

	LR Eichner/Lkr. Landsberg 1. Bürgermeister Englmann/Gemeinde Aschheim Landrat Fauth/Lkr. Ebersberg Landrat Frey/Lkr. Starnberg Stv. LR Gotz/Lkr. Erding 1. Bürgermeister Hager/Gemeinde Krailling 1. Bürgermeister Heiler/Gemeinde Grafing Landrat Janik/Lkr. München StR Kaplan/LH München LR Karmasin/Lkr. Fürstenfeldbruck Stv. LRin Kreitmair/Lkr. Dachau StRin Lindner-Schädlich/LH München StR Mühlhaus/LH München 1. Bürgermeister Nustede/Gemeinde Karlsfeld StR Offmann/LH München 1. Bürgermeister Pfluger/Gemeinde Zorneding Landrat Pointner/Lkr. Freising StR Schmatz/LH München 1. Bürgermeister Schneider/Gemeinde Neufahrn StR Stadler/LH München Stadtbaurätin Thalgott/LH München Ltd. VDir Dr. Wunderlich/LH München
Planungsbeirat	Bitter/Landesverband Bayer. Einzelhandel Dreier, IHK Droth/Deutscher Gewerbeverband Fink/MVV Fischer/Flughafen München Hartwig/Flughafen München Dr. Obermeier/IHK Dr. Öttl, Kassenärztliche Vereinigung Römer/Bayer. Beamtenbund Schneider/Arbeitgeberverbände Stahl/Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Starck/Flughafen München Wimbauer/Handwerkskammer
Regierung von Oberbayern	ORR Kufeld RD Motyl Veit
Gemeinde Eitting Gemeinde Hallbergmoos Gemeinde Marzling Stadt Moosburg Gemeinde Oberding	Kammerbauer, 1. Bürgermeister Stallmeister, 1. Bürgermeister Schwaiger, 1. Bürgermeister; Ball, 2. Bürgermeister Dick, Bauamtsleiter Lackner, 1. Bürgermeister
Geschäftsstelle	Geschäftsführer Breu

Sitzungsdauer

14.05 Uhr bis 16.10 Uhr

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und stellt die termingerechte Ladung und Beschlussfähigkeit fest.

Hager gratuliert dem Vorsitzenden, Landrat Pointner zur Verleihung des Bundesverdienstkreuzes am Bande und würdigt sein langjähriges kommunalpolitisches Engagement sowohl für die Gemeinde Hallbergmoos als auch den Landkreis Freising.

TOP 1 Örtliche Prüfung der Jahresrechnung 2001

Breu erklärt, die örtliche Prüfung der Rechnung des Jahres 2001 des Regionalen Planungsverbands sei wie immer von den Rechnungsprüfern durchgeführt worden. Es seien keine Bedenken gegen die Feststellung erhoben worden. Er verweist auf die Drucksache 17/02 und bittet um Zustimmung zum Beschlussvorschlag.

Keine Wortmeldungen.

Beschluss:

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.
2. Der Planungsausschuss schließt sich dem Prüfungsergebnis der Rechnungsprüfer des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München an.

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimme.

TOP 2 Feststellung der Jahresrechnung 2001 gem. Art. 88 Abs. 3 LKrO

Breu nimmt Bezug auf die Drucksache 18/02 und die Empfehlung an die Versammlung, sowie den Beschlussvorschlag.

Beschluss:

Der Planungsausschuss empfiehlt der Versammlung zu beschließen:

Die Versammlung stellt die Jahresrechnung 2001 fest:

Hinweis: Nicht für die Öffentlichkeit bestimmt

Die Vermögensrechnung schließt zum Ende des Haushaltsjahres 2001 ab:

Hinweis: Nicht für die Öffentlichkeit bestimmt

Keine Wortmeldungen.

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimme.

TOP 3 Haushaltssatzung und Haushaltsplan für das Haushaltsjahr 2003

Breu bezieht sich auf die Drucksache Nr. 19/02 und bittet um Zustimmung.

Keine Wortmeldungen.

Beschluss:

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.
2. Der Planungsausschuss empfiehlt der Verbandsversammlung zu beschließen:

„Haushaltssatzung des Regionalen Planungsverbands München
Körperschaft des öffentlichen Rechts“

Aufgrund § 6 Absatz 1 Nr. 3 der Verbandssatzung in Verbindung mit Art. 6 Abs. 4 des Bayer. Landesplanungsgesetzes; Art. 41 Absatz 1 des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit, der Art. 55 ff der Landkreisordnung erlässt der Regionale Planungsverband München folgende Haushaltssatzung:

Hinweis: Der Wortlaut der Satzung ist nicht für die Öffentlichkeit bestimmt

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimme.

Top 4 Information über Haushaltssatzung und Haushaltsplan für das Haushaltsjahr 2003 des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München

Breu bezieht sich auf die Drucksache 20/02 und erklärt, dieser Entwurf sei vom Vorstand des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum beschlossen, müsse jedoch

noch von der Verbandsversammlung des Planungsverbands angenommen werden. Er bittet um Kenntnisnahme.

Keine Wortmeldungen.

Beschluss:

Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimme.

**Top 5 Fortschreibung Regionalplan München
Kapitel Verkehr – Beschluss des Anhörungsentwurfs**

Der Vorsitzende weist auf verschiedene Anträge, die zu diesem Tagesordnungspunkt noch eingegangen seien, hin.

Breu bezieht sich auf die Drucksache 21/02 mit 2 Anlagen und erläutert deren Inhalte.

Der Vorsitzende stellt die Ziffern 2 und 3 des Beschlussvorschlages zur Abstimmung:

→ Der Vorsitzende stellt zunächst die beiden Alternativen zum **Ziel 3.2.8 (A)** Zustimmung zur, **(B)** Ablehnung der Nordosttangente) zur Diskussion.

Dr. Wunderlich fragt, ob es in diesem Fall möglich sei, mit Alternativen in das Anhörungsverfahren zu gehen. Dabei ergäben sich weitere Argumente, die eine verlässlichere Entscheidung bringen könnten.

Der Vorsitzende stellt klar, dass nur ein Vorschlag ins Anhörungsverfahren gehen könne, also müsse entschieden werden.

Dr. Wunderlich wendet ein, im Anhörungsverfahren seien noch viel mehr Gemeinden beteiligt, dadurch sei das Meinungsspektrum wesentlich breiter und die Entscheidung auf einer gesicherteren Basis möglich.

Der Vorsitzende erklärt, in der Kommission sei beschlossen worden über die Alternativen abzustimmen und nur eine der beiden ins Anhörungsverfahren zu bringen.

Motyl stimmt dieser Vorgehensweise zu, da die beiden Varianten landesplanungsrechtlich als in Aufstellung befindliche Ziele zu betrachten seien. Er empfiehlt dringend, sich für eine Alternative zu entscheiden.

Englmann plädiert für die Nord-Süd-Verbindung und erläutert die von ihm gestellten Änderungsanträge.

Breu stellt klar, die in Frage stehende Trasse sei im Raumordnungsverfahren positiv beurteilt worden, stehe also in Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung. Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren für den Bau einer Staatsstrasse seien in der laufenden Woche eingereicht worden.

Der Vorsitzende fragt, ob Englmann auf seinem Ergänzungsantrag zur Alternative A bestehe, auch wenn die Alternative B beschlossen würde und damit noch einmal gesondert abgestimmt werden müsse.

Englmann verneint.

Janik appelliert an die Mitglieder, bei der Abstimmung auch an die Menschen und die Landschaft, die durch diese Entscheidungen betroffen sind, zu denken. Hier müssen Nutzen und Schaden abgewogen werden. Ein bereits vorhandenes Straßensystem mit einem geringfügigen Umweg sei doch dem Bau einer neuen Tangente vorzuziehen.

Der Vorsitzende schlägt vor, zunächst über die Alternative A abzustimmen und dann, wenn sie die Mehrheit finden sollte über den Ergänzungsantrag. Bei Ablehnung ergebe sich zwangsläufig dann die Alternative B.

Keine weiteren Wortmeldungen.

Beschluss:

Auf eine zusätzliche tangentielle Verbindung zur Entlastung des Verkehrsnetzes im nordöstlichen Teil des Stadt- und Umlandbereichs München soll verzichtet werden.

Abstimmung: Mehrheitlich zugestimmt.

→ **Ziel 3.2.9:**

Keine weiteren Wortmeldungen.

Beschluss:

„Auf die Einführung neuer Fernstraßen in das Gebiet des Oberzentrums München bis zum Mittleren Ring (B 2R) soll verzichtet werden.“

Abstimmung: Mehrheitlich zugestimmt.

→ **Ziel 3.2.10:**

„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.“

Dr. Wunderlich gibt zu bedenken, dass hier in die Kompetenz der Straßenbauverwaltung, der Straßenausbaupläne und der Straßengesetze eingegriffen werde. Es fehle auch ein Bezug einer Einordnung in ein räumliches Konzept. Eine derartige Forderung könne nicht Zielsetzung des Regionalplans sein.

Janik plädiert mit Nachdruck dafür, das Ziel 3.2.10 ins Anhörverfahren zu geben.

Dworzak stellt klar, die Ausführung derartiger Projekte in der Nähe einer Autobahn diene nicht der Entlastung der Autobahn sondern der Umgehung der Orte. Jedes einzelne Straßenprojekt unterliege seiner einzelnen Würdigung und solle in einem komplexen Umfeld geprüft werden, man könne nicht einen Einzelaspekt herausnehmen. Er beantragt, das Ziel ersatzlos zu streichen.

Motyl äußert Bedenken gegen die Formulierung und deren Inhalt. Die Entscheidung über die Aufnahme einer solchen Aussage liege zwar beim Regionalen Planungsverband. Wenn diese Fortschreibung des Verkehrskapitels dann zur Verbindlicherklärung vorgelegt wird, müsse aber noch die straßenrechtliche Situation abgeklärt werden.

Keine weiteren Wortmeldungen.

Beschluss:

Abstimmung: Mehrheitlich abgelehnt.

Der Vorsitzende lässt im folgenden über die in Ziffer 3 Buchstabe a der Drucksache 21/02 (Änderungsanträge) abstimmen.

→ **Ziel 2.1.3** (Änderungsantrag Englmann):

Ergänzung um folgenden Satz: „Die (Zonen-)Einteilung soll dabei nach Kilometern erfolgen.“

Beschluss:

Abstimmung: Mehrheitlich abgelehnt.

→ **Ziel 2.2.4** (Änderungsantrag Englmann):

Ergänzung um folgenden Satz nach Toret 1: „Vorrang hierzu soll jedoch der Ausbau der S-Bahnstrecke (S6) vor dem Fernbahnausbau haben, da die S-Bahn erheblich höhere Fahrgastzahlen aufweist.“

Englmann erläutert seinen Antrag und erklärt, durch die Behinderung des notwendigen S-Bahnausbaus seien viele Menschen im Umland betroffen.

Hager unterstützt die Forderung von Englmann.

Breu erklärt, die Reduzierung des Ergänzungsvorschlags auf die S 6 sei nicht sachgemäß, wenn man in gesamtregionalen Kategorien denke. Auf die Dringlichkeit des Ausbaus sei bereits beim Ziel 2.3.1 in der Begründung hingewiesen. Es gebe auch gemeinsame Planungen des S-Bahn-Ringschlusses Erding mit der Walpertskirchner Spange.

Englmann weist nochmals eindringlich darauf hin, wie wichtig das leistungsfähige System S-Bahn für die Menschen im Außenbereich sei. Es müssten Prioritäten gesetzt werden zugunsten der Mehrnutzer.

Thalgott stellt fest, es bestehe darüber Einigkeit, dass das Schienensystem zum Flughafen verbessert werden soll. Es gehe jedoch nicht an, den S-Bahnausbau den Fernbahnverbindungen vorzuziehen. Denn in der Verbesserung beider Systeme bestehe die Chance für regionale Verbindungen und Verbesserung des Regionalverkehrs. Sie appelliert an die Mitglieder, dem Beschlussvorschlag zu folgen (also den Antrag von Englmann abzulehnen).

Der Vorsitzende wendet ein, das Ziel 2.2.4 stehe im Kapitel Fern- und Regionalbahnen. Dann müsste mit der S-Bahn kombiniert werden, die in einem anderen Kapitel stehe.

Englmann **nimmt den Antrag zurück.**

→ **Ziel 2.3.1** (Antrag Englmann):

Nach dem Wort „soll“ soll das Wort „zeitgleich“ eingefügt werden.

„Das gesamte S-Bahn-Netz soll **zeitgleich** so ertüchtigt werden, dass alle S-Bahn-Linien im 10-Minuten-Takt verkehren können. ...“

Englmann verweist auf seinen Antrag zum Ziel 2.3.1 und stellt klar, dass mit „zeitgleich“ annähernd zeitgleich, also ein Zeitraum von zwei bis drei Jahren gemeint sei.

Der Vorsitzende gibt zu bedenken, da eine Durchführung auch vom Bau des 2. Tunnels abhängt, könne man zwar „zeitgleich“ oder „annähernd zeitgleich“ festlegen, die Realisierung sei jedoch eher unwahrscheinlich.

Kufeld stellt klar, die Kommission habe sich dazu die klare Zielvorgabe gegeben, dass die S-Bahn-Linien im 10-Minuten-Takt verkehren können. Die Frage, welche S-Bahn-Linien prioritär zu betrachten seien, könne nicht im Sinne der Regionalplanung beantwortet werden. Dabei spiele die Finanzierung eine entscheidende Rolle.

Englmann fragt, wann konkret mit der Einführung des 10-Minuten-Takts zu rechnen sei.

Breu erklärt, der richtige Ansprechpartner zur Beantwortung dieser Frage sei der Bayerische Wirtschafts- und Verkehrsminister, der für die S-Bahn zuständig ist. Es gebe schon die Planung, für einige S-Bahnen den 10-Minuten-Takt einzuführen. Allerdings sei das kein durchgängiger 10-Minuten-Takt, sondern ein 10-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit, jeweils in die Richtung, in die der Hauptverkehr fließt. Natürlich sei unrealistisch, auf allen S-Bahnen innerhalb der nächsten paar Jahre zu erwarten, dass dort der 10-Minuten-Takt realisiert wird. Momentan gingen die Zahlen im ÖPNV, wie kürzlich in der Presse zu lesen war, eher zurück. Es müsse sich für den Freistaat auch irgendwie rentieren, diesen verdichteten Takt zu fahren. Die zeitliche Perspektive müsse man von der finanziellen Perspektive abhängig machen.

Beschluss:

Abstimmung: Änderungsantrag mit einer Gegenstimme abgelehnt.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass durch die Entscheidung zu Z 3.2.8 (s.o.) für Alternative B die Änderungsanträge zu den Zielen 3.2.2 und 3.2.8 von Englmann erledigt sind.

- Der Vorsitzende erläutert seinen Antrag zu Ziffer 3 b des Beschlussvorschlags. Der Grundsatz **B V G 2.4.3**, Tiert 2 wird um folgenden Halbsatz ergänzt: „sowie weiter zum möglichen Oberzentrum Freising“.

Keine weiteren Wortmeldungen.

Beschluss:

Ergänzung des Grundsatzes 2.4.3 um folgenden Halbsatz: „sowie weiter zum möglichen Oberzentrum Freising“

Abstimmung: Annahme mit einer Gegenstimme.

- Der Vorsitzende stellt Ziffer 3 c zur Abstimmung:
Das Ziel **B V Z 3.2.1** wird um folgenden Absatz ergänzt: „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“.

Eichner appelliert an die Mitglieder, die Ergänzung nicht aufzunehmen, da die Landkreise Landsberg, Fürstfeldbruck und Starnberg damit abgekoppelt blieben. Der Weg zum Flughafen oder Richtung Salzburg erfordere eine Umfahrung der Landeshauptstadt um 270°.

Schmatz stimmt dem zu und berichtet über zwei gegensätzliche Ansichten der Landeshauptstadt München. Im Juni 2002 habe OB Ude die Ablehnung des Ringschlusses vertreten, im November 2001 sei allerdings vom Stadtrat lediglich beschlossen worden, keine Aufforderung an den Freistaat Bayern bzw. die Bundesrepublik Deutschland zur Wiederaufnahme von konkreten Planungen für den Autobahnsüd-

ring ergehen zu lassen. Dies beinhalte doch wohl, dass man sich nicht für den Ringschluss ausspricht, aber die Möglichkeit auf jeden Fall offenhält. Er weist auf die Inzell-Initiative und die dortige Wiederaufnahme des Themas „Schließung des Autobahnringes A 99 im Süden“ hin. Er appelliert dafür, den Änderungsantrag nicht zu unterstützen.

Dr. Braun weist auf die Diskussion in den 70er Jahren hin und stellt fest, dass der Ringschluss damals definitiv gestrichen wurde. Die Problematik, dass die Trasse durch Grünzüge führen müsse, habe sich mittlerweile sogar noch verstärkt. Im Vertrauen auf die Nichtschließung der A 99 sei auch die Linienführung im Raum Germering geändert worden. Folge sei, dass jetzt die Autobahn Lindau teilweise für einen Ringschluss verwendet werden müsse.

Lindner-Schädlich stellt klar, dass von der Stadt München kein einheitliches Votum abgegeben werde. Sie unterstützt den Vorschlag Dr. Brauns, die Diskussion über die Südschließung des Autobahnringes nicht mehr aufleben zu lassen. Sie warnt vor der nachhaltigen Zerstörung des Bannwalds in dem sowohl für die Gemeinden als auch für die Landeshauptstadt wichtigen Gebiet. Auch die Versiegelung sei in der Stadt und dem Umland um ein Vielfaches fortgeschritten. Sie vertritt die Auffassung, es sei wesentlich dringlicher, in andere Projekte zu investieren als in diese Trasse, die ökologisch nicht vertretbar sei.

Schmatz stellt klar, hier ginge es nicht pro und contra diesen Ringschluss. Vielmehr habe der Bayerische Landtag in der Vollversammlung beschlossen, eine Machbarkeitsstudie zu fordern, in der all diese Fragen behandelt würden: ob es heute zielführend, ob es gerechtfertigt sei, mit hohem finanziellen Aufwand Eingriffe in die Natur vorzunehmen. Er schlägt vor, das Ergebnis dieser Machbarkeitsstudie abzuwarten.

Hager bestätigt, nachdem die Trasse in den 70er Jahren abgelehnt worden sei, seien die Planungen bezüglich des Fernstraßenbaus und auch der Siedlungsentwicklung anders verlaufen. Der sogenannte Entlastungseffekt stehe in keinem Verhältnis zu der katastrophalen Zerstörung des größten zusammenhängenden Waldgebiets, von den entstehenden Kosten ganz zu schweigen. Nach seiner Meinung solle man die Diskussion Ringschluss gar nicht mehr neu beleben.

Fauth wendet ein, unter ökologischen Aspekten müssen diskutiert werden, ob die Verkehrsbeziehungen von der Lindauer und Stuttgarter Autobahn auf die Salzburger Autobahn und umgekehrt, die in einen Bogen von 270° um die Stadt herumführt und einen Umweg von 30 km bedeute, durch den Ringschluss sinnvoller abgewickelt werden könnten. Man könne nicht nur im Osten und Norden an die bestehende A 99 Spuren anfügen. Es sei doch zu beachten, dass im Norden und Osten auch Menschen leben.

Keine weiteren Wortmeldungen.

Beschluss:

Abstimmung: Ablehnung bei 11:16 Stimmen.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass der Änderungsantrag von Englmann zu Ziel 3.2.10 nicht mehr abgestimmt werden müsse, weil der Planungsausschuss das Ziel nicht beschlossen hat (s.o.).

- Frey beantragt eine Ergänzung des **Ziels 2.2.2** um den Satz: „An diesen Haltepunkten soll verstärkt der Halt von Regionalzügen eingeplant werden.“ Er sieht darin eine effektive Verbesserung im Individualverkehr.

Keine weiteren Wortmeldungen.

Beschluss:

Ergänzung dieses Ziels 2.2.2 um den Satz: „An diesen Haltepunkten soll verstärkt der Halt von Regionalzügen eingeplant werden.“

Abstimmung: Einstimmig angenommen.

Ziff. 4 und 5 des Beschlussvorschlags:

Keine Wortmeldungen

Beschluss:

Ziff. 4: „Der Planungsausschuss beauftragt die Geschäftsstelle, das Anhörverfahren zu den Zielen und Grundsätzen in der Fassung der heutigen Sitzung durchzuführen.“

Ziff. 5: „Er beauftragt den Geschäftsführer, parallel zum Anhörverfahren teilregionale öffentliche Informationsveranstaltungen zum regionalen Verkehrskonzept durchzuführen.“

Abstimmung: Einstimmig angenommen.

**Top 6 Mitwirkung des Regionalen Planungsverbands München
bei der Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und
Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung
hier: Schienenanbindung Ostbayerns an den
Flughafen München – Marzlinger Spange,
Pullinger Spange, Neufahrner Kurve**

Breu erläutert anhand der Karte die verschiedenen Varianten, deren Raumverträglichkeit und Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Er weist auf mögliche Ergänzungen und Änderungen des Beschlussvorschlags hin.

Der Vorsitzende stimmt im Hinblick auf die Marzlinger und die Pullinger Spange und die damit verbundenen ökologischen Eingriffe zu. Vorrang habe nach seiner Meinung der Ringschluss in Erding und die Verbindung nach Walpertskirchen. Er hält auch bei der Neufahrner Kurve die Eingriffe in die Natur für nicht vertretbar. Damit lehnt er alle drei Varianten ab.

Schneider hält die Bevorzugung der Neufahrner Kurve nicht für sinnvoll, da hierbei die Züge von Nordostbayern erst 9 km nach Südwesten, dann in einer Kurve 7 km nach Nordosten fahren um dann zum Flughafen zu gelangen. Dazu komme noch, dass es sich um einen Kopfbahnhof handle. Er kritisiert, dass es in den Raumordnungsunterlagen keine Aussage über den tatsächlichen Bedarf und die entstehenden Kosten gebe. Er hält es für sinnvoller, in erster Linie den Ringschluss der S-Bahn zu forcieren, dann die Durchbindung über Mühldorf nach Freilassing. Ebenso notwendig sei eine Nahverkehrsanbindung nach Landshut. Diese würde den Berufsverkehr zum Flughafen auf der Straße entlasten. Nach seiner Meinung sei die „Verschiebung der S-Bahnlinie um 70 m nach Süden“, wie im Konzept der Neufahrner Kurve enthalten, durch die notwendige Freihaltfläche ein wesentlicher Eingriff in das bereits beschlossene Gewerbegebiet in Neufahrn.

Thalgott vertritt die Auffassung, dass ein Kopfbahnhof im Flughafen sicher keine bleibende Lösung sei. Wenn die S 6 durchgebunden sein wird, werden sicher auch die anderen Linien folgen. Sie empfiehlt die Ergänzung zum Beschlussentwurf:

„Der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbands München fordert nachdrücklich eine bessere Anbindung des Flughafens München an das Regional- und Fernverkehrs-Schienennetz der Bahn; hierzu gehören zunächst der Ringschluss Erding mit der Walpertskirchner Spange und Anbindung des Flughafens an die Strecke München – Mühldorf – Freilassing sowie die Anbindung der Fernbahnstrecke München – Landshut an den Flughafen München. Ein Durchgangsbahnhof ermöglicht dabei flexible Betriebskonzepte.

Das Gesamtkonzept für die Schienenanbindung des Flughafens ist im Rahmen der zweiten Stufe des Flughafengutachtens vertieft zu untersuchen.“

Sie ist der Meinung, man solle sich hierbei auf das Gesamtkonzept im Rahmen der Anbindung des Flughafens konzentrieren und sich nicht mit einzelnen Spangen und Zügen befassen.

Der Vorsitzende äußert sich skeptisch zur Frage des Durchgangsbahnhofs. Seine Realisierung hänge von verschiedenen Maßnahmen (Ringschluss Erding/Anbindung Mühldorf-Freilassing/Pullinger- oder Marzlinger- oder Neufahrner Spange/Transrapid) ab, insbesondere von der Reihenfolge von Maßnahmen. Fraglich ist vor allem eine Realisierung dieser Projekte angesichts gewaltiger Kosten.

Der Vorsitzende stellt auf der Grundlage der Diskussion folgenden Beschlussvorschlag neu zur Abstimmung und schlägt vor:

- 1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.
- 2. Hier soll der letzte Satz des Antrags von Thalgott stehen: Der Planungsausschuss fordert nachdrücklich, das Gesamtkonzept für die Schienenanbindung des Flughafens im Rahmen der zweiten Stufe des Flughafengutachtens vertieft zu untersuchen.
- 3. Die Varianten Marzlinger Spange und Pullinger Spange werden aus den in der Vorlage genannten Gründen abgelehnt.

- 4. Der Planungsausschuss lehnt darüber hinaus die Variante Neufahrner Kurve ab, weil unzumutbar in bereits weitgehend fortgeschrittene Planungen der Gemeinde Neufahrn eingegriffen würde.
- 5. Der Vorschlag von Thalgott ohne den letzten Satz und ohne den Nebensatz „sowie die Anbindung der Fernbahnstrecke München-Landshut“ → stattdessen: „sowie die Anbindung von weiteren Fernbahnstrecken an den Flughafen München“.

Keine weiteren Wortmeldungen.

Die einzelnen Punkte wurden wie folgt beschlossen:

Beschluss:

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen. **einstimmig**
2. Der Planungsausschuss fordert nachdrücklich, das Gesamtkonzept für die Schienenanbindung des Flughafens im Rahmen der zweiten Stufe des Flughafengutachtens vertieft zu untersuchen. **einstimmig**
3. Die Varianten Marzlinger Spange und Pullinger Spange werden aus den in der Vorlage genannten Gründen abgelehnt. **einstimmig**
4. Der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbands München fordert nachdrücklich eine bessere Anbindung des Flughafens München an das Regional- und Fernverkehrs-Schienennetz der Bahn; hierzu gehören zunächst der Ringschluss Erding mit der Walpertskirchner Spange und Anbindung des Flughafens an die Strecke München – Mühldorf – Freilassing sowie die Anbindung weiterer Fernbahnstrecken an den Flughafen München. Ein Durchgangsbahnhof ermöglicht dabei flexible Betriebskonzepte. **einstimmig**

Der Antrag von Pointner, die Variante Neufahrner Kurve abzulehnen, weil unzumutbar in bereits weitgehend fortgeschrittene Planungen der Gemeinde Neufahrn eingegriffen werde, wurde bei Stimmengleichheit 12 : 12 abgelehnt.

zu einem ergänzenden Beteiligungsverfahren des LEP

Der Vorsitzende weist auf die Drucksache Nr. 23/02 „Information über die Stellungnahme der Verbandsvorsitzenden zu einem ergänzenden Beteiligungsverfahren des LEP“ hin und bittet um Kenntnisnahme.

Keine Wortmeldungen.

Beschluss:

Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimme.

Top 8 Verschiedenes

Der Vorsitzende würdigt die Verdienste von Herrn Ltd. RD Sahm, der Sachgebietsleiter der Landes- und Regionalplanung bei der Regierung von Oberbayern war.

Der Vorsitzende bedankt sich bei Dr. Wunderlich, der seit 1979 im Planungsreferat der LH München für Regionales zuständig war, für sein Engagement im Planungsausschuss und wünscht ihm für den wohlverdienten Ruhestand alles Gute.

Breu weist auf das Raumordnungsverfahren für die Verlängerung der S 7 von Wolf- ratshausen nach Geretsried hin. Der Termin für die Abgabe einer Stellungnahme sei der 20. Dezember 2002. Er bittet den Planungsausschuss, der Abgabe einer Stellungnahme durch den Vorsitzenden des Regionalen Planungsverbands zuzustimmen. Die Trasse liege außerhalb der Region, der Ausbau stehe nach cursorischer Prüfung in Übereinstimmung mit den regionalplanerischen Zielen. Die Verlängerung der S 7 nach Geretsried sei für das Anliegen des RPV, möglichst viel Verkehr auf die Schiene zu bringen, nur nützlich.

Keine Wortmeldungen

Beschluss:

Der Vorsitzende gibt die Stellungnahme des Regionalen Planungsverbands München zum RO-Verfahren: Verlängerung der S 7 von Wolf- ratshausen nach Geretsried ab.

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimme.

Der Vorsitzende dankt den Anwesenden und schließt die Sitzung.

Vorsitzender

Protokollführerin

Pointner
Landrat

Sandner
Verw.Angestellte