

Fortschreibung des Regionalplans München – Kapitel B V „Verkehr und Nachrichtenwesen“;

Kurzsynopse

Bewertung der bis zum 16.07.2002 eingegangenen Stellungnahmen zum Kommissionsentwurf vom 25.06.2002

Ziel/GS	Inhalt gemäß Kommission	Antragsteller	Änderungsinhalt	Kommentar Regionsbeauftragter
B V Z 2.1.3	Der Gemeinschaftstarif des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) soll innerhalb der Region unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Vertretbarkeit auf alle Linien des öffentlichen Personenverkehrs ausgedehnt werden.	Bgm. Englmann, Aschheim	Ergänzung um folgenden Satz: „Die (Zonen)Einteilung soll dabei nach Kilometern erfolgen	Während der räumliche Umgriff des MVV-Gemeinschaftstarifs ein regionalplanerisches Anliegen ist, sind die Einzelheiten der Tarifgestaltung eine innerbetriebliche Angelegenheit des MVV; für eine Einmischung in diese besteht keine Zuständigkeit beim RPV ⇒ aus regionalplanerischer Sicht keine Änderung des vorliegenden Entwurfs veranlasst.
B V Z 2.2.4	Folgende Strecken sollen für die Erfordernisse ihrer künftigen Belegung einschließlich der angestrebten Verdichtung der Zugfrequenz der S-Bahn ausgebaut werden: <ul style="list-style-type: none"> - München Ostbahnhof – Markt Schwaben (– Mühldorf a. Inn – Freilassing), - (München Hauptbahnhof –) Olching – Althegnenberg (– Augsburg), - (München Hauptbahnhof –) Neulustheim – Petershausen (– Ingolstadt), - (München Hauptbahnhof –) Neulustheim – Freising (– Landshut) und - (München Hauptbahnhof –) Geltendorf – Kaufering (– Kempten). 	Bgm. Englmann, Aschheim	Ergänzung um folgenden Satz nach Tired 1: „Vorrang hierzu soll jedoch der Ausbau der S-Bahnstrecke (S 6) vor dem Fernbahnausbau haben, da die S-Bahn erheblich höhere Fahrgastzahlen aufweist.“	Eine Trennung der Maßnahmen in „für die S-Bahn“ und „für den Fernverkehr“ ist kaum möglich, da jede Maßnahme, die zur Ertüchtigung der genannten Strecke führt, sowohl dem S-Bahn-Verkehr als auch dem Fernbahnverkehr dient. Zudem wird auf die besondere Vordringlichkeit des Ausbaus der S-Bahnstrecke bereits in der Begründung zu B V Z 2.3.1 hingewiesen. ⇒ aus regionalplanerischer Sicht keine Änderung des vorliegenden Entwurfs veranlasst.
B V Z 2.3.1 Satz 1	Das gesamte S-Bahn-Netz soll so ertüchtigt werden, dass alle S-Bahn-Linien im 10-Minuten-Takt verkehren können.	Bgm. Englmann, Aschheim	Nach dem Wort „soll“ soll das Wort „zeitgleich“ eingefügt werden.	Für die Ertüchtigung des S-Bahnnetzes stehen Mittel in begrenztem Umfang zur Verfügung; ein zeitgleicher Ausbau aller Strecken würde dazu führen, dass die Fertigstellung jeder einzelnen Maßnahme und damit deren positive Wirkung erst ganz am Ende des Ausbauprogramms erfolgen würde; dies wäre ein regionalplanerisch unerwünschter Effekt. ⇒ aus regionalplanerischer Sicht keine Änderung des vorliegenden Entwurfs veranlasst.

B V Z 2.3.1 Satz 1	Das gesamte S-Bahn-Netz soll so ertüchtigt werden, dass alle S-Bahn-Linien im 10-Minuten-Takt verkehren können.	Bgm. Englmann, Aschheim	Sofern oben stehender Antrag aus (Tunnel-)Kapazitätsgründen scheitert, soll zunächst und baldmöglichst zeitgleich ein 12-15-minütiger Takt auf allen Strecken eingeführt werden.	Die Argumente, die gegen den Antrag sprechen, sind die gleichen wie oben. Zudem käme es auf den einzelnen Linien dann zu einer zweimaligen Takt-Umstellung, ggf. auch verbunden mit einem Aufsplitten der einzelnen Maßnahmen an jeder Linie im Vorfeld, was wiederum zu höheren Kosten führen könnte. ⇒ aus regionalplanerischer Sicht keine Änderung des vorliegenden Entwurfs veranlasst.
B V G 2.4.3 Tiret 2	- Verlängerung der U 6 Nord über den Haltepunkt Garching Hochschuleinrichtungen zum Flughafen	Landrat Pointner, Lkr. Freising	Ergänzung um folgenden Halbsatz: „sowie weiter zum möglichen Oberzentrum Freising“	Vorgeschlagene Zielergänzung wurde in der Kommission bereits andiskutiert, eine Entscheidung darüber aber nicht getroffen. ⇒ Entscheidung daher ohne Vorvotum der Kommission durch den Planungsausschuss erforderlich. Die Zielergänzung wurde in den Entwurf für die PA-Sitzung eingearbeitet und mit einer entsprechenden Fußnote versehen.
B V Z 3.2.1	Das Autobahnnetz soll in der Region München um folgende Abschnitte ergänzt werden: - A 94 Forstinning – Simbach – Pocking (– Linz) und - westlicher Autobahnring München im Zuge der A 99 zwischen A 8 und A 96.	OB Ude, Stadt München	Ergänzung um folgenden Absatz: „Auf den Ringschluss der A 99 im Süden von München zwischen Autobahnkreuz München Süd und A 96 soll wegen gravierender Eingriffe in Natur und Landschaft verzichtet werden.“	Die beantragte Ergänzung ist zweifellos überörtlich raumbedeutsam und ihre Aufnahme in den Regionalplan daher grundsätzlich möglich. Die Kommission wollte keine Ziel-aussage zum Autobahnringabschluss aufnehmen. ⇒ Über die Aufnahme des Ergänzungsantrags in den Fortschreibungsentwurf ist vom Planungsausschuss zu entscheiden. Die Zielergänzung wurde in den Entwurf für die PA-Sitzung eingearbeitet und mit einer entsprechenden Fußnote versehen.
B V Z 3.2.1		Bgm.Englmann, Aschheim	Auf den Ergänzungswunsch von OB Ude verzichten, da der Verkehr einseitig im Osten um München geleitet wird und ein Ringschluss im Süden von fachlichen Untersuchungen nicht ausgeschlossen werden darf.	siehe oben

B V Z 3.2.2	<p>Folgende Maßnahmen sollen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Autobahnnetzes realisiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sechsstreifiger Ausbau der A 8 auf der gesamten Länge westlich Münchens - sechsstreifiger Ausbau der A 9 zwischen der Anschlussstelle München-Frankfurter Ring und dem Kreuz München-Nord - achtsreifiger Ausbau der A 9 zwischen dem Kreuz München-Nord und dem Dreieck Holledau und - achtsreifiger Ausbau der A 99 zwischen dem Kreuz München-Nord und dem Kreuz München-Süd. 	Bgm. Englmann, Aschheim	<p>Ergänzung des Tires 4 um folgenden Halbsatz: „sowie die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim-Ismaning zur M 3 (AS A 99/M 3) sind als vorrangige Maßnahmen bzw. zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorzusehen.“</p>	<p>Dieser Antrag ist im Zusammenhang mit dem Änderungswunsch zu B V 3.2.8 Alternative A zu sehen; Bewertung siehe deshalb unten.</p>
B V Z 3.2.8 Alternative A	<p>Zur Entlastung des Verkehrsnetzes im nordöstlichen Teil des Stadt- und Umlandbereichs München soll dort eine tangentielle Verbindung geschaffen werden.</p>	Bgm. Englmann, Aschheim	<p>Ersetzung der Worte „tangentielle Verbindung“ durch das Wort „N/S-Verbindung“</p>	<p>Für eine nordost-verlaufende tangentielle Verbindung wurde bereits ein ROV durchgeführt mit 2 positiv beurteilten Trassen; eine Nord-Ost-Verbindung war zudem eine Maßgabe im ROV für die Messestadt Riem. Die von Bgm. Englmann geforderte Verbindung kann aus regionalplanerischer Sicht die Aufgaben der Nord-Ost-Verbindung nicht übernehmen, sondern würde in erster Linie der Entlastung der B 471 in Aschheim dienen und hätte überwiegend lokalen Charakter, so dass hier die Voraussetzungen zur Aufnahme in den Regionalplan auch nicht gegeben wären. ⇒ aus regionalplanerischer Sicht keine Änderung des vorliegenden Entwurfs veranlasst.</p>
B V Z 3.2.10	<p>Im Range unter den Bundesautobahnen stehende Straßen dürfen nicht errichtet werden, wenn der auf ihnen zu erwartende Verkehr mindestens zur Hälfte von den Autobahnen abgezogen würde und sie damit in erster Linie zur Entlastung der Autobahnen dienen sollen.</p>	Bgm. Englmann, Aschheim	<p>Ergänzung um folgenden Satz: „Bei der Berechnung ist jedoch der von der Autobahn ausgehende Unfall- bzw. Stör- und Umleitungsverkehr als Belastung für die betroffenen Wohnbereiche mit zu berücksichtigen.“</p>	<p>Zunächst ist festzustellen, dass die Kommission sich nicht über die Aufnahme des Ziels einigen konnte. Sofern der Planungsausschuss sich für die Aufnahme entscheidet, könnte der Ergänzungswunsch in die Begründung aufgenommen werden, da er zwar keinen Zielcharakter aufweist, aber zur Erläuterung der Berechnungsgrundlage beitragen würde.</p>