

B III VERKEHR UND NACHRICHTENWESEN

1 Leitbild

- G 1.1 Der Infrastruktur-Ausbau soll grundsätzlich in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung erfolgen. Darüber hinaus ist auch ein aktiver Infrastrukturausbau als Angebotsplanung erforderlich. Beim Infrastrukturausbau sollen die Belange des Umweltschutzes, insbesondere die des vorbeugenden Lärmschutzes, beachtet werden.
- G 1.2 Im öffentlichen Personenverkehr soll aufgrund des erheblichen Nachholbedarfs der Neubau von Infrastruktur forciert und dabei nicht zwingend an der standardisierten Bewertung festgehalten werden. Alle Haltestellen sollen barrierefrei ausgebaut werden.
- G 1.3 Der Infrastrukturausbau für den motorisierten Individualverkehr soll sich weitgehend auf den Bestand und die Ertüchtigung bestehender Infrastruktur konzentrieren.
- G 1.4 Die intensive Verknüpfung der Infrastruktur für die unterschiedlichen Verkehrsarten und die überregionale Erreichbarkeit durch den Bau neuer Infrastruktur sollen deutlich verbessert werden (vgl. B II G 3.3).

2 Öffentlicher Verkehr

2.1 Allgemeines

- G 2.1.1 Die bisher überwiegend monozentrisch angelegte Verkehrsstruktur soll insbesondere durch den Ausbau tangentialer Verkehrsverbindungen weiterentwickelt werden (vgl. A I G 1.3).
- G 2.1.2 Trassen für künftige schienengebundene Verbindungen sollen von den Kommunen freigehalten werden.
- Z 2.1.3 Eine Express-Verbindung zum Flughafen ist zu errichten.
- G 2.1.4 Der Tarif in der Region München soll vereinfacht werden und überall in der Region gelten. Ein großräumiger Tarif soll angestrebt werden.

2.2 Schienengebundener Regional- und Fernverkehr

- Z 2.2.1 Die Magistrale Paris, München, Salzburg, Wien, Budapest muss leistungsfähig ausgebaut werden, insbesondere im Abschnitt München – Mühldorf – Freilassing.

- Z 2.2.2 Der Flughafen München muss an den Regional- und Fernverkehr sowie an den schienengebundenen Güterverkehr durch den Bau der Walpertskirchener Spange mit Anschluss an die Strecke München - Mühldorf angebunden werden.
- G 2.2.3 Die Strecke Tutzing – Garmisch-Partenkirchen soll mehrgleisig ausgebaut werden.
- Z 2.2.4 Die Strecke Grafing-Bahnhof – Tulling (- Wasserburg) ist auszubauen.
- Z 2.2.5 Die Verbindung Freising / München – Kaufering (- Zürich) ist auszubauen.
- Z 2.2.6 Eine direkte Bahnverbindung zwischen der Westseite des Ammersees und der Landeshauptstadt München ist herzustellen.
- Z 2.2.7 Der Personenverkehr auf der Strecke Landsberg – Schongau ist wieder aufzunehmen.
- Z 2.2.8 Durch eine durchgehende Tangente (Pasinger Kurve) ist eine Verknüpfung von Augsburg mit dem Flughafen zu ermöglichen.
- G 2.2.9 Die Strecke München – Passau soll mehrgleisig ausgebaut werden.
- Z 2.2.10 Ein Regionalzughalt Poccistraße ist zu realisieren.
- Z 2.2.11 Auch kleinere Stationen des Regionalverkehrs sind mindestens im Stundentakt zu bedienen.

2.3 S-Bahn-Verkehr

- Z 2.3.1 Die Kapazität der Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof muss erhöht werden. Dazu ist ein zweiter Tunnel zu realisieren und die Verknüpfung mit dem S- und U-Bahn-Netz zu verbessern. Die zweite Stammstrecke muss auch Regionalzüge und über den heutigen MVV-Raum hinausgehende Express-S-Bahnen bzw. regionalverkehrstaugliche S-Bahnen integrieren.
- Z 2.3.2 Das gesamte S-Bahn-Netz ist darüber hinaus so zu ertüchtigen, dass alle S-Bahn-Stationen zusammen mit möglichen Express-S-Bahnen mindestens sechs Fahrten je Richtung und Stunde aufweisen. Der S-Bahn-Betrieb hat überall auf eigenen Gleisen zu erfolgen.
- Z 2.3.3 Das S-Bahn-Netz ist zur Erschließung weiterer Gebiete zu ergänzen. Ein deutlich verbessertes Verkehrsangebot ist insbesondere im Landkreis Landsberg am Lech, Richtung Geretsried, Wasserburg und Moosburg erforderlich. In Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung sowie aufgrund verkehrlicher Erfordernisse sind weitere S-Bahn-Halte zu planen bzw. offen zu halten.

- G 2.3.4 Mit einem Express-S-Bahn-System bzw. einem System von Express-Verbindungen, auch über die Regionsgrenzen hinaus, sollen langfristig schnelle und attraktive Verbindungen nach Buchloe, Augsburg, Pfaffenhofen a.d.Ilm, Landshut, Dorfen, Rosenheim und in das Oberland geschaffen werden.
- G 2.3.5 Die Möglichkeit von Express-Verbindungen von Altomünster Richtung Aichach sowie für das S-Bahn-Zukunftsprojekt Karlsfeld – Odelzhausen (- Dasing) soll geprüft werden.
- Z 2.3.6 Ein Nordring zwischen Allach bzw. Moosach und Johanneskirchen bzw. Unterföhring hat das bisherige S-Bahn-Netz zu ergänzen.
- G 2.3.7 Ein Südring zwischen Giesing und Sendling soll das bisherige S-Bahn-Netz ergänzen.
- Z 2.3.8 Der Erdinger Ringschluss zwischen dem Flughafen München und dem Oberzentrum Erding mit Anbindung der Walpertskirchener Spange muss realisiert werden.
- Z 2.3.9 Eine Verbindung zwischen Flughafen und Messe ist über Markt Schwaben zu realisieren.
- Z 2.3.10 Zwischen geeigneten S-Bahn-Strecken sind weitere tangentielle Beziehungen auszubauen, insbesondere zwischen Pasing und Moosach, zwischen Erding, Flughafen und Freising sowie zwischen Riem und Daglfing.

2.4 U-Bahn-Verkehr

- G 2.4.1 Die U-Bahn-Infrastruktur soll weiter ausgebaut und mit dem S-Bahn-Netz besser vernetzt werden.
- Z 2.4.2 Folgende U-Bahn-Verlängerungen sind zu realisieren:
 - ⇒ Verlängerung der U 4 und Verknüpfung mit der S 8 in Engelschalking
 - ⇒ Verlängerung der U 5 über Pasing nach Freiam
 - ⇒ Verlängerung der U 6 Klinikum Großhadern nach Martinsried
 - ⇒ Verlängerung der U 5 nach Ottobrunn
 - ⇒ Verlängerung der U 6 Garching-Forschungszentrum und Verknüpfung mit der S 1 in Neufahrn.

Zwischen Münchner Freiheit, Hauptbahnhof und Implerstraße ist die U 9 - Spange zu realisieren.

2.5 Busverkehr

- Z 2.5.1 Der Busverkehr und damit die Erschließung der Fläche in der Region München und darüber hinaus ist deutlich auszubauen und zu beschleunigen. Dabei ist vor allem die taktgerechte Verknüpfung mit U-Bahnen, S-Bahnen und Regionalzugverkehr zu berücksichtigen. Nach Möglichkeit sind umweltfreundlich angetriebene Busse (Hybrid- bzw. Elektroantriebe) einzusetzen.
- Z 2.5.2 Busverbindungen sind zu beschleunigen. In Abstimmung mit den betroffenen Landkreisen müssen großräumige, tangential, leistungsfähige Verbindungen möglichst bald realisiert werden; sie müssen an die regionalen S-Bahn-Verkehre und an geeignete U-Bahn-Haltepunkte anbinden.
- Z 2.5.3 Der Einsatz von Elektrobussen ist zu fördern.

3 Individualverkehr

- Z 3.1 Das Radverkehrsnetz soll für den Alltagsverkehr weiter ausgebaut werden. Dabei sind in Abstimmung mit den Landkreisen und mit den örtlichen Konzepten vor allem die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Schulen und Versorgungseinrichtungen, die überörtlichen Verkehre, die Erreichbarkeit von Erholungseinrichtungen zu verbessern und insbesondere eigene Trassen für ein Radschnellwegenetz zu realisieren.
- Z 3.2 Stellplätze und Bike-and-Ride-Anlagen, insbesondere an Haltepunkten des ÖPNV, müssen ausgebaut werden.
- G 3.3 Das Netz der Autobahnen und der regionalbedeutsamen Straßen soll weiterhin bedarfsgerecht und leistungsfähig ausgebaut werden. Dabei ist vor allem der Ausbau bestehender Infrastruktur zu realisieren.
- Z 3.4 Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Siedlungen müssen Ortszentren und Wohngebiete auch durch den Bau von Ortsumgehungen vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Das gilt insbesondere im Bereich hoch belasteter Streckenabschnitte von Bundes- und Staatsstraßen.
- Z 3.5 Die Infrastruktur zur Förderung von Elektromobilität und CarSharing, Pendlerparkplätze und Mobilitätsstationen sind zu errichten und auszubauen.

4 Wirtschaftsverkehr

- G 4.1 Ein möglichst großer Teil der Transportleistung soll auf der Schiene abgewickelt werden. Dazu sollen das dem Schienengüterverkehr dienende Streckennetz und die Anschlussgleise samt Umschlagstellen und Verbindungskurven erhalten und ergänzt werden.

Z 4.2 Für den Lieferverkehr in den Orts- und Stadtkernen sind Umschlagterminals zu errichten, um den Lieferverkehr bündeln zu können.

Z 4.3 Die Elektromobilität auch für den Liefer- und Taxiverkehr muss gefördert werden und ein Netz von Ladestationen ist zu realisieren.

5 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Z 5.1 Park-and-Ride-Plätze sind zu Mobilitätsstationen weiter zu entwickeln. Dort ist der MIV mit Radverkehr, ÖPNV, CarSharing, Miet-Fahrrädern auch mit Elektrobikes, Ladestationen und weiterer Infrastruktur zu bündeln. Ebenso sind Park-and-Ride-Anlagen und Pendlerparkplätze weiter auszubauen.

Z 5.2 Großräumige tangentielle Verbindungen, zunächst mit Express-Bussen, müssen möglichst bald realisiert werden.

6 Verkehrsinfosysteme und Technologien

G 6.1 Die Verkehrssteuerung durch Echtzeitinformationen über Verkehrsangebote soll Nachfrage und Verkehrslage beeinflussen und ausgebaut werden.

G 6.2 E-Ticketing soll gefördert werden.

7 Internet

Z 7.1 Die Breitbandinfrastruktur für Internet muss flächendeckend, auch im ländlichen Raum der Region München, ausgebaut werden (vgl. B IV Z 1.7).

Z 7.2 Ein flächendeckendes Mobilfunknetz ist zu gewährleisten. Unter Beachtung der zulässigen Grenzwerte sind die baulichen Anlagen des Mobilfunks zu bündeln.

8 Luftverkehr*

G 8.1 Der Verkehrsflughafen München soll als Großflughafen der Region München den nationalen und internationalen Luftverkehr abwickeln.

Z 8.2 Vorhandene zivil mitbenutzte militärische Flugplätze sowie Sonderflughäfen und –landeplätze dürfen nicht aufgestuft oder über den genehmigten Betrieb hinaus erweitert werden.

* Ziff. 8 wurde unverändert wie bisher B V 5 übernommen, jedoch redaktionell angepasst.

- Z 8.3 Der Sonderlandeplatz Jesenwang steht nur für die Allgemeine Luftfahrt mit Motorflugzeugen eines Abfluggewichts unter 3.000 kg und der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen nur für Industrie- und Werkflugverkehr offen.
- Z 8.4 In der Nähe von Wohngebieten dürfen keine Hubschrauberlandeplätze für gewerbliche Zwecke zugelassen werden.