße (Linie 100) als erstes mit E-Bussen zu bedienen.	
Begründung:	
Wie im vorherigen Kapitel dargelegt, kann der Grenzwert für das Jahresmittel von Stickstoffdioxid an verkehrsbelasteten Straßen im Stadtgebiet nicht eingehalten werden. Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt.	
Im Sinne der Luftreinhaltung ist es am zielführendsten, die Buslinie mit einem Fokus im Stadtinneren und auf der Prinzregentenstraße (Linie 100) als erstes mit E-Bussen zu bedienen.	
Realisierung - Zeitplan:	
Das Referat für Arbeit und Wirtschaft ist beauftragt, mit der MVG die Inbetriebnahme der ersten E-Buslinie in der Prinzregentenstraße sicher zu stellen.	
Seit März 2019 sind die ersten E-Busse im Betrieb. Die vollständige Elektrifizierung der Buslinie 100 erfolgt sukzessive mit der Auslieferung der bereits bestellten E-Fahrzeuge in Abhängigkeit der zuverlässigen Auslieferung der Fahrzeuge voraussichtlich bis Ende 2020.	
Veranlassende Behörde:	
Landeshauptstadt München, Referat für Arbeit und Wirtschaft, Münchner Verkehrsgesellschaft	
Kontrolle:	
Landeshauptstadt München	
Minderungspotenzial:	
Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenzenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO ₂ -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln führen. Gemäß Berechnungen können die im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) zu einer deutlichen Reduzierung der NO ₂ -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

Neue Maßnahme Nr. M 2	Sukzessiver Einsatz von E-Bussen auf Linien an Standorten mit NO₂-Grenzwertüberschreitungen
<p>Ziel: Durch einen emissionsfreien Busverkehr auf den Linien an Standorten mit 2018 gemessenen NO₂-Grenzwertüberschreitungen werden die NO₂-Werte reduziert.</p> <p>Beschreibung: Nach Elektrifizierung der Buslinie 100 (vgl. M1) sollen weitere Buslinien der SWM / MVG elektrifiziert werden, die an Standorten mit 2018 gemessenen NO₂-Grenzwertüberschreitungen (LÜB-Station Landshuter Allee, Chiemgaustraße 140, Tegernseer Landstraße 150, LÜB-Station Stachus, Frauenstraße 16/18, Steinsdorfstraße 15 und Prinzregentenstraße 64) vorbei führen. Eine Realisierung kann schrittweise erfolgen, sobald dafür die erforderlichen kapazitätsstarken Fahrzeuge mit der notwendigen Reichweite und Qualität am Markt zur Verfügung stehen und beschafft wurden. Derzeit ist der Realisierungszeitraum noch offen; zum aktuellen Stand der Fahrzeugbeschaffung vgl. auch M 69.</p> <p>Begründung: Wie im vorherigen Kapitel dargelegt, kann der Grenzwert für das Jahresmittel von Stickstoffdioxid an verkehrsbelasteten Straßen im Stadtgebiet nicht eingehalten werden. 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 NO₂-Werte - insbesondere an den Standorten mit 2018 gemessenen NO₂-Grenzwertüberschreitungen - bei.</p>	
<p>Realisierung - Zeitplan: Seit März 2019 sind die ersten zwei E-Busse auf der Linie 100 im Einsatz (vgl. M1). Sechs weitere Busse sind bestellt und sollen 2019 und 2020 auf der Linie 100 in Betrieb genommen werden. Darüber hinaus läuft derzeit noch eine Ausschreibung für zwei weitere Elektro-Gelenkbusse, die ebenfalls in 2020 ausgeliefert werden sollen. Insgesamt sind bei den vorgenannten Beschaffungen Optionen für weitere 32 E-Busse vorhanden bzw. vorgesehen. Ziel ist derzeit, bis Ende 2020 zumindest acht Fahrzeuge aus den bestehenden Optionen abzurufen und in Betrieb zu nehmen. Voraussetzung dafür ist insbesondere die Lieferfähigkeit der Hersteller und eine ausreichende Qualität der Fahrzeuge. In diesem Fall stünden dann 18 E-Busse zur Verfügung.</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Landeshauptstadt München, Referat für Arbeit und Wirtschaft, Münchner Verkehrsgesellschaft</p>	
<p>Kontrolle: Landeshauptstadt München</p>	
<p>Minderungspotenzial: Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenzenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO₂-Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln führen. Gemäß Berechnungen können die im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) zu einer deutlichen Reduzierung der NO₂-Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.</p>	

Neue Maßnahme Nr. M 3	Einsatz von Bussen auf EEV-Niveau mit nachgerüsteten NOx-Filtern oder Bussen auf Euro VI-Niveau auf Linien an Standorten mit 2018 gemessenen NO₂-Grenzwertüberschreitungen
<p>Ziel: Durch einen möglichst emissionsarmen Busverkehr auf den Linien an Standorten mit 2018 gemessenen NO₂-Grenzwertüberschreitungen werden die NO₂-Werte weiter reduziert.</p> <p>Beschreibung: Bis die in M1 und M2 beschriebene Elektrifizierung der Busflotte der SWM / MVG vollzogen ist, werden an den Standorten mit 2018 gemessenen NO₂-Grenzwertüberschreitungen nach Möglichkeit nur die modernsten Dieselbusse auf EEV-Niveau mit nachgerüsteten NOx-Filtern oder auf Euro-VI-Niveau eingesetzt.</p> <p>Begründung: Wie im vorherigen Kapitel dargelegt, kann der Grenzwert für das Jahresmittel von Stickstoffdioxid an verkehrsbelasteten Straßen im Stadtgebiet nicht eingehalten werden. 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 NO₂-Werte - insbesondere an den Standorten mit 2018 gemessenen NO₂-Grenzwertüberschreitungen - bei.</p>	
<p>Realisierung - Zeitplan: Die Umsetzung erfolgt so zügig wie möglich. Ab Ende 2020 sollen nur noch Busse auf EEV-Niveau mit nachgerüsteten NOx-Filtern oder Bussen auf Euro VI-Niveau eingesetzt werden (vgl. M 44 und M 45).</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Landeshauptstadt München, Referat für Arbeit und Wirtschaft, Münchner Verkehrsgesellschaft</p>	
<p>Kontrolle: Landeshauptstadt München</p>	
<p>Minderungspotenzial: Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenzenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO₂-Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln führen. Gemäß Berechnungen können die im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) zu einer deutlichen Reduzierung der NO₂-Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.</p>	

Neue Maßnahme Nr. M 4	Einsatz von Müll-Fahrzeugen auf mindestens Euro VI-Niveau an Standorten mit 2018 gemessenen NO₂-Grenzwertüberschreitungen
Ziel: An und um Straßenabschnitten, an denen in 2018 NO ₂ -Grenzwertüberschreitungen festgestellt wurden (LÜB-Station Landshuter Allee, Chiemgaustraße 140, Tegernseer Landstraße 150, LÜB-Station Stachus, Frauenstraße 16/18, Steinsdorfstraße 15 und Prinzregentenstraße 64/66), werden durch den Einsatz städtischer Müllfahrzeuge des Abfallwirtschaftsbetriebes München (AWM) auf mindestens EURO VI-Niveau, die NO ₂ -Werte reduziert.	
Beschreibung: Die Fahrzeugflotte des Abfallwirtschaftsbetriebes München umfasst u.a. 180 Müllpressfahrzeuge. Diese werden, soweit noch nicht geschehen, kontinuierlich durch Ersatzbeschaffung, Aufrüstung oder Umrüstung auf Erdgas, auf die schadstoffarme Emissionsklasse EURO-VI gehoben. Auf den Entleerungstouren, die Streckenabschnitte mit durch Messung belegte NO ₂ -Grenzwertüberschreitungen im Jahr 2018 beinhalten, werden nach Möglichkeit nur noch EURO-VI Fahrzeuge eingesetzt. Die Tourenplanung der Müll-Fahrzeuge wird dahingehend überarbeitet.	
Begründung: Wie im vorherigen Kapitel dargelegt, kann der Grenzwert für das Jahresmittel von Stickstoffdioxid an verkehrsbelasteten Straßen im Stadtgebiet nicht eingehalten werden. 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 ₂ -Werte - insbesondere an den Standorten mit 2018 gemessenen NO ₂ -Grenzwertüberschreitungen - bei.	
Realisierung - Zeitplan: Rund 30 Fahrzeuge auf EURO-VI-Niveau sind bereits im Bestand des AWM (Stand Juni 2018). Weitere Fahrzeuge werden kontinuierlich beschafft. Ziel ist es bis 2020, die von NO ₂ -Grenzwertüberschreitungen betroffenen Standorte durch den AWM möglichst nur noch mit Fahrzeugen auf EURO-VI-Niveau zu bedienen.	
Veranlassende Behörde: Landeshauptstadt München, Kommunalreferat	
Kontrolle: Landeshauptstadt München	
Minderungspotenzial: Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO ₂ -Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln führen. Gemäß Berechnungen können die im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) zu einer deutlichen Reduzierung der NO ₂ -Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.	

Neue Maßnahme Nr. M 5	Intelligente Verkehrssteuerung: Verbesserung des Verkehrsflusses in der Prinzregentenstraße durch Anpassung der Lichtsignalanlagen
<p>Ziel:</p> <p>Durch eine Anpassung von Lichtsignalanlagen wird das Verkehrsaufkommen in der Prinzregentenstraße im Abschnitt zwischen Grillparzerstraße und Ismaninger Straße reduziert und der Verkehrsfluss verbessert.</p> <p>Beschreibung:</p> <p>Durch die enorme Verkehrsbelastung in der Prinzregentenstraße wurde 2018 der Grenzwert im Abschnitt zwischen Grillparzerstraße und Ismaninger Straße für das Jahresmittel von Stickstoffdioxid deutlich überschritten (Messstandorte Hausnummer 64 und 66).</p> <p>Ein besserer Verkehrsfluss kann zur Reduzierung der Schadstoffbelastung im genannten Streckenabschnitt beitragen. Es ist daher beabsichtigt, das Verkehrsaufkommen durch eine Anpassung der folgenden Lichtsignalanlagen zu regulieren und damit den Verkehr im genannten Streckenabschnitt zu verflüssigen und Staus zu vermeiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Töginger Str. / Prinzregentenstraße • Einsteinstraße / Truderinger Straße • Leuchtenbergring / Prinzregentenstraße • Prinzregentenplatz • Leuchtenbergring / Einsteinstraße • Einsteinstraße / Grillparzerstraße • ggf. Ismaninger Straße / Prinzregentenstraße <p>Mit der Verflüssigung des Verkehrs in der Prinzregentenstraße wird gleichzeitig zur Beschleunigung des Busverkehrs beigetragen.</p> <p>Im ersten Schritt wird der Fokus auf die Fahrtrichtung stadteinwärts gelegt. Dies folgt der Annahme, dass stadtauswärts eine Verbesserung der Situation eintreten kann, wenn weniger Autos in die Stadt einfahren. Erforderliche Anpassungen auch stadtauswärts bzw. weitere Änderungen stadteinwärts folgen ggf. auf Grundlage von gezielten Verkehrsbeobachtungen oder nach Vorlage konkreter Verkehrsminderungsangaben zur Erreichung der Schadstoffgrenzwerte.</p> <p>Als Folge der Anpassungen wird es voraussichtlich zur zeitlichen und quantitativen Verlängerung bereits heute bestehender Rückstauungen auf der BAB 94 kommen. Zum Umgang mit und zur Verbesserung der Folgewirkungen erfolgt ein Austausch mit der zuständigen Autobahndirektion Südbayern.</p> <p>Begleitend werden zusätzliche Hinweise (z.B. mittels digitaler Beschilderung auf der Autobahn) auf alternative Angebote, insbesondere die Nutzung von P+R-Anlagen im Münchner Osten (z. B. Messestadt Ost), geprüft und umgesetzt.</p> <p>Begründung:</p> <p>In der Prinzregentenstraße konnte 2018 an den Messstandorten Hausnummer 64 und 66 der Grenzwert für das Jahresmittel von Stickstoffdioxid nicht eingehalten werden.</p> <p>Die hier genannte Maßnahme trägt im Bündel mit weiteren Maßnahmen des Masterplans zu einer Reduktion der NO₂-Werte am Standort Prinzregentenstraße bei.</p>	

Realisierung - Zeitplan:

Die Anpassung der Lichtsignalanlagen erfolgt innerhalb von 6 Monaten nach Inkrafttreten des Luftreinhalteplans. ggf. erforderliche Änderungen z. B. aufgrund neuer Erkenntnisse aus gezielten Verkehrsbeobachtungen werden fortlaufend vorgenommen.

Veranlassende Behörde:

Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat
beteiligt: Autobahndirektion Südbayern

Kontrolle:

Landeshauptstadt München

Minderungspotenzial:

Durch eine Verflüssigung des Verkehrs wird im o.g. Abschnitt mit einer Verbesserung der Schadstoffbelastung gerechnet. Das genaue Minderungspotenzial könnte nur durch eine gutachterliche Untersuchung ermittelt werden. Durch die direkte Umsetzung werden sich die Auswirkungen unmittelbar in den Messwerten widerspiegeln.

Neue Maßnahme Nr. M 6	Intelligente Verkehrssteuerung: Untersuchung von Möglichkeiten zur Regulierung des Verkehrsaufkommens in der Prinzregentenstraße sowie Bewertung der Übertragbarkeit von Erkenntnissen auf weitere Straßenabschnitte mit grenzwertübersteigenden Stickoxidbelastungen
<p>Ziel: Ermitteln der Potenziale für die Verkehrssteuerung im Umfeld der Prinzregentenstraße, um durch Verlagerung und/oder Reduzierung von Verkehren die nötigen Spielräume zu schaffen, die eine effizientere Verkehrssteuerung möglich machen und den Verkehrsfluss optimieren. Weiterhin soll eine Übertragbarkeit von Erkenntnissen auf weitere von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Abschnitten geprüft werden.</p> <p>Beschreibung: Durch die enorme Verkehrsbelastung in der Prinzregentenstraße wurde 2018 der Grenzwert im Abschnitt zwischen Grillparzerstraße und Ismaninger Straße für das Jahresmittel von Stickstoffdioxid deutlich überschritten (Messstandorte Hausnummer 64 und 66). Neben der direkt umgesetzten Maßnahme „Verbesserung des Verkehrsflusses in der Prinzregentenstraße durch Anpassung der Lichtsignalanlagen“ ist eine begleitende Untersuchung für das Umfeld der Prinzregentenstraße erforderlich.</p> <p>Inhalt des Gutachtens soll u. a. sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung des Verkehrsaufkommens in der Prinzregentenstraße, bei dem ein stetiger Verkehrsfluss gewährleistet wird und die Einhaltung des maßgeblichen Grenzwerts für Stickstoffdioxid erreicht werden kann. • Bewertung und Weiterentwicklung der entsprechend der Maßnahme „Intelligente Verkehrssteuerung: Verbesserung des Verkehrsflusses in der Prinzregentenstraße durch Anpassung der Lichtsignalanlagen“ umgesetzten Anpassung der Lichtsignalanlagen. • Identifizierung und Bewertung aller von den Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung in der Prinzregentenstraße im weiteren Umfeld betroffenen Knotenpunkte und Strecken auch unter Berücksichtigung von ggf. einzurichtenden neuen Busspuren oder sonstigen baulichen Maßnahmen mit Verringerung der Anzahl der Fahrspuren für den MIV. • Untersuchung der Optimierungspotenziale aller maßgeblichen Knoten und Ermittlung noch nicht entdeckter Leistungsreserven. • Bewertung der Erkenntnisse hinsichtlich einer Übertragbarkeit auf die weiteren 2018 von Grenzwertüberschreitungen betroffener Straßenabschnitte (Mittlerer Ring in den Bereichen Landshuter Allee, Chiemgaustraße und Tegernseer Landstraße; Steinsdorfstraße; Stachus; Frauenstraße). <p>Begründung: In der Prinzregentenstraße konnte 2018 an den Messstandorten Hausnummer 64 und 66 der Grenzwert für das Jahresmittel von Stickstoffdioxid nicht eingehalten werden. Die Landeshauptstadt München hat einen Masterplan zur Luftreinhaltung erstellt, der Maßnahmen der Luftreinhaltung sammelt, bewertet und besser vernetzt. Darüber hinaus wurden nach den neuesten Messergebnissen weitere Maßnahmen für die hochbelasteten Straßenzüge entwickelt, um an diesen Stellen gezielt auf zusätzliche Verbesserungen hinzuwirken. Die im Masterplan enthaltene und auch bereits in die Wege geleitete Untersuchung zu den Potenzialen im gesamten Stadtgebiet wird mit der vorstehend erläuterten Untersuchung für die Prinzregentenstraße in einem Teilbereich konkretisiert. Mit der Beurteilung einer etwaigen Übertragung von Erkenntnissen auf weitere Straßen mit Grenzwertüberschreitungen ist ggf. auch für diese Bereiche eine Entwicklung von Maßnahmen anhand der Ergebnisse möglich.</p>	

Realisierung - Zeitplan:

Die Detailuntersuchung für das Umfeld der Prinzregentenstraße mit Aussagen zur Übertragbarkeit auf andere hochbelastete Streckenabschnitte soll bis Ende 2020 abgeschlossen sein. Anschließend werden, ggf. nach einem entsprechenden Stadtratsbeschluss, erste Ergebnisse bzw. Maßnahmenvorschläge aus dem Gutachten umgesetzt.

Veranlassende Behörde:

Freistaat Bayern / Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat

Kontrolle:

Freistaat Bayern / Landeshauptstadt München

Minderungspotenzial:

Die Untersuchung selbst beinhaltet keine Minderung der Schadstoffbelastung. Sie ist jedoch Grundlage, um Verbesserungspotentiale durch eine umweltoptimierte Verkehrssteuerung zu erkennen und entsprechende Maßnahmen vorzunehmen.

Neue Maßnahme Nr. M 7	Parkraummanagement: Weitere Parklizenzgebiete entlang der Prinzregentenstraße
<p>Ziel: Verringerung des Parksuchverkehrs auf und im Umfeld der Prinzregentenstraße.</p> <p>Beschreibung: Zwei weitere Parklizenzgebiete entlang der Prinzregentenstraße werden eingeführt. Zusätzlich zu den südlich gelegenen Parklizenzgebieten „Klinikviertel“ und „Grillparzerstraße“ werden die nördlichen Gebiete „Holbeinstraße“ und „Mühlbaurstraße“ umgesetzt. Ergebnisse der Parkraumuntersuchung aus dem Jahre 2015 ergaben, dass die rechtlichen Voraussetzungen in beiden Gebieten gegeben ist.</p> <p>Begründung: Wie im vorherigen Kapitel dargelegt, kann der Grenzwert für das Jahresmittel von Stickstoffdioxid an verkehrsbelasteten Straßen im Stadtgebiet nicht eingehalten werden. 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 NO₂-Werte - insbesondere an den Standorten mit 2018 gemessenen NO₂-Grenzwertüberschreitungen - bei.</p>	
<p>Realisierung - Zeitplan: Die Maßnahme wird dem Stadtrat sobald als möglich, jedoch bis 2020, zur Entscheidung vorgelegt.</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung</p>	
<p>Kontrolle: Landeshauptstadt München</p>	
<p>Minderungspotenzial: Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenzenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO₂-Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln führen. Gemäß Berechnungen können die im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) zu einer deutlichen Reduzierung der NO₂-Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen. Durch die Abnahme der Kfz-Fahrten aufgrund der Erweiterung des Parkraummanagements und der Reduzierung der öffentlichen Stellplätze wird der Anteil des Hauptverkehrsstraßennetzes mit Überschreitung des NO₂-Grenzwerts um 1 % reduziert.</p>	

Neue Maßnahme Nr. M 8	Neuaufteilung des Straßenraums im Umfeld der Frauenstraße
<p>Ziel: Reduzierung der NO₂-Emissionen in der Frauenstraße und Umwidmung des Straßenraums zugunsten von Fußgängern und Fahrradverkehr.</p> <p>Beschreibung: Die Frauenstraße stellt eine Engstelle aufgrund ihrer geringen Fahrbahnbreite im Vergleich zu den anschließenden Straßen des Altstadtrings dar. Zur Reduzierung der NO₂-Werte in der Frauenstraße (Messstandort Hausnummer 16/18) wird eine neue Verkehrsführung in und im Umfeld der Frauenstraße geprüft, so dass eine Neuaufteilung des Straßenraums in der Frauenstraße zugunsten von Fußgängern und Fahrradverkehr möglich wird. Der Prüfauftrag beinhaltet die Darstellung verschiedener Varianten der Verkehrsführung inkl. ihrer Verlagerungseffekte (z. B. Entfall beider Fahrspuren für den Kfz-Verkehr oder Einführung Einbahnstraßenregelung durch Entfall einer Fahrspur). Der Prüfauftrag beinhaltet zudem die Machbarkeitsuntersuchung eines möglichen Altstadtradlins im Abschnitt Frauenstraße.</p> <p>Begründung: In der Frauenstraße konnte 2018 am Messstandort Hausnummer 16/18 der Grenzwert für das Jahresmittel von Stickstoffdioxid nicht eingehalten werden. Zur Verbesserung der Luftwerte ist eine grundlegende Überprüfung der Verkehrsführung im Nadelöhr der Frauenstraße und im umliegenden Straßennetz notwendig, um den hohen Kfz-Anteil zu reduzieren. 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 NO₂-Werte insbesondere an und im Umfeld des Standorts Frauenstraße 16/18 bei.</p>	
<p>Realisierung - Zeitplan: Der Auftrag wird im Rahmen des geplanten Finanzierungsbeschlusses zur autofreien / autoarmen / verkehrsberuhigten Innenstadt 2019 aufgegriffen, so dass die Ergebnisse des Prüfauftrags 2020 vorliegen und die Umsetzung eingeleitet werden kann.</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung</p>	
<p>Kontrolle: Landeshauptstadt München</p>	
<p>Minderungspotenzial: Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenzenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO₂-Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer spürbaren Veränderung des Modal Split zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln führen. Gemäß Berechnungen können die im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) zu einer deutlichen Reduzierung der NO₂-Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.</p>	

Neue Maßnahme Nr. M 9	Prüfung baulicher Maßnahmen (Trennwand) an der Landshuter Allee
<p>Ziel: Mit einer Trennwand oder sonstigen geeigneten, kurzfristig umsetzbaren baulichen Maßnahme wird die Immissionssituation an der Randbebauung entlang des von Grenzwertüberschreitung besonders betroffenen Abschnittes der Landshuter Allee in Verlängerung des südlichen Tunnelportals des bestehenden Landshuter Allee-Tunnels für die Anwohnerschaft verbessert.</p> <p>Beschreibung: Der Jahresmittelwert der LÜB-Messstation Landshuter Allee für das Jahr 2018 liegt bei 66 µg/m³ NO₂. Damit ist an der Landshuter Allee als Teil des Mittleren Rings mit verkehrlicher Bündelungsfunktion der NO₂-Jahresgrenzwert überschritten. Um an der besonders betroffenen Randbebauung der Landshuter Allee in Verlängerung des südlichen Tunnelportals eine Verbesserung der Immissionssituation zu erreichen, wird geprüft, inwieweit eine kurzfristig zu realisierende bauliche Maßnahme z.B. in Form einer Trennwand, einen relevanten Beitrag zur Verbesserung der Luftsituation für die dortige Anwohnerschaft leisten kann. Ziel dabei ist es, den Luftstrom auf dem besonders betroffenen Abschnitt der Landshuter Allee zwischen der Nymphenburger Straße und der Hirschbergstraße mittels einer begrünten Trennwand zwischen den Fahrstreifen des Mittleren Rings und den Nebenstrecken bzw. Auf- und Abfahrten so zu verändern, dass Emissionen sich nach Oben verflüchtigen können und damit weniger Emissionen direkt an den Hausfassaden anlangen. Derzeit laufen Planungen zur Untertunnelung der Landshuter Allee mit der insgesamt eine Verbesserung der lufthygienischen Situation erzielt werden soll. Die geplante Untertunnelung umfasst auch den für diese Maßnahme vorgesehenen Abschnitt der Landshuter Allee südlich des bestehenden Portals des Landshuter Allee-Tunnels. Somit ist die hier vorgeschlagene Maßnahme im Kontext zum Projektfortschritt der Tunnelbaumaßnahme zu sehen. Um jedoch auch kurzfristig bis zur Realisierung eines Tunnels eine Verbesserung der Situation zu erzielen, werden die kurzfristig realisierbaren baulichen Maßnahmen geprüft und ggf. realisiert.</p> <p>Begründung: Wie im vorherigen Kapitel dargelegt, kann der Grenzwert für das Jahresmittel von Stickstoffdioxid an verkehrsbelasteten Straßen im Stadtgebiet nicht eingehalten werden. 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 NO₂-Werte insbesondere im Umfeld des Messstandorts Landshuter Allee bei.</p>	
<p>Realisierung - Zeitplan: Die Maßnahmenprüfung umfasst im ersten Schritt eine lufthygienische Wirkungsanalyse einer Trennwand. Soweit sich eine relevante Minderungswirkung herausstellen sollte, erfolgt auf diesen Ergebnissen aufbauend die Prüfung der baulichen Machbarkeit unter Einbeziehung verkehrssicherheitstechnischer, lärmtechnischer, naturschutzrechtlicher und städtebaulicher Belange mit der Zielsetzung ggf. eine bauliche Umsetzung der Maßnahme bis Ende 2020 herbeizuführen. Diese Maßnahme ist auch im Kontext zum Projektfortschritt zur Untertunnelung der Landshuter Allee zu sehen.</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Landeshauptstadt München, Baureferat, Referat für Gesundheit und Umwelt</p>	
<p>Kontrolle: Landeshauptstadt München</p>	

Minderungspotenzial:

Lokale lufthygienische Verbesserungen an der Randbebauung entlang des von Grenzwertüberschreitung besonders betroffenen Abschnittes der Landshuter Allee zwischen der Nymphenburger Straße und der Hirschbergstraße werden erwartet. Das genaue Minderungspotential wird eigens berechnet.

Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO₂-Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln führen. Gemäß Berechnungen können die im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen der Szenarien S1 (Modal Split) und S1a (Modal Split plus E-Mobilität) zu einer deutlichen Reduzierung der NO₂-Werte an verkehrsbelasteten Strecken führen.