

Entwurf vom 25.06.2002 als Ergebnis der Kommissionssitzungen

Regionalplan München

Fortschreibung Kapitel B V Verkehr und Nachrichtenwesen

1. Allgemeine Grundsätze

- G 1.1 Die Verkehrswege, Verkehrsmittel und Informationssysteme sollen im Rahmen einer nachhaltigen Raumentwicklung so entwickelt werden, dass der Verkehr und das Nachrichtenwesen ihren Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region leisten und möglichst effizient, umweltschonend und sozialverträglich gestaltet werden können.
- G 1.2 Durch die weitere Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollen insbesondere die Erreichbarkeit der zentralen Orte vor allem für den Wirtschaftsverkehr und den öffentlichen Personenverkehr verbessert und die Verkehrssicherheit vor allem für den Fußgänger- und Radverkehr erhöht werden. Dabei sollen den Belangen der Bevölkerungsgruppen mit eingeschränkter Mobilität verstärkt Rechnung getragen werden.
- G 1.3 Bei der weiteren Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollen die Belange des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) und des Individualverkehrs aufeinander abgestimmt werden. In den Stadt- und Umlandbereichen und Mittelzentren soll dem ÖPV Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehrs (MIV) eingeräumt werden. Planungen der Maßnahmeträger des Verkehrswesens sollen koordiniert werden.
- G 1.4 Der Anteil des MIV gemessen am Gesamtverkehrsaufwand soll insbesondere im Stadt- und Umlandbereich München reduziert, der des ÖPV erhöht werden.
- G 1.5 Der Flughafen München und die Messe München-Riem sollen aus allen Teilen der Region sowohl durch den ÖPV als auch den Individualverkehr gut erreichbar sein.

2. Öffentlicher Personenverkehr

2.1 Allgemeines

- G 2.1.1 Der öffentliche Personenverkehr soll insbesondere im großen Verdichtungsraum München als zentrales Element des Gesamtverkehrs zu einem attraktiven, leistungsfähigen und störungsunempfindlichen Verkehrssystem weiter ausgebaut werden.
- Z 2.1.2 Die monozentrisch-radiale Verkehrsstruktur der Region soll durch den Ausbau tangentialer ÖPV-Verbindungen ergänzt werden.
- 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.
- Z 2.1.4 Eine schnelle ÖPV-Verbindung soll zwischen dem Münchner Zentrum und dem Flughafen München errichtet werden.

- Z 2.1.5 In Abstimmung mit der Siedlungsstruktur und der Siedlungsentwicklung sollen an folgenden Standorten neue regionalbedeutsame Bahn-, S-Bahn- und U-Bahn-Haltestellen errichtet werden:
- In Eching am Gewerbegebiet Neufahrn / Eching
 - In Garching-Mitte und am Hochschul- und Forschungsgelände Garching
 - In München: Freiham, Berduxstraße, Mengerschwaige, Untermenzing und Friedenheimer Brücke
 - In Poing-West
 - In Weßling, im Ortsteil Weichselbaum.
- Bestehende Haltestellen sollen nicht aufgelassen werden.
Insbesondere der S-Bahnhof Mühlthal bei Leutstetten soll erhalten bleiben.
- Z 2.1.6 In Abstimmung mit der Siedlungsstruktur und der Siedlungsentwicklung soll die Errichtung neuer Bahn- und S-Bahn-Haltestellen in Betracht gezogen werden:
- In Emmering, zwischen dem Bahnhof Fürstenfeldbruck und dem Ortsteil Untere Au
 - In Erding, an der Gemeindegrenze nördlich von Siglfing
 - In Hallbergmoos, in Höhe des Gewerbegebiets
 - In Karlsfeld, nördlich des bestehenden S-Bahnhofs Karlsfeld
 - In Neufahrn, am Gewerbegebiet an der B 11
 - In Oberding, im Ortsteil Schwaig
- Die Errichtung und Entwicklung dieser Haltestellen soll bedarfsweise erfolgen.

2.2 Schienengebundener Regional- und Fern-Verkehr

- G 2.2.1 Die Regionalverbindungen außerhalb des MVV von und nach München sollen verbessert und auf den S-Bahn-Takt abgestimmt werden.
- Z 2.2.2 Die Haltestellen München Hauptbahnhof, München Pasing, München Ostbahnhof, Dachau, Freising, Fürstenfeldbruck, Grafing Bahnhof, Kaufering, Moosburg, Neufahrn und Starnberg sollen entsprechend ihrer herausragenden Stellung als wichtige Verknüpfungspunkte im ÖPV-Netz weiterhin leistungsfähig bedient werden.
- Die Haltestellen Althegnenberg, Aßling, Haspelmoor und Nannhofen sollen verstärkt bedient und der Betrieb auf der Strecke Landsberg – Schongau wieder aufgenommen werden.
- Z 2.2.3 Die Anbindung des Flughafens München an den Regional- und Fern-Verkehr und an den schienengebundenen Güterverkehr soll realisiert werden. Dazu soll eine direkte Verbindung zwischen dem Flughafen und der Strecke München – Mühldorf am Inn (Walpertskirchener Spange) geschaffen werden.
- Z 2.2.4 Folgende Strecken sollen für die Erfordernisse ihrer künftigen Belegung einschließlich der angestrebten Verdichtung der Zugfrequenz der S-Bahn ausgebaut werden:
- München Ostbahnhof – Markt Schwaben (– Mühldorf am Inn – Freilassing),
 - (München Hauptbahnhof –) Olching – Althegnenberg (– Augsburg),
 - (München Hauptbahnhof –) Neulustheim – Petershausen (– Ingolstadt),
 - (München Hauptbahnhof –) Neulustheim – Freising (– Landshut) und
 - (München Hauptbahnhof –) Geltendorf – Kaufering (– Kempten).
- Z 2.2.5 Die Strecke Tutzing – Garmisch-Partenkirchen soll in der Region München mehrgleisig ausgebaut werden. Darüber hinaus soll der Ausbau der Strecke Grafing Bahnhof – Wasserburg in der Region München und eine direkte Bahn-

Verbindung zwischen der Westseite des Ammersees und München angestrebt werden.

- Z 2.2.6 Die europäische Magistrale Paris – München – Salzburg – Wien – Budapest soll in der Region München baldmöglichst leistungsfähig ausgebaut werden.
- Z 2.2.7 Im Nordwesten des Oberzentrums München sollen die überregionalen Entwicklungsachsen München – Augsburg und München – Landshut zu einer durchgängigen Tangente (Schienenverkehr) verknüpft werden.

2.3 S-Bahn-Verkehr

- Z 2.3.1 Das gesamte S-Bahn-Netz soll so ertüchtigt werden, dass alle S-Bahn-Linien im 10-Minuten-Takt verkehren können. Dazu soll der S-Bahn-Verkehr vom übrigen Zugverkehr insbesondere auf folgenden Strecken entflochten und auf eigenen Gleisen geführt werden:
- München Neulustheim – Neufahrn
 - München Neulustheim – Dachau
 - München Ostbahnhof – Markt Schwaben
 - München Pasing – Buchenau
 - Zorneding – Grafing – Ebersberg.
- Folgende S-Bahn-Strecken sollen zweigleisig ausgebaut und ihre Erschließungsfunktion in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung verbessert werden:
- Dachau – Altomünster
 - Markt Schwaben – Erding
 - Solln – Wolfratshausen (in der Region München).
- Z 2.3.2 Die Kapazität der S-Bahn-Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof soll erhöht werden. Dazu soll ein zweiter, parallel zur S-Bahn-Stammstrecke verlaufender Tunnel realisiert und die Verknüpfung mit dem S- und U-Bahn-Netz verbessert werden.
- Z 2.3.3 Bis zur Realisierung eines zweiten, parallel zur S-Bahn-Stammstrecke verlaufenden Tunnels soll die Option für die Ergänzung des S-Bahn-Netzes über den Südring zwischen Heimeranplatz und Ostbahnhof offengehalten werden.
- Z 2.3.4 Eine Ergänzung des S-Bahn-Netzes über den Nordring zwischen Moosach und Johanneskirchen bzw. Unterführung soll offengehalten werden.
- Z 2.3.5 Zwischen dem Flughafen München und Erding soll eine S-Bahn-Verbindung (Erdinger-Ringschluss) hergestellt werden.
- Z 2.3.6 Im Einklang mit der Siedlungsentwicklung soll die S-Bahn-Strecke München Ostbahnhof – Freising nach Moosburg verlängert werden.
- G 2.3.7 Eine Verlängerung weiterer geeigneter S-Bahnlinien über ihre derzeitigen Endhaltepunkte hinaus soll offengehalten werden.
- Z 2.3.8 Zwischen geeigneten S-Bahn-Strecken sollen weitere tangentielle Beziehungen ermöglicht werden. Insbesondere zwischen den Haltepunkten Pasing und Moosach bzw. Obermenzing (Pasinger Kurve) sowie Riem und Daglfing (Zamdorfer Spange) sollen direkte S-Bahn-Verbindungen (Verbindungskurven) geschaffen werden.

2.4 U-Bahn-Verkehr

- Z 2.4.1 Das U-Bahn-Netz soll weiter ausgebaut und mit dem S-Bahn-Netz und dem Netz des schienengebunden Regional- und Fernverkehrs verknüpft werden.

- Z 2.4.2 Folgende Ergänzungen des U-Bahn-Netzes sollen hergestellt werden:
- Verlängerung der U 3 über den Haltepunkt Olympiazentrum nach Moosach und Verknüpfung mit der S 1
 - Verlängerung der U 4 über den Haltepunkt Arbellapark und Verknüpfung mit der S 8
 - Verlängerung der U 5 über den Haltepunkt Laimer Platz und Verknüpfung mit dem Bahnhof Pasing
- G 2.4.3 Folgende Ergänzungen des U-Bahn-Netzes sollen offengehalten werden:
- Verlängerung der U 2/U 7 über den Haltepunkt Messestadt-Ost und Verknüpfung mit der S 6
 - Verlängerung der U 6 Nord über den Haltepunkt Garching Hochschuleinrichtungen zum Flughafen.
 - Verlängerung der U 6 Süd über den Haltepunkt Klinikum Großhadern nach Martinsried und Verknüpfung mit der S 6.

2.5 Bus- und Straßenbahn-Verkehr

- G 2.5.1 In den Teilräumen, die nicht durch den Schienenpersonenverkehr (SPV) erschlossen werden, soll der Bus-Verkehr ein leistungsfähiges Angebot im öffentlichen Personenverkehr sicherstellen. Dazu soll das Buslinien-Netz mit dem SPV-Netz räumlich und zeitlich verknüpft werden.
- G 2.5.2 Insbesondere im ländlichen Raum soll das Buslinien-Netz weiter ausgebaut, untereinander verknüpft und an den MVV angeschlossen werden. Alternative Bedienungsformen, wie Anrufsammeltaxen und Rufbusse, sollen in das Linien-Netz eingebunden werden.
- G 2.5.3 Die Busse und Straßenbahnen im Ortsverkehr sollen
- Siedlungsgebiete möglichst flächendeckend erschließen und vom motorisierten Individualverkehr entlasten,
 - Ortsbereiche außerhalb fußläufiger Einzugsbereiche der Bahn-, S-Bahn- und U-Bahn-Haltepunkte an diese anschließen und
 - im Gebiet der Stadt München tangentielle Verkehrsverbindungen verstärken.
- G 2.5.4 Der Schulbus-Verkehr soll in den öffentlichen Personenverkehr integriert werden.
- G 2.5.5 Im Umland des Flughafens München sollen die Busverbindungen von und zum Flughafen verbessert und kurze Übergangszeiten zum SPV ermöglicht werden. Konkurrenz-Verkehre zum SPV sollen vermieden werden.

3. Individualverkehr

3.1 Fußgänger- und Radverkehr

- G 3.1.1 Die Bedingungen für den nichtmotorisierten Individualverkehr sollen vor allem innerorts verbessert werden. Insbesondere die Ortskerne sollen für Fußgänger und Radfahrer schneller und sicherer erreicht werden können.
- Z 3.1.2 In der Region München soll ein abgestimmtes regionales Radwege-Netz geschaffen werden.

3.2 Motorisierter Individualverkehr

- 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.
- Z 3.2.2 Folgende Maßnahmen sollen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Autobahnnetzes realisiert werden:
- 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
 - achtstreifiger Ausbau der A 9 zwischen dem Kreuz München-Nord und dem Dreieck Holledau und
 - achtstreifiger Ausbau der A 99 zwischen dem Kreuz München-Nord und dem Kreuz München-Süd.
- Auf den achtstreifigen Ausbau der A 92 zwischen dem Autobahnkreuz Neufahrn und der Anschlussstelle Flughafen München soll mittelfristig hingewirkt werden.
- Z 3.2.3 Auf die Realisierung neuer Anschlussstellen der A 92 bei Unter- und Oberschleißheim soll hingewirkt werden.
- Z 3.2.4 Die Flughafentangente Ost soll zwischen der A 92 und der A 94 als durchgehende Straßenverbindung vordringlich fertiggestellt werden.
- Z 3.2.5 Der Verdichtungsraum München soll durch großräumige Umfahrungen, insbesondere durch den Bau der Fernstraßenverbindung Regensburg – Rosenheim (B 15) und Augsburg – Füssen (B 17), vom Fernverkehr entlastet werden.
- Z 3.2.6 Der Mittlere Ring in München (B 2R) soll zunächst entsprechend dem Bürgerentscheid von 1996 ausgebaut werden.
- G 3.2.7 Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Siedlungsbereichen sollen Ortszentren und Wohngebiete, insbesondere durch den Bau von Ortsumgehungen, vom Kfz-Verkehr entlastet werden.
- Z 3.2.8¹ Alternative A:
Zur Entlastung des Verkehrsnetzes im nordöstlichen Teil des Stadt- und Umlandbereichs München soll dort eine tangentielle Verbindung geschaffen werden.
- Alternative B:
Auf eine zusätzliche tangentielle Verbindung zur Entlastung des Verkehrsnetzes im nordöstlichen Teil des Stadt- und Umlandbereichs München soll verzichtet werden.
- Z 3.2.9² Alternative A:
Auf die Einführung neuer Fernstraßen in das Gebiet des Oberzentrums München bis zum Mittleren Ring (B 2R) soll verzichtet werden.
- Alternative B:
Die A 92 ist in das Gebiet des Oberzentrums München bis zum Mittleren Ring (B 2R) einzuführen.
- Z 3.2.10³ *Im Range unter den Bundesautobahnen stehende Straßen dürfen nicht errichtet werden, wenn der auf ihnen zu erwartende Verkehr mindestens zur Hälfte von*

¹ Es konnte keine Einigung im Rahmen der Kommissionsberatungen erzielt werden; daher werden die beiden Alternativen dem Planungsausschuss zur Kenntnis und Entscheidung vorgelegt.

² Siehe Fußnote 1

³ Es konnte keine Einigung über die Aufnahme des Ziels im Rahmen der Kommissionsberatungen erzielt werden; daher wird der Zielvorschlag dem Planungsausschuss zur Kenntnis und Entscheidung vorgelegt.

den Autobahnen abgezogen würde und sie damit in erster Linie zur Entlastung der Autobahnen dienen sollen.

3.3 Wirtschaftsverkehr

- G 3.3.1 Zur Verlagerung von Transportleistungen von der Straße auf die Schiene soll auf die verstärkte Nutzung des schienengebundenen Güterverkehrs hingewirkt werden.
- Z 3.3.2 Der schienengebundene Güterverkehr soll an geeigneten Standorten mit dem Güterverkehr von der Straße verknüpft werden. Insbesondere in verkehrsgünstiger Zuordnung zu Anschlussstellen der Autobahnen sollen Einrichtungen zur Verknüpfung von Gütertransporten vorgesehen werden.
- Z 3.3.3 Als Grundlage für Standortentscheidungen soll ein überörtlich abgestimmtes Konzept geeigneter Standorte für Güterverkehrszentren und für Schwerpunktbereiche des Transportgewerbes erstellt werden.
- Z 3.3.4 Das dem schienengebundenen Güterverkehr dienende Netz von Strecken und Anschlussgleisen und die dazugehörigen Umschlagstellen und Verbindungskurven sollen erhalten und nachfrageorientiert entwickelt werden.

4. Verkehrsmanagement / Mobilitätsmanagement

4.1 Allgemeines

- Z 4.1.1 Technische und organisatorische Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrssysteme sollen Vorrang vor ihrem Ausbau haben.

4.2 Park+Ride-Anlagen sowie Bike+Ride-Anlagen

- G 4.2.1 An den Haltepunkten der öffentlichen Verkehrsmittel sollen ausreichend und attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die Mitnahme des Fahrrads in öffentlichen Verkehrsmitteln soll erleichtert werden.
- G 4.2.2⁴ An Bahnhöfen und an S-Bahnhöfen der S-Bahn-Außenäste und an geeigneten Schnittstellen des Bahn- bzw. S-Bahn- und des Fernstraßennetzes sowie des S- und U-Bahnnetzes sollen ausreichend Park+Ride-Plätze zur Verfügung stehen. An den Bahnhöfen der Schnellbahnen sollen verstärkt Bike+Ride-Plätze errichtet werden.
- Z 4.2.3⁵ Folgende Park+Ride-Anlagen sollen bevorzugt ausgebaut werden:
- S 1: Gewerbegebiet Neufahrn/Eching (geplant)
 - S 2: Dachau, Karlsfeld, Petershausen
 - S 4: Geltendorf
 - S 5: Harthaus, Grafing Bahnhof
 - S 6: Feldkirchen, Markt Schwaben
 - S 7: Höllriegelskreuth
 - Moosburg
- Darüber hinaus sollen im Stadtgebiet München, insbesondere an folgenden bestehenden und geplanten Verknüpfungspunkten von S- und U-Bahnen, ausreichende Parkplatzkapazitäten vorgehalten werden:

⁴ Aus der Fortschreibung „Regionales Siedlungs- und Freiraumkonzept“ übernommen und geringfügig geändert

⁵ Aus der Fortschreibung „Regionales Siedlungs- und Freiraumkonzept“ übernommen und aktualisiert

- Feldmoching (S1/ U2)
- Moosach (S1/ U3)
- Neuperlach Süd (S1/ U5)
- Engelschalking (S8/ U4)

Z 4.2.4⁶ An den bestehenden und geplanten U-Bahnlinien sollen Park+Ride-Anlagen insbesondere an den Haltepunkten Olympiapark-Nord (U 3), Messestadt Ost (U 2) und am Hochschul- und Forschungsgelände Garching (U 6) errichtet werden.

Z 4.2.5 Die Park+Ride-Plätze in Flughafennähe sollen dem Tagespendelverkehr zur Verfügung stehen.

4.3 Verkehrsinformationssysteme und -technologien

G 4.3.1 Die Träger der Verkehrsinfrastruktur sollen dem Verkehrsteilnehmer Verkehrsinformationssysteme in ausreichendem Maße zur Verfügung stellen.

G 4.3.2 Elektronische Informationen sollen verstärkt durch folgende Maßnahmen zum Einsatz kommen:

- Das Angebot an digitalen Verkehrsinformationen soll für jeden Verkehrsteilnehmer verfügbar sein.
- An Verknüpfungspunkten im ÖPV-Netz sollen elektronische Verkehrsinformationssysteme der Öffentlichkeit zugänglich sein.

Z 4.3.3 Für die Benutzung von Mobilfunktelefonen sollen in allen öffentlichen Verkehrsmitteln die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden.

Z 4.3.4 In den Ortszentren und im Bereich von Einrichtungen mit verstärktem Parkplatzbedarf sollen Parkleitsysteme den Parkplatzsuchverkehr möglichst gering halten.

Z 4.3.5 Verkehrsleit- und -informationssysteme sollen auf dem Mittleren Ring (B 2R) und den Autobahnen innerhalb des Stadt- und Umlandbereichs München (A 8, A 9, A 92, A 94, A 95, A 96, A 99) errichtet und ausgebaut werden.

Z 4.3.6 Die Voraussetzungen zur zügigen und effektiven Bewältigung von Betriebsstörungen im ÖPV in der Region München sollen geschaffen werden.

5. Luftverkehr

G 5.1 Der Verkehrsflughafen München soll als Großflughafen der Region München den nationalen und internationalen Luftverkehr abwickeln.

Z 5.2 Vorhandene militärische Flugplätze sowie Sonderflughäfen und -landeplätze sollen nicht aufgestuft oder über den genehmigten Betrieb hinaus erweitert werden.

Z 5.3 Der Sonderlandeplatz Jesenwang soll für die Allgemeine Luftfahrt mit Motorflugzeugen eines Abfluggewichts nur unter 2 000 kg und der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen nur für Industrie- und Werkflugverkehr offen stehen.

Z 5.4 In der Nähe von Wohngebieten sollen keine Hubschrauberlandeplätze für gewerbliche Zwecke zugelassen werden.

⁶ siehe Fußnote 4

6. Nachrichtenwesen

- G 6.1 Die Einrichtungen des Fernmeldewesens, insbesondere Kabelnetze und Richtfunkstrecken, sollen weiterentwickelt und ausgebaut werden. Sie sollen den zeitgemäßen Anforderungen von Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt an Telekommunikation und –information sowie den kommunalen Planungen gerecht werden.
- G 6.2 Die Nutzung von baulichen Anlagen des Mobilfunks soll gebündelt werden. Insbesondere Antennenträger für Richtfunkstrecken (Mobilfunkmasten) sollen von den Mobilfunkgesellschaften möglichst gemeinsam genutzt werden.
- G 6.3 Antennenträger (Mobilfunkmasten) sollen so in die Siedlungsbereiche oder den Freiraum integriert werden, dass die von ihnen ausgehenden Beeinträchtigungen so gering wie möglich bleiben.